



HAFLINGER 700 AP

Les possibilités d'utilisation de la «Haflinger» s'insèrent dans un large cadre. La version de base présentant une plate-forme plane on peut y monter, sans difficulté, toute autre superstructure: par ex. pour une ambulance qui peut être mise en jeu dans des régions que d'autres ambulances ne peuvent atteindre. Dotée d'une grande capote facilement amovible la «Haflinger» est volontiers utilisée comme voiture de chasse, surtout en haute montagne.

La même plate-forme plane peut servir de support pour différents engins moteurs. Une plaque universelle est montée au-dessus de la commande auxiliaire, à la place du siège arrière droit, et on peut y fixer différentes machines opératrices: génératrices, pompes, etc. . . .

La commande s'effectue à partir du moteur de la «Haflinger» par l'intermédiaire d'une prise de force et d'une courroie trapézoïdale. Des entreprises spécialisées de différents pays fournissent des superstructures et équipements spéciaux qui font de la «Haflinger» une voiture susceptible d'être utilisée à des fins déterminées. La combinaison pulvérisatrice-«Haflinger» est aussi intéressante que la version pour le service de la voirie parce que la «Haflinger» avec ses petites dimensions et sa maniabilité extrême peut opérer sur l'espace le plus étroit, donc également là où d'autres véhicules ne passeraient plus: cultures d'arbres fruitiers denses, rues secondaires encombrées par des voitures en stationnement ou jardins accessibles uniquement par des escaliers. Un véritable arsenal d'équipements auxiliaires est disponible pour le service de voirie:

chasse-neige, chasse-neige à fraise, balayeuse, ramasseuse de feuilles, tank d'arrosage, épandeur de sable, aspirateur d'ordures, matériel d'incendie, etc. . . .

L'installation hydraulique éventuellement nécessaire est desservie par une pompe actionnée par prise de force.

La «Haflinger» est disponible en plusieurs versions qui diffèrent par la carrosserie et l'équipement. Le simple modèle standard comporte une plate-forme, deux sièges et une paroi avant. Elle constitue la base pour les superstructures spéciales. Le modèle à petite capote en toile et basses parois de tôle protège déjà entièrement contre les intempéries. Ce modèle possède également deux sièges, mais peut être doté, sur demande, de deux sièges arrière rabattables. La version à ridelles raccourcies et grande bâche dont les portes (2 ou 4) se laissent facilement enlever protège entièrement 4 personnes contre les intempéries. Le modèle à cabine fixe est recommandé pour les régions froides ou superstructures spéciales. Il se laisse au mieux chauffer. A côté de l'empattement standard (1500 mm), la «Haflinger» est aussi disponible dans une version à empattement plus long (1800 mm) chez laquelle la plate-forme plus longue peut recevoir 4 sièges rabattables qui font de la «Haflinger» une voiture à six places. Il existe également une version tropicale pour les pays chauds.



dont le ventilateur plus puissant et le refroidisseur d'huile plus grand viennent à bout de température extérieures de plus de 40 degrés. La commande auxiliaire optionnelle transforme la «Haflinger» d'un moyen de transport en engin moteur mobile. La prise de force qui part de la boîte est utilisée pour actionner des treuils, des génératrices à courant continu et alternatif, des pompes, des pulvérisatrices, des groupes de soudage, des outils agricoles, etc. . . .

Les petits véhicules légers se sont toujours montrés supérieurs dans les terrains accidentés. Les pistes «à surprise» ne gênent donc pas la «Haflinger» avec ses pneus larges, ses 4 roues motrices, ses blocages du différentiel avant et arrière et son poids réduit. Les transports loin de toute civilisation trouvent en la «Haflinger» une aide précieuse et fidèle parce qu'elle est équipée pour parer à toutes les éventualités:

Un redresseur d'huile placé dans un courant d'air forcé séparé protège le moteur contre tout surchauffage.



Les 4 roues motrices et les blocages du différentiel représentent d'autres aides en terrain accidenté.

Le moteur économique permet des rayons d'action de 350 km; avec deux bidons supplémentaires on peut parcourir 800 km.

Par ailleurs, la «Haflinger» se contente de l'essence normale.

La plate-forme plane du modèle standard peut recevoir des carrosseries de toute forme et

la paroi avant rabattable offre de nombreux avantages — et pas seulement dans les zones tropicales.

Finalement la «Haflinger» se laisse rapidement démonter en ses groupes constructifs — essieu avant, essieu arrière, moteur et plate-forme.

Toutes les versions peuvent recevoir un dispositif d'attelage à bille ou à anneau permettant d'atteler des remorques deux roues d'un poids total jusqu'à 320 kg.



STEYR-PUCH HAFLINGER 700 AP

VOITURE LEGERE TOUT-TERRAIN A 4 ROUES MOTRICES

La maniabilité extrême de la « Haflinger » en terrain accidenté est tout simplement étonnante. Elle est donc fréquemment sous-estimée. La « Haflinger » ne reste jamais accrochée, même dans les passages les plus difficiles. Elle surmonte encore des pentes de 65% en pleine charge. Le poids réduit de la voiture, les 4 roues

motrices et les blocages du différentiel AV et AR permettent ces performances. Les fossés remplis d'eau, le sable meuble, la boue et la neige ne peuvent l'arrêter, même si elle y est enfoncée jusqu'aux essieux. S'il n'y a qu'une roue qui mord, la « Haflinger » passe.



Modèle standard sans sièges arrière



Modèle avec petite capote en toile

La longue suspension des 4 roues prouve son efficacité sur terrain rocheux et éboulis; elle empêche les roues de sauter sur les blocs de rochers et d'interrompre ainsi la commande et les forces de direction. Avec leurs pneus spéciaux elles collent pratiquement au sol.

La « Haflinger » vient à bout des fossés raides, qui représentent un obstacle insurmontable pour véhicules à 4 roues, parce que le surplomb arrière est pratiquement nul et parce que la partie

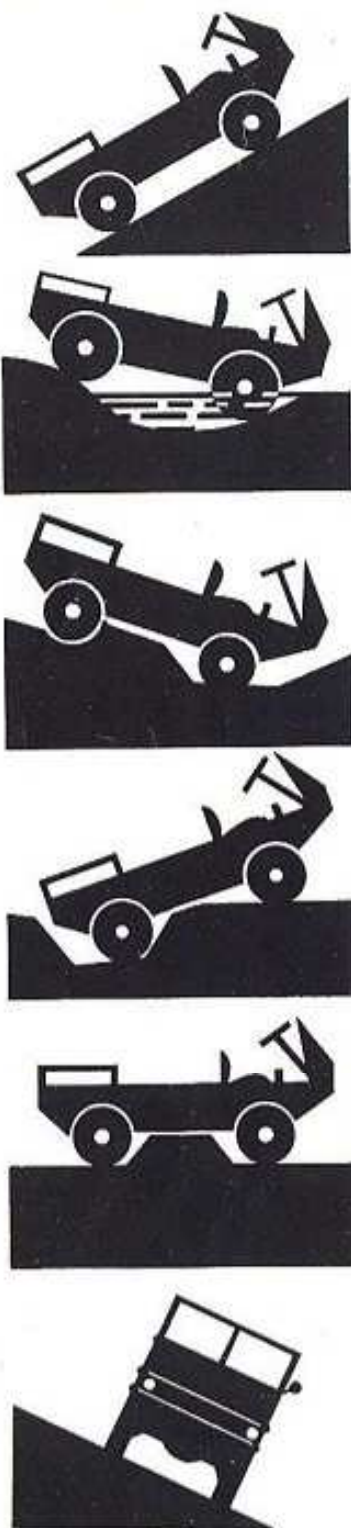
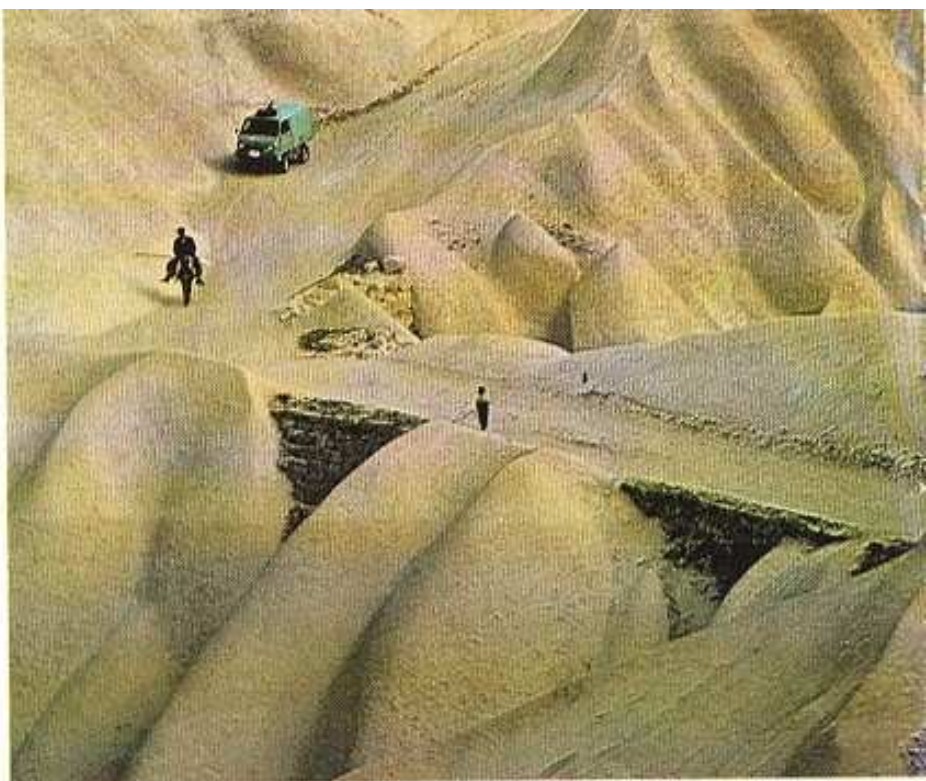
avant présente des formes ramassées et fortement biseautées. Des essieux situés au-dessus du milieu de la roue et un court empattement donnent un dégagement qui permet de passer sans dommage des remblais, des troncs d'arbres et autres obstacles similaires. Malgré le grand dégagement le centre de gravité de la voiture à moteur arrière est tellement bas que l'on peut rouler en biais sur des pentes de 50% sans basculer.



Modèle avec grande bâche



Modèle avec cabine de conducteur fixe





DATES TECHNIQUES



Moteur à cylindres opposés, refroidissement par air, puissance continue 27 CV-DIN, tenue en côte jusqu'à 65%, vitesse 75 km/h, poids à vide réduit 635 kg, charge utile jusqu'à 515 kg (y compris conducteur), surface de chargement près de 2 m², 4 roues motrices, blocages du différentiel avant et arrière, boîte de 5 vitesses entièrement synchronisées, suspension à roues indépendantes par essieux oscillants avec 200 mm de course élastique

Moteur: Construction à deux cylindres opposés, à 4 temps, refroidissement par air: alésage 80 mm · course du vilebrequin 64 mm · cylindrée 643 cm³ · taux de compression 1 : < 7,8 · puissance 27 ch.-DIN à 4800 t/min · couple maximum 4,5 mkg à 3500 t/min · vitesse du piston 10,2 m/sec à 4800 t/min · soupapes: suspendues dans la chambre de combustion hémisphérique de la culasse en métal léger, soupapes d'échappement à siège armé, tiges de soupape chromées · refroidissement: soufflerie axiale à transmission par courroie à section conique · graissage: graissage à circulation forcée moyennant pompe à engrenages · alimentation en carburant: pompe mécanique d'alimentation en carburant · installation électrique (sur demande antiparasité): allumage par batterie, dynamo d'éclairage (dynastart) Bosch 12 V, 240 W · carburateur: carburateur inversé spécial pour tous terrains · filtre à air: filtre à air à bain d'huile et filtre en papier.

Embrayage: Embrayage monodisque, fonctionnant à sec, débrayeur à roulement à billes.

Dispositif de transmission axiale de l'engrenage: Boîte de vitesses: 5 vitesses avec marche arrière, toutes les vitesses à synchronisation forcée · commande: commande à tige · transmission axiale: au moyen de pignons coniques en spirale moyennant le différentiel conique et les arbres primaires vers l'engrenage à pignons droits placé dans la roue.

Rapport de démultiplication: 1^{re} vitesse 6,83, 2^{ème} vitesse 3,73, 3^{ème} vitesse 1,84, 4^{ème} vitesse 1,12, 5^{ème} vitesse 0,71, Marche AR 3,55 · Transmission axiale 4,22 (9:38) · Transmission à pignons droits 2,21 (14:31).

Traction avant: Traction au moyen de pignons coniques en spirale moyennant le différentiel conique, joints homocinétiques vers l'engrenage à pignons droits placé dans la roue. La commande de la roue avant peut, pendant la marche, être embrayée ou débrayée par un levier à main.

Blocage du différentiel: Prévu pour les deux transmissions axiales et pouvant être embrayé ou débrayé à la main pendant la marche.

Suspension des roues (Pont arrière flottant): Roues indépendantes par essieux oscillants fourchés et à sièges en forme de filets.

Suspension à ressorts et amortisseurs. A l'avant et à l'arrière, un combiné de ressorts hélicoïdaux avec des ressorts creux en caoutchouc et des amortisseurs hydrauliques à double effet. Déplacement maximum de la roue vers le haut 200 mm.

Direction: Direction à vis comme commande de roues indépendantes avec barres d'accouplement à divisions, diamètre minimum du mouvement parallèle des roues 6,5 m, diamètre minimum de braquage 7,5 m.

Freins: Frein à pied: frein hydraulique agissant sur les quatre roues, diamètre du tambour 215 mm. Frein à main: mécanique, agissant sur les roues arrière.

Roues et pneus: Roues à disque à jante 3,5 x 12, pneus 165-12 avec profil spécial.

Carrosserie du modèle standard: Plate-forme ouverte en tôle d'acier profilée. La paroi avant est munie à l'extérieur des phares et du klaxon, à l'intérieur du tableau de bord avec les boutons les organes de contrôle et le coffret ainsi que des organes de service.

En option: 2 sièges arrière (rabattables); commande auxiliaire pour engins complémentaires en fonction du régime moteur, rapport 1:1,77 (type APL).

Dimensions principales: Dimensions principales de la construction standard avec empattement de 1500 mm.

Empattement	1500 mm	jusqu'à	515 kg
(sur demande 1800 mm)			
voie avant	1130 mm	poids total maximum	1150 kg
voie arrière	1130 mm	dégagement entre la	
longueur hors tout	2830 mm	voiture chargée et le	
(pour empattement		sol au-dessous de	
1800 mm)	3145 mm	l'engrenage différentiel	240 mm
largeur hors tout	1350 mm	profondeur d'immersion	350 mm
hauteur de la			
plate-forme	720 mm	pour brèves traversées	500 mm
hauteur au-dessus		surface de charge	
du volant (chargé)	1300 mm	derrière les sièges	
		avant:	

Poids: Construction standard (en ordre de marche)	635 kg	longueur	1540 mm
charge admissible (conducteur compris)		largeur	1275 mm
		superficie	1,96 m ²

Performance (avec P. T. M. A.): Vitesse mini 3,3 km/h. Vitesse maxi 75 km/h. Pente gravie maxi sur terrain sec adhérent en 1^{er} 65%.

Consommation de carburant: Consommation normale sur route: 9 l/100 km. Consommation tout terrain: environ 3 à 5 l à l'heure.

Pour semi-remorques légères d'un poids total de 350 kg. En relevant les deux sièges arrière le véhicule se transforme en voiture à voyageurs.

La STEYR-DAIMLER-PUCH AG se réserve le droit de modifier sans préavis les caractéristiques et illustrations de ce prospectus. Sous réserve de modifications de construction et d'exécution.



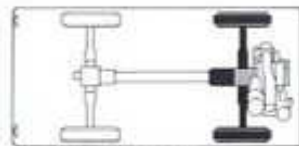
STEYR-DAIMLER-PUCH A.G. · AUTRICHE

HAFLINGER

Des situations extraordinaires réclament des solutions révolutionnaires. Celui qui a besoin d'un véhicule pour des terrains difficiles finit par aboutir à des constructions qui ressembleraient à la Haflinger. Ce ne s'est pas la forme, mais la conception qui importe : zéro points et légèreté par les véhicules tout-terrain Haflinger, en même temps adaptés pour pouvoir passer par des étroits vœux, sont également, pour des raisons et ne pas rester accroché, sont adaptés, à la charge légère des roues et enfoncement minimal — 27 CV ingénieusement distribués suffisent.

Le moteur à deux cylindres refroidi par air, conçu pour une haute longévité, nécessite peu d'entretien et de service, il ne permet ni saleté ni surchauffage. Par ailleurs, la Haflinger est un véhicule tout-terrain avec les trois d'exploitation d'une petite voiture : 81 ou 100 km ou 3 à 5 l par heure sont des chiffres réguliers. Quatre roues indépendantes viennent à bout de tous les chemins, un hub central massif, arrime la voiture contre les dérapages. Les Mixages du différentiel et les 4 roues motrices surmontent les passages les plus durs.

La Haflinger est essentiellement un moyen de transport, mais aussi un engin de travail universel. Avec une charge utile de 515 kg, elle peut presque trainer son propre poids (630 kg). De nombreux travaux de construction, d'agriculture et de sylviculture peuvent être accomplis par l'intermédiaire d'une commande auxiliaire, des engins complémentaires transforment la Haflinger en un véhicule d'été en voiture de ville, en groupe mobile de secours, en véhicule pour le service physicothérapeutique, en voiture-pompe, en tracteur etc. ...



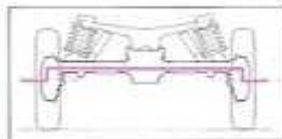
Sur route / commande à roue arrière



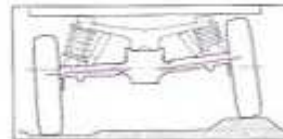
En terrain difficile : commande de toutes les roues



En terrain très accidenté : commande de toutes les roues et blocage du différentiel avant et arrière



Quatre roues au sol grâce à un moteur à pontage



Manœuvrabilité accrue par suspension indépendante à l'avant et à l'arrière

Représentant : **MATÉRIEL ET APPAREILLAGE MÉCANIQUE M. A. M.**
 84, Avenue de la République 91000 Evry
 82, Av. de la Dte. Lucien-78-TRAPPES
 S. & B. 1214 Paris
 01 67 42 12 12
 Tél. : 01 67 42 12 12