

# QUATTORRUOTE

N. 6

GIUGNO  
1966

L. 300

**Prove:  
ALFA ROMEO SPIDER  
RENAULT 16**



**In Libia con la Primula**



**PER IL TURISMO  
FUORI STRADA**

# **IL “CAVALLINO” DI QUATTORRUOTE**

**Q**uando, due anni fa, impiegammo lo Steyr Puch « Haflinger » (vedi *Quattoruote* novembre 1964) fummo particolarmente e gradevolmente sorpresi dalle sue buone prestazioni in fuori strada, e dalla facilità e dalla piacevolezza della sua guida, e, soprattutto, dal suo modesto costo di esercizio: nettamente inferiore a quello delle altre vetture adatte a questo genere di impiego.

Per la sua « frugalità » l'« Haflinger », che noi preferiamo chiamare col suo corrispondente nome italiano: « Cavallino », rappresenta un ottimo esempio di vettura adatta al turismo fuori strada. Siamo tanto convinti di ciò che siamo arrivati a pensare che un « Cavallino », opportunamente modificato, può degnamente entrare a far parte della « scuderia » delle vetture da fuori strada di *Quattoruote*.

Proprio per questa nostra convinzione è nato il « Cavallino di *Quattoruote* », da noi già felicemente adoperato in diverse escursioni: di esso ora elenchiamo e descriviamo tutte le modifiche. Potranno servire non soltanto a chi possiede o intende acquistare un « Cavallino », ma anche a chi ha un altro tipo di vettura da fuori strada: le modifiche che noi elenchiamo possono servire per meglio attrezzare appunto qualunque « fuori strada ».

**DATI CARATTERISTICI FONDAMENTALI**

Queste le caratteristiche che differenziano il «Cavallino» dalla versione «Standard» dello Steyr Puch «Haflinger»

● **PASSO NORMALE** (m. 1,50)

L'«Haflinger» viene anche costruito nella versione a passo allungato (m. 1,80) che offre soprattutto vantaggio di trasporto. Ma poiché la manovrabilità è direttamente in funzione della compattezza abbiamo preferito la versione a passo normale.

● **CAPPOTTATURA INTEGRALE**

E' l'unica, con le quattro portiere, che ripara dalla pioggia e ne permette l'impiego anche durante la cattiva stagione.

● **- PRIMINO -**

L'aggiunta al cambio di un quinto rapporto ultralento (velocità max circa 6 km/h), il cosiddetto «primino», migliora notevolmente le possibilità di marcia in salita e fuori strada.

● **RIDUZIONE FINALE ALLE RUOTE - LUNGA -**

Poiché la presenza del «primino» assicura già notevoli possibilità di spunto, abbiamo preferito i rapporti di trasmissione finali, alle ruote, più lunghi (16/38), cioè per ottenere in IV la massima velocità possibile su strada (quasi 70 km./h).

● **PNEUMATICI DA FUORI STRADA E CON LA MASSIMA SEZIONE**

Oltre all'equipaggiamento con pneumatici aventi battistrada tipo «fuori strada» abbiamo richiesto la massima sezione (5,20 anziché 3,50), che assicura migliore aderenza su terreno cedevole.

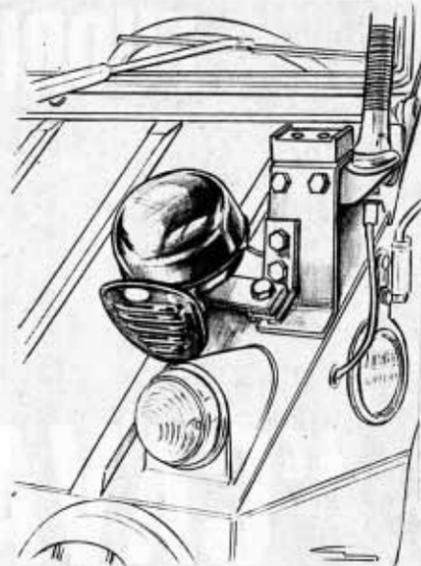
● **PIANALE POSTERIORE LIBERO**

A richiesta, ed ovviamente con sovrapprezzo, è possibile avere due sedili posteriori a strapuntino: noi abbiamo preferito risolvere in maniera più funzionale il problema del trasporto passeggeri all'indietro adattando un sedile a panchina.

● **RISCALDAMENTO**

A richiesta, sul «Cavallino», possono essere montati due tipi di riscaldamento: ad aria calda (sfruttando la stessa aria di raffreddamento del motore) oppure con bruciatore a benzina. Abbiamo optato per la prima soluzione perché più economica, più semplice, non ingombra la plancia dal lato passeggero, ed è sufficiente ad assicurare un discreto riscaldamento e il disappannamento del parabrezza anche nella stagione cattiva.

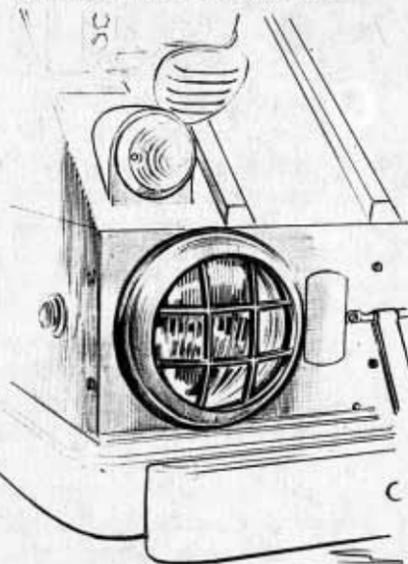
**Utilissime in curva:  
LE TROMBE BITONALI**



Per le sue modeste dimensioni e per l'ottima manovrabilità il «Cavallino» è particolarmente adatto al fuori strada in montagna: perciò spesso percorre strade strette e ricche di curve: indispensabile quindi sia dotato di una coppia di potenti trombe bitonali.

Poiché il montaggio esterno è il più indicato, tali trombe devono essere del tipo a tenuta d'acqua (le nostre sono Hella; impermeabili). Con tali trombe si mantiene il clacson di serie: un deviatore permette il suo impiego nei centri abitati.

**Ripara gli «occhi»  
LA BLINDATURA AI FARI**



La marcia in «fuori strada» comporta frequentemente urti, specie al frontale: ecco perché occorre un riparo ai proiettori. Abbiamo per questo aggiunto all'esterno due calotte antiurto (diametro cm. 17) prese dal catalogo ricambi della Carello proiettori per agricoltura.

**Per vedere dappertutto  
FARO ORIENTABILE ANCHE**



Specie d'inverno, e talvolta anche durante la bella stagione, si può essere costretti a percorrere un tratto in fuori strada quando è buio: prevedendo ciò, abbiamo montato, al lato passeggero, un faro orientabile, di tipo agricolo: semplice, robusto, a buon mercato (così sporgente può capitare di urtarlo) della Lucas. Facilmente smontabile dal suo supporto, può venir utilizzato come lampada portatile: suggeriamo di abbondare nella lunghezza del cavo elettrico (almeno quattro metri).

**Comodo per tre persone  
SEDILE POSTERIORE A PANCHINA**

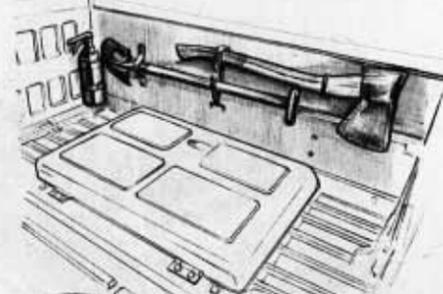
Sfruttando al massimo la larghezza interna è possibile installare dietro un sedile a panchina largo m. 1,22, che permette di sistemare tre persone.

Costituito da una semplice ma robusta intelaiatura a tubi e da un'imbottitura ad elastici (per il fuori strada i sedili non devono essere duri, ma nemmeno troppo molleggiati, onde evitare continui sobbalzi), è facilmente asportabile (due viti a galletto) e anche ribaltabile in avanti per migliorare l'accessibilità al piano posteriore e permettere il rifornimento carburante.

Basta affidarsi ad un buon «sedilista»: noi, a Milano, siamo andati da Lanzoni.



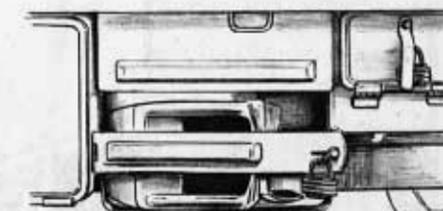
**Sempre utili  
GLI ATTREZZI DI BORDO**



Un'ascia robusta (quest'attrezzo non è mai abbastanza robusto), una vanga con robusto manico e una pala non troppo grossa (altrimenti nel fango tenace è inutilizzabile), una roncola per districarsi dal fitto della vegetazione, una grossa leva a piede di porco, per liberare il percorso da grossi sassi magari franati improvvisamente.

Questa la dotazione fondamentale degli attrezzi di bordo, che deve essere completata da un efficiente estintore: a polvere.

**La «riserva» più sicura  
IL CANISTRO DA 20 LITRI**

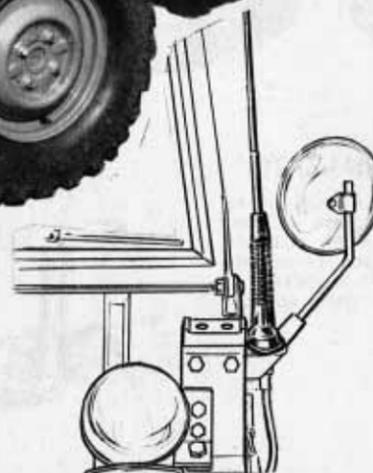


Di serie, sotto al centro del pianale, è l'alloggiamento per un canistro di benzina: il tipo militare tedesco (20 litri) entra a pannello. Consigliabile rivestire di gomma le parti interne dell'alloggiamento per evitare rumorosità, durante la marcia, specie con canistro vuoto.



**Per «sentire» meglio  
ANTENNA RADIO FLESSIBILE**

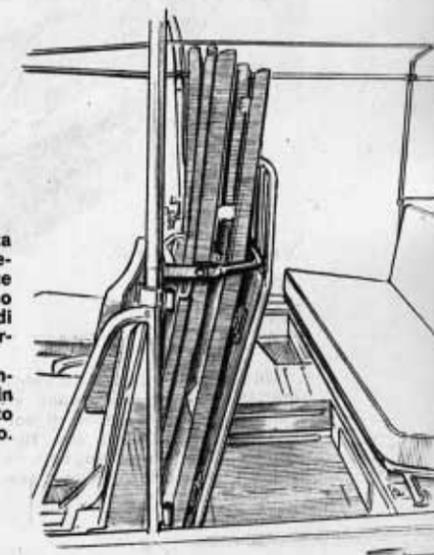
Per migliorare la ricettività dell'apparecchio radio abbiamo montato una lunga antenna, retrattile (m. 1,60) ad elementi telescopici. Un robusto mollone alla base le permette di flettersi senza rompersi in caso di urto (per esempio quando si marcia nei boschi). E' una Ward DS8.



**Il secondo parabrezza  
L'ALLOGGIAMENTO DELLE PORTIERE**

Semplicemente aumentando la distanza fra i sedili anteriori e le piastre paraschiena abbiamo ottenuto lo spazio sufficiente per riporre le portiere: infatti queste sono indispensabili anche d'estate in caso di forte pioggia o anche quando si deve parcheggiare a lungo in luogo incustodito.

Da notare che con questa soluzione, infilando le portiere con la finestratura in alto, si ottiene anche un certo «effetto parabrezza» per i passeggeri seduti dietro.

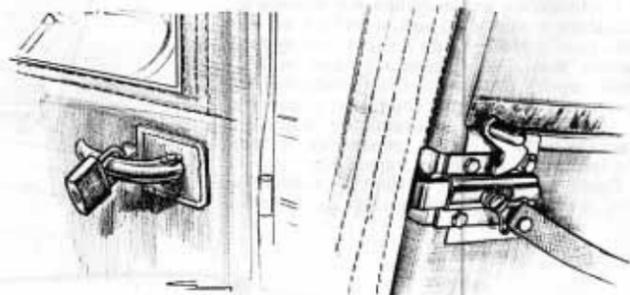




**Fidarsi è bene ma....  
PORTIERE TUTTE CHIUSE**

Può senz'altro capitare di dover lasciare incustodito il «Cavallino», magari con bagaglio od oggetti di valore a bordo: per questo abbiamo pensato ad un semplice ma pratico sistema di chiusura.

La maniglia della portiera lato guida è tenuta chiusa da un lucchetto (la stessa chiave serve anche per tutti gli altri lucchetti che proteggono i diversi vani ripostiglio, le ruote di scorta ed il canistro di benzina): tutte le altre portiere sono chiuse dall'interno con un semplice chiavistello a leva.



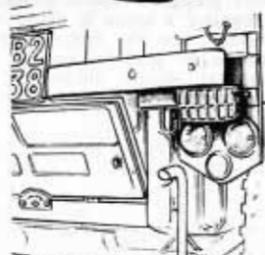
**SPONDINE  
POSTERIORI  
RADDOPPIATE**

Per aumentare la possibilità di trasporto del bagaglio e della attrezzatura abbiamo raddoppiato, sovrapponendole, le spondine posteriori.



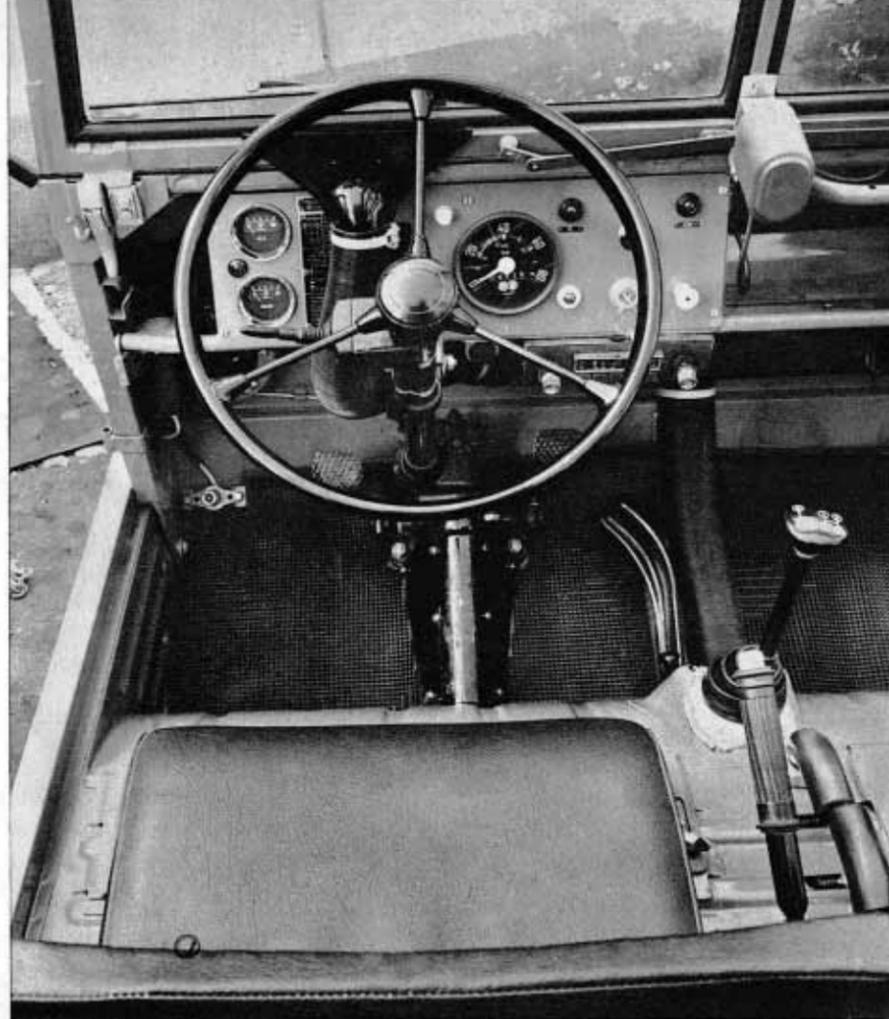
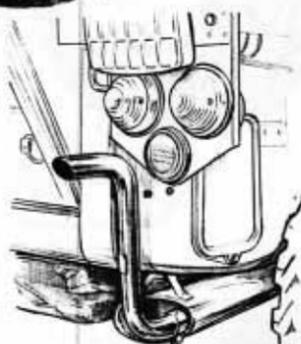
**Vedere bene  
anche dietro  
FARI  
DA RETROMARCIA**

Una coppia di fari da retromarcia assicura una buona visibilità posteriore anche di notte. Preferibile siano del tipo con reticolo protettivo antiurto come i nostri; noi abbiamo preso gli Hella.



**SCARICO RIALZATO**

Lo scarico alto è una buona precauzione nel caso di marcia su terreno molto cedevole o durante i guadi: perciò abbiamo prolungato e rialzato la parte terminale dello scarico.



**MIGLIORAMENTI  
AL POSTO GUIDA**

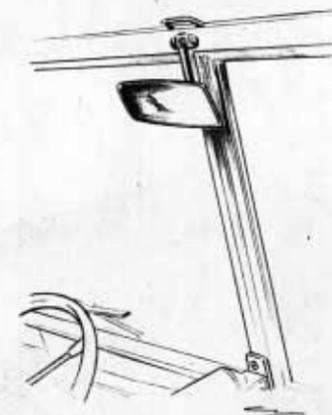
E' stata innanzitutto migliorata la strumentazione aggiungendo un termometro olio ed un indicatore livello benzina (entrambi strumenti «Veglia» da 60 mm.): da notare che la spia della riserva è esterna, ed ha dimensioni notevoli ed è molto luminosa per assicurare la visibilità anche in pieno sole.

E' stato aggiunto anche uno spruzzatore lavavetro. La radio doveva garantire una buona ricettività anche nelle zone più remote: perciò è stata scelta una potente Autovox RA 171/E che dispone anche di modulazione di frequenza.

All'interno è stato aggiunto uno specchio retrovisore.

Tutti i pavimenti sono stati rivestiti di tappetini in gomma.

Inoltre per agevolare la manovrabilità, freno a mano e levette di inserimento trazione anteriore e bloccaggio differenziali, sono stati rivestiti in gomma.



**POSSONO ANCHE SERVIRE**

Oltre gli attrezzi abbiamo caricato il «Cavallino» di altre «diavolerie», che molte volte sono utili per togliere dalle difficoltà un «fuori strada».

Il «gonfleur»: una bombolina di aria compressa (l'adoperano i motociclisti che praticano fuori strada): serve per compensare le perdite dovute a piccole forature dei pneumatici, e anche per asciugare i contatti elettrici bagnatisi durante un guado.

Le «piastre»: quando si è infangati o insabbiati costituiscono una base di appoggio per il sollevatore (cric): sono due (come è bene siano i sollevatori in una

vettura di questo tipo) e sistemate esattamente nei due pozzetti ai piedi del sedile posteriore (piastra d'acciaio — spessore 5 mm — di 50 x 33 cm).

Anche il cavo d'acciaio ad una grossa corda servono per disincagliare la vettura: il primo quando il rimorchio è meccanico, il secondo quando si deve trainare a braccia. Attenzione: siano molto lunghi (almeno 10 metri) perché a volte è possibile trainare solo lontano dalla zona di impantanamento.

Le catene (Rud) per i pneumatici sono ad elementi incrociati, adatte tanto per la marcia su neve che nel fango.

