

QUATTORRUOTE

N. 11

NOVEMBRE
1964

L. 300



TUTTO

l'Autobianchi "Primula"

IL SALONE

la nuova Fiat "1500"



DI TORINO

la Innocenti "14"



Prove:



Ferrari "330 GT" • DKW "F/102"

House Boat (roulotte del fiume) • Steyr "cavallino"





STEYR PUCH "HAFLINGER 700 AP"

L'unica fabbrica austriaca di automobili attualmente in attività è la Steyr Puch, che produce autovetture tutte derivate dal modello « 500 » Fiat, ed anche un interessante veicolo leggero da fuori strada, l'« Haflinger 700 AP ». L'« Haflinger », che prende il nome di un piccolo e resistente cavallo delle Alpi orientali, risale al 1958, comunque solo dall'anno scorso ha iniziato la sua effettiva penetrazione sul nostro mercato, nel quale è rappresentato dal Consorzio delle Cooperative Agricole di Bolzano. Questo interessante veicolo, progettato dall'ing. Richard Ledwinker, figlio del famoso prof. Hans, che fu anche progettista della Tatra cecoslovacca, viene prodotto in diverse versioni: noi abbiamo provato quella più adatta al turismo « fuori strada », e cioè il tipo a passo corto, a quattro posti, con capottatura tutta in tela. Il suo prezzo di listino è di appena 1.460.000 lire, alle quali però occorre aggiungere 137.500 per la capottatura, 31.000 per i sedili posteriori e 87.500 per il riduttore: pertanto il prezzo totale di listino sale a 1.716.000 lire.



L'« Haflinger » in tenuta invernale cioè con « capote » integrale in tela: le quattro portiere sono asportabili. Asportabile è anche la parte posteriore della « capote ».

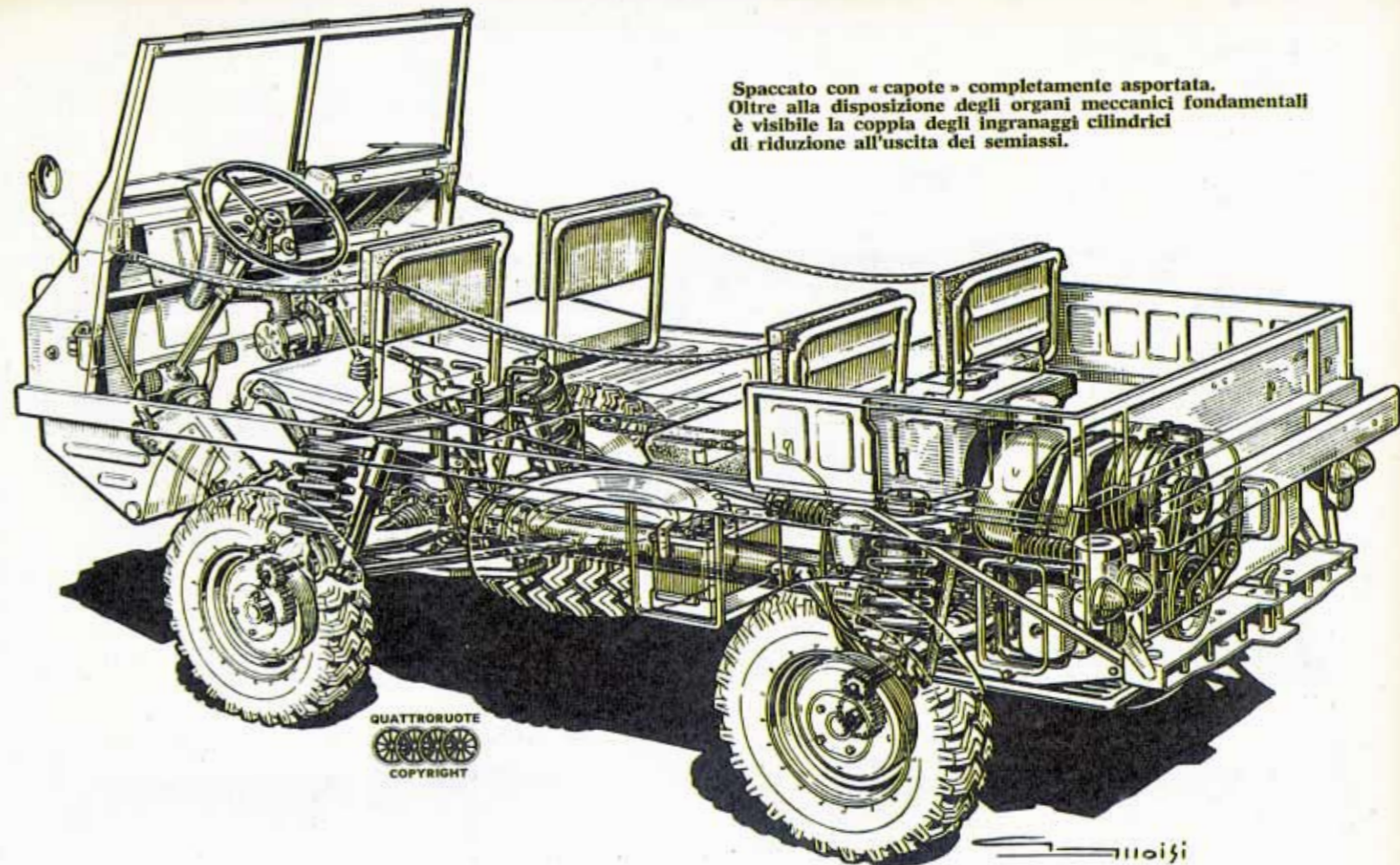
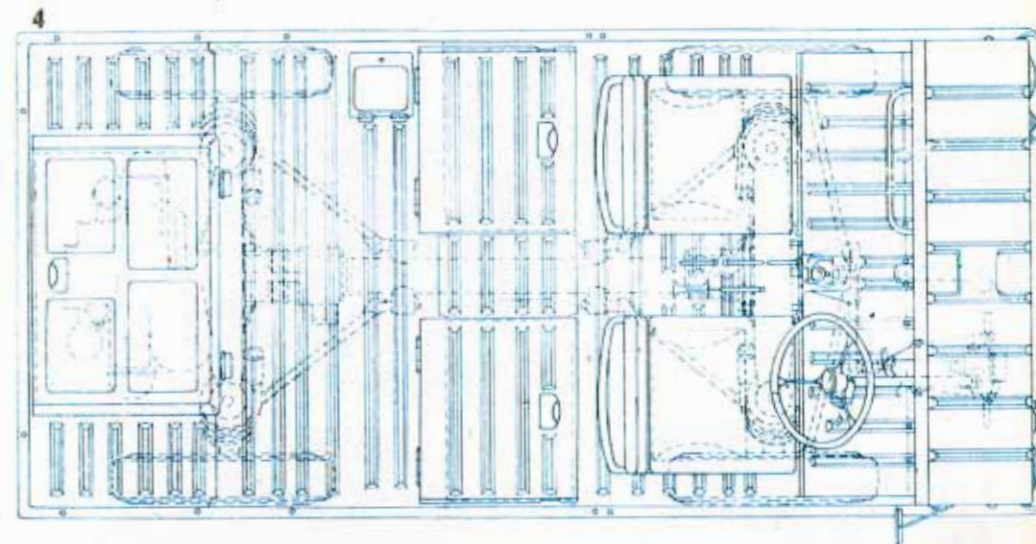
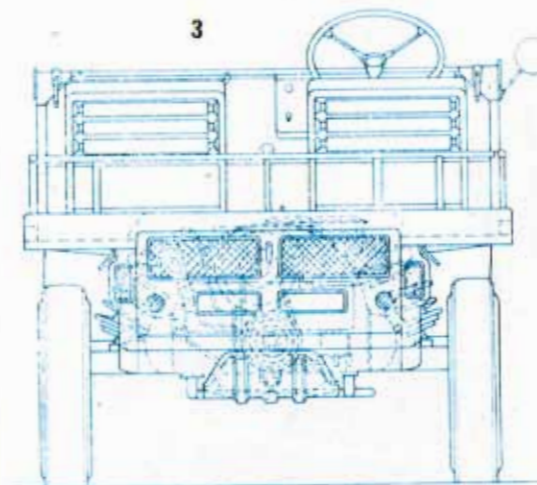
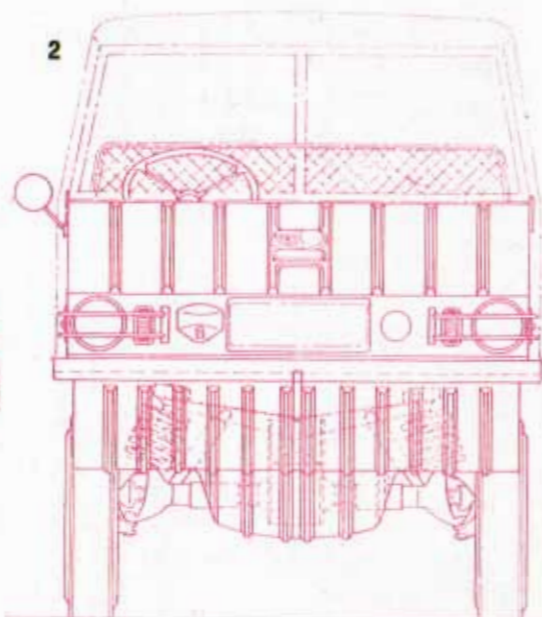
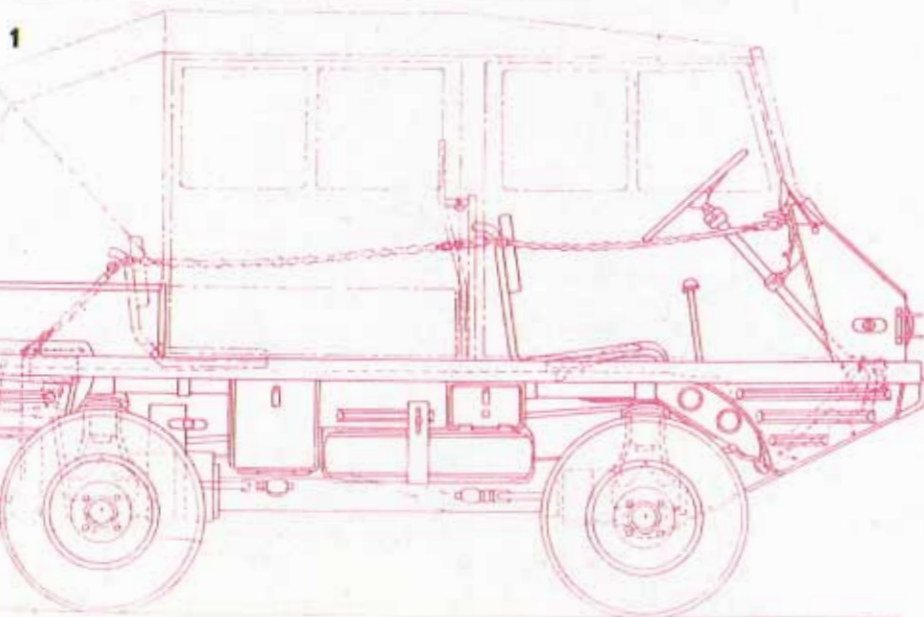
L'ESTERNO

Il motore posteriore e soprattutto la sistemazione avanzata della guida conferiscono allo « Haflinger » (che noi preferiremmo chiamare « cavallino ») un aspetto « schiacciato »: un aspetto simpatico e originale che fa pensare ai più recenti mezzi motorizzati militari. Come la maggior parte dei veicoli adatti alla marcia fuori strada è piuttosto alto e stretto, tutta-



via le sue dimensioni esterne sono molto contenute: passo di appena un metro e mezzo (la « 500 » ha un passo di m. 1,84), lunghezza m. 2,83 (14 centimetri in meno della « 500 »), larghezza m. 1,35 ed altezza (a capottatura alzata) m. 1,74. Viene fornito in due colori: verde pisello, con capote in tinta, e rosso (con capote nera). Quest'ultima combinazione è la più simpatica. Grado di finitura molto buono sia all'esterno che all'interno, che dimostra la notevole accuratezza e precisione posta nella produzione di questo veicolo.

Lo Steyr Puch visto di lato (1), davanti (2), di coda (3), in pianta (4). Scala, all'incirca, di 1:20.



Spaccato con « capote » completamente asportata. Oltre alla disposizione degli organi meccanici fondamentali è visibile la coppia degli ingranaggi cilindrici di riduzione all'uscita dei semiassi.

LA TECNICA

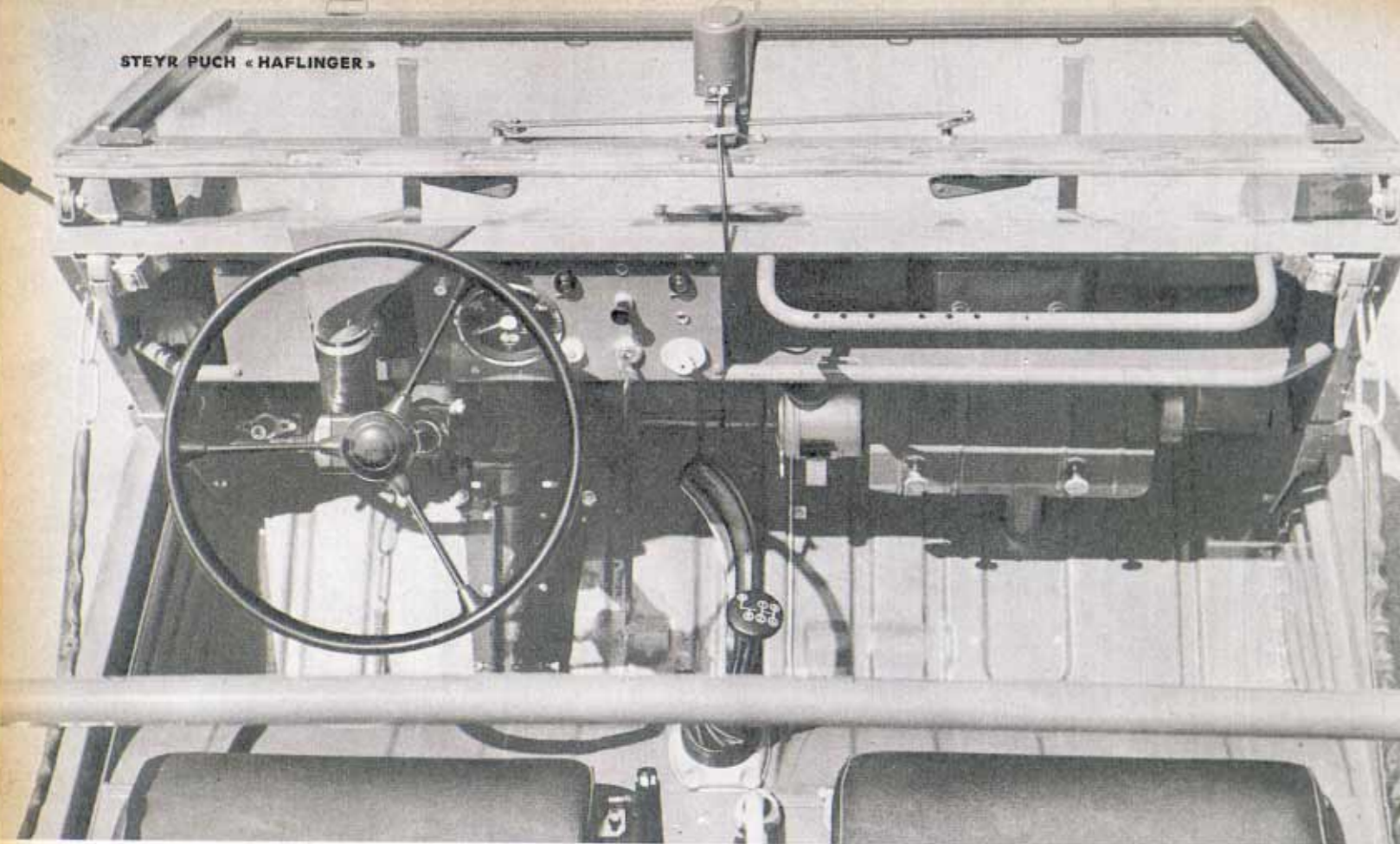
Lo schema fondamentale dell'« Haflinger » è molto interessante, però non del tutto originale (vedi Mercedes « Unimog »): il telaio è a tubo centrale; al suo estremo posteriore è il motore (bilocilindrico raffreddato ad aria), all'interno sono invece gli alberi di trasmissione. Le quattro ruote sono motrici (avantreno motore inserito a volontà) e indipendenti. Il motore è il classico Steyr Puch, a 2 cilindri contrapposti di 643 cc. (alesaggio \times corsa = 80 mm. \times 64 mm.) sviluppa, con un rapporto di compressione di 6,7:1, una potenza massima di 22 CV a 4500 giri/minuto ed una cop-

pia massima di 4 mkg a 2500 giri/minuto. Da notare in questo motore il radiatore dell'olio e il regolatore automatico di velocità che non permette al motore di superare il regime di potenza massima: dispositivo molto utile, specie nella marcia « fuori strada ». Il raffreddamento è attivato da una potente ventola e il carburatore è del tipo speciale per funzionamento anche su terreni accidentati.

Cambio a quattro rapporti, tutti sincronizzati, e « primario », cioè prima molto ridotta per marcia su terreni fortemente accidentati. Ecco i rapporti di riduzione al cambio: 1° ridotta 7,55; 1° = 3,73; 2° = 2,18; 3° = 1,30; 4° = 0,71; RM. = 3,55. Agli assali la riduzione del rapporto di trasmissione è duplice: alla corona (9:38 = 4,22) ed all'estremità

esterna dei semiassi (con coppia d'ingranaggi cilindrici, che a scelta possono essere 14:38 oppure 13:39 o 16:38); da notare che con questa soluzione costruttiva si ottiene anche un certo innalzamento da terra degli assali. Entrambi i differenziali possono essere bloccati. I pneumatici sono 145-12 naturalmente con battistrada scolpito. Le sospensioni sono basate su bracci oscillanti a forchetta e molli elicoidali, tamponi in gomma e ammortizzatori idraulici a doppio effetto.

I freni sono a tamburo (diametro tamburo 215 mm.) e il freno a mano agisce sulle ruote posteriori. Lo sterzo è a vite continua. Diamo i pesi principali: peso in ordine di marcia circa 600 chili: carico utile kg. 550 (quindi 4 persone più ben 270 chili di carico).



Sedili anteriori e posto guida. Degni di nota sono: il parabrezza ribaltabile in avanti; le catenelle di sicurezza ai lati esterni dei sedili; l'originale acceleratore « a scimitarra ». Interessante anche l'impianto di riscaldamento interno vettura e sbrinatori parabrezza lato guidatore: funziona a benzina e costa 112.500 lire.

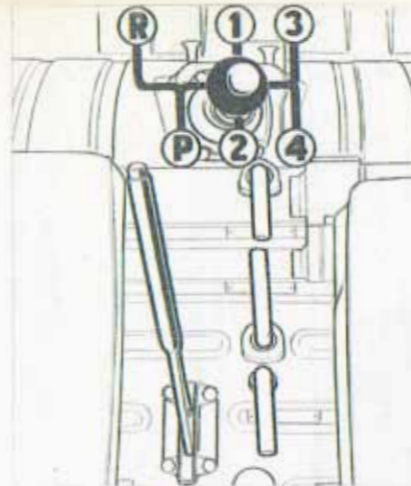
INTERNO

E' bene premettere che la guida avanzata ci è parsa la più indicata per un veicolo destinato ai fuoristrada: infatti con tale soluzione il guidatore ha sempre ottima visibilità in avanti, ed inoltre può, nei passaggi difficili, conoscere esattamente la posizione delle ruote anteriori.

Analizziamo ora rapidamente l'interno dello Steyr: assetto di guida raccolto, comodo (sedile registrabile in lunghezza), strumentazione modestissima, ridotta ad un tachimetro e a un contachilometri totalizzatore; pedaliera non del tutto comoda perché troppo alta; passaggio mezzepiene luci con interruttore a pedale, comoda levetta al volante per coman-

do luci e indicatori di direzione. Alla destra della plancia vi è un comodo ripiano portaoggetti e un maniglione di appiglio. I sedili posteriori, ribaltabili, di limitate dimensioni e di altrettanto limitata imbottitura sono scomodi; consigliabile quindi, a chi non necessita di un piano di carico posteriore, una soluzione più convincente per detti sedili.

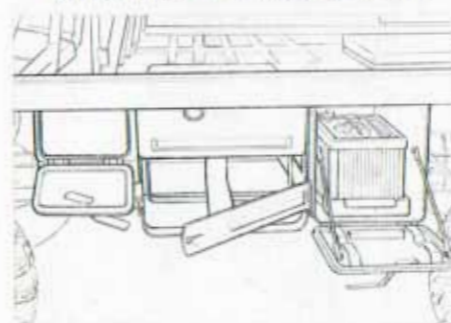
Tre possibili modi di impiego dell'« Haflinger ».



I comandi fra i due sedili: la leva del cambio con la posizione marce (R = retromarcia; P = primino) e le tre levette di innesto trazione anteriore e bloccaggio dei differenziali. A sinistra la leva del freno a mano.



Lo sportellino, al pianale, che ricopre il tappo del serbatoio carburante. A fianco del serbatoio è la ruota di scorta.



A sinistra, sotto il pianale, il vano porta-attrezzi, la gabbia per il trasporto del canestro carburante e l'alloggiamento della batteria.



Il motore è protetto inferiormente dagli urti con una grembiatura formata da tubi.

Al volante del "cavallino"

L'« Haflinger », cioè il « cavallino », viene offerto con tre versioni di rapporto di trasmissione: la più « lenta » permette una pendenza massima del 65 % ed una velocità massima di 52 km/h, mentre la più « veloce » ha una pendenza limite del 50 % ed una velocità massima di 64 km/h. Noi abbiamo provato quest'ultima versione, che ci pare la più indicata per il « turismo fuoristrada », dato che appunto l'unico aspetto poco convincente della vettura è la limitata velocità massima (identificabile però quasi sempre, per la verità, con la velocità di crociera) su strada.

I limiti di velocità massima nelle tre marce inferiori (assolutamente insuperabili data la presenza del regolatore automatico al motore) sono: 1° = 12 km/h; 2° = 21 km/h e 3° = 38 km/h.

Su strada il comportamento è buono: confortevole (soprattutto sotto l'aspetto molleggio) e con buone doti di tenuta che si possono aumentare innestando la trazione anteriore. Più che buono il comportamento dell'« Haflinger » nel fuoristrada, sia per le qualità di marcia che per le notevoli doti di manovrabilità esaltate poi dalle limitate dimensioni. Lo sterzo è dolce e leggero ad azionarsi, mediamente rapportato (3 giri volante) ed ha un diametro di sterzata notevolmente ridotto (m. 7 alle ruote); ottima la manovrabilità e la sincronizzazione del cambio (eccezione fatta per l'innesto del « primino »), mentre piuttosto dura la manovrabilità dei comandi bloccaggio/differenziali e trazione anteriore.

Su forti pendenze e su terreno molto accidentato il « primino » rivela le sue notevoli possibilità di spunto e di potenza che sono però un po' limitate nel secondo caso, e cioè su terreno accidentato, dal limitato diametro delle ruote: infatti soprattutto le ruote anteriori trasmettono allo sterzo i grossi ostacoli incontrati costringendo il guidatore a ridurre la velocità.

Piuttosto limitata la profondità di guado superabile (circa 50 cm.) mentre l'angolo massimo di inclinazione trasversale prima che avvenga il ribaltamento è di ben 45 ÷ 50°.

Il consumo normalizzato denunciato dal costruttore è di 8,5 litri/100 km. (oltre 12 km/litro): in effetti però, data la limitata velocità massima, abbiamo rilevato consumi spesso ricorrenti intorno ai 10 km/litro con punte massime di 8,5 km/litro.

Impiegato fuoristrada intensamente il consumo arriva anche a 6 km/litro, per cui, essendo la capacità del serbatoio carburante di 30 litri, l'autonomia varia da 180 a 300 km.

Per concludere riteniamo lo Steyr « Haflinger » un ottimo veicolo da fuoristrada specie per zone montagnose dove le limitate dimensioni esaltano le possibilità di impiego.

Esaltano queste sue qualità, nell'impiego nel turismo con ragionevole fuoristrada, il confort di marcia, la piacevolezza di guida, e, oltretutto, il limitato costo di esercizio.

