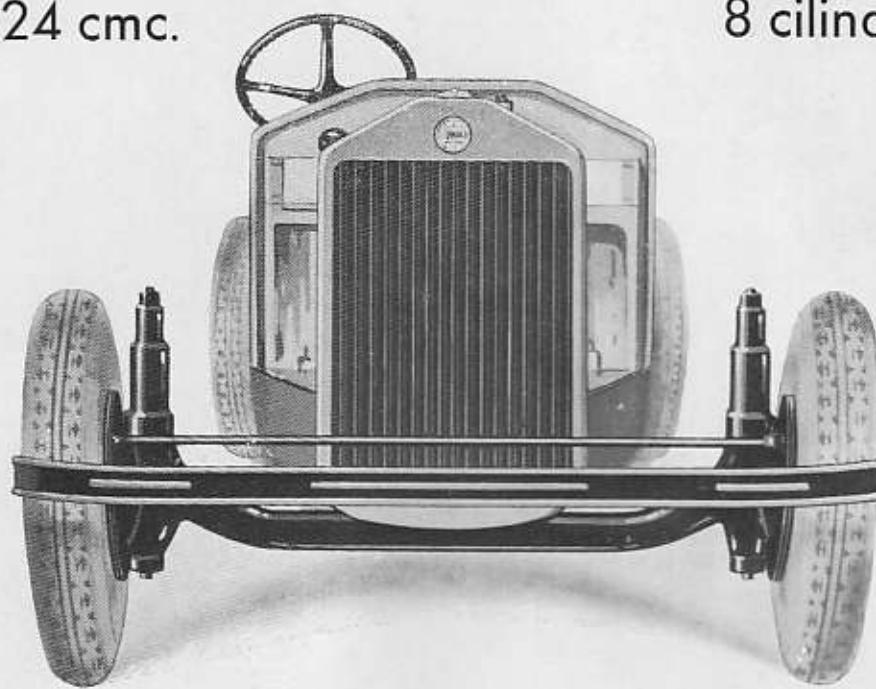


Le nuove LANCIA

"Artena,"
4 cilindri - 1924 cmc.

"Astura,"
8 cilindri - 2604 cmc.



■ Una nuova Lancia è sempre un avvenimento d'importanza nel mondo automobilistico, ma due modelli nuovi — di costo moderato e studiati in modo meraviglioso — presentati assieme ad una mostra come quella di Parigi, costituiscono una sorpresa che potremmo definire di «sensazionale», se tal parola non fosse stata usata sovente a spropósito sino a perdere in parte il proprio significato.

Il «Salon» parigino del 1931 rimarrà, per molti, quello della prima comparsa ufficiale dell'«Artena» e dell'«Astura», tali essendo i nomi — stranamente ar-

THE NEW LANCIAS — A particularly interesting exhibit at this year's Motor Salon in Paris is the stand of Messr. Lancia & Co of Turin who are showing two new models, a 2 liter "four" and a small "eight" of only 2600 cc. Both these new chassis are of typical Lancia design, that is, radically different from the ordinary run of cars. Like all Lancia models, and particularly the famous "Dilambda", two types of which are also shown, the new chassis, distinguished by the somewhat peculiar but harmonious names of "Artena" and "Astura", display every sign of having been designed and built by a motoring enthusiast for car connoisseurs, and Vincenzo Lancia is nothing if not an enthusiast. He and his collaborators have long since cast aside all convention and conservative ideas about motor cars, and have produced cars which although highly original, are by no means freaks; they represent the practical realisation of an ambitious idea, to build a better car. Any objections which the unusual features of the cars may call forth are effectively disposed of by their excellent qualities. They are fast, stable, comfortable and perfectly safe.

The «Artena» and the «Astura» model chassis differ fundamentally only in the engine. The body space is identical,

moniosi e, per noi, già suggestivi — con cui le nuove creazioni furono battezzate. «Artena», la quattro cilindri di due litri, che dimostra quale impensata perfezione abbia raggiunto il semplice «quattro» nelle mani dei nostri valorosi tecnici; «Astura», la piccola otto cilindri di 2600 cmc., capolavoro destinato agli intenditori della bella macchina automobilistica, a quelli che tengono a primi giri sempre. Assieme alle nuove macchine, Lancia presenta pure una «Dilambda» perfezionata, in due lunghezze di chassis. Il modello corto costituisce una superba vettura di tipo sportivo.

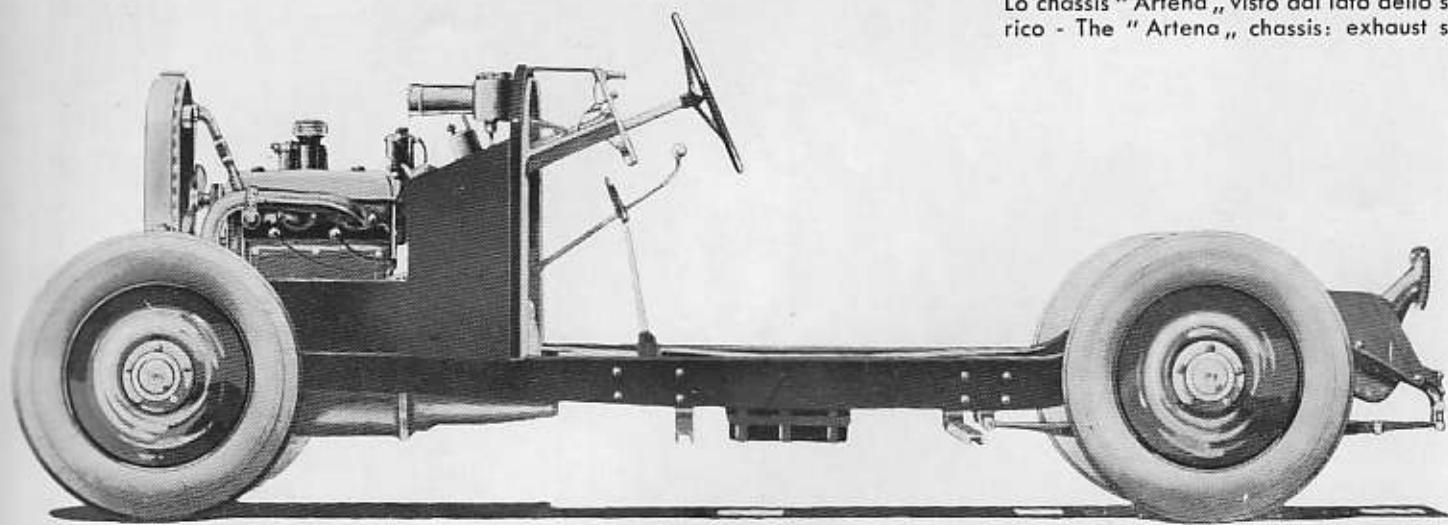
DATI PRINCIPALI

	Artena.	Astura.
Número dei cilindri	4	8
Alesaggio	mm. 82,55	69,85
Corsa	mm. 90	85
Cilindrata	cmc. 1924	2604
Potenza fiscale	HP 19	30
Tassa	L. 1018	1767
Potenza effettiva	HP 52	68
Regime	giri 4000	4000
Cambio	4 V. (3° silenziosa)	
Rapporto	4,7:1	4,7:1
Ruote	Michelin Rudge-a disco	Whitworth
Pneumatici	14x45	16x45
Carreggiata	m. 1,40	1,40
Passo	m. 2,99	3,177
Peso: berlina 4 posti	Kg. 1150	1250
Consumo benzina	13 L/100 Km.	16
Velocità	105-110 Km/ora	115-118

PRINCIPAL DATA

	Artena.	Astura.
Number of cylinders	4	8
Bore	82,55 mm.	69,85 mm.
Stroke	90 mm.	85 mm.
Piston displacement	1924 cc.	2604 cc.
Horse power	52 HP	68 HP
Revs per minute	4000	4000
Gearbox	4 speeds (silent 3rd)	
Final drive ratio	4,7 to 1	4,7 to 1
Wheels	Michelin Rudge-disc	Whitworth
Tyres	14x45	16x45
Track	4' 7"	4' 7"
wheelbase	9' 9 1/2"	10' 5"
weight of 4 seater Saloon	22 1/2 cwt.	24 1/2 cwt.
Fuel consumption	22 m.p.g.	18 m.p.g.
Speed	65-70 m.p.h.	70-75

Lo châssis "Arteña", visto dal lato dello scarico - The "Arteña" chassis: exhaust side



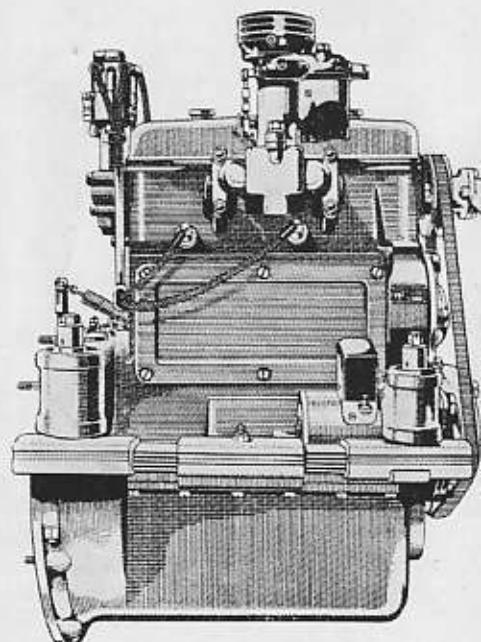
Le nuove *Lancia* seguono le tradizioni saldamente radicate presso la famosa Casa torinese. «Lambda», «Dilambda», «Arteña», «Astura»: è una logica evoluzione di un principio. I tre modelli dell'attuale produzione — quattro dovremmo dire, poiché la «Dilambda» è costruita in due tipi — formano un armonico gruppo di magnifiche vetture destinate, come è facile pensare, a clientele differenti. L'«Arteña» e l'«Astura» seguono nel disegno la «Dilambda», scostandosene soltanto per alcuni particolari del motore e dell'avantreno. Macchine sicure — anzitutto sicure — alle più alte velocità e su qualunque strada. Macchine a speciale sospensione, che assorbe ogni urto e permette la velocità anche sulle strade a buche, a «onde», su ogni strada. Macchine di guida dolce, precisa, quasi voluttuosa. E motori potenti, generosi e pur docili, che danno la velocità, in piano come in montagna, che «girano» e «tirano» senza stancarsi mai. E freni progressivi, di enorme durata e d'assoluta sicurezza. Telai rigidi e leggeri, indeformabili, su cui ogni carrozzeria conserva indefinitamente la primitiva silenziosità. Vetture equipaggiate con tutti i componenti e gli accessori più perfetti che si possano trovare sul mercato. Macchine, per dirla in breve, costruite da un grande appassionato dell'auto — ché Vincenzo *Lancia* è indubbiamente tale — per coloro i quali l'automobile comprendono, ne rendono la bellezza di macchina viva e ne sono innamorati.

In questi tempi di «standardizzazione» — anzi, di universale e sfacciata e miserevole copiatura — fa molto piacere il trovare ancora delle macchine originali. E le *Lancia* sono originali. Hanno tutto diverso dalle automobili co-tutti: il motore, il cambio, la trasmis-

and the bodies are therefore similar. The track is the same (1.40 meters - 4'7") in both cases, but the eight cylinder engine being longer than the «four», the «Astura» chassis has a longer wheelbase than the «Arteña», 3.177 meters (10'5") instead of 2.99 m. (9'9 1/2"). Another difference is in the wheels; the «Arteña» model has «Michelin» disc wheels of a new, extra light type, with 14×45 tyres. The «Astura» has «Rudge-Wilkinson» wire wheels with 15×45 tyres.

In comparison with the «Dilambda» the alterations in design consist principally of changes in certain details of the engine, front axle and brakes. In the engine, the camshaft actuates the rocker arms directly, the intermediate push rods being abolished. The camshaft is driven by a single chain, the double drive having been done away with. Fan and dynamo are now belt driven. In the front axle — which is still of the characteristic independent suspension type — the process of simplification begun in the «Dilambda» model has been carried still further, the oblique stays between the suspension cylinders and the radiator shell being eliminated; the cylinders are carried at the ends of a single, large diameter tube fixed to the chassis side members. The difference in the brakes is simply this: the new «Dilambda» chassis have servo-brakes, whilst it has not been considered necessary to fit this equipment in the «Arteña» and «Astura» models, the chassis being lighter and direct braking therefore amply sufficient in every circumstance.

The engines of the «Arteña» and «Astura» have their cylinders arranged in a closed «Vee» according to the Lancia patent, which permits of keeping the cylinder block short without adding too much to its width. There are as many cranks as there are cylinders, but they



Il blocco motore a 4 cilindri col carburatore invertito - The 4 cylinder engine with inverted carburettor

sione, i freni, il telaio e la sospensione. Le *Lancia* sono concepite in modo diverso dall'auto di tipo corrente, perché vogliono essere, e certamente sono, qualcosa di meglio: la pratica realizzazione di un ideale molto ambizioso. *Lancia* ha voluto fare delle automobili più stabili, sicure, comode e veloci delle altre, e c'è perfettamente riuscito. Nel disegnare i principali organi della macchina, già da parecchi anni i progettisti della *Lancia* sembrano aver dato un famoso calcio a tutte le vecchie pratiche della costruzione automobilistica mondiale, facendo arricciare il naso a tutti gl'incalliti conservatori. Dobbiamo ammettere, e l'ammettiamo ben volentieri, che quel calcio è stato felice, poiché le *Lancia* hanno

avuto, ovunque, un successo grandioso e quasi incontrastato. Le positive qualità delle macchine hanno vinto ogni diffidenza, fatto tacere tutte le obbiezioni destate dalla novità, dalla mancanza d'ortodossia nella costruzione. Le nuove Lancia si sono fermamente imposte.

■ Gli châssis dell'« Artena » e dell'« Astura » differiscono, fondamentalmente, solo per il motore. Lo spazio carrozzabile è identico; uguali sono quindi le carrozzerie. Però, essendo il motore ad otto cilindri più lungo di quello a quattro, l'« Astura » ha un passo superiore a quello dell'« Artena », cioè di m. 3,177 invece di m. 2,99 (differenza mm. 187). La carreggiata è sempre di m. 1,40. Vi è poi la differenza delle ruote e delle gomme. L'« Artena » ha ruote a disco Michelin, di un nuovo tipo extraleggero, con pneumatici di 14×45; l'« Astura » ha invece le ruote a raggi tangentì Rudge-Whitworth, con pneumatici di 15×45, cioè di sezione un po' più grande e quindi di diametro esterno leggermente superiore. Ne risulta che nell'« Astura » la distanza del telaio dal suolo è di 7 mm. maggiore che nell'« Artena ».

Rispetto alla « Dilambda », le modificazioni del disegno consistono in alcuni particolari del motore, dell'avantreno e dei freni. Nel motore, l'albero a camme comanda direttamente i bilancieri; non vi sono più i puntalini intermedi. L'albero a camme è azionato da una sola catena, essendo soppresso il doppio rinvio. Ventilatore e dinamo sono ora comandati da una cinghia. Nell'avantreno — sempre del caratteristico tipo a sospensione indipendente — si è andati più oltre nel processo di semplificazione già iniziato colla « Dilambda ». Sono scomparsi anche i puntelli di collegamento obliqui, dai cilindri di sospensione alla cornice del radiatore; i cilindri sono

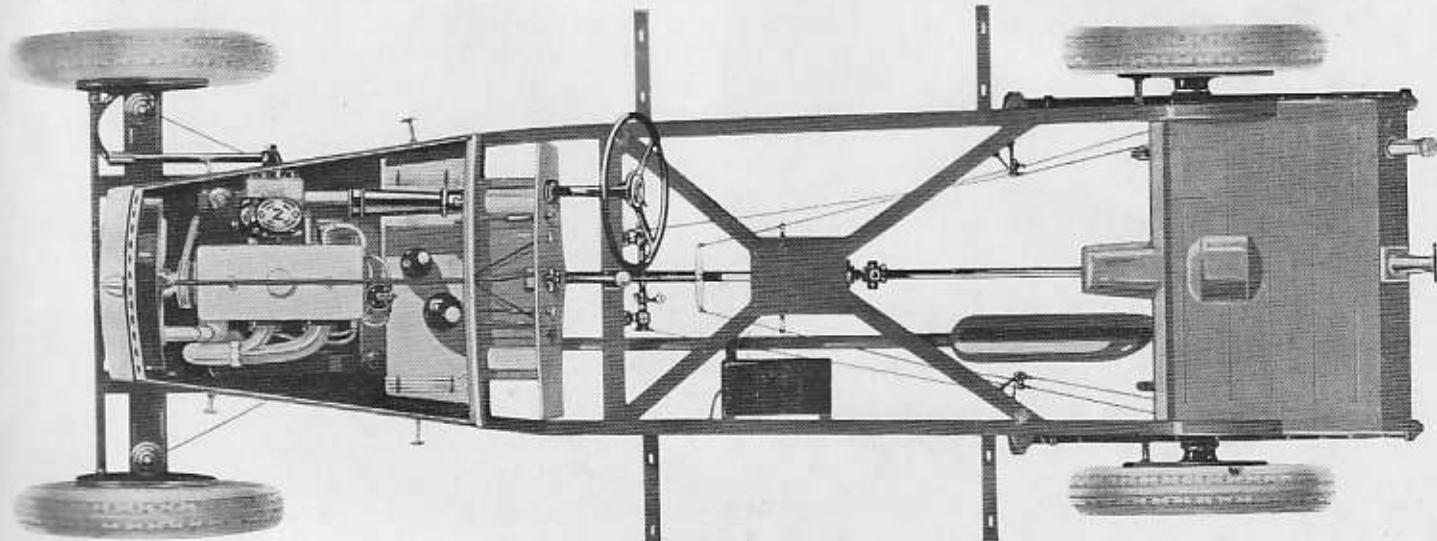
are very close together. The cylinders are inclined alternately on either side of the shaft, i.e. one to the right, the next to the left and so on, and they are also off centre with respect to the shaft so as to reduce the angle of the « Vee » to a minimum and consequently also the overall width of the engine. In order to equalise the impulses of the engine in spite of the angle formed by the cylinders, the crank pins are suitably offset. The cylinders and crankease are in one piece, of special cast iron. The cylinder heads are removable. The sump is of aluminium. The crankshaft, with circular crank webs, accurately balanced, runs in three bearings in the four cylinder engine, and on five in the « eight ». The connecting rods are drop forged of special steel and the anti-friction metal is poured directly into the big ends. The small ends are bushed. The pistons are of heat treated aluminium alloy and the gudgeon pins are floating. Camshaft and valves are overhead.

Lubrication is forced by a gear type pump. An « Autoclean » oil filter which automatically cleans its own filter elements each time the starter button is pressed, is mounted in the oil circuit. In both engines the carburetter is an inverted type « Zenith » with acceleration pump; a single carburetter is fitted to the four cylinder engine and a double chambered one to the eight cylinder machine. The carburetter is on the right side of the « Artena » engine, and in the centre, overhead, in the « eight ». The dynamo is a « Bosch » (12 volts), and the ignition coil and starting motor are of the same make. The 12 volt battery has a capacity of 48 amp hours. The cooling water is circulated by a centrifugal pump and the radiator is fitted with thermostat controlled shutters. Fuel feed to the carburetter is by an electric « Autopulse »

portati dalle estremità di un solo tubo di grande diametro, fissato ai lungheroni del telaio. La differenza nei freni consiste semplicemente in questo: le nuove « Dilambda » hanno il servofreno, mentre non è stato affatto necessario di applicarlo sull'« Artena » e sull'« Astura », trattandosi di châssis più leggeri, per quali la frenatura diretta è ampiamente bastevole in ogni circostanza.

■ I motori dell'« Artena » e dell'« Astura » hanno i cilindri disposti a « V » stretto, secondo il brevetto Lancia che permette di ridurre la lunghezza del motore senza ricorrere ad un blocco cilindri troppo largo. L'albero ha tanti perni di manovella quanti sono i cilindri, ma li ha ravvicinati nel senso longitudinale. I cilindri sono inclinati da una parte e dall'altra, alternativamente, e sono pure disassati rispetto all'asse dell'albero in modo da ridurre al minimo l'angolo e quindi l'ingombro trasversale del blocco. Allo scopo di conservare la equidistanza degli impulsi motori malgrado l'angolo formato dai cilindri, i perni di manovella sono opportunamente spostati. I cilindri ed il basamento sono fusi assieme, in ghisa speciale. La testa è riportata. La coppa è d'alluminio. L'albero motore, coi bracci di manovella a disco, tagliati in modo da ottenerne l'equilibrio, gira su tre supporti nel quattro cilindri, su cinque nell'otto. Le bielle sono d'acciaio speciale, stampate; l'antifrizione è colato direttamente nella testa; il piede è boccolato. Lo spinotto è libero. I pistoni sono in lega d'alluminio, trattata al calore. Le valvole e l'albero a camme sono in testa; il comando è fatto mediante bilancieri a pattino. La catena azionante l'albero a camme è del tipo silenzioso, a doppia flessione; un pignone esterno, a perno oscillante, spinto da una molla, la mantiene sempre bene tesa.

Lo châssis "Artena", visto dall'alto



A plan view of the "Artena" chassis

La lubrificazione, con pompa ad ingranaggi, è forzata. Uno speciale filtro *Autoclean* è inserito sui condotti di lubrificazione; in tale ingegnoso apparecchio gli elementi filtranti si puliscono in modo automatico ogni volta che si preme il bottone d'avviamento. In ambedue i motori il carburatore è uno *Zenith* a pompa d'accelerazione, invertito; del tipo semplice nel quattro cilindri, a doppio corpo nell'otto. Nel motore dell'*«Arte*na» esso è alla destra, essendovi un breve condotto d'ammissione esterno (riscaldato dai gas di scarico); in quello dell'*«Astura*» è invece perfettamente al centro della testa. Vi è un solo collettore di scarico nei quattro cilindri; ve ne sono due, uno per parte, nell'otto. Abbiamo già accennato al comando del ventilatore e della dinamo. Quest'ultima, a voltaggio costante (12 volta), è di costruzione *Bosch*. Della stessa Casa sono l'accensione a spinterogeno e il motorino d'avviamento. La batteria, a 12 volta, ha la capacità di 48 ampere/ora. La circolazione d'acqua è attivata da una pompa centrifuga. Il radiatore è provvisto di persiana regolatrice della temperatura, comandata automaticamente da un termostato. L'alimentazione è ottenuta con pompa elettrica *Autopulse*; il serbatoio di benzina, situato posteriormente, ha la capacità di 60 litri.

■ Il motore dell'*«Arte*na» ha quattro cilindri di mm. 82,55 di alesaggio (3 1/4") per 90 di corsa. La cilindrata risulta di cmc. 1924, e la potenza effettiva, a 4000 giri, è di 52 cavalli. Nell'otto cilindri *«Astura*» i dati corrispondenti sono: alesaggio mm. 69,85 (cioè 2 3/4"); corsa 85; cilindrata cmc. 2604; potenza, sempre a 4000 giri, 68 HP. Osserviamo subito che si tratta di motori a corsa più-

pump which draws from the 60 liter (13 gallon) tank at the rear.

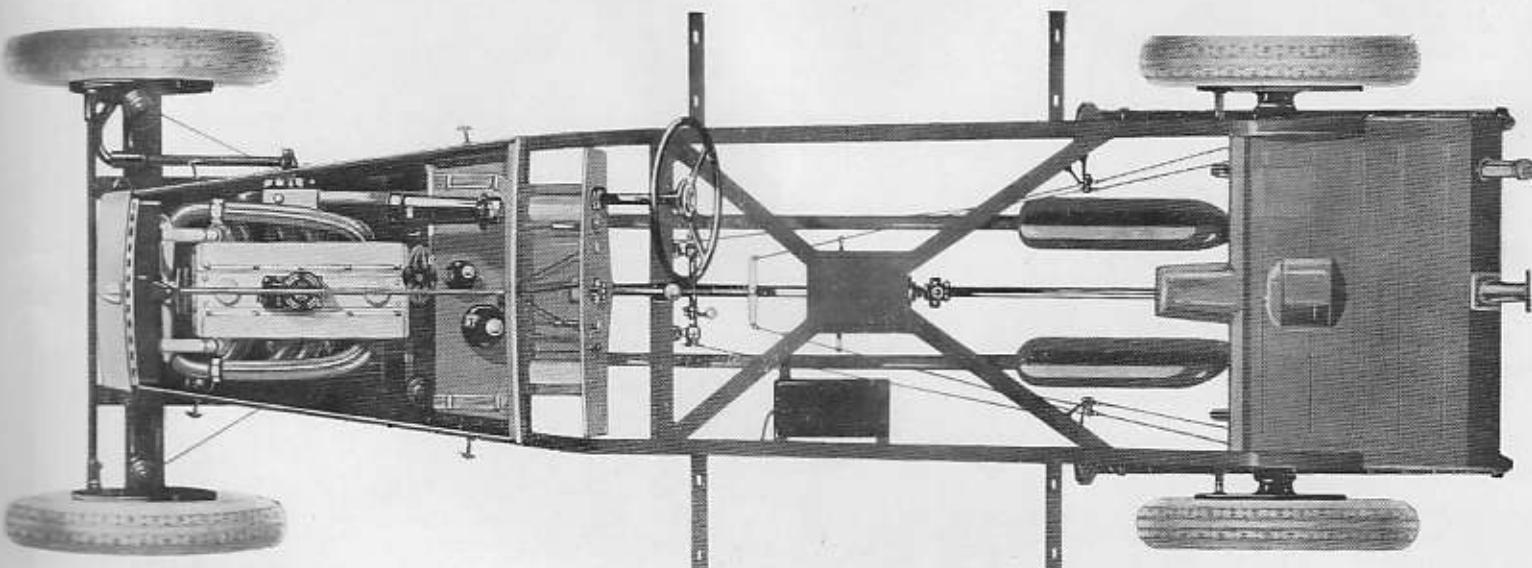
*The engine of the «Arte*na» has four cylinders 82,55 mm. (3 1/4") bore by 90 mm. stroke. The total piston displacement is therefore 1924 cc. whilst the brake horse power at 4000 revs. per min. is 52. Corresponding data for the 8 cylinder *«Astura*» are: bore 69,85 mm. (2 3/4"); stroke 85 mm.; piston displacement 2604 cc.; HP at 4000 r.p.m. 68. It will be noted that these are both short stroke engines. Although of excellent efficiency, they are by no means high compression «poussé» engines. The specific HP of the «four» is 27 HP per liter; slightly higher than that of the «eight» which is 26,1 HP per liter of piston displacement. It is evident that this «four» is of exceptionally good design. It is flexible mounted in the chassis by a special Lancia patented means of suspension. On each side of the engine there is a laminated spring, each end of which is fixed to the engine, whilst the centre is anchored to the frame. The entire absence of vibration and «period» is little short of uncanny. One hardly knows the engine is running at all, whatever may be its real speed. This device is equally effective when the engine is running dead slow, no pulsing being evident.

Turning now to the transmission, we find a single plate clutch and a four speed gearbox with silent third. The transmission shaft is in two sections with a central ball bearing support in the middle cross member of the chassis. The cardan joints are of a special roller pattern made by Lancia. The final drive bevels are of the hypoid type, that is, with the pinion below the centre of the crown wheel; the ratio is 4,7 to 1, 47 teeth in the crown wheel and 10 in the pinion.

testo corta, disegnati cioè secondo le più moderne teorie. Ancorché di buona efficienza non sono affatto motori spinti, poiché si sono ricercate anzitutto la docilità, la prontezza di ripresa, la durata e l'economia nel consumo. Il quattro cilindri, contrariamente a quanto si potrebbe immaginare, ha una potenza specifica leggermente superiore a quella dell'otto (27 HP/litro invece di 26,1); si tratta indubbiamente di un quattro cilindri molto ben fatto. Questo motore è montato elasticamente nel telaio, secondo un nuovo brevetto *Lancia*. Su ogni lato vi è una molla a lame, fissata avanti e dietro al motore, al centro al telaio; in tal modo l'intero blocco motore è perfettamente libero di oscillare. Non è avvertibile alcuna vibrazione, a nessun regime, tanto che i guidatori devono essere messi in guardia per non eccedere nella velocità; chi è abituato al periodo vibratorio degli usuali motori a quattro cilindri, non appena il regime superi un dato numero di giri, può infatti essere tratto in inganno dalla fenomenale assenza di vibrazioni del motore *«Arte*na». Anche a basso regime il montaggio elastico *Lancia* si dimostra efficacissimo nell'assorbire le variazioni della coppia di reazione, eliminando in modo assoluto ogni spiacevole effetto di risonanza.

■ Passando ad esaminare gli organi della trasmissione, troviamo una frizione monodisco ed un cambio a quattro velocità, colla terza silenziosa. Quest'ultimo, di un tipo adottato pure sulle nuove *«Dilambda*», è disegnato molto bene. Gli ingranaggi che azionano il contralbero e quelli di terza sono molto larghi, sempre in presa, a dentatura elicoidale. Il pignone dell'albero primario e quello di terza, sul secondario, hanno cuscinetti a

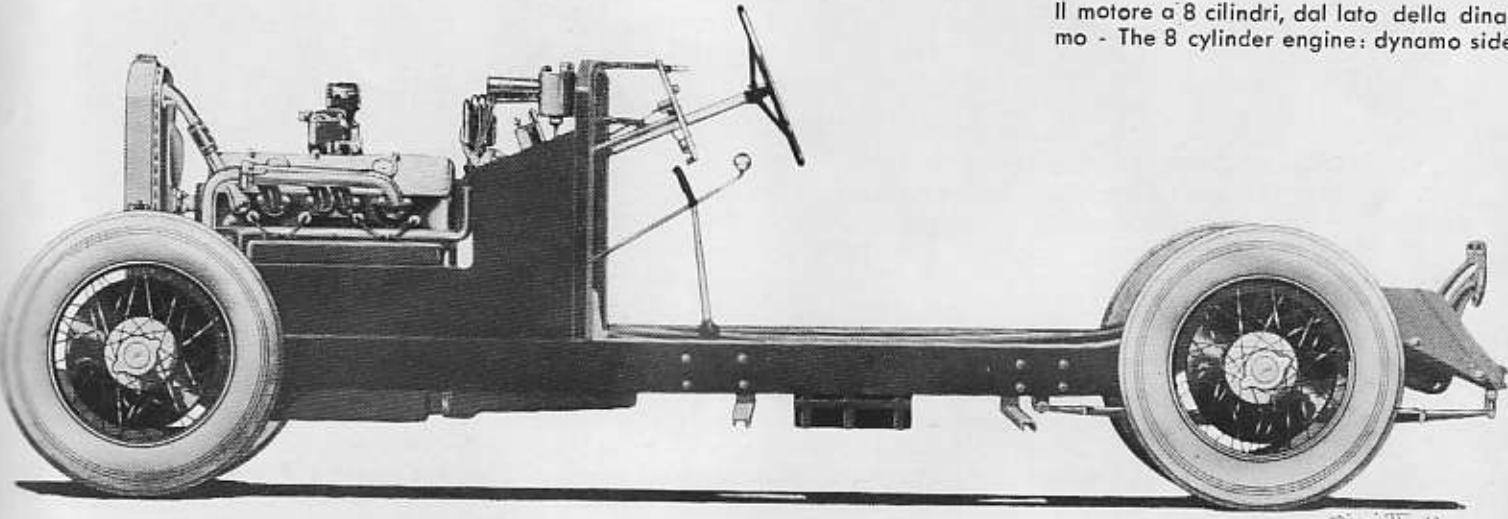
Lo châssis "Astura", visto dall'alto



A plan view of the "Astura", chassis

sfera da ambo i lati; il contralbero ha un cuscinetto intermedio, dimodochè sull'asse primario-secondario vi sono ben cinque cuscinetti e tre ve ne sono sul contralbero. Il passaggio in terza e in quarta è facilissimo, perchè l'imbozzo è a denti sfalsati, cioè lunghi e corti, alternati. L'albero di trasmissione è in due parti. Esso comporta un cuscinetto mediano a sfere, montato sulla crociera che irrigidisce il telaio. I cardani sono di un particolare modello, a rulli, costruito dalla Lancia stessa. Il rinvio del ponte è a coppia ipoide, cioè a pignone abbassato; il rapporto è di 4,7 (pignone 10 denti, corona 47). La scatola del ponte — in lamiera stampata — è assai leggera, pur essendo molto rigida e robusta.

Lo châssis "Astura", visto da sinistra
- The "Astura" chassis: left hand side



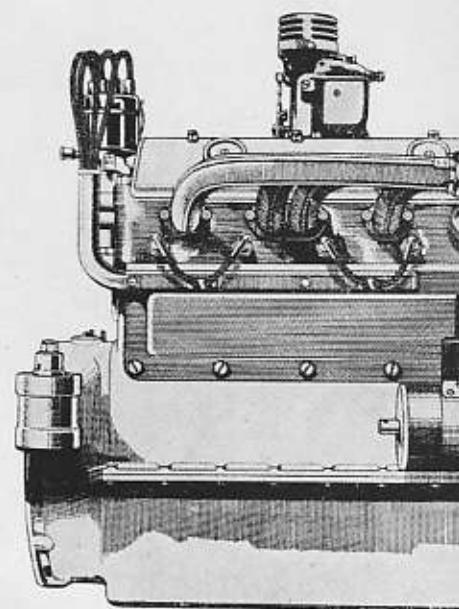
Il freno a pedale agisce sulle quattro ruote. Vi è compensazione tra i due freni anteriori; così pure fra quelli posteriori. Un dispositivo a portata di mano del guidatore permette di regolare la corsa del pedale e di proporzionare a volontà la frenatura anteriore e quella posteriore. Il freno a leva agisce sulle ruote posteriori, mediante comandi indipendenti e compensati. Il tubo dello sterzo è molto inclinato. L'angolarità di sterzo è massima, quindi la vettura può girare in uno spazio incredibilmente ristretto. La sospensione anteriore indipendente, di impareggiabile elasticità, comporta molle elicoidali ed ammortizzatori idraulici ad azione diretta, il tutto combinato nel modo più elegante. La sospensione posteriore è a balestre molto lunghe, integrate da ammortizzatori a frizione. La lubrificazione dello châssis è del tipo Bijur, centralizzata. Il telaio è rigido, leggero. In esso è fatto uso di elementi in lamiera sottile, saldati assieme in modo da formare strutture a sezione chiusa.

sis are, at present, a 4 seater Saloon (four doors and four lights) on the "Artena", and a six-seater (six lights) Saloon on the "Astura" chassis. The maximum speed of the four cylinder car is 65-70 m.p.h., and of the "eight", 70-75 m.p.h. Petrol consumption works out at about 22 miles per gallon for the "four" and about 18 m.p.g. for the "eight".

Like the models just described, the new "Dilambdas" (one short and one long wheelbase model) shown at the Paris Salon have silent third gearboxes and automatic radiator shutters. The silence of the engine has been increased and a "Dewandre" type servo brake added. The short "Dilambda" chassis is slightly narrower and lower than the standard models, is naturally lighter, has different gear ratios and can do over 80 miles per hour. The engine is the usual 8 cylinder (3960 cc.), type with a bore of 79.37 mm. (3 1/8") and 100 mm. (4") stroke. The output is over 100 HP, 16×45 tyres are fitted.

The four wheel brakes are pedal actuated. Provision is made to enable the driver to alter the travel of the pedal and vary the braking effort independently on the front and the rear wheels without leaving his seat. The rear wheel brakes can also be applied by a hand lever through an independent set of rods. The chassis frame is built up of thin steel plates electrically welded into closed box girders. "Bijur" central chassis lubrication is fitted and the minimum turning circle, thanks to the generous steering lock, is incredibly small.

The ground clearance of the "Artena" chassis is 210 mm. (8 1/4"), and of the "Astura" 217 mm. (10"). The bodies designed by the Makers for these chas-



Il motore a 8 cilindri, dal lato della dynamo - The 8 cylinder engine: dynamo side

La minima altezza dal suolo è di mm. 210 nell' "Artena" e 217 nell' "Astura". Il pavimento dista da terra mm. 455 e 462. L'ingombro trasversale (parafanghi compresi) è di m. 1,632; quello longitudinale (compresi i paraurti) è di m. 4,32 nella quattro cilindri e di 4,507 nella otto. Lo spazio destinato alla carrozzeria è sempre di m. 2,62. Le carrozzerie sinora previste dalla Casa sono la berlina a quattro posti (quattro porte e quattro luci) e quella a sei posti (sei luci). Nella prima vi è, a tergo, un cofano per bagagli. La berlina a quattro posti su châssis "Artena" pesa kg. 1150; quella su châssis "Astura" ne pesa 1250. La quattro cilindri può raggiungere una velocità massima di 105-110 km/ora, e consuma 13 litri di benzina ogni cento chilometri. La otto cilindri tocca facilmente i 115-118; in essa il consumo è di 16 litri. Per soddisfare una legittima curiosità diremo che Artena era un'antica città dei Volsci, ed Astura il nome di uno storico castello presso Nettuno (Cont. a pag. 82)

Il rendimento del vostro motore dipende in gran parte dalla sua temperatura



FATE MONTARE IL
TERMOMETRO

O. S.

sulla plancia di bordo della vostra vettura, conoscere così il suo stato di salute

MONTAGGIO SEMPLICE E RAPIDO

APPARECCHI O. S. - TORINO
VIA BARETTI, N. 30 bis

Il nuovo "DE GIORGI MD3", serie VI speciale in Silumin 5-7 CV

"DE GIORGI"

MOTORI FUORI BORDO ED INTERNI a quattro tempi per Corsa - Dporto - Caccia - Pesca e Trasporto

gamenti
perateali

GRUPPI per applicazioni industriali

OTORI DE GIORGI S.A.I.
VARAZZE (Liguria)

Le nuove LANCIA

(Seguito della pag. 35)

● Come i modelli ora descritti, le "nuove Dilambda" hanno il cambio a terza silenziosa e lo schermo al radiatore. Inoltre il motore è ora più silenzioso e vi è il servofreno. Quest'ultimo, del tipo "Bewandre", a depressione, ha l'alesaggio di soli 90 mm. Esso aiuta l'azione del piede durante le frenate, senza pretendere menomamente di sostituirsi a quella. In tal modo il guidatore ha sempre l'esatta percezione dell'intensità della frenata e rimane evitato ogni spiacevole inconveniente. La "Dilambda" del tipo corto è un po' più stretta e bassa di quella normale; naturalmente è anche più leggera, ha rapporti differenti e può superare i 130 km/ora. Il motore è sempre l'otto cilindri di 3960 cmc. (alesaggio mm. 79,37, cioè 3 1/8", corsa 100) che sviluppa più di cento cavalli. Ecco alcune caratteristiche del nuovo chasis corto, accompagnate, tra parentesi, da quelle del modello normale. Carreggiata 1,44 (1,48). Passo 3,29 (3,475). Spazio carrozziabile 2,707 (2,922). Rapporto di trasmissione 12×51 (11×52). Pneumatici 16×45 (16×50 o 32"×6,5" S.S.). Lo chasis corto è destinato a carrozzerie a quattro posti, anche a carattere sportivo, trattandosi di una macchina assai veloce.

G. CABUTTI

The eight cylinder Alfa-Romeo

(Continued from page 37)

principle, the oil being carried in a tank between the front dumb irons. This tank serves also as a cooler. The coil ignition distributor is mounted above the engine, almost in the centre, and is driven from one of the camshafts. The two coils, one a spare one, are also mounted on top of the cylinders. The electrical equipment is "Bosch" throughout. The superchar-

ger, of the Roots type designed by Alfa-Romeo, runs at engine speed. A double chambered "Memini" carburettor is mounted in front of the engine, just behind the radiator. The main fuel tank, holding 24 gallons of petrol, is situated at the rear and feeds a secondary tank containing an autovac feeder, fitted to the dash. A very nice machine, too.

SAGGIO DI DIRITTO SPORTIVO

● Presentare il dott. Suglia ai cultori di discipline giuridiche che attengono al turismo in genere e all'automobilismo in specie, è fare cosa superflua.

Da anni è universalmente riconosciuta la sua profonda dottrina e la sapiente esperienza profusa in vari libri apprezzati e stimati sia per l'acutezza delle tesi sostenute sia per la chiarezza della forma.

Oggi presenta un *Saggio di diritto sportivo* con prefazione di un gerarca caro agli sportivi italiani, dell'on. Lando Ferretti. È un libro perfetto e profondo. In cui l'A. raccolge i principi che hanno ispirato, un tempo, le norme di legge e le norme consuetudinarie nell'interpretazione dei diritti e degli obblighi sia dei concorrenti, sia degli organizzatori di gare automobilistiche, e di cimenti motoristici; parla della

loro evoluzione, giustifica o critica le interpretazioni giurisprudenziali, fissa, in altre parole, i nuovi principi che regolano e che dovranno regolare la materia, la rende piana e facilmente intelligibile, e, con forma interessante e piacevole, affronta i problemi del direttore sportivo con intuizione di antesignano.

Libro pregevolissimo e nuovo, libro che dovrà essere letto da tutti coloro che vivono e seguono lo sviluppo motoristico, che dovrà essere meditato da chi è chiamato a giudicare le cose automobilistiche o a portare un contributo alla giustizia automobilistica.

r. g.

MICHELE SUGLIA, *Saggio di diritto sportivo*, Roma, « L'Editrice », via Flaminio 6, con prefazione di Lando Ferretti. Prezzo L. 5.

GUIDA PER LA LUBRIFICAZIONE DEI MOTORI MARINI

● La Vacuum Oil Company S.A.I., Genova, dopo aver pubblicato i suoi conoscissimi manuali per la lubrificazione scientifica delle automobili, ha pensato — vista la sempre crescente voglia assunta in Italia dai motori marini ed in particolare da quelli "fuori bordo" — di pubblicare un opuscolo sulla "Lubrificazione

scientifica dei motori per imbarcazioni". Il fascicolo, edito in elegante veste, è ricco di illustrazioni e di consigli, e porta alla fine le tabelle di lubrificazione per tutti i motori marini entro e fuori bordo, nazionali ed esteri. Si può ottenerlo gratuitamente dalla S.A.I. Vacuum Oil Co., e dalle sue Agenzie in tutta Italia.