

AUTO piu'

Lire 6000

AUTO piu'



TUTTE LE AUTOMOBILI DI CUI VALE LA PENA PARLARE **Numero 8 - Agosto 1997**

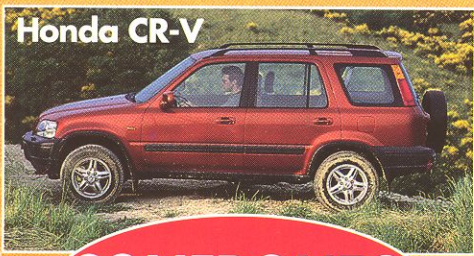
Seat Cordoba SW

Honda Shuttle **PROVE**

Fiat Coupé Turbo

NOVITÀ

Addio
Citroën ZX
arriva
la Xsara



Honda CR-V

**CONFRONTO
A TRE**



Toyota Rav 4

ECCEZIONALE

**Tutto su 15 elaboratori che
vi fanno l'auto su misura**



**TOYOTA RAV 4 - HONDA CR V
CONTRO MERCEDES M**

Spediz. in abbon. postale - comma 26 - art. 2 - legge 49/95 Milano

L'abitacolo era piuttosto spazioso in rapporto alle dimensioni esterne (era larga solo 1 metro e 27). Dal 1958 i vetri delle porte erano discendenti; la prima serie li aveva fissi come la Fiat Nuova 500 (poi detta "Economica").

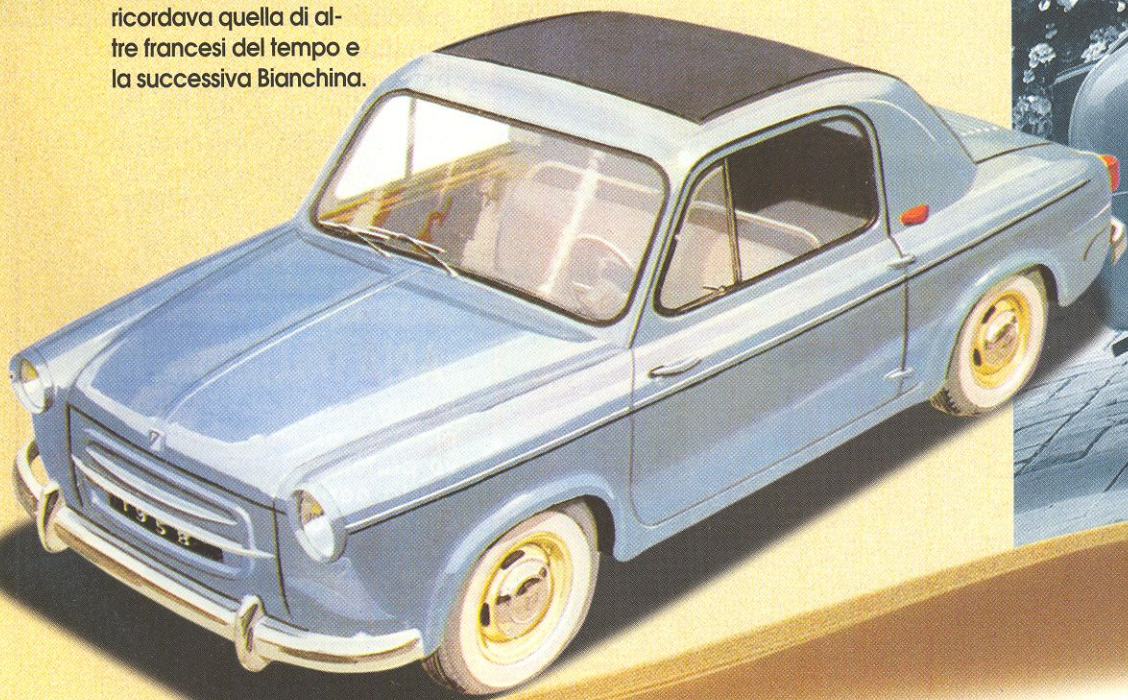
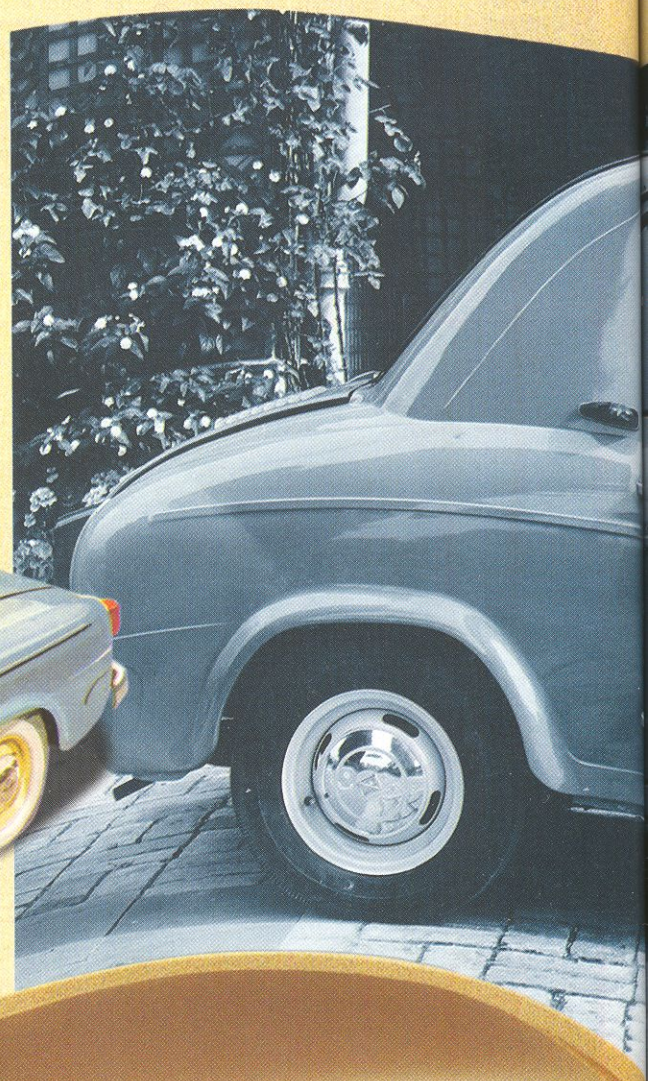
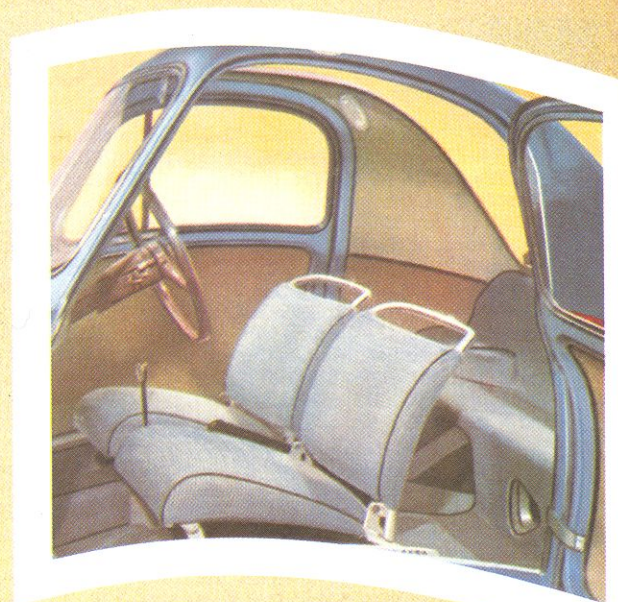
IL SOGNO DI **PIAGGIO** ERA QUESTA CITY CAR

Come molti produttori di motocicli, anche la Piaggio propose negli Anni 50 una microvettura. Ma in Italia

arrivò solamente in pochissimi esemplari.

Vespa 400

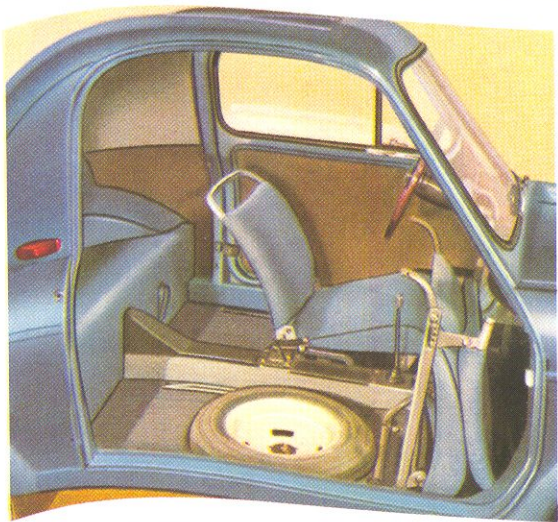
La linea della Vespa 400 ricordava quella di altre francesi del tempo e la successiva Bianchina.



Per guadagnare spazio per i bagagli nel vano anteriore, la ruota di scorta era stata intelligentemente situata sotto il sedile del passeggero. Altri bagagli trovavano spazio nella panchina posteriore di fortuna posta dietro i sedili.

LE ULTIME DIVINE

una storia raccontata da Valerio Alfonzetti



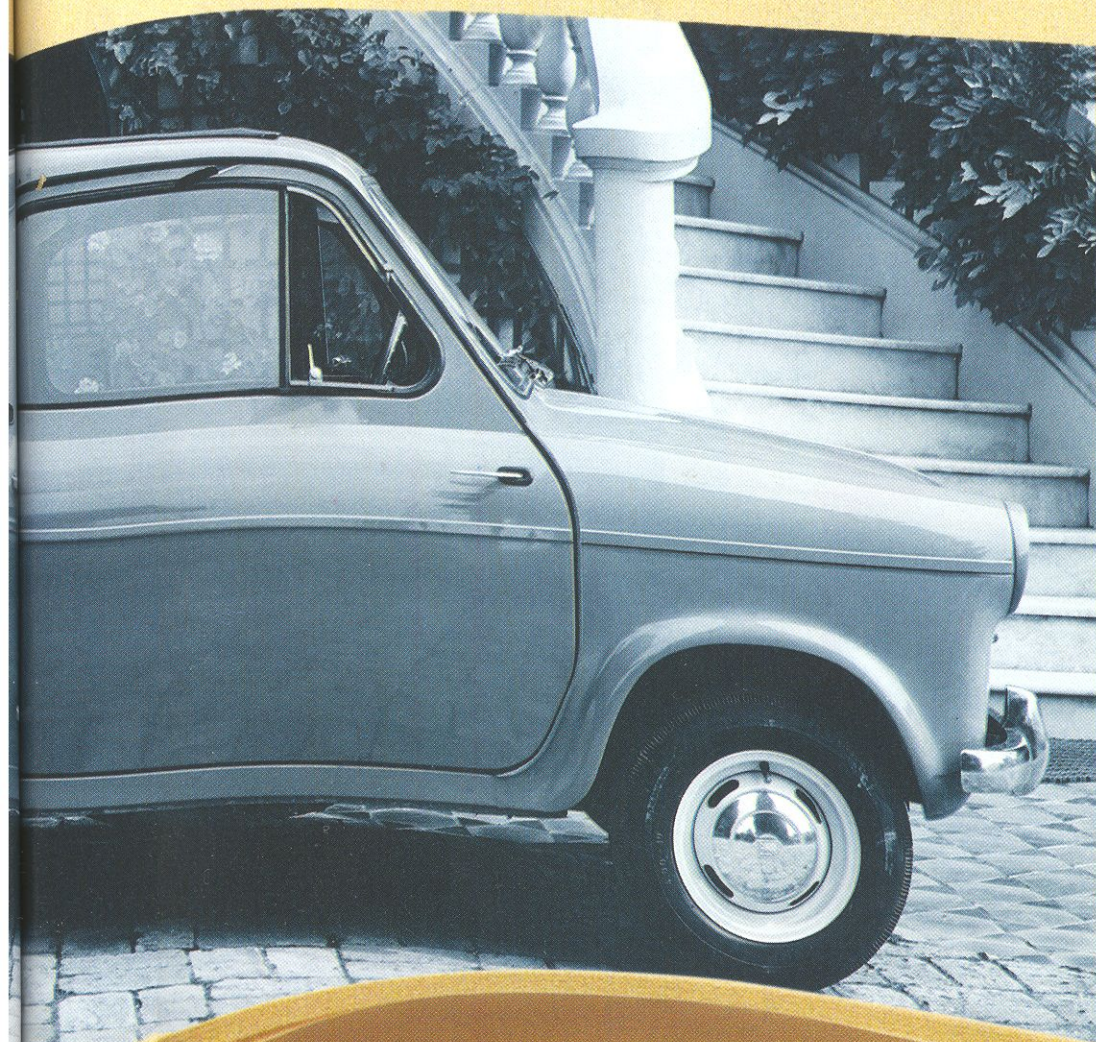
La legittima ... aspirazione della Piaggio per i veicoli a quattro ruote ha delle origini lontane.

Sbaglia infatti chi pensa che si sia concretizzata solo oggi con la serie Porter e con l'importazione della piccola Ligier. Negli Anni 50 la casa di Pontedera, come molti altri costruttori europei di moto-veicoli (vedi AutoPiù di luglio '97) ritenne potenzialmente interessante quella fascia di mercato composta da chi voleva sostituire lo scooter con una vetturella che non se

ne discostasse molto per prezzo e costi di gestione. Fu così che iniziò lo studio di una piccola auto a due posti, che potesse sfruttare sia l'esperienza sui motori della Casa sia la grande notorietà acquisita dal marchio Vespa.

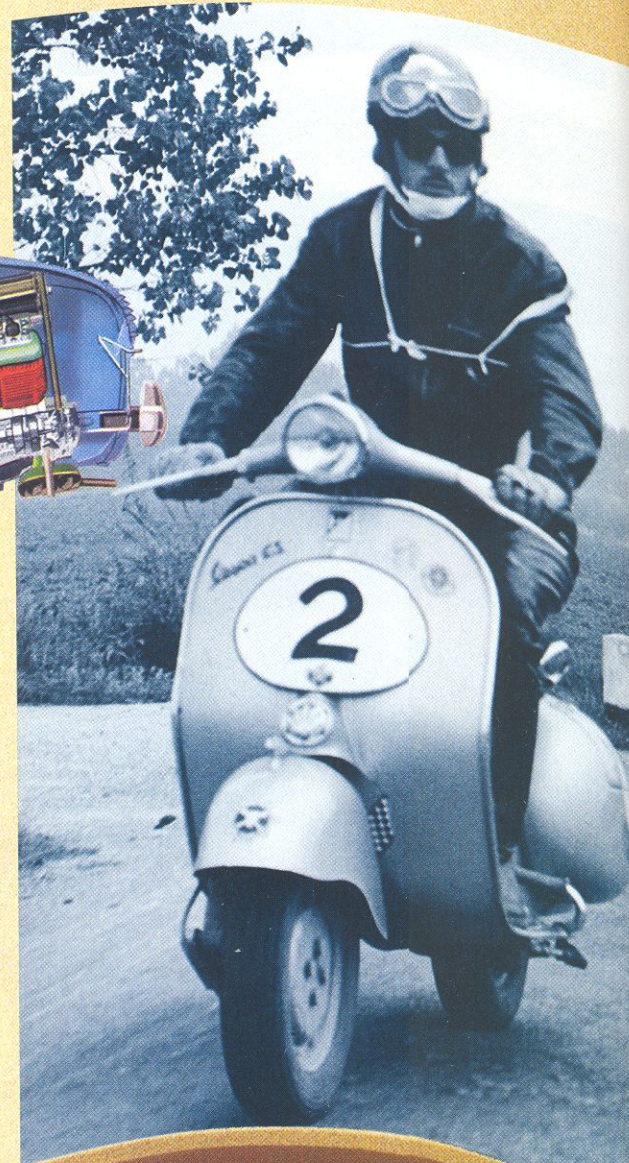
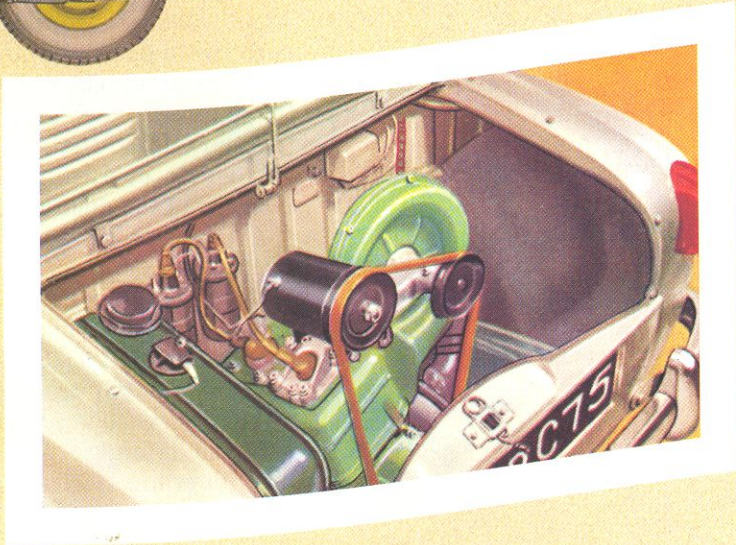
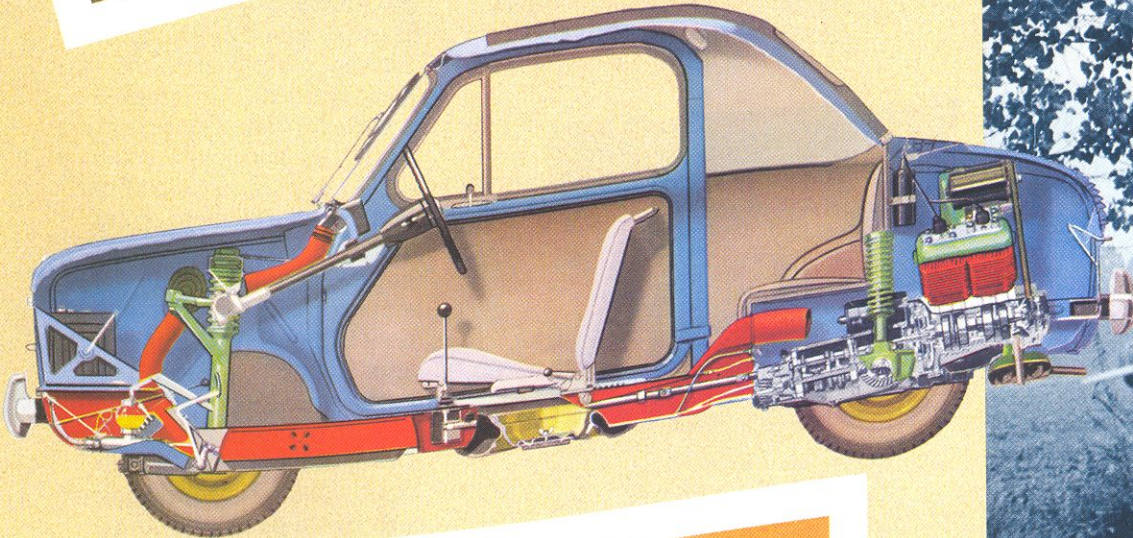
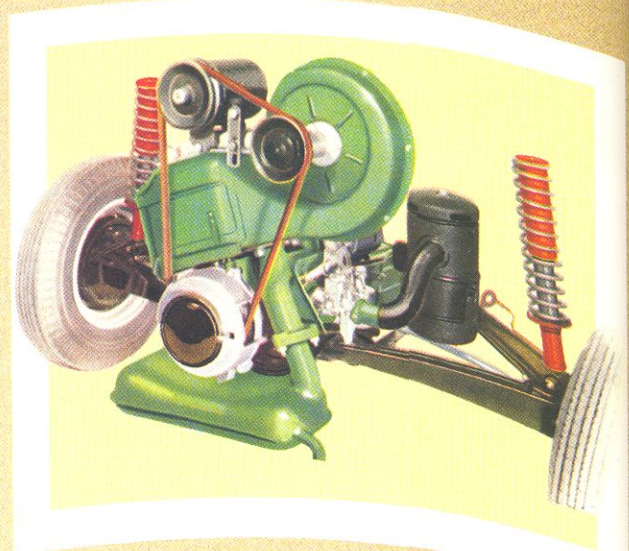
Obiettivo del progetto era realizzare una vera, piccola, automobile, e non uno dei surrogati che venivano messi in commercio in quegli anni (per esempio il Messerschmitt). Ecco quindi che la vetturella prese subito le forme di una tre volumi con due vere porte laterali, con la linea vagamente rassomigliante a quella della Peugeot 403 cabrio. Una linea molto equilibrata nonostante le ridotte dimensioni: 2,85 metri di lunghezza per 1,27 di larghezza. Il motore sarebbe stato un due tempi con testata in alluminio di 393 cc: da qui il nome di Vespa 400. Quando, nel 1956, il prototipo era praticamente definitivo e tutto era pronto per allestire la catena di montaggio, a Pontedera si decise però che la produzione fosse spostata in Francia, presso la filiale francese dell'A.C.M.A. (Atelier de Construction Motorcycle et Automobile) filiale francese della Piaggio, sita a Fourchambault, nei pressi di Nevers.

Una scelta che lasciò perplessa l'opinione pubblica italiana: e furono in molti a pensare che alla decisione non fossero estranee le pressioni della Fiat (le famiglie Agnelli e Piaggio erano strettamente imparentate) che temeva una forte concorrenza per la



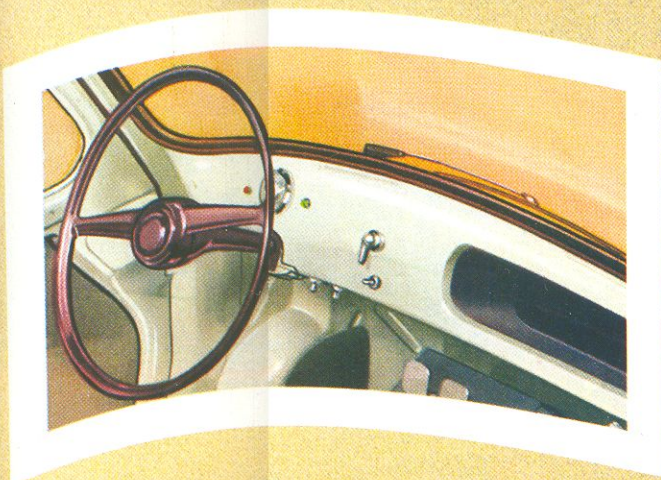


Il motore era un due cilindri a due tempi raffreddato ad aria e sviluppava 14 CV. Forniva prestazioni notevoli in rapporto alla cilindrata: quasi 90 km/h di velocità massima. Il consumo era però un po' elevato.



A destra, un'immagine del Giro d'Italia vespistico, con una Vespa 400 quale auto di assistenza. In Italia ne giunsero pochi esemplari, in dotazione ai concessionari della Casa che la usarono per fini propagandistici.

La plancia, piuttosto semplice, in metallo verniciato, aveva una strumentazione dalla forma ovale nella versione lusso; nella normale c'era solo il tachimetro circolare.



LE ULTIME DIVINE


◀ sua futura 500. Inoltre nel 1958 in Italia apparve l'Autobianchi Bianchina, che con la Vespa 400 aveva ben più di una semplice rassomiglianza.

In Francia la Vespa 400, che fu presentata al Salone di Parigi del 1957, ebbe un discreto successo, ma non tale da soddisfare le ottimistiche previsioni della Casa madre per 30.000 vetture all'anno. Quel numero di vetture rappresentò invece l'intera produzione della vetturina (33.000 esemplari, per la precisione) fra il 1957 e il 1961. In Italia ne furono comunque importati un centinaio di esemplari, più che altro destinati ai concessionari Piaggio. Il motore, montato posteriormente, era un due cilindri a due tempi, raffreddato ad aria, di soli 393 cc da 14 CV, che emetteva un suono molto simile a quello dei motocarri Ape. Il fatto che fosse a due tempi e che necessitasse di miscela al 2% fu all'epoca (come lo sarebbe ancor di più oggi) un deterrente all'acquisto per molte signore: poteva, infatti, essere una seccatura fare un doppio rifornimento.

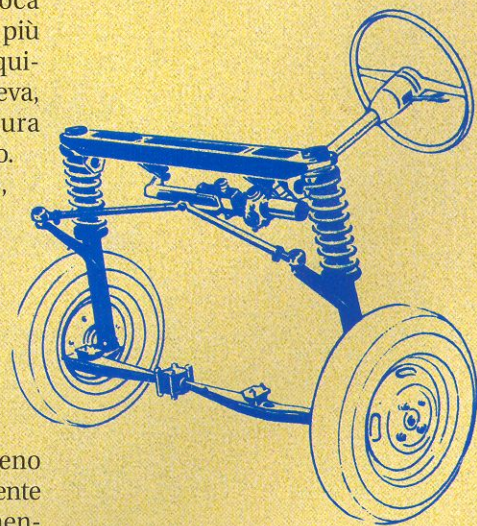
A parte questo aspetto, della Vespa fu molto gradito l'impianto per il riscaldamento, raramente presente sulle utilitarie dell'epoca. Per quanto riguarda il prezzo, in Francia fu messa in vendita a circa 12 milioni di lire attuali, qualcosa in meno della Citroën 2 CV, concorrente per cilindrata ma con dimen-

sioni notevolmente maggiori, 4 posti e 4 porte. Rispetto alla "due cavalli" la Vespa si presentava però molto più elegante, "sciccosa", e fu questo l'aspetto su cui puntarono i venditori, oltre alla sua velocità di 85 km/h.

Nell'utilizzo la Vespa 400 era un'ottima vetturina, ma-

neggevole, con lo sterzo leggerissimo in manovra e spaziosa per due persone e bagagli. Il tetto aveva la capottina in tela arrotolabile fino alla base del padiglione. Il cambio era a tre rapporti, con prima non sincronizzata e retromarcia (dal 1958 in poi la GT lo aveva a quattro). Le sospensioni erano a ruote indipendenti e, oltre a una tenuta di strada notevole, consentivano un certo comfort, considerato che le piccole ruote da 10" trasmettevano nell'abitacolo ogni piccola irregolarità del fondo stradale, come gli scooter. 

AVEVA UNA TENUTA DI STRADA INVIDIABILE



Le sospensioni anteriori erano a ruote indipendenti secondo uno schema Mc Pherson semplificato. Garantivano un'ottima tenuta di strada.