

# QUATTORRUOTE

N. 9  
SETTEMBRE  
1966  
L. 300



★ PROVE:  
"Flavia coupé iniezione"  
"Taunus 17 M-TS"

★ TUTTE LE NOVITA'  
D'AUTUNNO

# Tra boschi e prati

L'estate se ne va. Vengono i mesi dolci dell'autunno. Talvolta ritorna, nel giorno, una luce che sa ancora di estate, che ci riporta il ricordo delle vacanze, quelle del mare e del sole. Adesso i problemi di sempre: la casa, il lavoro, la scuola. Ora lo svago a piccole dosi, ogni fine settimana. Magari in modo nuovo. Magari con un briciolo d'avventura. Inoltriamoci nei sentieri che si snodano dentro fitti boschi, arrampichiamoci sui fianchi ripidi delle montagne, scendiamo lungo i torrenti che scorrono irrequieti. Come sul mare in motoscafo così andiamo per montagne, boschi e prati, in automobile. Al volante di due veicoli divertenti come la "Campagnola" della Fiat, o l'"Hafinger" della Steyr. Oppure, anche con le nostre automobili.

Con le prime faremo le cose più difficili e andremo dove la strada non è neppure più un sentiero. Con la nostra auto saremo più prudenti, ma ci divertiremo ugualmente. Coraggio, provate. Un briciolo d'avventura per la gita di fine settimana non guasta. Vi diamo, illustrandoli, alcuni consigli.

*(I vestiti di questo servizio sono stati disegnati, o selezionati, da Gianni Baldini)*

QUATTORRUOTE PER  
**ICI**

a cura di Clelia d'Onofrio



## In Italia si costruisce solo «lei»

È tornata di moda e per fortuna questa volta la guerra non c'entra. Purtroppo, invece, la nostra prima conoscenza con questo tipo di veicolo risale proprio agli anni di guerra. Fu allora che le vedemmo per la prima volta marciare sulle nostre strade in lunghe colonne. Erano le vetture degli anglo-americani. Strane, goffe, pesanti, l'unico loro particolare gentile era la bianca stella dipinta sul cofano. La guerra finì, le jeep rimasero. Capitava di vederle impiegate nei lavori più diversi. Soprattutto nelle campagne. Oggi i nostri giovani le hanno riscoperte. Le usano per fare del «fuoristrada», uno sport che si sta diffondendo, o più tranquillamente per

gite nei boschi e nei prati. Soprattutto come vetture da vacanze.

Siete mai salite su una jeep? Avete mai fatto del fuoristrada? Qualcuna di voi senz'altro: però per la maggior parte di voi il fuoristrada è forse un'esperienza nuova. Parliamone.

Innanzitutto è possibile, oggi, acquistare «nuova» una vettura del genere? Il pezzo autentico, «dell'epoca», bisogna cercarlo, scovarlo. L'edizione moderna è normalmente prodotta e messa in vendita da diverse Case automobilistiche. In Italia, l'unico fuoristrada, oggi è prodotto dalla Fiat: si chiama «Campagnola», e l'abbiamo adoperata per questo nostro servizio.

*(segue a pag. 95)*



**Tra  
boschi  
e  
prati**

## Va proprio dappertutto

**C**ome si viaggia sulla « Campagnola »? Viaggiare sulla « Campagnola » è divertente. E quando capita l'occasione giovani e no dimostrano pari entusiasmo. Certo i sedili non sono imbottiti e le sospensioni sono senz'altro rigide, ma il fatto di viaggiare su una vettura completamente scoperta e magari priva anche di porte, e di potersi avventurare, sia pure sobbalzando, su e giù per sentieri sconnessi e magari guardare un torrente, eccita e piace quasi a tutti.

Parliamo un po' ora, sia pure per sommi capi, della meccanica di questa vettura le cui caratteristiche sono un po' simili per tutti i veicoli di questo tipo.

A prima vista la « Campagnola » sembra più alta che lunga. E' solo un'impressione, in realtà è lunga più di tre metri e mezzo e alta quasi due. I posti regolamentari sono sei: rispettate queste disposizioni, un sovraccarico comprometterebbe la stabilità del veicolo. Vi diciamo subito dove è nascosto il serbatoio della benzina. Si trova sotto il sedile del posto guida. Ricordatevene in caso di rifornimento: ci siete sedute sopra!

Un'altra particolarità: il parabrezza è ribaltabile sul cofano. Sarà bene abbassarlo negli attraversamenti dei boschi, quando i rami molto bassi impediscono il passaggio della vettura e per avere una migliore visibilità e aerazione.

Il posto guida vi impressionerà per i numerosi comandi. Ve li elenchiamo cercando di spiegarvi poi quelli di cui forse non sapete bene l'uso o la funzione. Dunque oltre alla normale leva del cambio ci sono i comandi del riduttore, della trazione anteriore e del bloccaggio del differenziale. C'è anche una spia luminosa che avverte quando il motore è fuori giri, cioè quando superate il numero di giri massimo previsto dal costruttore. E andare fuori giri capita su queste vetture dove, causa il terreno accidentato, molto spesso bisogna inserire il riduttore. Che cosa è il riduttore? E' un dispositivo che, una volta inserito, consente alla vettura di avanzare più lentamente, ma nello stesso tempo con maggiore « presa » sul terreno.

C'è anche il dispositivo che fa diventare « motrici » le ruote anteriori, e quello per il bloccaggio del differenziale; questi vi consentono di venir fuori, per esempio, da una « insabbiata ». Spieghiamo: per effetto del differenziale quando una ruota non ha aderenza, cioè è sollevata o gira a vuoto nella sabbia, l'altra rimane ferma. Invece, inserendo il bloccaggio del differenziale, questo inconveniente viene eliminato.

La « Campagnola » si arrampica bene. E se trova il fondo favorevole è capace di prodezze. Infatti può avventurarsi su pendenze, per esempio, più ripide delle scale di casa vostra. Vi pare poco? (segue a pag. 98)

La « Campagnola » è l'unico veicolo fuoristrada prodotto attualmente in Italia. Lo costruisce la Fiat in due versioni: una con motore a benzina, l'altra con motore a nafta. La prima costa 1.650.000 lire, la seconda 1.850.000 lire. La velocità massima è, per tutti e due i tipi, di circa 115 chilometri all'ora. La velocità minima è di 7 chilometri l'ora. La « Campagnola » consuma, su strada, intorno ai 12 litri ogni 100 km.

## Un «cavallino» ben domato

«**H**aflinger»: è il nome di un cavallino delle Alpi Bavaresi. Questo «fuoristrada» l'hanno chiamato così forse perché nelle brusche partenze si alza sulle ruote posteriori facendo un piccolo balzo in avanti. Sembra che s'impenni, proprio come a volte fanno i cavalli.

L'«Haflinger» lo costruisce la Steyr Puch, l'unica fabbrica, in Austria, attualmente in attività che produce anche automobili derivate da modelli Fiat.

Il «cavallino» è una vettura fuoristrada veramente graziosa. Piccola e raccolta sulle quattro ruote, decisamente abbastanza alta da terra, sembra, soprattutto quando è chiusa dalla sua cappottina nera, una piccola casa mobile. O un grosso insetto graziosamente mostruoso. Oppure un

## Tra boschi e prati

grande giocattolo meccanico. Ed è veramente divertente come un giocattolo. Facile da guidare, è senz'altro il fuoristrada più adatto ad essere usato dalle donne, anche per la sua estrema leggerezza di sterzo e la facilità del cambio. Si inerpica con facilità per i sentieri più tortuosi e su pendenze che ai passeggeri sembrano quasi verticali. Grazie alle sue ridotte dimensioni passa quasi dappertutto, e il terreno che più gli è favorevole è quello montagnoso, è dunque un veicolo tipicamente alpino.

Le sue dimensioni sono veramente ridotte: pensate che è più corto di una «500» (di 14 cm.): è proprio questa particolarità che agevola le manovre nei passaggi più difficili.

*(segue a pag. 103)*





## Tra boschi e prati

### Da guidare è la più facile

Internamente l'« Haflinger » è semplice e spoglio come la maggior parte di queste vetture che una volta acquistate vanno poi « arredate » secondo le esigenze di chi le guida. I posti sono quattro. I sedili anteriori sono molto « avanti »: chi guida è come « affacciato » sulla strada, in ottima posizione di « vedetta », così nei passaggi difficili si potrà conoscere, e rilevare con precisione, l'esatta posizione delle ruote anteriori. Questa posizione così avanzata è dovuta anche al fatto che il motore è posteriore, per cui è stato possibile spostare in avanti al massimo il posto guida. Il motore ha una cilindrata di 643 centimetri cubici, una velocità massima (certo non da entusiasmare, specie nelle marce di trasferimento che avvengono di solito su strade normali) di circa 65 chilometri l'ora, mentre il consumo è modesto: circa 9 litri ogni 100 chilometri. Con l'« Haflinger » nessuna paura di andare fuori giri: infatti c'è un « regolatore » che, anche con l'acceleratore schiacciato « a tavoletta », esclude questa possibilità. Il cambio è a quattro marce, più un « primino ». Che cosa è questo « primino »? E' una marcia ancora più ridotta della prima, che consente di « camminare » anche su fondi molto accidentati e permette di risalire pendii molto ripidi.

A destra del pilota, a fianco del sedile, ci sono tre leve: una è la

trazione anteriore. Inserendola, anche le ruote anteriori aiutano a « tirare » la vettura che così affronterà con più « impeto » e maggiore « spunto » le eventuali difficoltà del terreno.

L'altra levetta è quella del bloccaggio del differenziale anteriore, la terza quella per il bloccaggio del differenziale posteriore: tutte e due evitano lo slittamento delle ruote quando capita di marciare su fondi scivolosi.

I sedili posteriori, forse perché poco imbottiti, sono piuttosto duri, e visto e considerato che fare del fuoristrada significa molto spesso sobbalzare, scossoni e via dicendo, un po' più di morbido non guasterebbe. Il cruscotto è semplice e spoglio: tachimetro e contachilometri, e basta. Sulla destra vi è un ripiano porta oggetti molto comodo e una grossa maniglia, per il passeggero, nei momenti più « difficili ».

Due sono le tinte che potete scegliere per l'« Haflinger »: rosso e verde pisello. La soluzione più graziosa è quella rossa con la cappottina nera.

Guidare l'« Haflinger », lo ripetiamo, è divertente, soprattutto per la sua estrema manovrabilità dovuta alle piccole proporzioni. E' veramente una vettura che si potrebbe definire « accondiscendente ». Insomma è un « cavallino » che si lascia « guidare » bene.

(FINE)

L'Haflinger, della Steyr-Puch austriaca, è il veicolo fuoristrada più « leggero » attualmente in produzione. Il motore ha una cilindrata di 643 centimetri cubici e la velocità massima è di circa 65 chilometri l'ora. Il consumo è di circa 9 litri ogni 100 chilometri. Il prezzo di questa vettura, decisamente originale e inconsueta, è (compresi cappottina, sedili posteriori e marcia supplementare ridotta), di 1 milione e 716 mila lire.