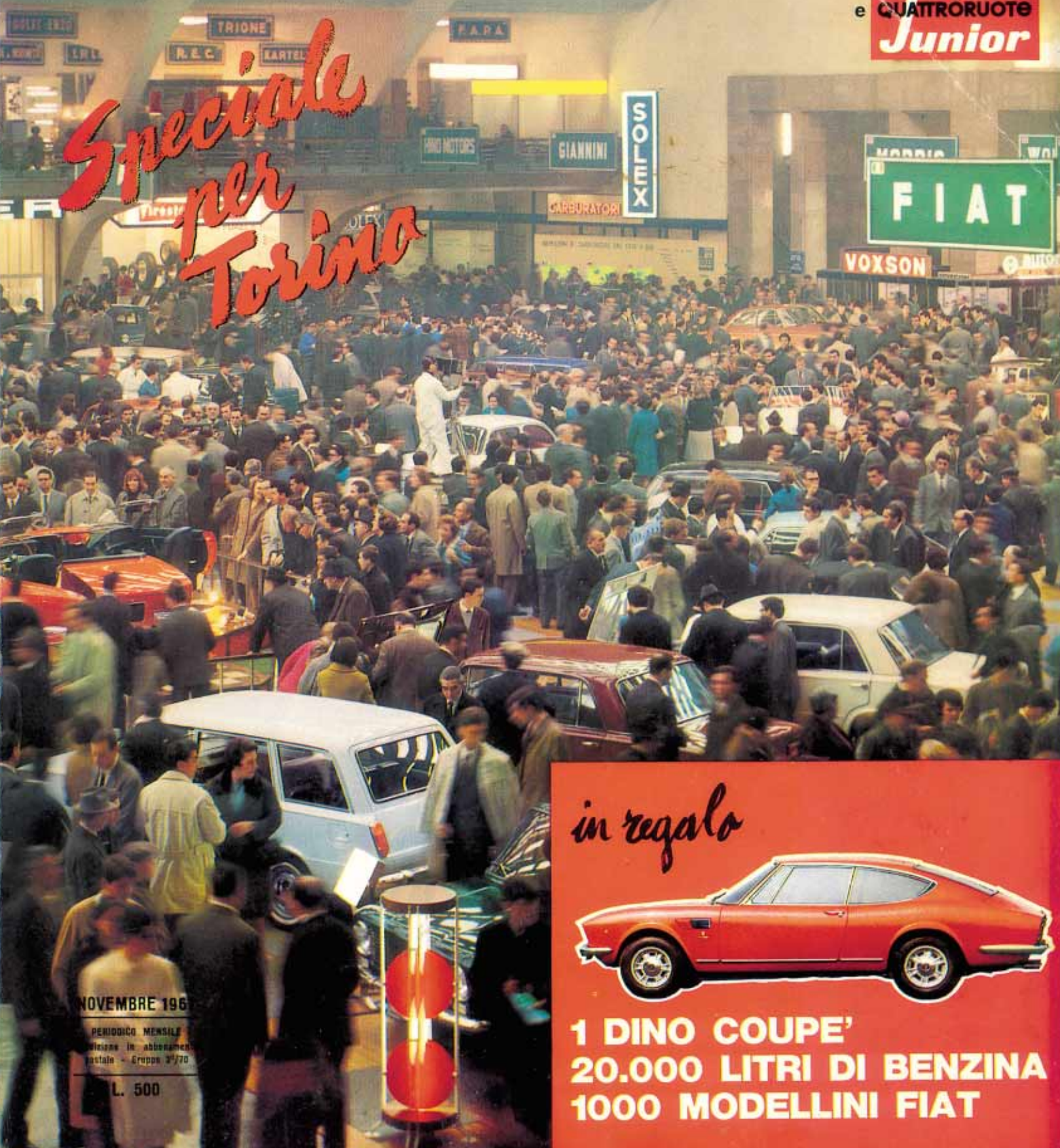


# QUATTORRUOTE

e QUATTORRUOTE  
**Junior**

*Speciale  
per  
Torino*



*in regalo*



**1 DINO COUPE'  
20.000 LITRI DI BENZINA  
1000 MODELLINI FIAT**

NOVEMBRE 1966

PERIODICO MENSILE  
Divisione in abbonamenti  
postale - Gruppo 3/70

L. 500

PER IL TURISMO FUORISTRADA

# L' "HAFLINGER" CORRE UN PO' DI PIU'

La serie di modifiche che la Steyr-Puch ha recentemente apportato al suo veicolo fuoristrada, l'«Haflinger», ci offre l'occasione di riparlare (\*) e di rinnovare anche un certo discorso (che ci sta molto a cuore) su questo tema. E' già da qualche anno che da queste pagine abbiamo più volte suggerito ai lettori di usare per le attività sportive (caccia, pesca o semplicemente turismo) un veicolo che possa muoversi fuori dai soliti tracciati stradali, ormai sempre più congestionati dal traffico. Il suggerimento non è stato molto ascoltato: evidentemente da noi il fuoristrada non suscita l'entusiasmo riscontrabile invece in altri Paesi.

La ragione di ciò è di natura economica: i veicoli fuoristrada costano cari, forse anche perché se ne costruiscono pochi.

Ed è un peccato, per un pilota un po' ambizioso, perché portare il «fuoristrada» è quasi l'attestato di aver superato gli «esami di maturità» alla guida, considerando invece la guida dell'automobile comune attestato di «licenza elementare». Ed

(\*) Vedere fascicolo di novembre 1964 e giugno 1966.

## I PREZZI

Autoveicolo passo corto, gommato 165-12, con ruota di scorta ed accessori d'uso, franco Bolzano (bolli di legge, collaudo ed immatricolazioni esclusi) . L. 1.550.000

### A RICHIESTA

Cabina per quattro posti in tela impermeabile compreso telaio e 4 porte laterali . . . . . L. 137.000

Sedili posteriori (fino ad un massimo di due) l'uno . . . . . L. 15.000

Impianto di riscaldamento dipendente dal funzionamento del motore . . . . . L. 80.000

(Questi prezzi hanno valore soltanto nel caso l'accessorio o gli accessori vengano ordinati con il veicolo).

COLORI: rosso, sabbia (a richiesta verde)

TERMINE DI CONSEGNA: 20-30 giorni.

è soprattutto un peccato, perché con nessun'altra automobile più che col «fuoristrada» si godono le gioie della scampagnata; con nessun altro veicolo durante il più semplice weekend, la più breve vacanza, ci si può davvero immergere nelle dolcezze della natura.

Ritorniamo all'«Haflinger» e parliamo delle modifiche apportate. La più importante, e, secondo noi, anche la più necessaria, riguarda la potenza del motore, passata da 27 a 30 CV, grazie a un nuovo tipo di carburatore, al diverso disegno dei condotti di aspirazione e all'aumento del rapporto di compressione. I vantaggi di questo potenziamento si avvertono soprattutto nella marcia su strada normale in quanto adesso il veicolo può mantenere, agevolmente, i 70 all'ora invece dei 60, velocità quest'ultima un po' scarsa per viaggiare su lunghi percorsi stradali. Un'altra modifica l'ha avuta il cambio di velocità che ora ha di serie il «primino» (la marcia più ridotta), che veniva fornito solo a richiesta e con sovrapprezzo. Altri miglioramenti si trovano nel serbatoio carburante, sistemato sotto il sedile del guidatore, nell'apertura del coperchio motore, nei paraurti posteriori, che sono costituiti da tubi profilati e dall'aggiunta (finalmente) della spia della riserva.

Diamo ora qualche notizia sulle prestazioni del nuovo «Haflinger» con il quale abbiamo percorso circa 2.000 chilometri, buona parte dei quali su terreni accidentati.

Ancora una volta abbiamo apprezzato l'estrema manovrabilità di questo «fuoristrada» dovuta alle sue ridotte dimensioni, qualità che rende il veicolo particolarmente adatto ai terreni montagnosi. Non ci è parsa invece all'altezza degli altri organi meccanici (a differenza della versione precedente) la manovrabilità del cambio, di cui non è agevole individuare, con la rapidità necessaria nei momenti più impegnativi, l'in-



nesto delle marce. Per quanto riguarda i consumi abbiamo riscontrato valori che si aggirano intorno ai 10 litri/100 chilometri durante la marcia su strada normale e di 16 litri/100 chilometri nel «fuoristrada». Per quest'ultimo impiego sarebbe più esatto indicare il consumo in litri/ora, ma riteniamo che il valore come da noi indicato sia più facilmente valutabile dal lettore. Quindi, riassumendo, tenuto conto delle prestazioni il consumo può dirsi contenuto.

I 30 CV di cui dispone il motore potrebbero sembrare insufficienti per

## L' « HAFLINGER » DELLA SCUDERIA « QUATTORRUOTE »

Abbiamo già presentato (giugno 1966) i miglioramenti apportati al veicolo per adeguarlo alle esigenze del «fuoristrada». Modifiche adatte anche a qualsiasi altro veicolo del genere. Ricordiamo qui le più significative: calotta antiurto ai fari, fari retromarcia, catene «Rud» per la marcia sulla neve e sul fango, piastre per appoggio sollevatore, cavo acciaio di 10 m. per il traino, fano orientabile, trombe bitonali, estintore a polvere, ascia, vanga, pala, roncola, leva a piede di porco, canistro da 20 litri.



## Dappertutto con lo Steyr



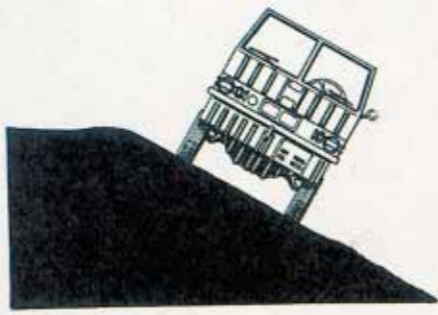
### MARCIA FUORISTRADA

Non ci siamo mai trovati in difficoltà neppure nelle situazioni più difficili, grazie alla buona manovrabilità, alle limitate dimensioni (specie alla larghezza) che danno un gradevole senso di sicurezza e al ridottissimo diametro di sterzata (m. 6,5). Abbastanza contenuto il molleggio: consente confortevole aderenza anche nei tratti accidentati. I sedili anteriori sono comodi, assai meno quelli dietro. Agevoli gli innesti della trazione anteriore e del bloccaggio differenziali, riserve per il cambio, il cui innesto è a volte poco preciso.



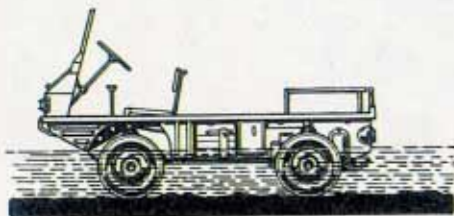
### PENDENZA SUPERABILE

Anche grazie alla buona distribuzione dei pesi è possibile superare, a pieno carico, pendenze sino ad un valore prossimo al 65%. È logico che la marcia in queste condizioni dev'essere effettuata inserendo trazione anteriore, bloccaggio dei differenziali, e « primino », cioè la marcia più ridotta di cui dispone l'« Haflinger ». Nelle discese molto ripide è consigliabile inserire la trazione anteriore e accelerare con cautela per evitare che il veicolo, specie su terreni franosi, si rovesci.



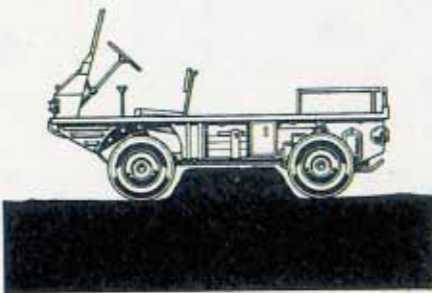
### STABILITA' LATERALE

Il costruttore indica una pendenza massima del 50%. Ci pare questo un valore un po' ottimistico anche se non abbiamo potuto controllarlo per evidenti motivi di sicurezza. In ogni modo il veicolo ha dimostrato una buona stabilità laterale senza denunciare pericolosi alleggerimenti delle ruote del lato superiore. Richiamiamo l'attenzione soprattutto durante la marcia su declivi accidentati dove l'improvviso alzarsi di una ruota causata da un ostacolo può compromettere la stabilità del veicolo.



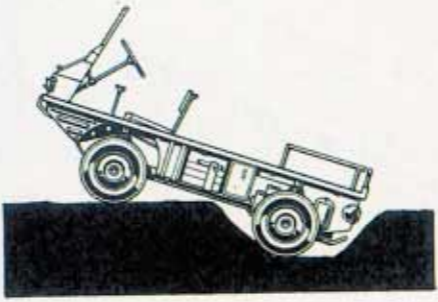
### CAPACITA' DI GUADO

La discreta altezza da terra consente di attraversare agevolmente fossati o corsi d'acqua anche con profondità di quasi 40 cm. È consigliabile non arrivare al suddetto limite per evitare che buche o affossamenti improvvisi facciano arrivare l'acqua all'impianto elettrico arrestando il funzionamento del motore. Sarebbe opportuno che, a richiesta, venisse fornito l'impianto elettrico impermeabilizzato. La trasmissione sulle quattro ruote e il bloccaggio dei differenziali permette di procedere sicuri anche su fondali scivolosi.



### ALTEZZA LIBERA DA TERRA

È una delle caratteristiche fondamentali del « fuoristrada » e di cui l'« Haflinger » è dotato in misura abbastanza accettabile. Tratti con sabbia, fango o neve, oppure massicciate sopraelevate e ostacoli ripidi e brevi, vengono superati con sufficiente disinvoltura anche grazie all'ottima visibilità del pilota offerta dalla sua posizione avanzata e alla sua possibilità di sporgersi lateralmente. La protezione dei semiasi e dell'albero di trasmissione è sufficiente per porli al riparo da urti accidentali.



### ANGOLO DI SCARPATA

L'« Haflinger » è in grado di superare anteriormente angoli di scarpata di 45° e posteriormente di 40°. È facilitato in ciò dalla posizione abbastanza esterna degli assali ed anche dal passo, che è piuttosto corto. Evidentemente per valutare questa possibilità occorre un occhio ben esercitato alla guida « fuoristrada », perché altrimenti si corre il rischio di rimanere bloccati dal terreno che urta sul fondo del veicolo.

## CARATTERISTICHE E PRESTAZIONI FORNITE DAL COSTRUTTORE

**Motore:** 2 cilindri contrapposti - Alieggio 80 mm. - Corsa 84 mm. - Cilindrata 643 cc. - Rapporto di compressione 8:1 - Potenza max. 27 CV (DIN) a 4800 giri/min. (SAE circa 30 CV) - Coppia max. 4,5 mkg. (DIN) a 3500 giri/min. - Potenza specifica 42 CV/litro (DIN) - Valvole in testa inclinate trasversalmente, aste e doppi bilancieri - Albero a camme inferiore (ingranaggi) - Lubrificazione forzata, filtro e radiatore - Capacità totale circuito 2 litri - Un carburatore invertito doppio corpo Zenith 32 NDIX - Filtro aria a secco - Pompa carburante meccanica - Candele Bosch W 225T1 - Raffreddamento ad aria a circolazione forzata - Impianto elettrico 12 Volt, dinamo 240 Watt, batteria 42 Ah.

**Trasmissione:** Motore posteriore, trazione sulle ruote posteriori e anche anteriori - Frizione monodisco a secco - Cambio a cinque velocità (tutte sincronizzate) - Comando a leva centrale - Rapporti di trasmissione: I) 6,83:1, II) 3,73:1, III) 1,84:1, IV) 1,12:1,

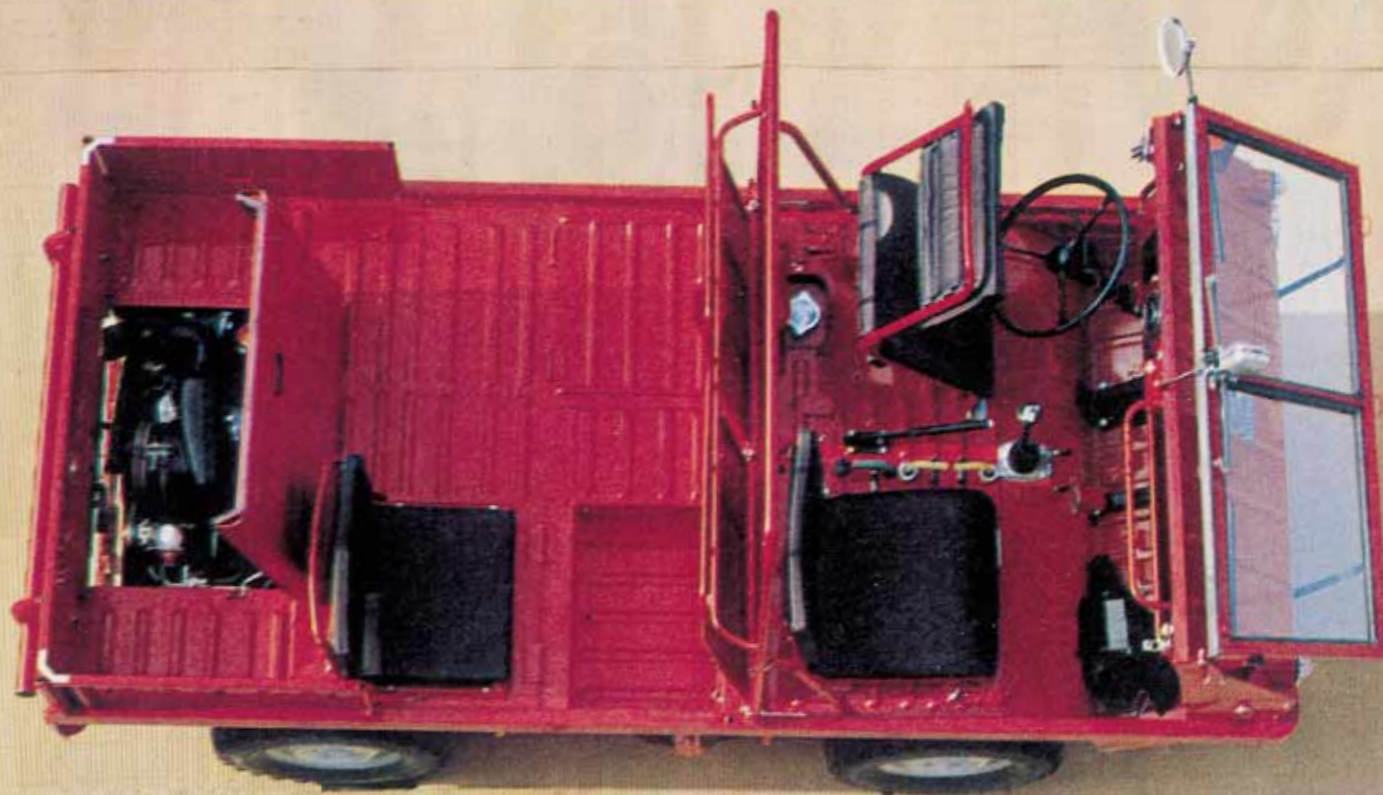
V) 0,71:1, RM) 3,55:1 - Copple coniche elicoidali - Rapporto di trasmissione 4,22:1 - Differenziali bloccabili - Pneumatici 165-12.

**Corpo vettura:** Due tipi fondamentali di carrozzeria (torpedo e camioncino) su telaio a tubo centrale - Avantreno e retrotreno a ruote indipendenti: semiasi oscillanti, puntoni inferiori, molli elicoidali e ammortizzatori idraulici - Freni idraulici a pedale - Superficie totale frenante 1080 cmq. - Freno a mano agente sulle ruote posteriori - Sterzo a vite senza fine e rullo - Capacità serbatoio carburante 30 litri.

**Dimensioni e pesi:** Passo 1,5 m. - Carreggiate ant. e post. 1,13 m. - Lunghezza 2,65 m. - Larghezza 1,40 m. - Altezza (senza telone) 1,74 m. - Altezza minima da terra 24 cm. - Diametro di sterzata 6,5 m. - Pesi: in ordine di marcia 635 kg., massimo ammissibile 1150 kg.

**Prestazioni:** Velocità max. (su strada) 75 km/h - Pendenza max. superabile 65% - Indice ribaltamento trasversale 27° - Portata 515 kg.

Tassa annuale di circolazione: lire 7.600.



avere buone prestazioni, soprattutto di coppia, indispensabili per un veicolo « fuoristrada », ma ricordiamo che la ridotta potenza viene compensata dalla leggerezza dell'« Haflinger », che però non va a scapito della robustezza. E a proposito di leggerezza ricordiamo che per un veicolo fuoristrada è una qualità necessaria, in modo che nei casi di insabbiamento o impantanamento, ci si possa trarre d'impaccio.

In definitiva l'« Haflinger » ci ha condotto su terreni, in forte pendenza e molto accidentati o ghiaiosi,

L'« Haflinger », privo della capote, mostra, in questa foto, alcune sue caratteristiche: il parabrezza ribaltabile, i sedili posteriori ripiegabili in un apposito vano in modo da formare un ampio piano di carico, lo sportellone del vano motore, il bocchettone rifornimento benzina sotto il sedile del guidatore, i comandi per il bloccaggio dei differenziali e l'innesto della trazione anteriore situati tra i due posti anteriori.

con sorprendente disinvoltura grazie alle sue doti di spunto, dovute soprattutto ai rapporti, molto « corti », di trasmissione, specie con il « primino » che consente una velocità massima di soli 3,3 km/h!

Un grave appunto dobbiamo farlo alla posizione del tubo di scarico: se si tiene alzato il telo posteriore

della cappottina, entrano i gas della combustione all'interno dell'abitacolo.

Per concludere consideriamo l'« Haflinger » un interessante e divertente veicolo fuoristrada, soprattutto per impiego nelle zone alpine. Il suo prezzo, un po' elevato, è compensato dal costo di esercizio veramente modesto.