







AQUILA

ITALIANA

VIA ANDORNO, 40 — TORINO

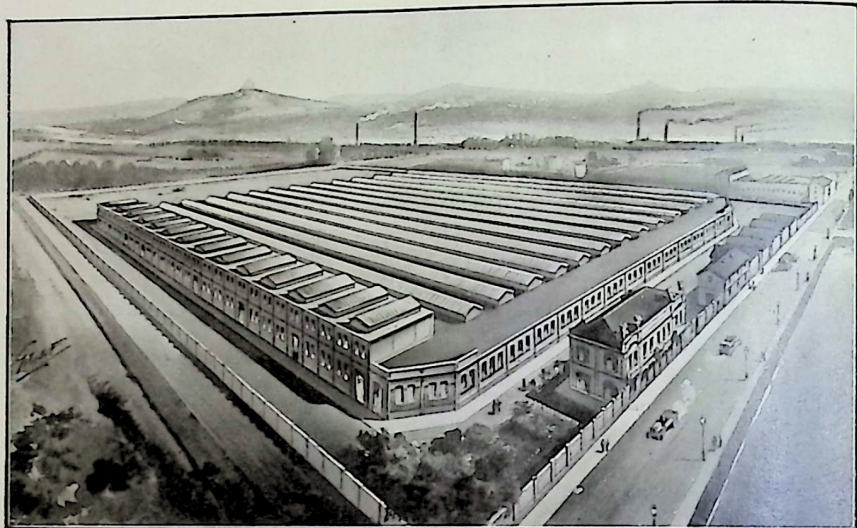
AUTOMOBILI

MOTORI
PER CANOTTI

MOTORI
PER AVIAZIONE



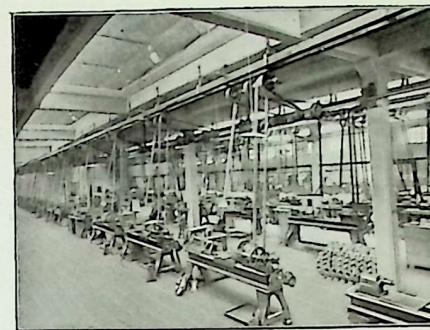
MOTORI INDUSTRIALI



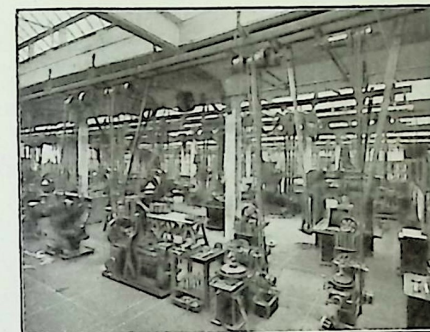
III
 III
 III
 VEDUTA
 GENERALE DELLO
 STABILIMENTO
 III
 III
 III



REPARTO TORNI



REPARTO III
 MACCHINE VARIE



REPARTO III
 MONTAGGIO MOTORI



REPARTO III
 SALA MONTAGGIO



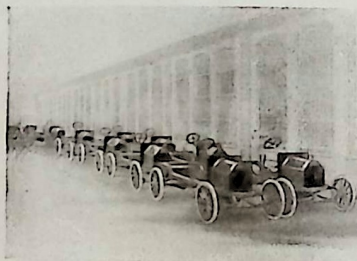
I NOSTRI TIPI

DIMENSIONI PRINCIPALI

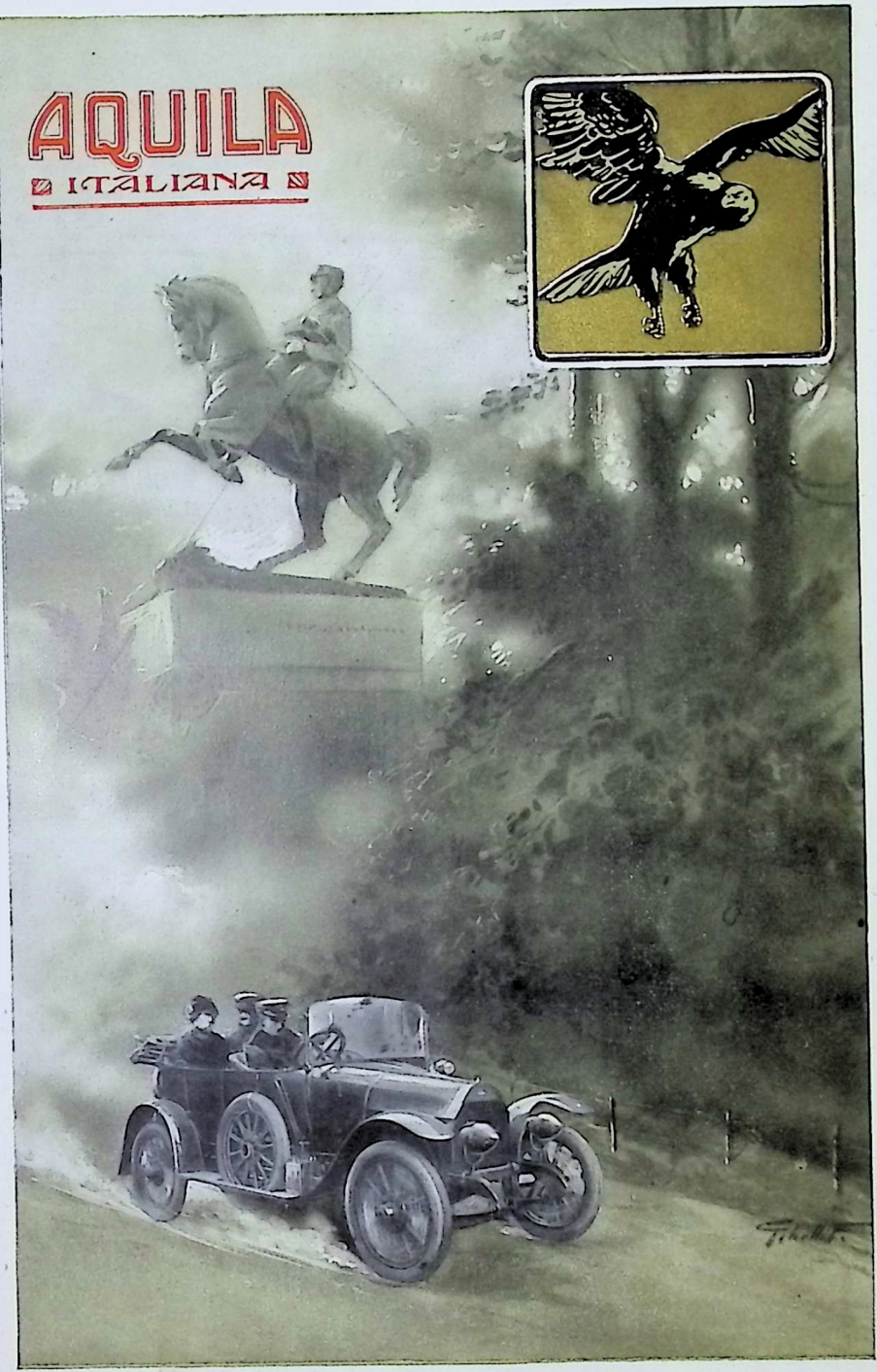
	K	H ⁴	H ⁶
Modello	4	4	6
Numero dei cilindri	12-15	20-30	35-50
Potenza del motore	70	80	80
Alesaggio	120	130	130
Corsa	2000	1800	1800
Numero normale dei giri del motore	Magneto alta tensione		
Accensione	Cardano		
Trasmissione	2,600	2,856	3,040
Passo	1,30	1,44	1,44
Scartamento	670	700	700
Larghezza anteriore del telaio	800	900	900
Larghezza posteriore del telaio	3,850	3,985	4,215
Lunghezza massima del telaio	2,300	2,550	2,600
Spazio di carrozzeria	Dimensioni normali delle ruote anteriori e posteriori		
Dimensioni normali delle ruote anteriori e posteriori	760x90	815x105	820x120
Peso approssimativo dello chassis	500	820	920
Pendenze massime %	20	20	20
Velocità massima	65-85	80-105	90-125
Consumo in benzina in litri per 100 Km.	7-9	10-12	15-17
Prezzo			

I tipi H⁴ ed H⁶ sono pure costrutti allungati, con spazio carrozzabile di m. 2,85 circa.

NB. - Tutti i nostri chassis sono muniti di ruote smontabili e intercambiabili e pneumatici PIRELLI.



AQUILA
ITALIANA





I NOSTRI TIPI



nostri tipi di vetture 20-30 e 35-50 HP sono ben noti per le loro eccezionali doti di rendimento, economia, e per l'estrema facilità colla quale superano, anche coi più forti carichi, le più dure salite.

Di tali doti si ebbero ripetute conferme in tutte le corse di velocità, resistenza e consumo alle quali le nostre vetture hanno partecipato, e dove, benchè semplici macchine normali da turismo, si piazzarono avanti a macchine speciali da corsa, anche di dimensioni molto maggiori.

Detti tipi hanno ora raggiunta la massima perfezione.

Uguale successo ebbe il nostro nuovo tipo 12-15 fin dal principio nel Tour de France e nella Coupe de Tourisme 1914 (9000 Km.). Esso si è imposto ovunque come il tipo veramente ideale della vettura leggera ed economica, tipo che soddisfa a tutte le esigenze della pratica e dell'estetica.

MOTORI — Il motore H4 (20-30 HP) per imbarcazioni, è il tipo più indicato per imbarcazioni da diporto. Esso ha già partecipato brillantemente a diversi concorsi internazionali, distinguendosi fra il numeroso stuolo di tipi speciali.

Ad esso si sono aggiunti per formare la serie completa, il tipo 35-50 HP a 6 cilindri, per imbarcazioni da corsa, e il tipo 12-15 HP per imbarcazioni leggere da diporto.

Il tipo 12-15 HP è ancora il più indicato come motore industriale, data la sua semplicità e praticità, per le più svariate applicazioni: è largamente impiegato nell'Esercito per servizio di linee teleferiche, compressori, pompe, ecc.

L'Aquila si è anche dedicata con successo alla costruzione dei motori per aviazione (150 HP ed oltre), che hanno pure larga applicazione.

1913

Giro di Sicilia
1° Palermo-Girgenti
2 Coppe.
Concorso di Vercelli
2 Primi Premi
e 1 Secondo.
Salita della Gruyère
2° Premio Turismo.
Mont Ventoux
2 Primi Premi.
Parma-Berceto
2 Primi Premi
1° Classifica generale.
Côte de Gaillon
2 Primi Premi.

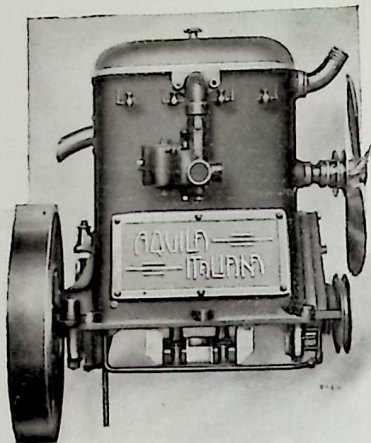


1914

Tour de France (5300 km.)
1° Val Suzen et Limonest.
Coupe de Tourisme
1° Classifica generale.
Coupe Hironnelle
2° Canotti.
Grand Prix Russie
3° con tipo normale turismo.
Coppa della Navacerrada
2° con macchina normale.
Circuit d'Anjou
1° con macchina turismo.
Sarno-Cappella di Siano
Prima e seconda.

DESCRIZIONE CHASSIS

TIPO H⁴

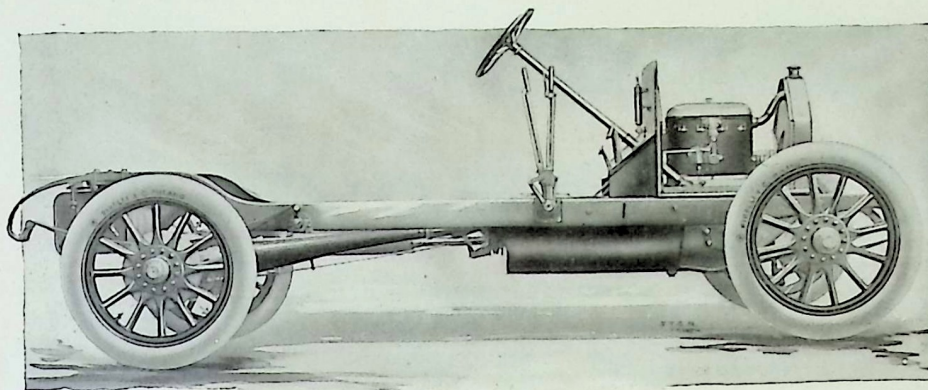
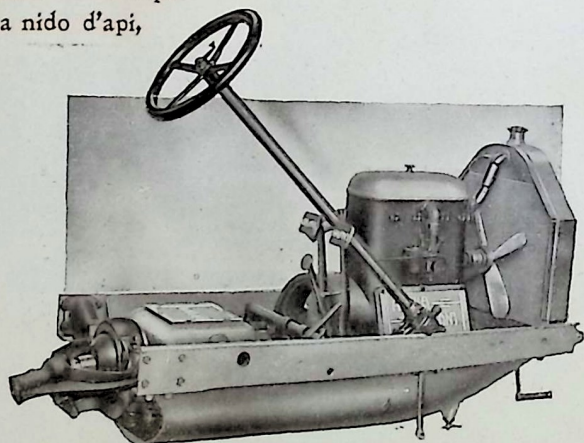


MOTORE — Monobloc a quattro cilindri, alesaggio mm. 80, corsa mm. 130. Tuberie aspirazione e scarico, pompa acqua e relative tubazioni fuse nel blocco dei cilindri. Albero a gomito, albero delle *comes* e pompa ad acqua completamente montati su cuscinetti a sfere. Bielle tubolari in acciaio di grande resistenza. Pistoni rettificati. Lubrificazione forzata. Punterie e gambi-valvole riparati da apposito coperchio smontabile. Gran coperchio laterale che permette

l'ispezione e l'estrazione delle bielle e pistoni. Accensione con magnete ad alta tensione. Carburatore Zénith. Plancher di alluminio solido ed elegante. Cofano filante. ○ ○ ○

RAFFREDDAMENTO — Pompa d'acqua. Radiatore a nido d'api, arrotondato superiormente e doppia ventilazione. ○ ○

FRIZIONE — A dischi metallici di grandi dimensioni. Funzionamento dolcissimo colla massima progressività. ○ ○



CAMBIO — A tre *balladeurs*, quattro velocità in avanti e marcia indietro. Arresto speciale di sicurezza. ○ ○ ○

TRASMISSIONE — A cardano. ○ ○ ○

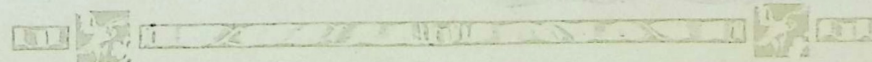
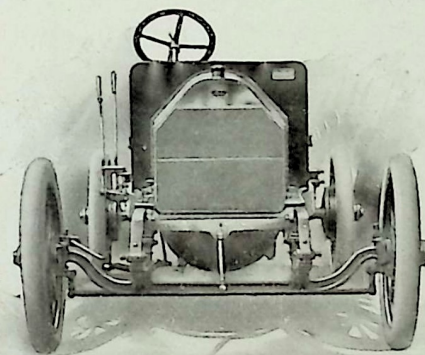
PONTE POSTERIORE — Tipo speciale in un sol pezzo di lamiera di acciaio stampato a T. Un grande coperchio posteriore rende possibile l'estrazione immediata del gruppo del differenziale per la sua verifica senza punto toccare nè telaio nè ruote. Completamente montato su sfere. Ruote portate dal ponte. Albero delle ruote che non lavora che alla torsione. ○ ○ ○

ASSE ANTERIORE — Diritto ed estremamente robusto. Articolazioni inclinate montate su sfere. Viraggio molto dolce in otto metri. ○ ○ ○

DIREZIONE — Irreversibile, a vite e settore completamente registrabile. ○ ○ ○

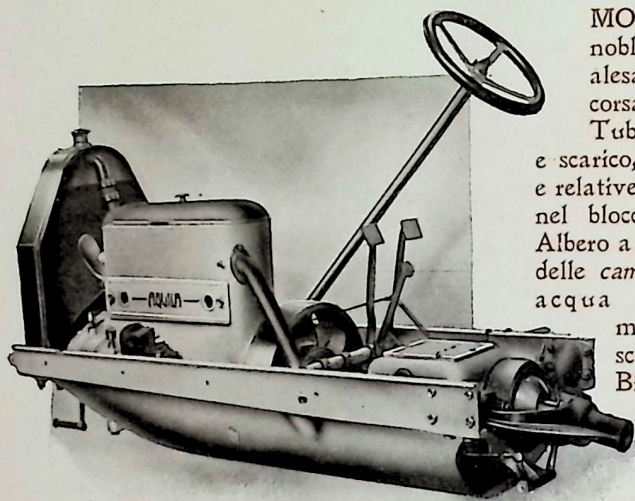
FRENI — Di grandi dimensioni e potenti. ○ ○ ○

RUOTE — Smontabili di speciale brevetto "Aquila", perfettamente intercambiabili, di legno o metalliche. ○ ○ ○



DESCRIZIONE CHASSIS

TIPO H⁶



MOTORE — Monobloc a sei cilindri, alesaggio mm. 80, corsa mm. 130.

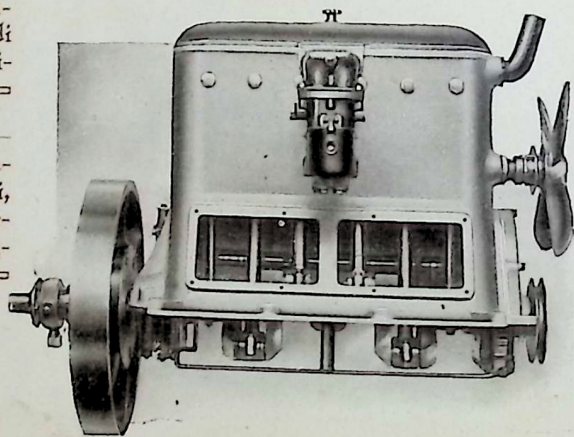
Tuberie aspirazione e scarico, pompa acqua e relative tubazioni fuse nel blocco dei cilindri. Albero a gomito, albero delle *comes* e pompa ad acqua completamente montate su cuscinetti a sfere.

Bielle tubolari in acciaio di grande resistenza. Pistoni leggerissimi e rettificati.

Lubrificazione forzata. Punterie e gambi-valvole riparati da apposito coperchio smontabile. Un grande coperchio leggerissimo laterale permette la visita e l'estrazione delle bielle e dei pistoni. Accensione con magnete ad alta tensione. Plancher di alluminio. Cofano filante ad alette. ○ ○ ○

RAFFREDDAMENTO — Pompa ad acqua. Radiatore a nido d'api, arrotondato superiormente. Doppia ventilazione. ○ ○ ○

FRIZIONE — A dischi metallici di



grandi dimensioni. Funzionamento dolce colla massima progressività. ○ ○ ○

CAMBIO — A tre *balladeurs*, quattro velocità in avanti ed una marcia indietro. Arresto speciale di sicurezza.

TRASMISSIONE — Cardano. ○ ○ ○

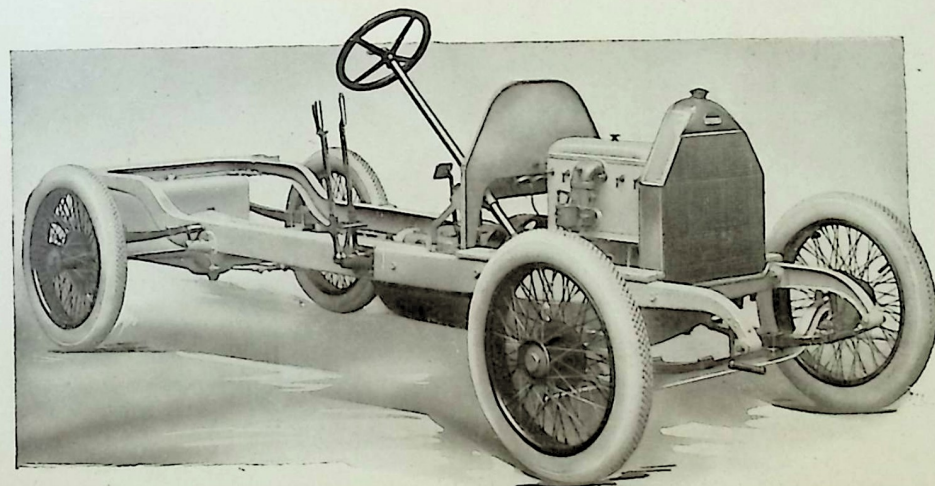
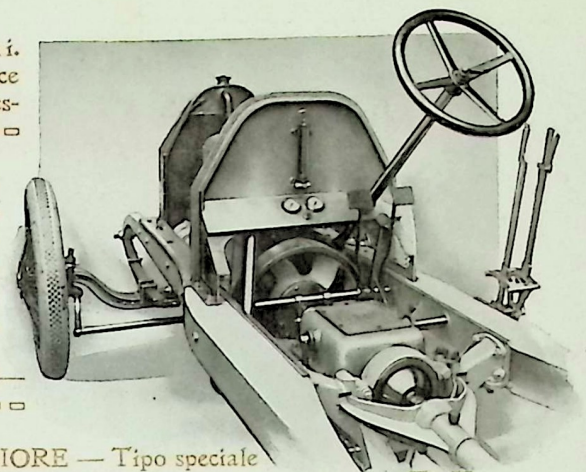
PONTE POSTERIORE — Tipo speciale in un sol pezzo di lamiera d'acciaio stampata a T. Un grande coperchio posteriore permette l'estrazione immediata del gruppo differenziale, senza punto toccare nè telaio nè ruote. Completamente montato su sfere. Ruote sopportate dal ponte ed alberi di trasmissione lavoranti solo alla torsione.

ASSE ANTERIORE — Dritto ed estremamente robusto. Articolazioni inclinate montate su sfere. Viraggio molto dolce in otto metri. ○ ○ ○

DIREZIONE — Irreversibile, a vite e settore. Completamente registrabile. ○ ○ ○

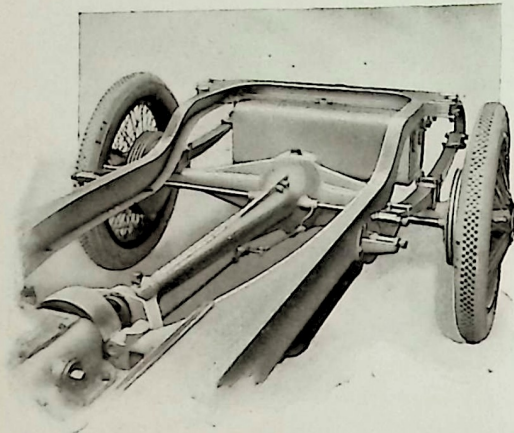
FRENI — Di grandi dimensioni potenti e progressivi; uno al cambio e due alle ruote posteriori. ○ ○ ○

RUOTE — Smontabili di speciale brevetto "Aquila", ○ ○ ○



DETTAGLI COSTRUTTIVI

VEETURE H⁴ H⁶

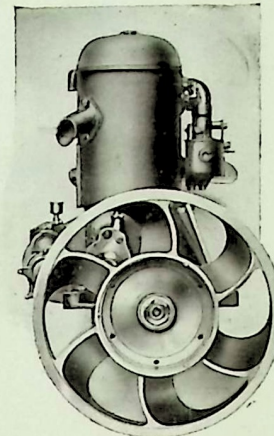
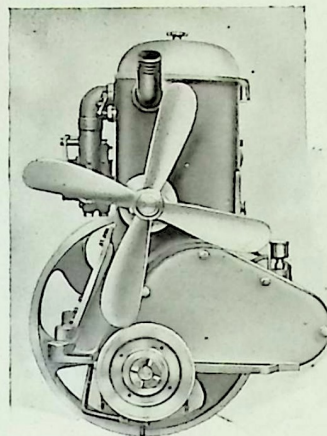
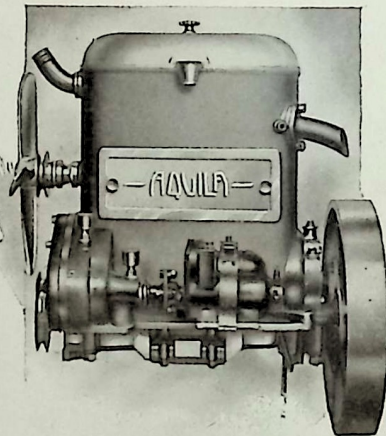


TELAIO — Rialzato posteriormente, è in lamiera di acciaio; robustissimo, collegato dai *bâti carter* in alluminio e dalla traversa in acciaio del freno al cambio, è opportunamente ristretto nella sua parte anteriore, ciò che permette alla vettura di girare in un raggio di quattro metri; rafforzato nella parte centrale, è

munito di molle lunghe e robuste; può sopportare, senza punto risentirne, qualunque tipo di carrozzeria siano pure le più pesanti. □ □ □

Nel *Camion* leggero da 1500 kg. il telaio è piano posteriormente, con spazio carrozzabile di m. 3 a 3,30. □ □ □

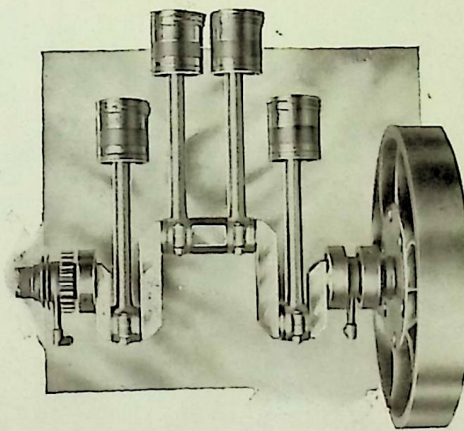
MOTORE H 4. — È a quattro cilindri fusi in un sol blocco con un alesaggio di mm. 80 ed una corsa di mm. 130 (l'“Aquila”, è stata la prima a costruire il motore “*Mono-bloc*”, che vincendo in breve ogni diffidenza è stato universalmente adottato). La pompa dell'acqua colla relativa tubazione fa corpo unico col motore stesso, il tutto ottenuto in una sola fusione. Questa speciale disposizione mentre porta all'estrema



compattezza delle singole parti, elimina le tediose e sempre possibili fughe dai vari raccordi ed agevola la facile ispezione di ogni singolo organo. Le valvole sono comandate da un solo albero in acciaio *romo-nikel* cementato e rettificato di altissima resistenza, ricavato in un sol pezzo colle *comes* e montato su sfere. □ □ □

Le valvole sono di dimensioni tali da permettere al motore di sviluppare il massimo rendimento. I pistoni sono leggerissimi e rettificati, le bielle sono tubolari in acciaio speciale al *nikel-vanadio*. □ □ □

L'albero a gomito in acciaio *romo-nikel* di altissima resistenza è montato alle due estremità su cuscinetti a sfere. È questa una particolarità dei motori “Aquila”. Tale costruzione elimina gli inconvenienti di un supporto intermedio non sempre perfettamente allineato cogli altri due ed aumenta il rendimento del motore. Tre coperchi in alluminio, facilmente asportabili, agevolano l'ispezione e il rapido smontaggio delle parti del motore; il coperchio sinistro mette allo scoperto le punterie delle singole valvole; il destro le bronzine delle teste di biella facilitando il loro smontaggio e quello dei relativi pistoni,



il superiore ricopre le valvole di aspirazione e le candele riparandole dalla polvere e da ogni possibile spruzzo d'acqua. ○○○

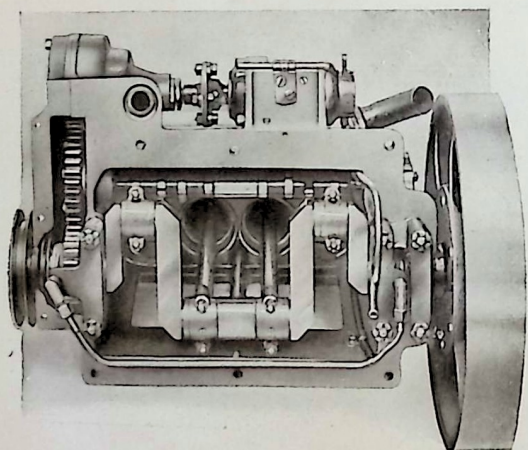
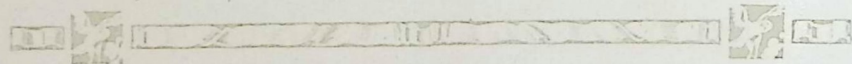
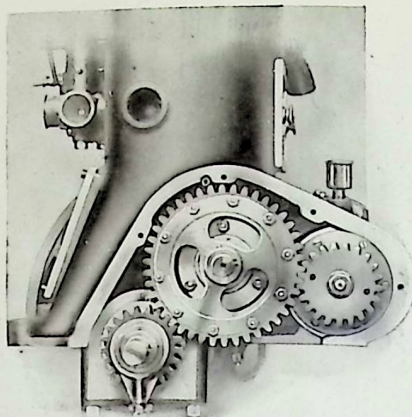
ACCENSIONE — Con magnete ad alta tensione. ○○○

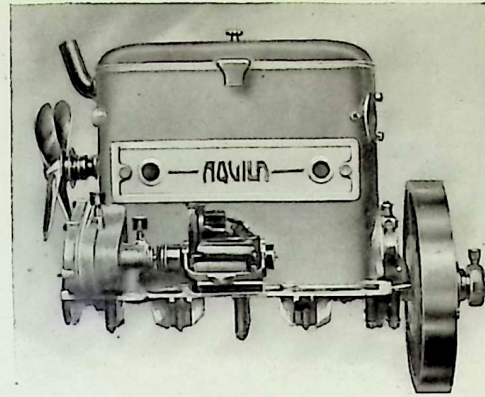
CARBURATORE — Zenith, che garantisce il massimo rendimento, un funzionamento automatico perfetto ed il minimo consumo di benzina. ○○○

MOTORE H4 PER IMBARCAZIONI — È costruito come

sopra indicato, salve le poche modifiche riscontrate utili avuto riguardo alle speciali condizioni di lavoro. Esso è montato su uno speciale *baty-carter* di alluminio, che coi due placher pure di alluminio ed il cofano, racchiude completamente gli organi del motore e dell'inversione di marcia, formando un tutto solido ed elegante, e di facile montaggio sulla imbarcazione. Questo tipo è munito di doppia pompa olio, pompa acqua ad ingranaggi, e reggispinta. ○○○

Il motore H 6 per imbarcazione viene pure consegnato montato come il precedente. ○○○

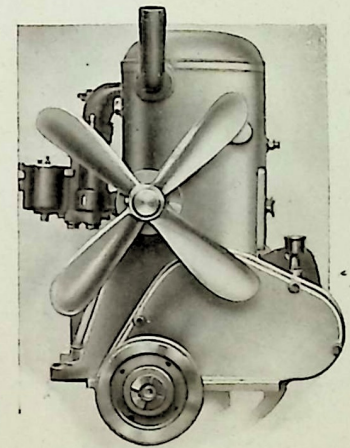
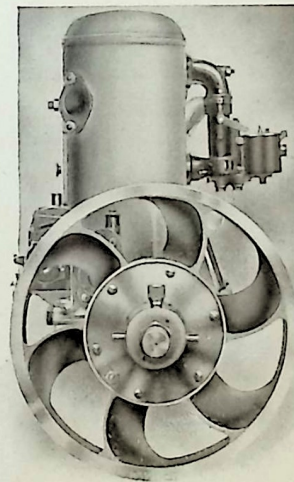


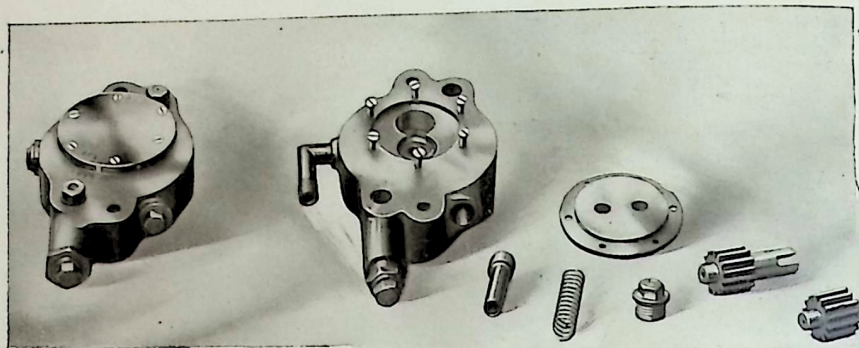


MOTORE H 6 — È a sei cilindri fusi in un sol blocco con un alesaggio di mm. 80 ed una corsa di millimetri 130. La pompa d'acqua colla relativa tubazione è fusa in un sol blocco col cilindro, ciò che elimina tutti gli inconvenienti dovuti alle immancabili fughe che si riscontrano negli altri

sistemi. Un solo albero in acciaio *cromo-nikel* robustissimo, cementato e rettificato montato completamente su sfere e ricavato in un sol pezzo colle *comes* comanda le valvole, le quali sono di dimensioni tali da sviluppare il massimo rendimento. I pistoni leggerissimi sono rettificati, le bielle tubolari sono in acciaio speciale al *nikel-vanadio*. L'albero a gomito in acciaio *cromo-nikel* robustissimo è montato su tre sopporti a sfere. Tre coperchi di alluminio, facilmente asportabili, agevolano l'ispezione ed il rapido smontaggio delle parti del motore. ○ ○ ○

ACCENSIONE — Con magnete ad alta tensione. ○ ○ ○





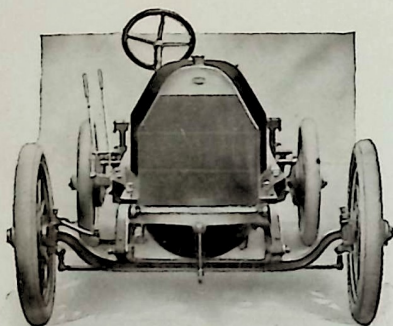
CARBURAZIONE — È ottenuta mediante un carburatore Zénith doppio che permette di ottenere il massimo rendimento con funzionamento automatico perfetto ed un minimo consumo di benzina. ○○○

LUBRIFICAZIONE — È del sistema a lubrificazione forzata ed è assicurata mediante una pompa ad ingranaggi direttamente azionata dall'albero *comes*. La pompa aspira l'olio dal *carter* del motore e lo inietta sull'albero a gomito opportunamente forato distribuendolo alle bielle ed ai perni dei pistoni. Una piccola valvola regolatrice mantiene costante la pressione

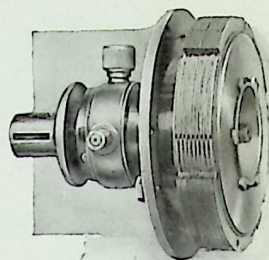
nella tubazione, un manometro sulla pedana serve di controllo per il regolare funzionamento della pompa.

Un riparo posto sopra al volante del motore impedisce all'olio centrifugato di imbrattare la carrozzeria.

Un tubo porta-olio dalla valvola regolatrice della pompa scaricasi sopra gli ingranaggi della distribuzione. ○○○

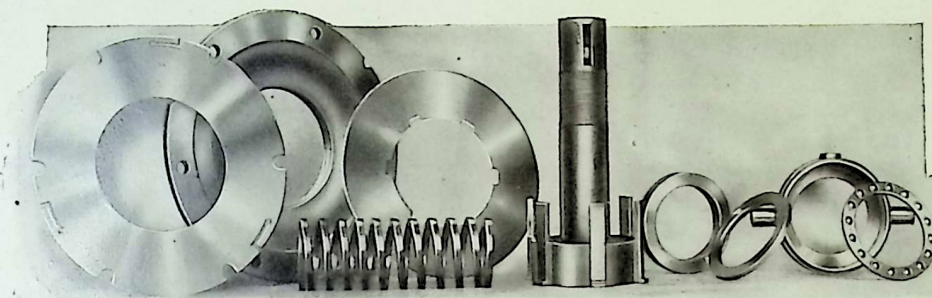


RAFFREDDAMENTO — È ottenuto con un radiatore tipo nido d'api doppiamente ventilato dal volante ventilatore e da un ventilatore situato immediatamente dietro al radiatore stesso. Una pompa centrifuga azionata dall'alberetto stesso che comanda il



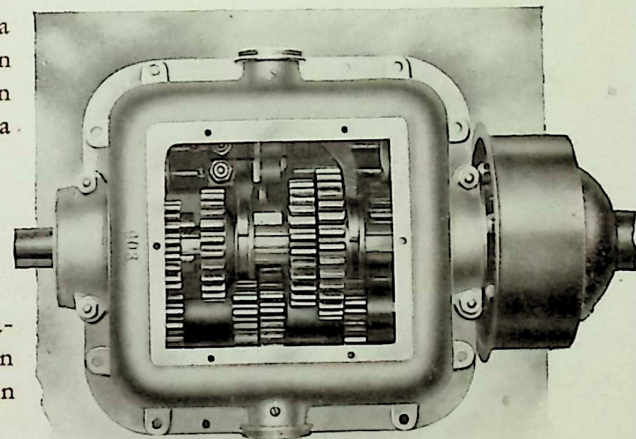
magneto assicura la circolazione dell'acqua. Il radiatore è applicato direttamente sul *baly carter* del motore e questa disposizione lo sottrae da ogni pericolo di dissaldatura dovuta alla deformazione dello *chassis*. ○○○

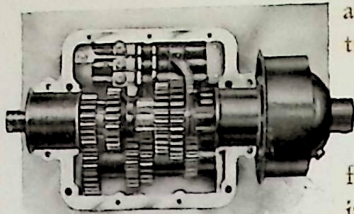
FRIZIONE — A dischi metallici in acciaio di grande diametro che assicurano la massima dolcezza di funzionamento e progressività con minima usura. Si può completamente asportare e registrare colla massima facilità senza dovere per nulla togliere e spostare altri organi della macchina. La leggerezza,



la piccolissima inerzia della frizione, unite alla sua grande progressività, rendono facilissimo il cambio delle marcie e sopprimono gli urti rumorosi che potrebbero pregiudicare la durata degli ingranaggi. ○○○

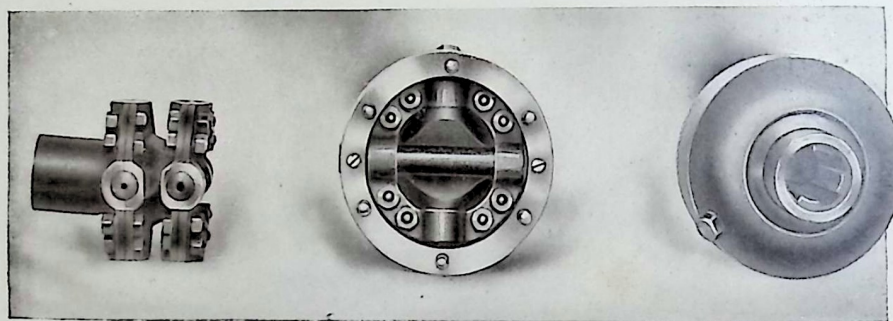
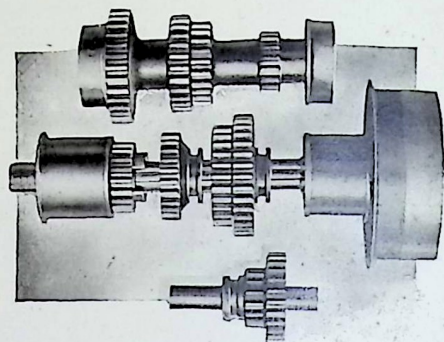
CAMBIO DI VELOCITÀ — Comporta quattro velocità in avanti (la quarta in presa diretta) e la marcia indietro. È del tipo a triplo *train balladeur*. Gli ingranaggi, gli alberi, i supporti a sfere sono largamente calcolati in modo da formare un



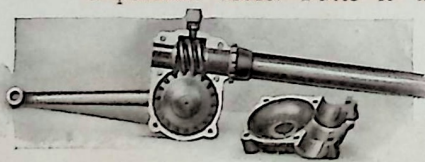


assieme eccezionalmente robusto. Un triplo chiavistello a molla fissa i *balladeurs*, ed un dispositivo di sicurezza impedisce ogni spostamento degli ingranaggi che non sono in presa. Un grande coperchio facilmente asportabile facilita la rapida ispezione di tutti gli organi interni del cambio. ○ ○ ○

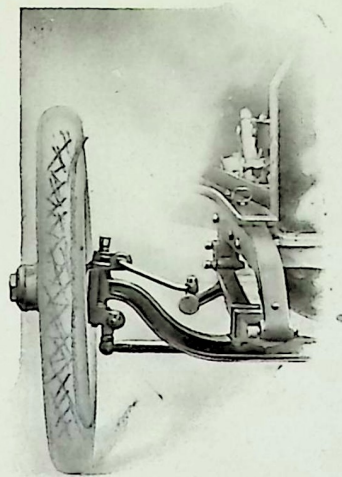
TRASMISSIONE — A doppio giunto cardanico allo scopo di evitare gli sforzi dovuti alla possibile elasticità del materiale che collega il ponte alla vettura; tale speciale disposizione aumenta il rendimento. È completamente chiuso in una scatola in acciaio ed uno speciale portafeltro garantisce la tenuta del grasso che vi è portato automaticamente. ○ ○ ○



DIREZIONE — È irreversibile del tipo a vite senza fine e settore in acciaio al *nikel* cementato e rettificato. Registrabile in tutte le sue parti permette la ripresa di ogni giuoco dovuto a possibili usure. Tutte le timonerie di materiale ad alta resistenza sono robustissime. Le barre di congiunzione sono montate con appositi giunti sferici di modello speciale "Aquila", ○ ○ ○

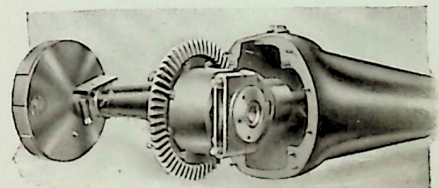
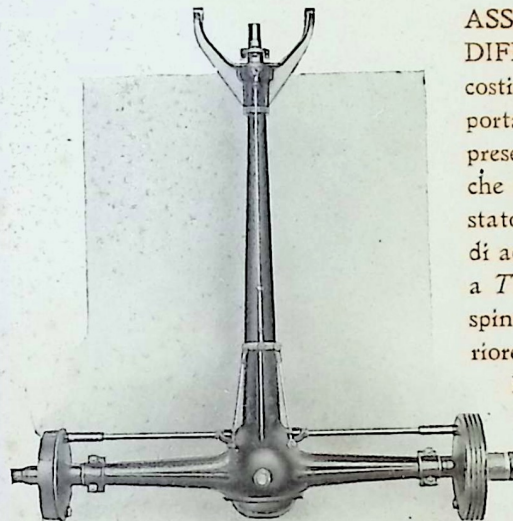


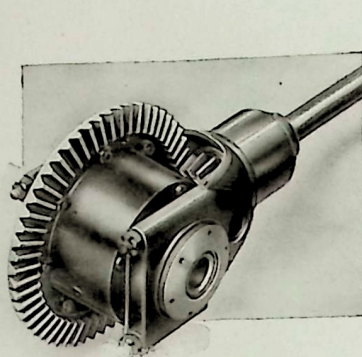
ASSE ANTERIORE — In acciaio *nikel* di forma diritta e molto robusto. Gli snodi ed i mozzi montati su cuscinetti a sfere per la loro particolare posizione inclinata assicurano la più grande dolcezza di guida. La vettura favorita dallo studiato restringimento della parte anteriore dello *chassis* e dalla inclinazione delle ruote può girare completamente in un diametro di otto metri circa. I mozzi montati pure essi su cuscinetti a sfere portano delle speciali ruote smontabili ed intercambiabili sia anteriormente che posteriormente, di speciale brevetto "Aquila", ○ ○ ○



ASSE POSTERIORE e PONTE DIFFERENZIALE — L'assieme costituisce una delle parti più importanti delle vetture "Aquila", e presenta delle notevoli particolarità che la differenziano da quanto è stato finora costruito. È in lamiera di acciaio stampato in un sol pezzo a *T* formante gamba di forza e di spinta. Un grande coperchio posteriore facilmente asportabile agevola la registrazione del differenziale e permette di asportarne in brevi istanti l'albero di trasmissione con la relativa gabbia portante il gruppo degli ingranaggi del differenziale, la corona ed il pignone d'angolo. Queste

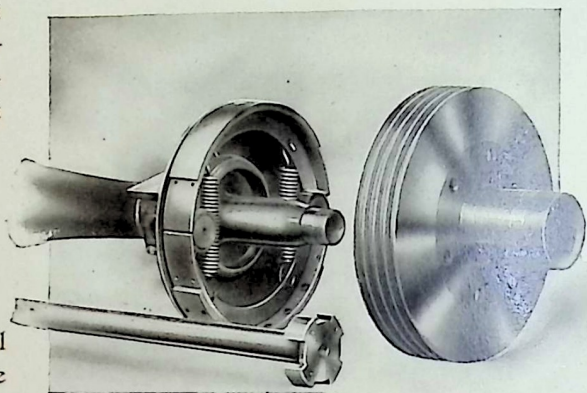
delicate manovre si possono così fare senza smontare il ponte dallo *chassis*. Tutti i movimenti sono montati su cuscinetti a sfere coi relativi reggispinta. Il pignone d'angolo che imbecca la corona è montato su doppio cuscinetto a sfere e doppio reggispinta per evitare lo sforzo



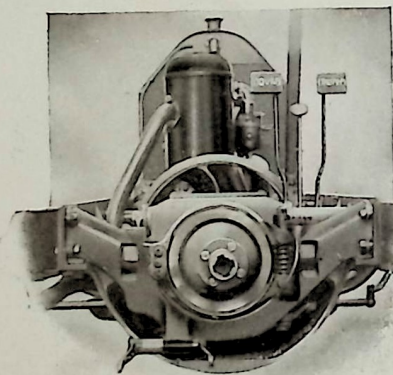


dovuto all'albero a croce che si innesta nel cardano. I mozzi tutti di grandi dimensioni montati su cuscinetti a sfere sono portati direttamente dal ponte in modo che gli alberi di trasmissione lavorano soltanto alla torsione. Tali alberi trasmettono il moto alle ruote mediante una robusta testa a croce. I tamburi dei

freni alle ruote posteriori sono muniti di alette di raffreddamento e sono distaccati dai raggi delle medesime. Ogni riscaldamento e conseguente carbonizzazione delle razze delle ruote in legno viene in tal modo eliminato, e sono rese così possibili col solo freno posteriore lunghissime e ripide discese.



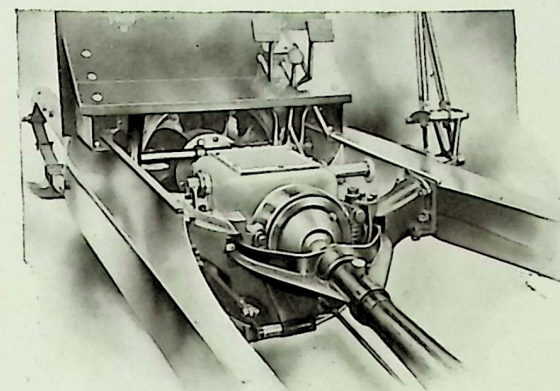
FRENI — Sono tre: uno sull'albero del cambio, del tipo a ganascia, è sopportato da una robusta traversa di acciaio che collega il telaio al *bâti-carter* di alluminio e serve di attacco al forcellone del ponte differenziale. Il tamburo del freno contiene il doppio cardano automaticamente lubrificato con copertura metallica a perfetta tenuta. Questo freno di massima efficacia e progressività, è comandato da speciale pedale con minimo sforzo. I freni alle ruote posteriori sono del tipo ad espansione, e comandati da una leva a mano;



tutte le parti di attacco sono indipendenti dal telaio e portate direttamente dal ponte. □ □

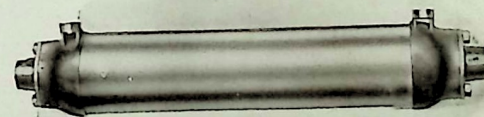
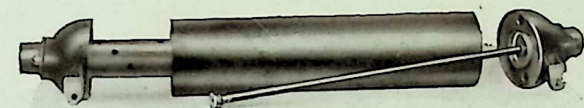
SOSPENSIONE — Si ottiene anteriormente e posteriormente con molle a balestra lunghe e robustissime, posteriormente rafforzate con mezze molle.

Tali molle di scelto materiale e di dimensioni appropriate, conferendo alla vettura una grande stabilità unitamente ad una grande *souplesse*, permettono l'impostazione sul telaio di qualsiasi tipo di carrozzeria siano pure i più pesanti. I perni delle molle cementati e rettificati sono muniti di *graisseurs*. Gli occhi delle molle portano delle bussolette in bronzo.



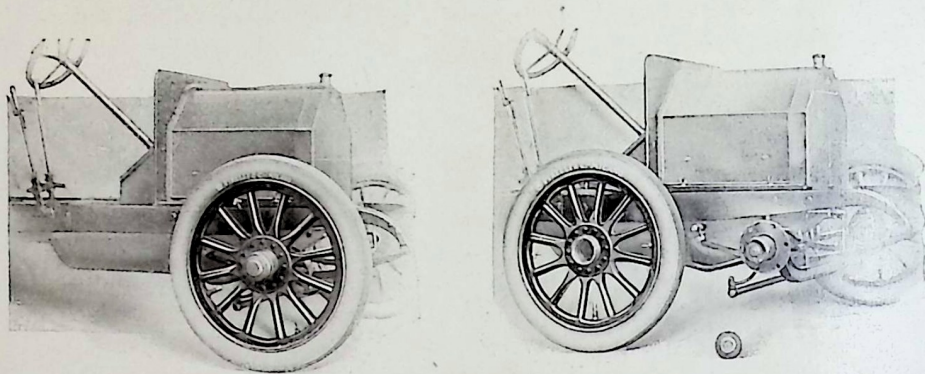
SERBATOIO della BENZINA — Sospeso posteriormente al telaio ha una capacità di circa 65 litri coi quali si possono percorrere circa Km. 500. Si ottiene la pressione iniziale della benzina mediante una pompa speciale snodata applicata sul cruscotto. Un pulsometro, pur esso sul cruscotto, mantiene la pressione della benzina durante la marcia ed un rubinetto ad esso applicato serve per lo scarico della pressione. Un manometro sulla pedana indica la pressione. □ □ □

SILENZIATORE — È un tipo nostro speciale facilmente smontabile; con lo svitamento di un solo dado si può rapidamente provvedere alla sua pulizia. □ □ □

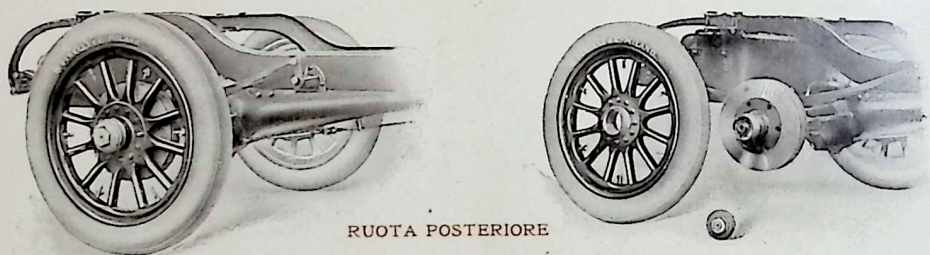


CONSUMI — Quello della benzina è limitatissimo in virtù appunto del forte rendimento del motore che si ottiene anche con miscele povere di gas carburante. Quello dei lubrificanti è inferiore ugualmente a qualsiasi macchina del tipo, girando tutti gli alberi del motore e della trasmissione su cuscinetti a sfere. Quello dei pneus è minimo in virtù della dolce progressività di moto e del ben studiato e perfetto equilibrio della macchina. ○ ○ ○

RUOTE SMONTABILI — Sono assolutamente intercambiabili sia anteriormente che posteriormente. Sono di tre tipi: in legno, in acciaio stampato ed a raggi tangenti. Un sistema



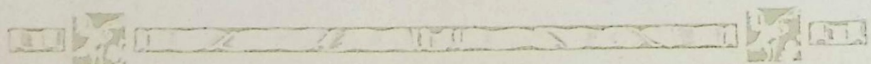
RUOTA ANTERIORE



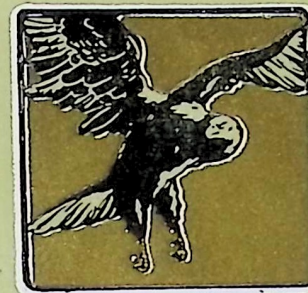
RUOTA POSTERIORE

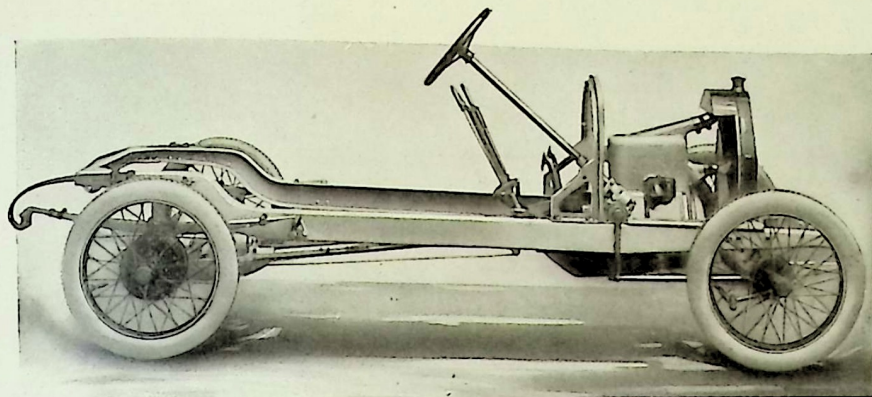
speciale di chiusura a dentiera con cricchetto e doppio cono garantisce nel modo più assoluto la loro sicurezza. ○ ○ ○

Nel *Camion H 4* leggero (portata 1500 kg.) le ruote sono di legno smontabili, semplici anteriori e doppie posteriori; esse eliminano tutte le noie e le difficoltà dei doppi cerchioni smontabili. Il montaggio dei pneumatici si fa colla massima facilità come per le ruote smontabili semplici. ○ ○ ○

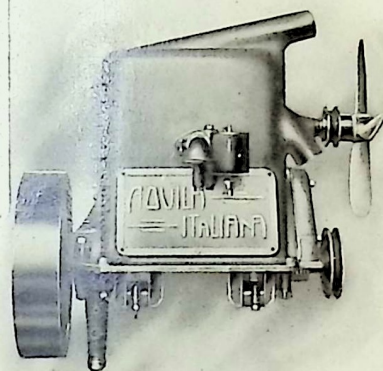


AQUILA
ITALIANA





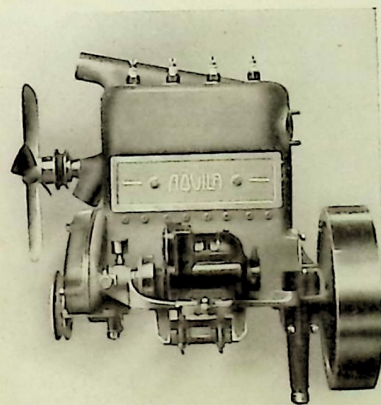
VETTURA TIPO K 12-15 HP



TELAIO — Rialzato posteriormente, è in lamiera d'acciaio stampata, di una estrema robustezza. E' opportunamente ristretto nella sua parte anteriore, ciò che permette alla vettura di sterzare in un raggio piccolissimo. Grazie alla geniale disposizione delle sue molle lunghe e robuste, mantiene mirabilmente la sua stabilità anche alle massime velocità. □ □ □

MOTORE — È a quattro cilindri fusi in un sol blocco con un alesaggio di mm. 70 ed una corsa di

mm. 120. E' sopportato da un carter robustissimo e facente corpo col telaio. L'albero a gomito robustissimo in acciaio cromo-nichel è sopportato da due soli supporti a sfere. Le valvole sono comandate da un solo albero in acciaio cromo-nichel cementato e rettificato, di altissima resistenza e ricavato in un sol pezzo colle cames; è montato su sfere. Le valvole sono laterali e intercambiabili. I pistoni sono legge-



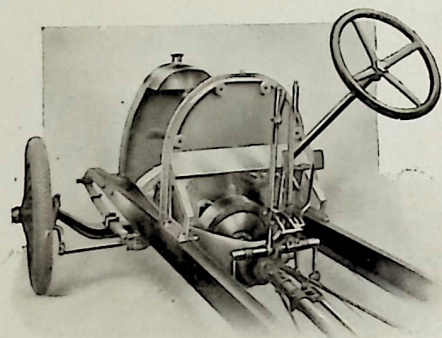
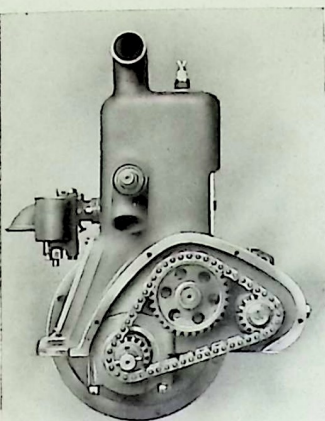
rissimi e rettificati, le bielle in acciaio stampato, robustissime. La lubrificazione è del sistema a *barbotage* a livello costante con pompa completamente immersa nell'olio.

ACCENSIONE — Con magnete ad alta tensione. ◻◻◻

CARBURATORE — *Zénith*, che garantisce il massimo rendimento, un funzionamento automatico perfetto ed il minimo consumo di benzina. ◻◻◻

Un coperchio leggerissimo a destra ricopre le punterie ed un altro a sinistra permette la visita alle bielle ed il rapido smontaggio delle loro bronzine. Un altro coperchio copre il sistema di distribuzione comandato da una catena *Renold* della massima silenziosità.

RAFFREDDAMENTO — A termosifone con radiatore a nido d'api arrotondato superiormente e ventilatore ad alette situato sul davanti del motore. Cofano filante ad alette.

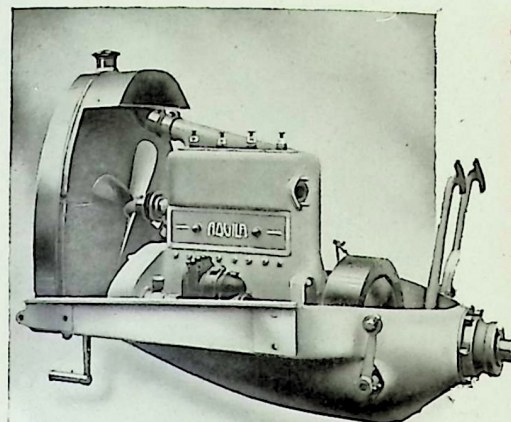
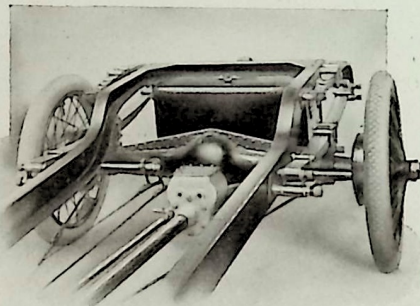


I MOTORI INDUSTRIALI — Sono costrutti con barca speciale ridotta, ed eventualmente colle piccole modificazioni che possano renderli meglio atti al servizio a cui sono destinati. ◻◻◻

FRIZIONE — A cono inverso con rivestimento speciale, di grandi dimensioni, ciò che le assicura la massima dolcezza di funzionamento unitamente alla massima progressività.

TRASMISSIONE — A cardano con vite senza fine. ◻◻

PONTE POSTERIORE — In lamiera d'acciaio stampata in due pezzi, robustissimo, a cui è rigidamente assicurata una scatola d'alluminio portante il blocco cambio differenziale. Il cambio è del solito tipo a *balladeurs* e comporta 4 velocità in avanti ed una indietro. È della massima

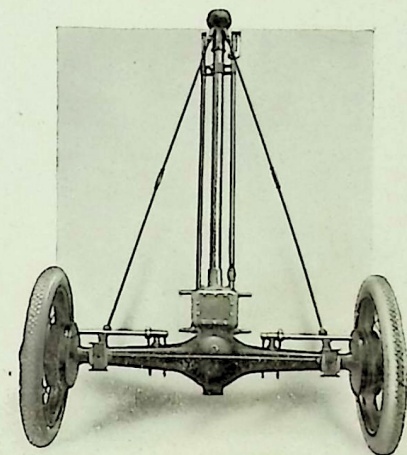


semplicità e smontabilità assoluta. Massima leggerezza.

ASSE ANTERIORE — Robustissimo e diritto di acciaio speciale con snodi inclinati montati su sfere che permettono alla vettura la massima dolcezza nelle sterzate. ◻◻

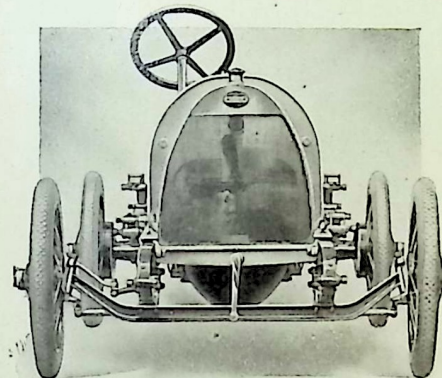
GUIDA — Del tipo a vite e settore, della massima dolcezza e facilmente registrabile. Rigidamente assicurata al *tablier* d'alluminio, è con esso facilmente asportabile. I comandi sono articolati con giunti sferici speciali. ◻◻◻

FRENI — Doppio freno con ga-

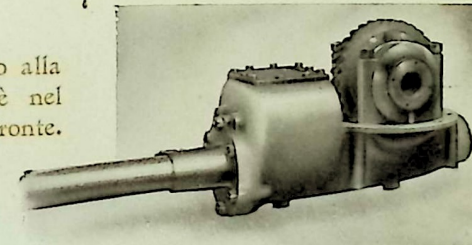


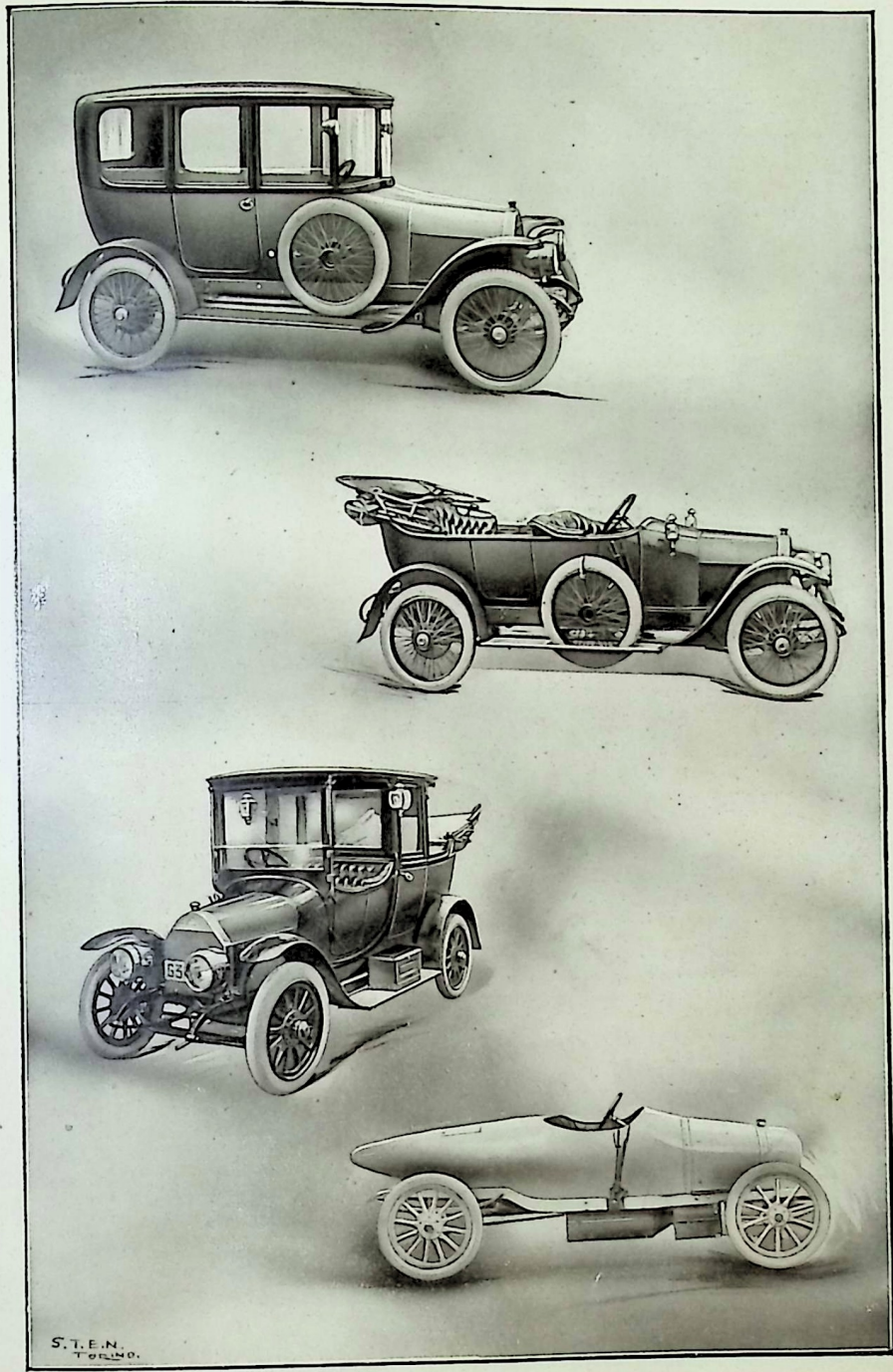
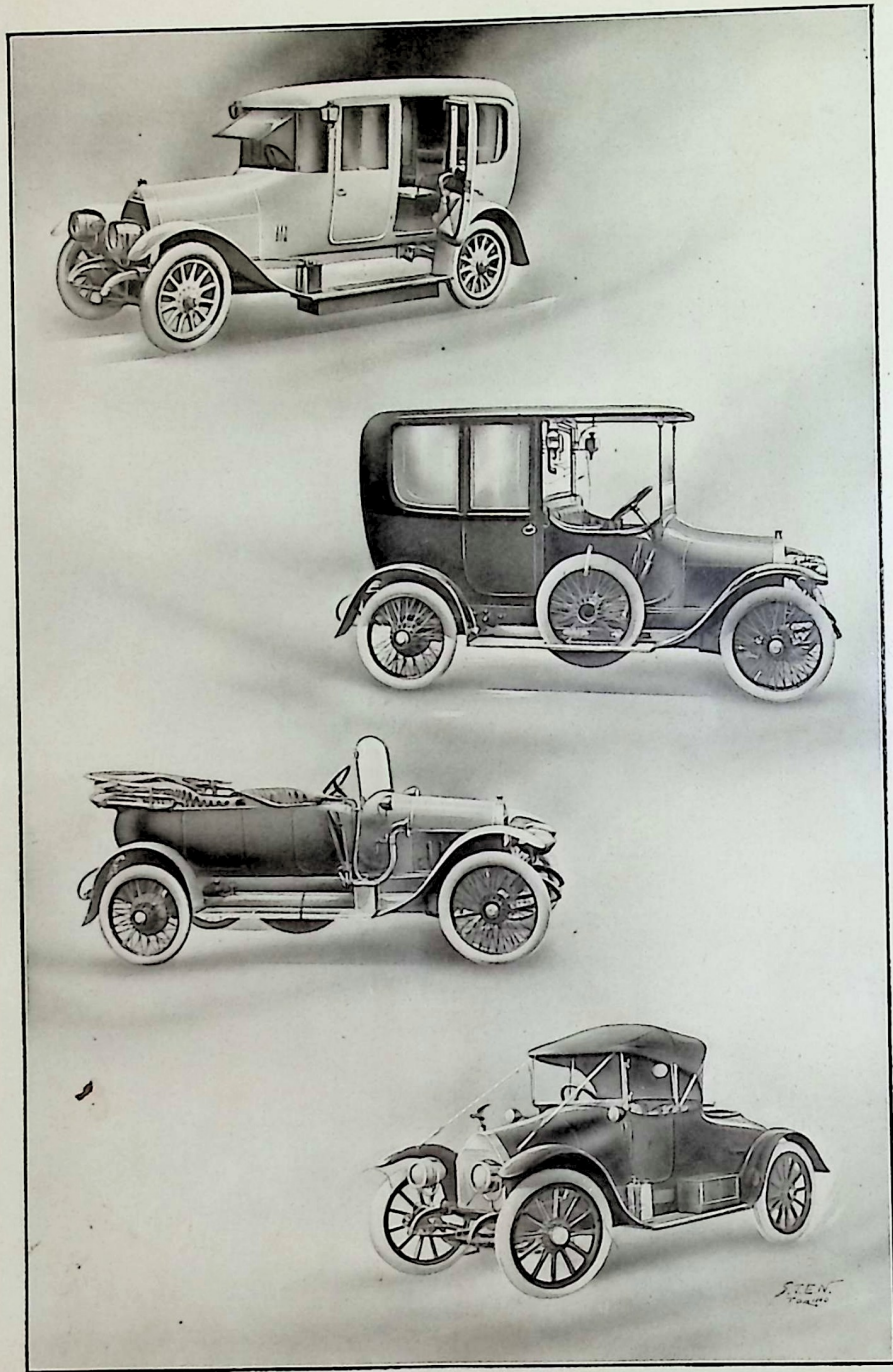
nasce ad espansione sulle ruote posteriori, comandati da pedale e leva a mano. Sono progressivi e potenti. ◻◻◻

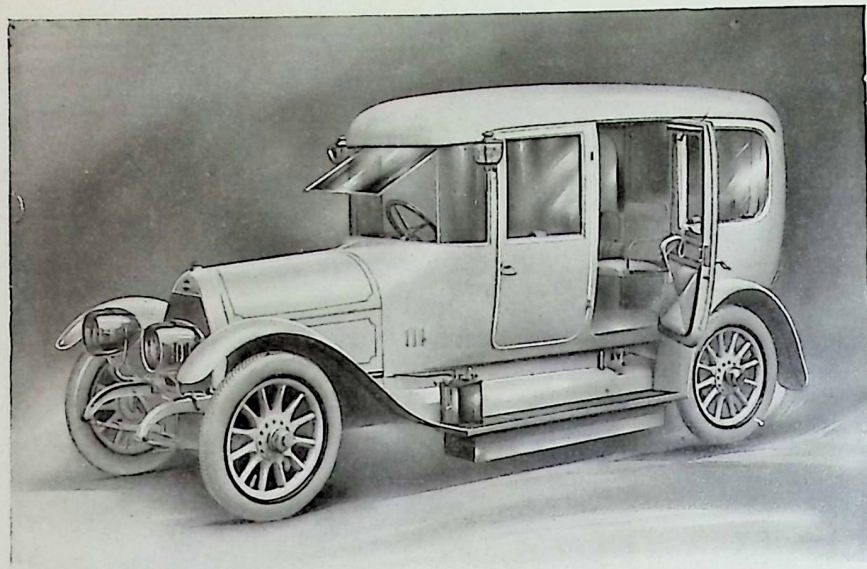
RUOTE — A raggi tangenti, sono smontabili ed intercambiabili sia anteriormente che posteriormente e sono assicurate da un sistema speciale di sicurezza a cricchetto e doppio cono. ◻◻



LEVE del freno e del cambio alla destra dello chassis anziché nel centro, come dalla figura di fronte.

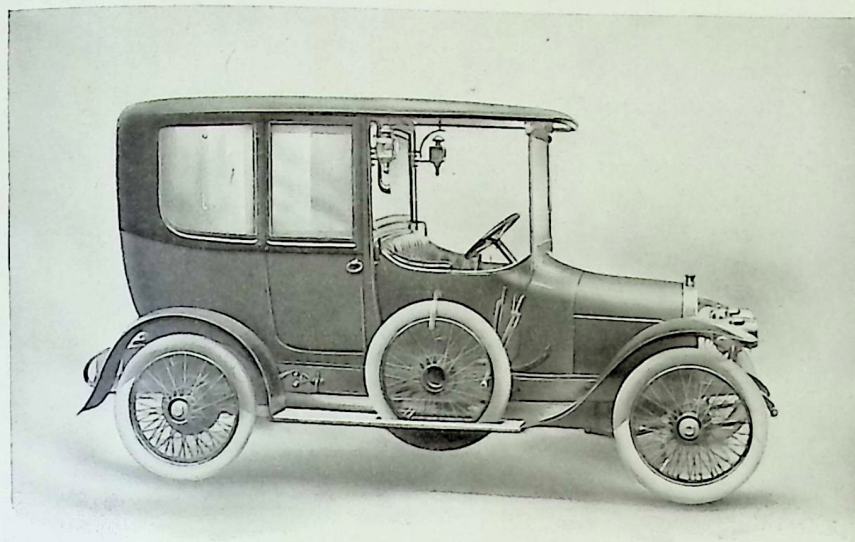
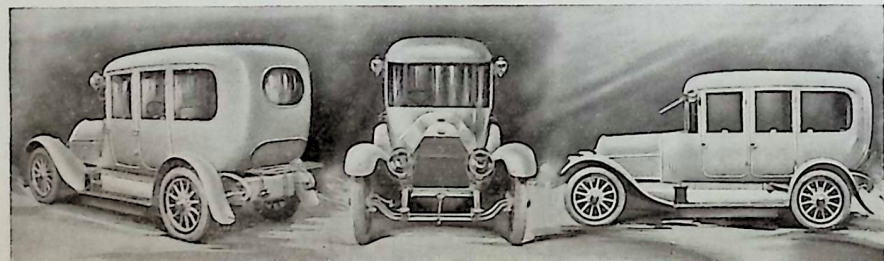






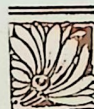
BERLINA A GUIDA INTERNA

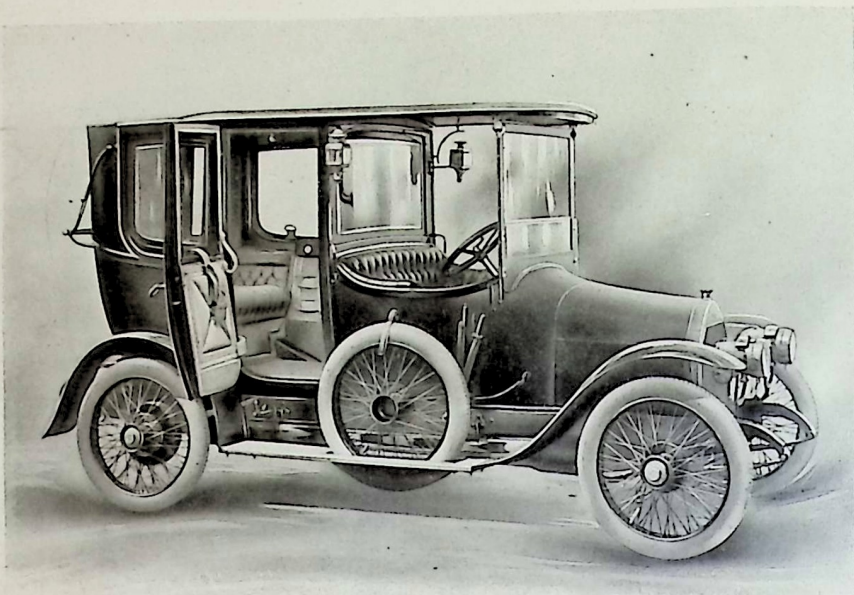
Tetto rotondo - Coupe-Vent con cofano filante. □ □ □
 Cristallo anteriore in due parti, con telarino e snodi in ottone.
 Quattro porte ai lati, tutte apribili, munite di serratura a chiave unica.
 Cristalli scendenti senza telarini.
 Divisione interna con cristallo senza telarino, scendente nel pannello.
 Due posti anteriori divisi con comodi braccioli laterali e centrali. Due comodi posti nell'interno, con braccioli laterali in gallone e due strapuntini fronte marcia o vis-à-vis.
 Due pedane guernite in lincrusta (linoleum) rigata e bordate in ottone.
 Quattro parafranghi in lamiera rotondi con bavettes in un sol pezzo senza bolloni - Bavettes in lamiera alle pedane.
 Due porta-fari, due porta-fanali, porta-fanalino, porta-gomma, porta-targa.
 Guernizioni dei sedili anteriori in pelle vacca lavabile di prima qualità.
 Interno guernito in panno a scelta, con fintine, ghiandine, galloni, cadenino, battentino.
 Chapellière - Porta-voce - Cantine per Signora - Porta-fiori - Porta-mantelli - Filet - Stores in seta a tutti i cristalli - Lampada elettrica (plafonnier) ed Accumulatore Hensemberger di 75 ampères.
 Impianto elettrico per fanali, fanalino posteriore, plafonnier e lampadina articolata al cruscotto.
 Tappeto anteriore in lincrusta rigata e cuoio verniciato ai piedi delle leve; interno tappeto in moquette bordato.
 Riparo al serbatoio della benzina. Cinghia al cofano ed alla manovella.
 Ventilatori (sportellini) al coupe-vent. Verniciatura in vernice sopraffina inglese.
 Tutte le parti metalliche esterne placcate ottone, quelle interne nichelate. □ □ □



LIMOUSINE TORPEDO

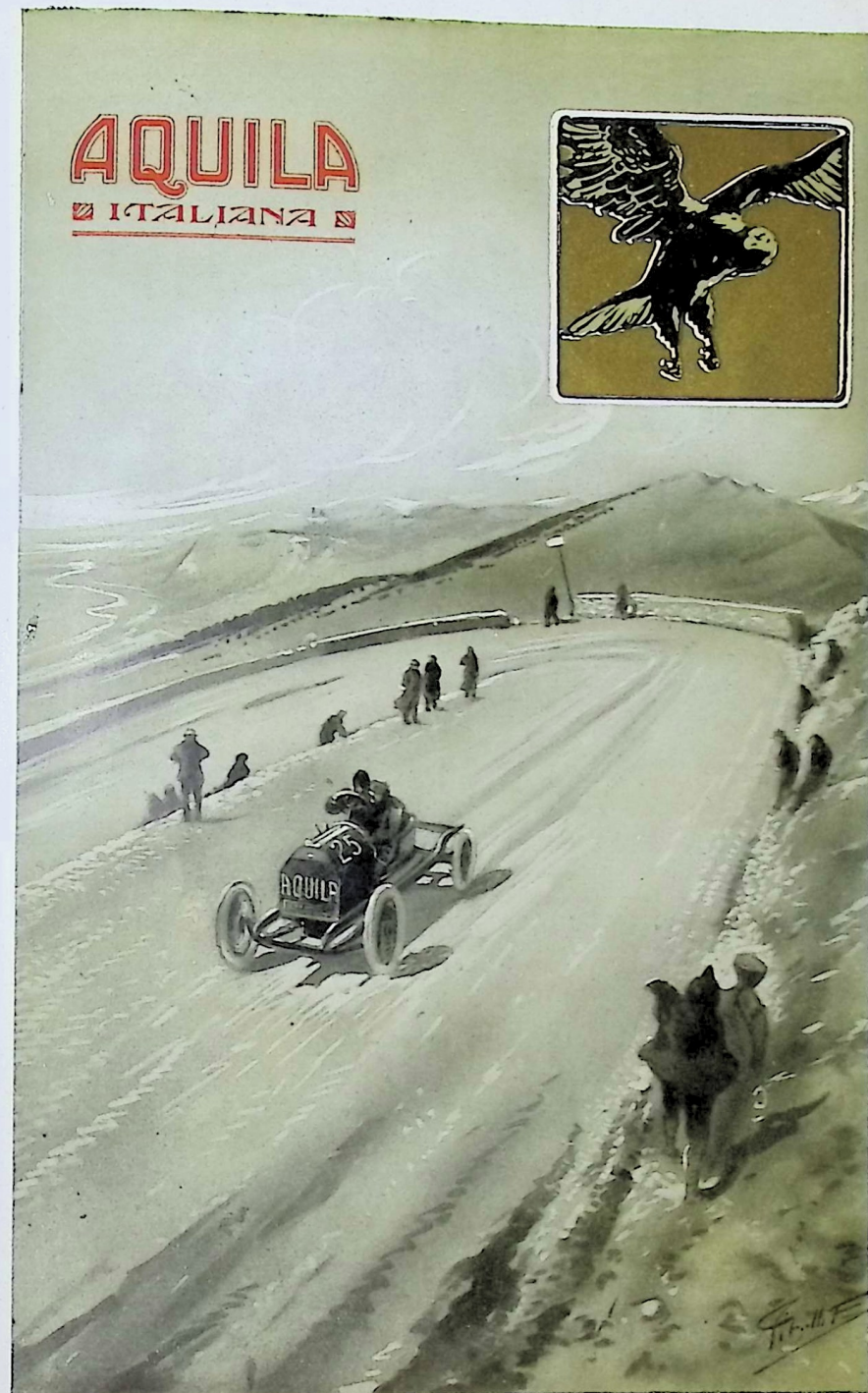
Padiglione anteriore e cristallo in due parti apribile avanti ed indietro. □ □ □
 Due posti anteriori e due molto comodi nell'interno.
 Due strapuntini nell'interno vis-à-vis e fronte marcia.
 Quattro cristalli ai lati ed un cristallo dividente i posti anteriori dall'interno.
 Quattro parafranghi bombés in lamiera bordati e sagomati.
 Due pedane lunghe coperte con gomma, alluminio o lincrusta e bordate in corniera rigata ottone.
 Bavettes in lamiera alle pedane ed ai parafranghi anteriori.
 Due porta-fari, due porta-fanali ed un porta-fanalino.
 Bagagliera sul tetto. Cassa per meccanico.
 Guernizione dei sedili anteriori in pelle vacca lavabile di prima qualità, colore a scelta.
 Interno guernito in panno a scelta con fintine, ghiandine, galloni, cadenino, battentino - Filet - Chapellière - Porta-voce - Cantine - Porta-fiori - Porta mantelli - Stores in seta a tutti i cristalli. Cristalli scendenti senza telarini.
 Lampadina elettrica interna con accumulatore ed impianto ai tre fanali.
 Verniciatura in vernice sopraffina inglese, colore a scelta.
 Tutte le parti metalliche della carrozzeria placcate ottone.
 Due Fari - Due fanali regolamentari e fanalino elettrici. □ □ □

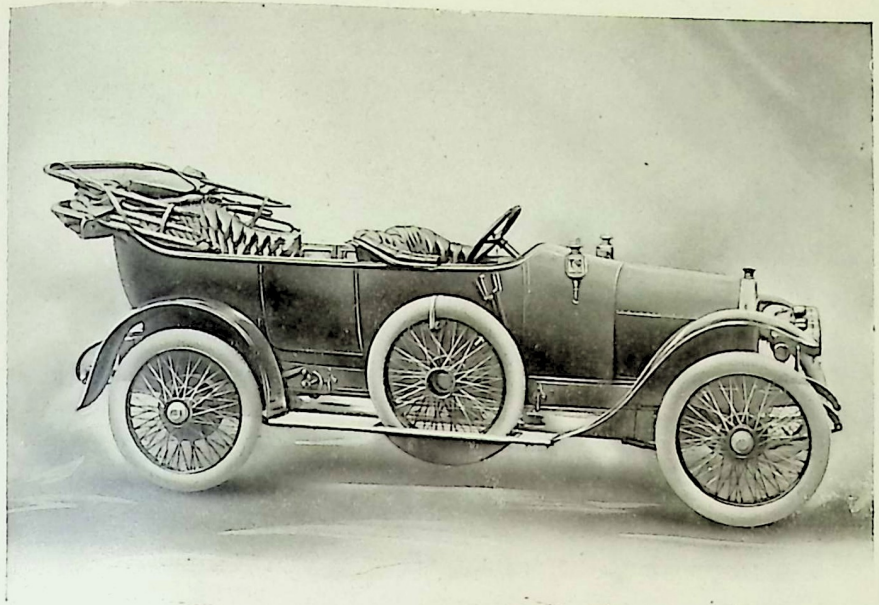




LANDAULET LIMOUSINE TORPEDO

Padiglione anteriore e cristallo in due parti, apribile avanti ed indietro. □ □ □
 Due posti anteriori e due molto comodi nell'interno.
 Due strapuntini nell'interno vis-à-vis e fronte marcia.
 Quattro cristalli ai lati ed un cristallo dividente i posti anteriori dall'interno.
 Quattro parafranghi bombati in lamiera bordati e sagomati.
 Due pedane lunghe ricoperte con gomma o lamiera alluminio oppure lincrusta e bordate in
 corniera rigata ottone.
 Bavettes in lamiera alle pedane ed ai parafranghi anteriori.
 Due porta-fari, due porta-fanali ed un porta-fanalino.
 Guernizione dei sedili anteriori in pelle vacca lavabile; colore a scelta. Interno guernito in
 panno a scelta, con fittine, ghiandine, galloni, cadenino, battentino.
 Filet - Crapellères - Porta-voce - Nécessaire - Porta-fiori - Porta-mantelli - Stores in
 seta a tutti i cristalli.
 Tutti i cristalli accendenti nei pannelli senza telarini
 Soffietto in pelle nera francese con panno interno.
 Lampadina elettrica interna con accumulatore. Impianto elettrico ai tre fanali.
 Coloritura in vernice inglese finissima, colore a scelta.
 Tutte le parti metalliche della carrozzeria placcate ottone.
 2 Fari autogeneratori. Fanali e fanalino regolamentari elettrici. □ □ □

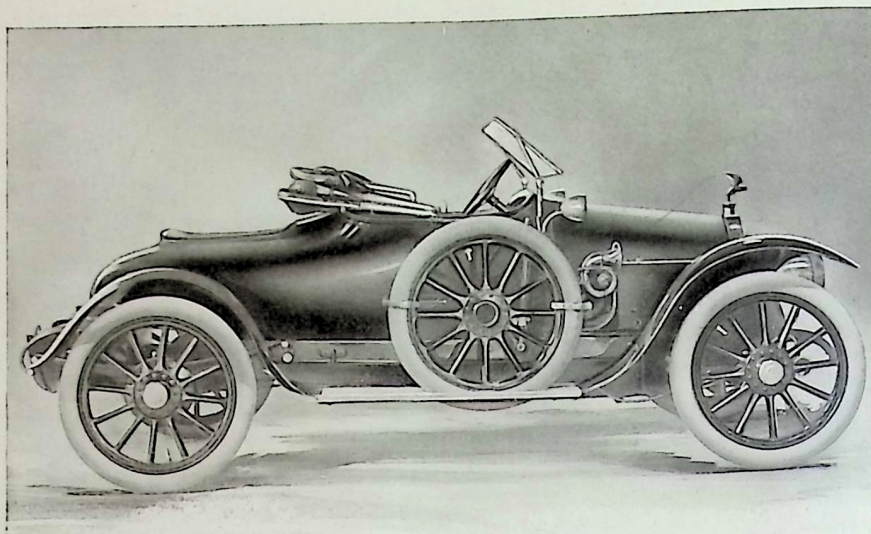




TORPEDO

Due posti anteriori divisi e due o tre posteriori. Due strapuntini fronte marcia. □ □ □
Guernizione in pelle vacca lavabile.
Verniciatura finissima con vernice sopralfina inglese.
Quattro parafranghi bombés in lamiera sagomati e bordati.
Due pedane lunghe coperte in gomma od in lamiera alluminio od in lincrusta e bordate in corniera rigata ottone. Cassa per meccanico.
Bavettes in lamiera dalla pedana ai parafranghi allo chassis.
Porta-fari, porta-fanali, porta-fanalino, porta-targa e porta-corazze.
Pare-brise ad un solo cristallo e con armatura a doppio snodo.
Capotte a doppia estensione e tendine laterali.
Tappeti in gomma bordati in cuoio od in mouquette.
Impianto elettrico per i fanali regolamentari senza accumulatore.
Tutte le parti metalliche della carrozzeria placcate in ottone.
Colore della guernizione e della vernice a scelta.
Due fari autogeneratori. Fanali regolamentari e fanalino elettrici. □ □ □





SPIDER

Coda posteriore con angoli rotondi. □ □ □
 Due posti anteriori e due nella coda chiudibili.
 Guernizione in pelle vacca lavabile inglese di prima qualità.
 Quattro parafranghi bombés in lamiera sagomati e bordati.
 Due pedane guernite in gomma: lamiera alluminio o lincrusta e bordate in corniera rigata di ottone.
 Bavettes in lamiera dai parafranghi e dalle pedane allo chassis.
 Verniciatura finissima con vernice sopralfina inglese, colore a scelta.
 Capotte in tela impermeabile a tre archi con ferramenta in ottone.
 Porta-fari, porta-fanali, porta-targa.
 Pare-brise ad un solo cristallo ed a due snodi.
 Cassa per meccanico. Porta-corazze.
 Tappeti in gomma bordati in cuoio.
 Impianto elettrico ai fanali regolamentari.
 Tutte le parti metalliche della carrozzeria placcate in ottone.
 Fari autogeneratori. Fanali e fanalino regolamentari elettrici. □ □ □



CONDIZIONI GENERALI DI VENDITA

1. Le ordinazioni devono essere accompagnate dal terzo del loro ammontare a titolo di caparra. Il pagamento del saldo deve essere effettuato prima della consegna o della spedizione dall'Officina.
 Dopo 15 giorni dalla data in cui l'*AQUILA ITALIANA* avrà notificato al Committente che la merce è pronta per la consegna, se questi non avrà effettuato il ritiro della merce stessa, Essa si riterrà libera da qualunque impegno verso il Committente medesimo e non sarà tenuta al rimborso della caparra ricevuta.
2. Tanto il pagamento della caparra da farsi all'atto dell'ordinazione, come quello del saldo, da farsi all'atto della consegna si intendono per contanti e debbono essere fatti alla Ditta presso la sua sede; restando inteso che a questa clausola non può costituire deroga l'eventuale accettazione di pagamenti fuori della nostra sede fatti per mezzo di suoi speciali incaricati con assegni o vaglia bancari.
3. Le consegne si intendono sempre fatte in Torino nel nostro Stabilimento.
4. In caso di spedizione si intende sempre che la merce viaggia a spese, rischio, pericolo e per conto del Committente, anche nel caso che essa venisse spedita franca di porto al destino, restando obbligo al Committente di far verificare all'arrivo se ci siano avarie e di presentare all'occorrenza reclamo per suo conto a chi di ragione.
 Le spese di imballaggio, trasporto, dazio, dogana e simili sono a carico del Committente.
 Le spedizioni sono sempre fatte contro assegno, e, di regola, a grande velocità.
5. In caso di eventuale ritardo di consegna non superiore ai 40 giorni, il Compratore non ha diritto di chiedere la risoluzione del contratto; per un ritardo maggiore egli potrà entro i successivi 15 giorni chiedere all'*AQUILA ITALIANA*, con lettera raccomandata, l'annullamento del contratto e la restituzione della caparra ad essa pagata, senza interessi. Se però il Compratore non si varrà di tale facoltà entro il termine prescritto, decorrerà un ulteriore periodo di mora di 30 giorni entro il quale l'*AQUILA* avrà il diritto di dare esecuzione al contratto.
 Il Compratore non potrà mai pretendere per causa di tardate consegne di macchine o parti di ricambio alcun compenso o rifusione di danni. I termini di consegna s'intendono di pien diritto prorogati nei casi di forza maggiore, quali scioperi, serrate, incendi ed altre circostanze d'imperio superiore, per un periodo corrispondente.
6. L'*AQUILA ITALIANA* garantisce i prodotti di sua fabbricazione per sei mesi dalla data della consegna nel suo Stabilimento. Tale garanzia consiste nell'obbligo di sostituire quelle parti che si rompessero per ben accertato difetto di materiale, escluse le parti elettriche, le gomme, i radiatori, i cuscinetti a sfere, le carrozzerie, gli accessori, per cui si richiama la garanzia delle Case costruttrici. La garanzia è limitata alla ripresa pura e semplice del pezzo eventualmente rotto o guasto a nostro giudizio per difetto di materiale ed alla sua riparazione o cambio gratuito con altro pezzo nuovo, escluse le spese di smontaggio e rimontaggio.
 Per ottenere il cambio gratuito il Cliente deve inviare franco Officina il pezzo rotto coll'indicazione del numero di fabbricazione della macchina, il nome e l'indirizzo preciso del Proprietario, e le altre indicazioni eventualmente necessarie.

La garanzia cesserà di aver effetto per quei chassis e quelle parti che venissero riparate o sostituite fuori delle Officine dell'*AQUILA ITALIANA* e senza la sua speciale autorizzazione scritta.

In nessun caso il Compratore potrà pretendere la risoluzione del contratto od un risarcimento di danni.

Il reclamo dovrà sempre essere presentato entro otto giorni dall'accertamento del difetto.

7. Prima del ritiro della merce il Compratore avrà il diritto di far eseguire il collaudo d'uso, nel qual caso rilascerà una dichiarazione firmata, su apposito modulo, sull'esito della prova: non valendosi egli di tale facoltà, col ritiro della merce si intende data l'accettazione incondizionata della medesima, salvo ben inteso la garanzia di cui al numero precedente.

8. L'*AQUILA ITALIANA* non assume alcuna responsabilità per gli accidenti di qualunque natura che eventualmente accadessero nell'uso dei veicoli, meccanismi, apparecchi, ecc. da essa forniti.

9. I chassis che debbono per ordine dei Clienti, sia pure a nostre cure, essere carrozzati, si intendono consegnati col loro passaggio in carrozzeria.

Non assumiamo nessuna responsabilità per eventuali ritardi nella consegna delle carrozzerie come non sono ammessi annullamenti di ordini delle carrozzerie in conseguenza di ritardi, dovendo a nostra volta dipendere da fornitori che non intendono assumere responsabilità verso di noi.

Colla spedizione delle vetture carrozzate cessa ogni responsabilità sull'esecuzione delle carrozzerie, dovendosi ritenere obbligo del Cliente di constatare la regolare esecuzione all'avviso che la vettura è pronta.

10. L'*AQUILA ITALIANA* è sempre pronta a dare tutte le informazioni che venissero richieste sulla manutenzione e sul funzionamento delle sue vetture, ed a mettere, nei limiti del possibile, dei Meccanici a disposizione dei Clienti, sotto la loro intera e completa responsabilità nei riguardi della legge sugli accidenti. Ogni giornata o frazione di giornata di un meccanico sarà computata in ragione di L. 25 in Italia e L. 30 all'estero, oltre le spese di soggiorno, viaggio andata e ritorno in seconda classe e quelle di assicurazione.

11. L'*AQUILA ITALIANA* si riserva il diritto di consegnare le macchine o parti di esse con quelle modificazioni tecniche che crederà utili senza che questo possa costituire un motivo di annullamento o di modifica del contratto. Non avrà però alcun obbligo di apporre le eventuali modificazioni di modelli fatte nel corso della stagione alle macchine precedentemente fornite o in via di costruzione.

Gli aumenti eventuali di prezzo che avvenissero nelle gomme dopo la conclusione del contratto andranno a carico del Committente.

Le eventuali aggiunte o modifiche richieste dal Cliente, che l'*AQUILA* si riserva di eseguire o meno, comporteranno un soprapprezzo da pagarsi a parte.

12. Qualunque contratto per essere impegnativo dovrà avere l'approvazione scritta dalla Casa. I nostri Agenti non sono autorizzati ad accordare garanzie né a prendere impegni a nostro nome all'infuori di quanto è specificato in queste condizioni e garanzie.

13. L'*AQUILA ITALIANA* si riserva la proprietà della merce consegnata fino a completo pagamento della medesima.

L'inadempienza alle condizioni di pagamento dà di pien diritto facoltà all'*AQUILA ITALIANA* di risolvere il contratto senza rimborso delle somme incassate.

14. Per qualsiasi ordinazione il Cliente dichiara di eleggere domicilio in Torino.

Qualunque controversia sorga in dipendenza di contratti coll'*AQUILA ITALIANA* sarà di competenza dei Tribunali di Torino.

