

**Pareri sulla «Multipla»**

# Perchè piace così poco?

Di « Multipla » in giro non se ne vedono molte:  
è una « utilitaria » che agli italiani piace poco.

Forse la ragione principale della sua scarsa diffusione va cercata nel suo aspetto: la « Multipla » non è bella, e gli italiani, lo sappiamo, hanno un debole per le cose belle; poi la « Multipla » è, nei posti anteriori, scomoda;

la guida lascia, sulle prime, sconcertati; il suo comfort di marcia non è fra i migliori. Però essa ha anche notevoli pregi. Abbiamo raccolto molti giudizi su questa macchina nelle principali città italiane: ne pubblichiamo alcuni.



**SAVERIO FINO** - Commerciante - corso Regina Margherita, 144 - Torino. Targa TO 213100.

Parla con amarezza, il signor Fino, della sua « Multipla »: la possiede da tre anni, ha percorso 80.000 km. e già dopo 40.000 dovette farla revisionare da cima a fondo. Davvero gli ha dato molti grattacapi: più volte ha fatto sostituire i cuscinetti delle ruote anteriori, e anche la pompa dell'acqua di raffreddamento ha richiesto riparazioni a più riprese. E poi quanto consuma! Ha dovuto decidersi ad adottare il « gas liquido », e così le spese si sono ridotte. Per fortuna il motore è buono, e la visibilità ottima, e confortevole la guida, seppure il posto del pilota, così avanzato, non sia dei più indovinati. L'ideale, afferma il nostro intervistato, sarebbe una giardinetta metallica sul tipo della « 500 », solo un po' più spaziosa.



**GIOVANNI FRANCISCA** - Viaggiatore di commercio. corso Italia, 20 - Santhià (Vercelli). Targa TO 224782.

La « Multipla » su cui viaggia il signor Giovanni Francisca è della ditta, ma poiché sono circa tre anni che la usa solo lui, la considera un poco sua, e le vuol bene. Un po' di dispiaceri glieli ha dati, questa macchinetta; dopo 27.000 chilometri (finora ne ha percorsi in tutto 80.000) ha richiesto la revisione del motore a causa della rottura di un pistone. Però, dopo, tutto è andato bene, e sì che di strade brutte ne ha percorse, su e giù per tutti i piccoli paesi del Piemonte. Forse nessun'altra la potrebbe sostituire. Così brava che le si può perdonare la difficoltà che sempre presenta quando si deve entrare in essa o uscirne.



**RAOUL GIACOMELLI** - Commerciante in gomme - via Bullona, 22 - Milano. Targa MI 304152.

*Due mila chilometri al mese fa il signor Raoul Giacomelli con la sua « Multipla » carica di gomme: ce ne stanno moltissime, e sono state proprio la capacità di carico di questa macchina e la sua comoda abitabilità che l'hanno convinto ad acquistarla. E non si è sbagliato. Contenute le spese di esercizio, in virtù della robustezza delle varie parti, tanto che in due anni ha speso, in riparazioni, solo 20.000 lire. Fatto un appunto alla scomodissima accessibilità, ad alcuni inconvenienti causati dalla pompa dell'acqua, ammesso che è troppo rumorosa, e che in salita ha il fiato grosso, tutto il resto va benone.*



**ENRICO DALL'AMICO** - Rappresentante - via Biondi, n. 5 - Milano. Targa MI 341051.

*Il signor Dell'Amico ritiene che la « Multipla » è la vettura più indicata sia per il lavoro che per le gite della domenica. Non è un velocista, ma in salita trova che la « Multipla » va troppo lenta. Critica l'accessibilità ai posti anteriori, il suono debole del clacson e l'eccessivo consumo di benzina, anche se nel complesso il costo di esercizio è contenuto in limiti ragionevoli. E' invece entusiasta della tenuta di strada, della manovrabilità e delle sospensioni. Per quanto riguarda la carrozzeria lamenta la rumorosità e la scarsa tenuta all'aria e all'acqua. -*

**EVANDRO CARLACCINI** - Proprietario di una tipografia - via di Ponziano, 26 - Targa 256675 ROMA.

*In tre anni il signor Evandro Carlaccini ha percorso con la sua « Multipla » 135.000 chilometri, e soddisfatto dice: « E' una macchina ottima, non la cambierei con nessun'altra ». Nei primi tempi la linea di questa vettura non lo convinceva, ora la trova addirittura graziosa. Dopo i primi 120.000 km. ha rifatto il motore: ora la sua « Multipla » ha trovato una seconda giovinezza. Tuttavia, nonostante i suoi entusiasmi, è abbastanza obiettivo, ammette alcuni difetti: le condutture in gomma si gonfiano facilmente, il radiatore riscalda troppo, perciò sarebbe necessaria qualche presa d'aria supplementare... Nè che nulla tolgono ai pregi della sua « Multipla ».*



**VINCENZO CARDO** - Rappresentante - via Orti del Conte, 30 - Napoli. Targa 155401 NA.

*La « Multipla » gli serve per il lavoro, e, nei giorni di riposo, per le gite con la famiglia, composta di sette persone (cinque ragazzi e la moglie). Ci pensò molto prima di comperare la « Multipla »: gli sembrava brutta. Poi, dato che sul mercato non c'era altra macchina dello stesso tipo, si decise. Oggi è felicissimo dell'acquisto, e, quando carica sulla vettura tutta la squadra dei suoi ragazzi che escono da scuola, si ripete sempre che nessun'altra macchina avrebbe fatto al caso suo. Dice che la « Multipla » non è stata capita a causa della sua linea antiestetica, ed è convinto che, provandola, se ne dimentica l'aspetto, e finisce per piacere incondizionatamente.*





**GUIDO DI BATTISTA - Commerciante - Roma. Targa 13449 Pa (Targa provvisoria).**

La «Multipla» è nuova nuova, ha fatto appena poche centinaia di chilometri, e il suo proprietario è soddisfatto. Prima di questa, del resto, aveva un'altra «Multipla», che aveva fatto 74.000 chilometri senza dargli gravi noie. Al signor Di Battista la linea della «600 Multipla» non dispiace affatto; dice che bisogna farci un po' l'occhio e soprattutto guardarla senza prevenzioni. Alla fine ci si accorge che non è per niente brutta. E poi, a suo parere, è una macchina completa: è comoda, abbastanza veloce, economica, capace di portare parecchie persone. Nei lunghi viaggi, fatti con quella di prima, si è trovato benissimo, non si è stancato, non ha avuto fastidi. Non c'è macchina, dice il signor Di Battista, più utilitaria di questa utilitaria.

**GENNARO GIULIANO - Operaio della Olivetti - Targa 133217 NA.**

La «Multipla» che guida non è sua, ma della società. Giuliano, però, se potesse la comprerebbe, ne vorrebbe proprio una così, per andare a passeggio la domenica con la moglie e i ragazzi. Prima di questa guidava una «belvedere», sempre della ditta: ma trova che la «Multipla» è infinitamente superiore. La macchina non gli ha mai dato noie gravi, benché faccia molta strada e di tutti i generi. Trova due soli difetti: la gomma dei giunti si ammorbidisce facilmente provocando un lieve gioco dei semiassi; e i ferodi anteriori tendono a consumarsi più facilmente di quelli posteriori. A Gennaro Giuliano la linea della «Multipla» non piace molto, ma anche lui è d'accordo sul fatto che non esiste un'altra macchina così pratica, economica e resistente.



**11° Referendum di "Quattroruote"**

**Gli utenti della "Multipla" la giudicano così**



Nel referendum pubblicato nel fascicolo n. 2 - Febbraio 1959 chiedevamo ai nostri lettori di farci conoscere le impressioni sulle vetture da loro possedute, indicandoci poi le migliori che avrebbero desiderate. In occasione della prova su strada della FIAT «600 Multipla» pubblichiamo le risposte allora pervenuteci riguardanti la suddetta vettura.

Al nostro referendum «Giudico la mia automobile» l'82% degli utenti che usa la «Multipla» ha risposto di averla scelta per il costo di esercizio, per il numero dei posti e per le prestazioni. Altri invece hanno indicato, fra i motivi di preferenza, il prezzo di acquisto.

E' stato dato un giudizio sulle prestazioni e sulle caratteristiche della «Multipla», espresso con un voto dall'1 al 10. Ecco la media dei voti:

Estetica	3	Velocità massima	6,5
Grado di finitura	4	Ripresa	6,5
Capacità di trasporto	9	Marcia in salita	6,5
Assetto di guida	6,5	Consumo	7
Comandi	7	Tenuta di strada	7
Stumentazione	6	Comfort di marcia	7
Visibilità	8,5	Sterzo	7
Accessori	4,5	Freni	8
Piccola manutenzione	6,5	Motore	8
Tenuta acqua e polvere	6,5	Frizione	7,5
		Cambio	7,5

Sono state proposte queste modifiche:

- dal 70% un'estetica migliore specie nel retrovetture
- 23% una rifinitura più accurata
- 22% una più completa strumentazione (con particolare riguardo al controllo temperatura dell'olio e dell'acqua)
- 17% più efficiente tenuta all'acqua e alla polvere; una carrozzeria più robusta e un assetto di guida più comodo
- 12% i sedili anteriori più molleggiati e una dotazione di accessori più completa (il lavavetro è l'accessorio più richiesto).

Età degli utenti della «Multipla» che hanno risposto al nostro referendum:

fino a 21 anni:	15,5%
da 22 a 30:	25%
• 31 • 40:	37%
• 41 • 50:	12,5%
oltre i 51:	7%

**PROVE SU  
STRADA**

# FIAT "600" MULTIPLA

## VETTURA

VETTURA: n. telaio 063536. Data immatricolazione 5-12-59. Vettura nuova sirettamente di serie. Gomme Pirelli «Rolle». Carburatore Weber 26 IM. Candele Marelli CW 225 N.

Chilometraggio complessivo della prova: km. 2.640

Chilometraggio indicato dai contachilometri all'inizio della prova: chilometri 2.653

CASA COSTRUTTRICE: FIAT - Torino

PREZZI: «4-5 posti»: listino L. 760.000 A RICHIESTA: gomme fianco bianco L. 8.050  
 immatricolata L. 791.800 Interno finta pelle senza sovrapprezzo  
 «6 posti»: listino L. 775.000  
 immatricolata L. 807.250

PERIODO MEDIO ATTUALE FRA PRENOTAZIONE E CONSEGNA: 30 giorni

FORMA DI GARANZIA: per sei mesi, sostituzione gratuita del materiale esclusa la mano d'opera. Esecuzione gratuita entro i primi 2000 e 4000 km. di percorso di due operazioni di verifica e regolazione con solo addebito di lubrificanti, carburante e materiale di consumo occorrenti

GAMMA COLORI: verde chiaro/grigio chiaro; azzurro/grigio chiaro; bleu/grigio chiarissimo; grigio chiarissimo/bleu; avorio/nero; rosso/nero. In questi accoppiamenti di colori il primo si riferisce al corpo vettura, il secondo al tetto; gli ultimi due accoppiamenti sono a richiesta.

POTENZA FISCALE: 9 CV quindi L. 8.750 di tassa annuale di circolazione.

La «Multipla» deriva dalla «600», alla quale è identica nella parte meccanica, tranne che nell'avantreno (ispirato invece a quello della 1100/103), nell'impianto di riscaldamento e in alcuni minori particolari. La carrozzeria è decisamente diversa. Questa utilitaria apparve un anno dopo la sua progenitrice e precisamente nel gennaio del 1956 al Salone dell'Automobile di Bruxelles: venne presentata nella versione «4-5 posti» e «6 posti». Nell'aprile successivo, al Salone di Torino, si vide la sua terza versione: il «tassi».

Automobile indubbiamente pratica: è spaziosa, e quindi dotata di ampia possibilità di carico, e si giova di un basso costo di esercizio. Avrebbe dovuto incontrare il favore degli italiani, invece fu accolta freddamente; i nostri automobilisti, inguaribilmente estetizzanti, la trovarono d'aspetto poco attraente, e il suo successo commerciale fu limitato.

La «Multipla» doveva, nei programmi dei costruttori, prendere il posto della «Giardinetta 500 C», che aveva incontrato il pieno favore dell'utente; invece le previsioni si rivelarono completamente errate. Lo dimostrano le cifre: il rapporto di produzione fra la «500 C» trasformabile e la giardinetta fu di 8 a 1, per la «Multipla» avvenne esattamente il contrario, e il rapporto «600» normale-«Multipla» risultò di circa 20 a 1.

Ciò appare anche evidente dall'esame dei dati di immatricolazione. Solo limitandoci a seguirne l'andamento nei

primi otto mesi del 1959, troviamo la «Multipla» all'ottavo posto, con 3.458 immatricolazioni; la precedono in graduatoria: «600» (78.205); «1100/103» (28.747); «Nuova 500» (16.121); «Giulietta» (12.828); «Appia» (5.664); «Bianchina» (4.514); «1200» (4.475).

Il limitato ritmo di produzione e il sovraccarico d'officina per la costruzione di altri tipi della «Multipla» indussero i costruttori a spostarne, un anno fa, la fabbricazione dagli stabilimenti Fiat di Torino Mirafiori a quelli dell'Autobianchi a Desio (Milano), dove se ne fabbricano in media 60-70 al giorno, delle quali oltre la metà viene destinata all'esportazione.

Il successo mancato alla «Multipla» arride invece alle derivazioni, che, sul suo telaio, vanno realizzando i nostri carrozzieri, destinandola prevalentemente al trasporto leggero.

Modifiche sono state portate anche dalla Fiat, le stesse che vengono curate sulla «600»; le più recenti, viste all'ultimo Salone di Torino, riguardano la fanaleria.

Sugeriamo infine al lettore più desideroso di approfondire le sue cognizioni sulla «Multipla», e curioso di controllare le affinità con la progenitrice «600», di consultare il fascicolo di luglio 1959, nel quale è pubblicata la nostra più recente prova su strada della «600».

## L'ASPETTO ECONOMICO DELLA «MULTIPLA»

Sotto l'aspetto economico ben poche differenze si può dire esistano tra «Multipla» e «600»; il costo chilometrico perciò oscilla intorno le 24,68 e le 44,91 lire al chilometro: cioè in Italia, per le nostre vetture, uno dei più bassi.

Se fosse possibile stabilire anche i costi chilometrici riferiti ad ogni persona trasportabile, avremmo 6,17/11,22 lire al chilometro con la «600» e 4,11/7,48

lire al chilometro per la «Multipla».

E ancora, poiché la «Multipla» consuma un po' più carburante che non la «600», queste cifre (per la «Multipla») andrebbero lievemente aumentate; e infine, a voler essere pignolescamente esatti, ricorderemo che anche le sue spese di garage sono un poco superiori date le sue maggiori dimensioni.

Fatte queste precisazioni, le due vet-

ture si possono considerare identiche sotto quasi tutti gli aspetti: entrambe dopo il primo anno di esercizio subiscono un deprezzamento di circa il 35%, mentre negli anni successivi il deprezzamento si mantiene attorno al 10% rispetto al valore iniziale.

Costo mensile garage 5000/7000 lire; assicurazione annuale circa 50.000 lire; quattro gomme 35.000; revisione motore 60.000/70.000 lire; cambio motore 65.000/110.000 lire.



## ESTETICA

Abbiamo accennato a quelle che ci sembrano essere state le cause dello scarso favore incontrato dalla «Multipla»: questa vettura non è bella, per dirla in parole povere, e poiché gli italiani sono in ogni cosa sensibili alla bellezza, era inevitabile che da essi venisse accolta con freddezza. E non si può non capirli: l'estetica della «Multipla» è per lo meno inconsueta, e non riesce a convincere, neppure volendo giustificare la stranezza della sua linea con esigenze di carattere funzionale. Secondo noi l'errore fondamentale nell'impostazione stilistica di questa utilitaria, sta nell'aver voluto adottare particolari estetici, propri dell'autovettura a schema classico, su una macchina che, nell'aspetto, è da essa lontana, e più simile, semmai, al «pullmann».

Ne è risultata una carrozzeria ibrida, stilisticamente incoerente, e ciò è soprattutto avvertibile nella coda, che, in sostanza, è ancora quella della «600», normale. Se i progettisti fossero stati meno legati da considerazioni economiche e si fossero orientati decisamente verso una carrozzeria simile a quella dei micropullmann, l'aspetto della «Multipla» avrebbe probabilmente trovato un'estetica più gradevole.

Tra i particolari della «Multipla» che non ci piacciono sono il frontale troppo «caricato» da ricercatezze non sempre indovinate, quale la piccola grigliatura (tagliata, inferiormente, dal motivo frontale della «600») della presa aria radiatore riscaldamento. L'inusitata linea di questa macchina acquista poi particolare evidenza sulle fiancate, ove vediamo, sproporzionati e inutili, i rigonfiamenti dei parafanghi, e nella coda, dove l'eccesso del raccordo suscita l'impressione che la vettura debba procedere come i gamberi, ossia all'indietro. Questa infelice coda, a parte il più ampio lunotto, è identica a quella della «600»; ma, se a quest'ultima si addice, sulla «Multipla» appare invece decisamente in disarmonia con il rimanente del corpo vettura.

La «Multipla» è bicolore: di recente la sua gamma colori è stata rinnovata con tinte più vive, realizzando accostamenti contrastanti che donano più risalto.



Tre quarti anteriore e posteriore della «Multipla»: così a confronto è più evidente l'incoerenza stilistica tra il frontale e la coda.



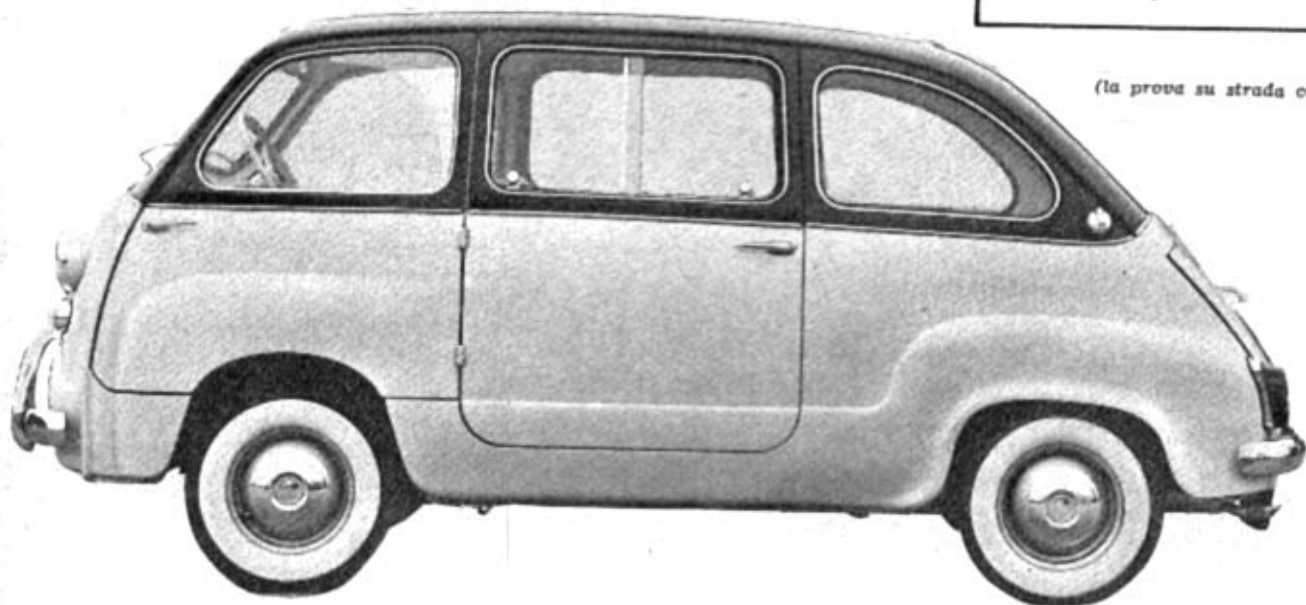
La «Multipla» vista di fronte e di coda. Sul frontale e sulla coda la nuova fanaleria.



#### GRADO DI FINITURA

Considerato il prezzo di questa macchina, bisogna ammettere che il grado di finitura esterno è discreto; meno soddisfacente all'interno dove sarebbe opportuna una realizzazione più accurata.

(la prova su strada continua a pag. 56)



Nella vista laterale quasi non si distingue quale possa essere il muso della vettura e quale la coda.

## L'estetica dei micropullmann

Numerose sono state le realizzazioni sul telaio della Fiat « Multipla »: in questa pagina abbiamo raccolto le carrozzerie più convincenti.

Questa è la « Country » realizzata da Francis Lombardi: il frontale è semplice, piacevole; la fiancata è alleggerita dalla ampia finestratura e dalle basse linee della cintura.



Un frontale non privo di originalità nella « Multipla » presentata da Savio all'ultimo Salone di Torino.

Il riuscito frontale della « Sabrina » di Fissore: anche la zona del parafrangente posteriore rivela discutibile ricerca di stile.



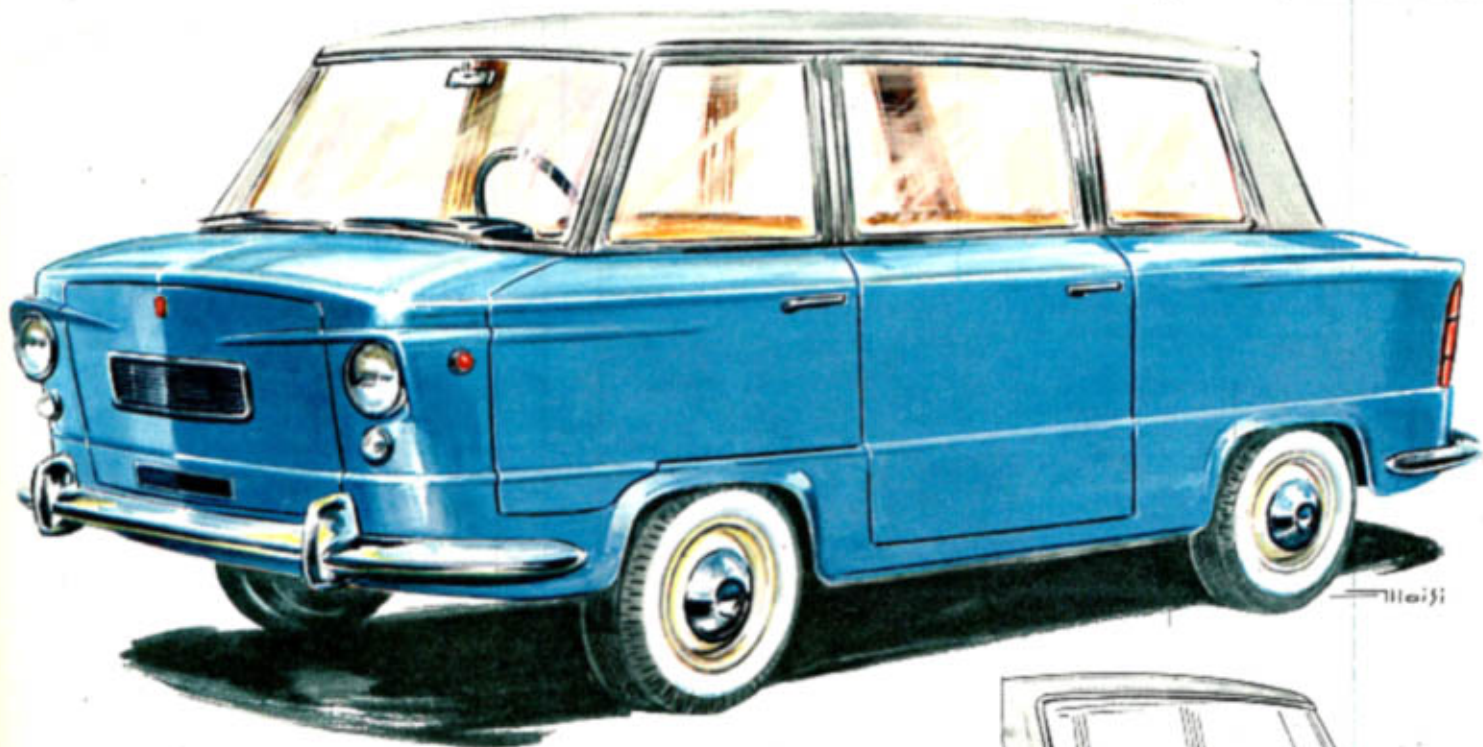
Potrà sembrare strano, eppure questa « Multipla » dall'aspetto piacevole è stata realizzata dalla stessa Fiat per il trasporto dei visitatori all'interno dello stabilimento Mirafiori.



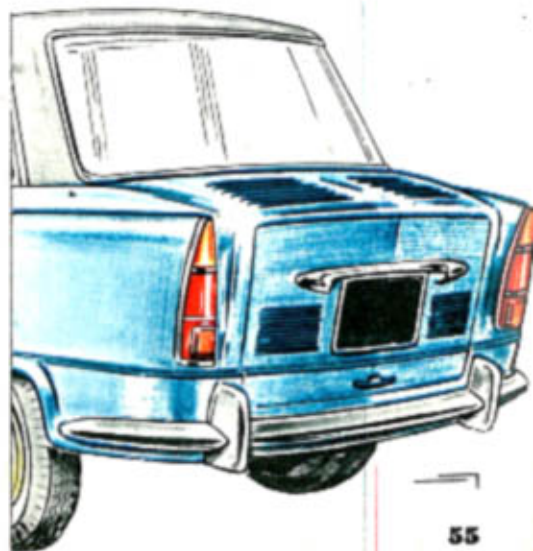
Siccome siamo sempre stati persuasi delle notevoli doti di praticità della « Multipla » e poiché riteniamo che il suo scarso successo sia quasi totalmente imputabile alla sua poco convincente estetica, abbiamo cercato di suggerire qualche soluzione per la sua carrozzeria. Nel mese di giugno 1957 pubblicammo una « Multipla » disegnata da Bonetto, nella quale lo stilista proponeva una nuova linea, che riscosse l'approvazione dei nostri lettori. Ora presentiamo un'interpretazione del nostro Alloisi.



La « Multipla » interpretata da Bonetto.



La « Multipla » di Alloisi: si noti in questo progetto come il progettista ha mantenuto, nel taglio del padiglione e nel motivo intorno al faro, elementi stilistici caratteristici dell'attuale produzione Fiat. Si noti anche come la sporgenza della parte anteriore della carrozzeria è sfruttata per una più razionale sistemazione della ruota di scorta.



## L'INTERNO DELLA « 6 POSTI »

I sedili anteriori sono comodi per viaggiatori di statura media; ma, poiché non si possono regolare, sacrificano quelli più alti, che non possono allungare le gambe; e se il pilota longilineo può ancora adattarsi alla situazione, non è la stessa cosa per chi, altrettanto alto, deve sedere al suo fianco, poiché la infelice sistemazione della ruota di scorta lo costringe a una posizione ancor più sacrificata.

Da notare, poi, che le persone di statura inferiore alla media lamentano una certa lontananza dalla pedaliera: il che costringe a guidare con le gambe « tese ».

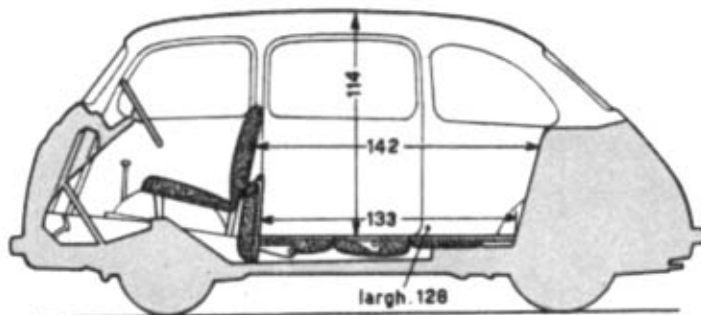
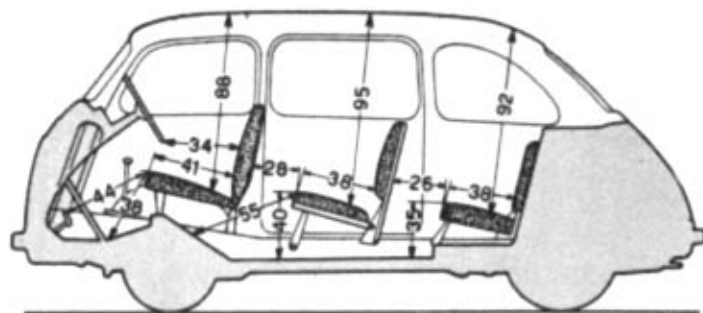
Dietro, gli « strapuntini », sono tutt'altro che un prodigio di confortevolezza: piccoli, poco imbottiti, sia sul fondo che allo schienale, non offrono appoggio laterale a chi li occupa, e sono, per di più, poco elastici, specie quelli davanti.

Accomodarsi nei posti davanti è disagiata, altrettanto uscirne; inoltre nell'entrare o nel lasciare la vettura inevitabilmente sono costretti a « pulire », con gli abiti, parte del parafrangente anteriore. Le cose vanno un po' meglio per accedere agli strapuntini della prima fila; gli altri, dietro però, sono raggiungibili solo dopo aver smontato il sediletto anteriore.

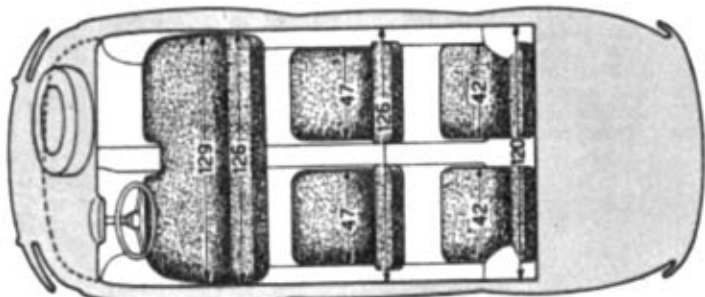
Decisamente comoda l'ampia portiera posteriore, e ben realizzato il piano di carico, esattamente al livello dell'apertura portiere, cosicché è semplice caricare e scaricare le merci o i bagagli.



I posti anteriori con un sedile unico a panchina; la rientranza al centro del fondo sedile è necessaria per l'azionamento dei comandi a mano.



Interno vettura con tutti gli strapuntini ribaltati. Capacità volumetrica di trasporto metri cubi 1,65.



← Dimensioni interne di abitabilità espresse in centimetri. Sedile anteriore fisso.



**I quattro strapuntini montati sulla  
«Multipla» versione «6» posti.**



**Questo è il piano di carico che si viene  
a formare ribaltando gli strapuntini.**

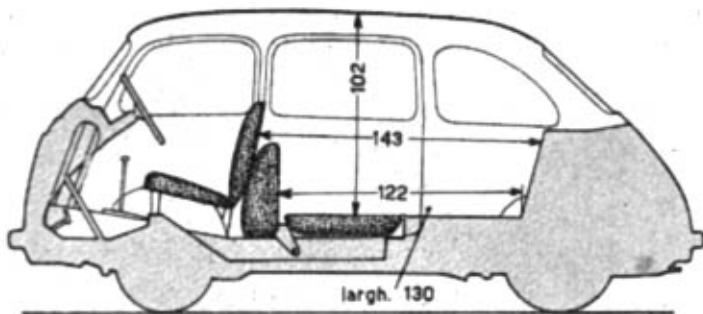
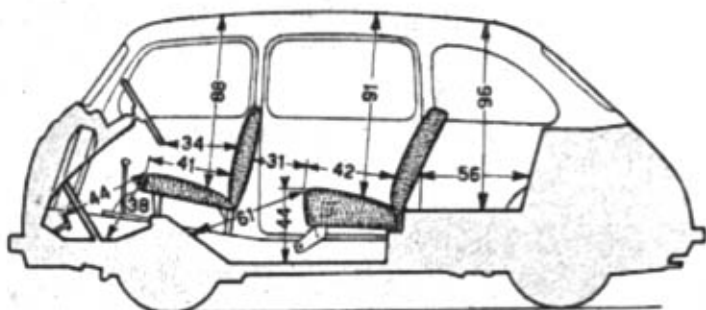
### INTERNO DELLA « 4-5 POSTI »

Davanti situazione identica a quella della « 6 posti »; dietro i viaggiatori (due o tre) s'accomodano su un unico sedile a panchina; discretamente largo (m. 1,26 allo schienale); profondo e ben imbottito (meglio del sedile anteriore); cosicché è assicurata confortevole abitabilità a quattro o cinque viaggiatori (compreso il pilota); e con costoro trova sufficiente posto il bagaglio, che viene sistemato dietro lo schienale del sedile posteriore, in uno spazio abbastanza ampio, spazio che, naturalmente, aumenta notevolmente se nella vettura viaggiano solo il pilota e un passeggero, perché allora lo schienale della panchina posteriore può essere ribaltato; il vano che si ottiene è, di poco, meno spazioso che nella « 6 posti », poiché il pavimento (della 4-5 posti) è più sollevato, e il fondo dello schienale posteriore ribaltato è più voluminoso. Sempre nella « 4-5 posti » si può ricavare una terza soluzione dal ribaltamento dei sedili, ottenendo un'ampia cuccetta, lunga circa m. 1,70.

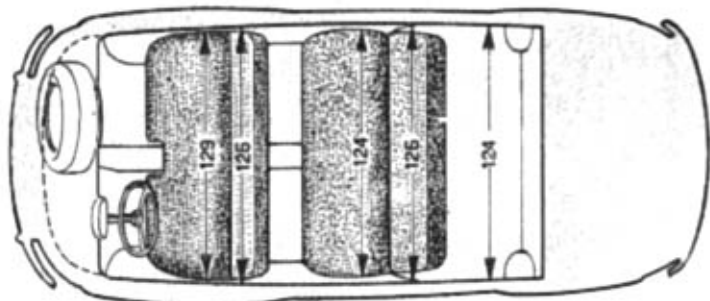
Quindi, per concludere, diciamo che la « 4-5 posti » ci ha convinti più della « 6 posti »; la nostra impressione è evidentemente condivisa dagli utenti, a giudicare dalle vendite della versione « 4-5 posti », notevolmente più forti.



Il ribaltamento degli schienali determina la formazione di una cuccetta lunga circa un metro e settanta.



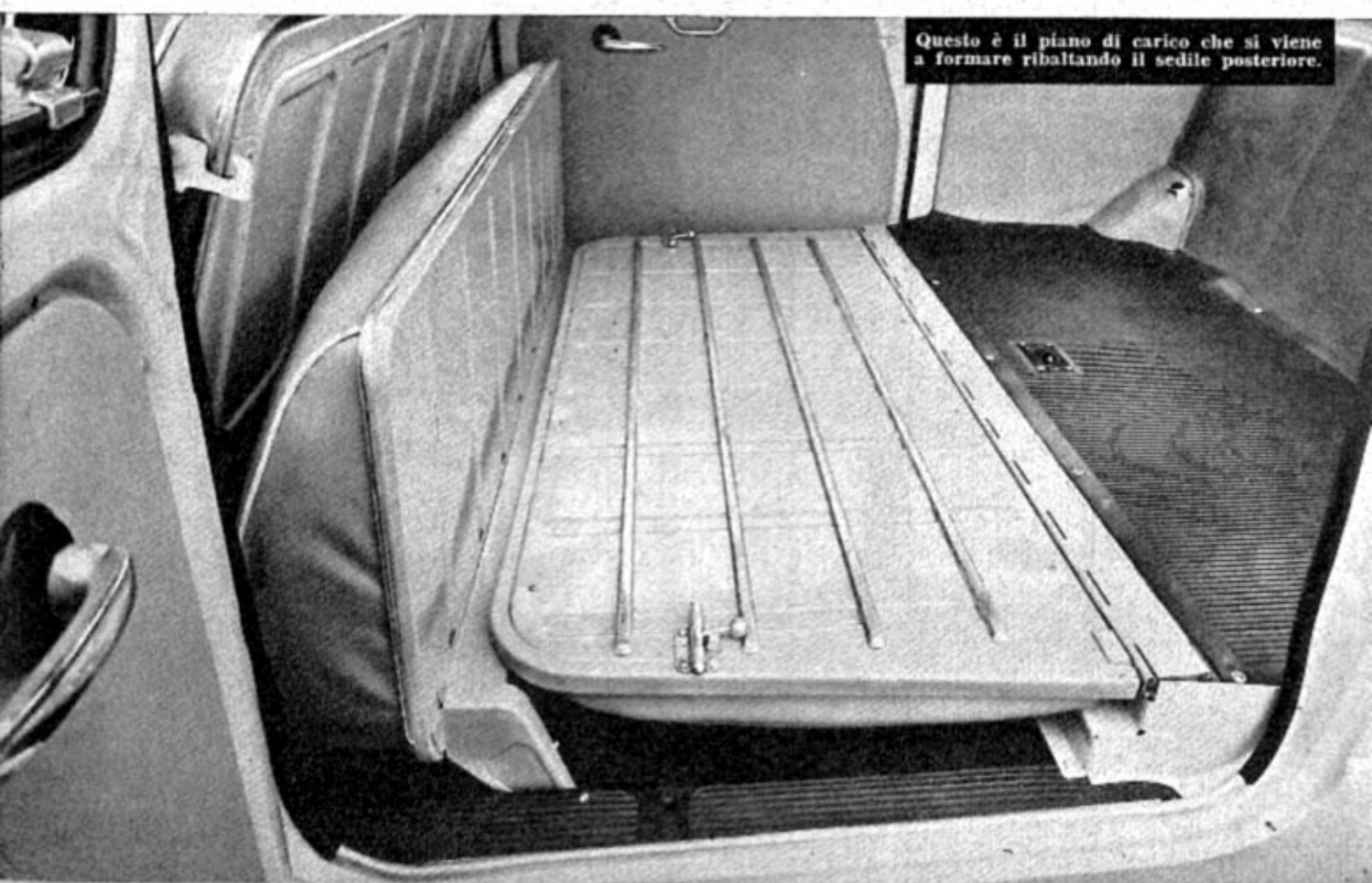
Interno col sedile posteriore ribaltato. Capacità volumetrica di trasporto metri cubi 1,50.



← Dimensioni interne di abitabilità espresse in centimetri. Sedile anteriore fisso.



Il sedile posteriore a panchina; dietro è il vano per il trasporto bagagli.



Questo è il piano di carico che si viene a formare ribaltando il sedile posteriore.



Con alcuni piccoli accorgimenti, per esempio indossando un'ampia gonna, le signore potranno entrare e uscire dalla «Multipla» abbastanza agevolmente.

La gamba destra molto spostata verso la sinistra della pedana faciliterà la manovra di uscita.



Si spinga la gamba destra il più internamente possibile: si entrerà con facilità.



## Vi insegnamo a entrare e uscire dalla "Multipla"

La «Multipla» ha certamente numerose doti di praticità, ma presenta non pochi inconvenienti: spicca, tra questi, la difficoltà che rende, specie alle prime volte, precario l'accesso ai posti anteriori e, non meno, il venirne fuori. Ma ogni difficoltà la si supera, e qui basta un poco di attenzione.

Per accedere correttamente al posto di guida la prima manovra da effettuare consiste nell'introdurre la gamba destra (i nostri consigli si riferiscono a una «Multipla» con guida a sinistra), spingendo poi il piede destro il più dentro che si può, oltre il piantone dello sterzo, vicino al pedale della frizione. Dopo di che il guidatore potrà sedere appoggiandosi con il braccio al montante del parabrezza oppure alla portiera. Allo stesso modo si procede per uscire: la gamba destra lascia per prima la vettura spostandosi alla sinistra del piantone, vicino alla portiera; in tal modo è più facile appoggiarsi per uscire dalla vettura.

Le signore devono essere ancora più attente nell'accedere alla «Multipla»: sarà bene, quando devono viaggiarvi, indossino una gonna ampia.



Ovviamente una donna, a causa del suo abbigliamento, dovrà essere più accorta nei movimenti: la rotazione delle gambe unite rende più facile e più aggraziato ogni movimento.

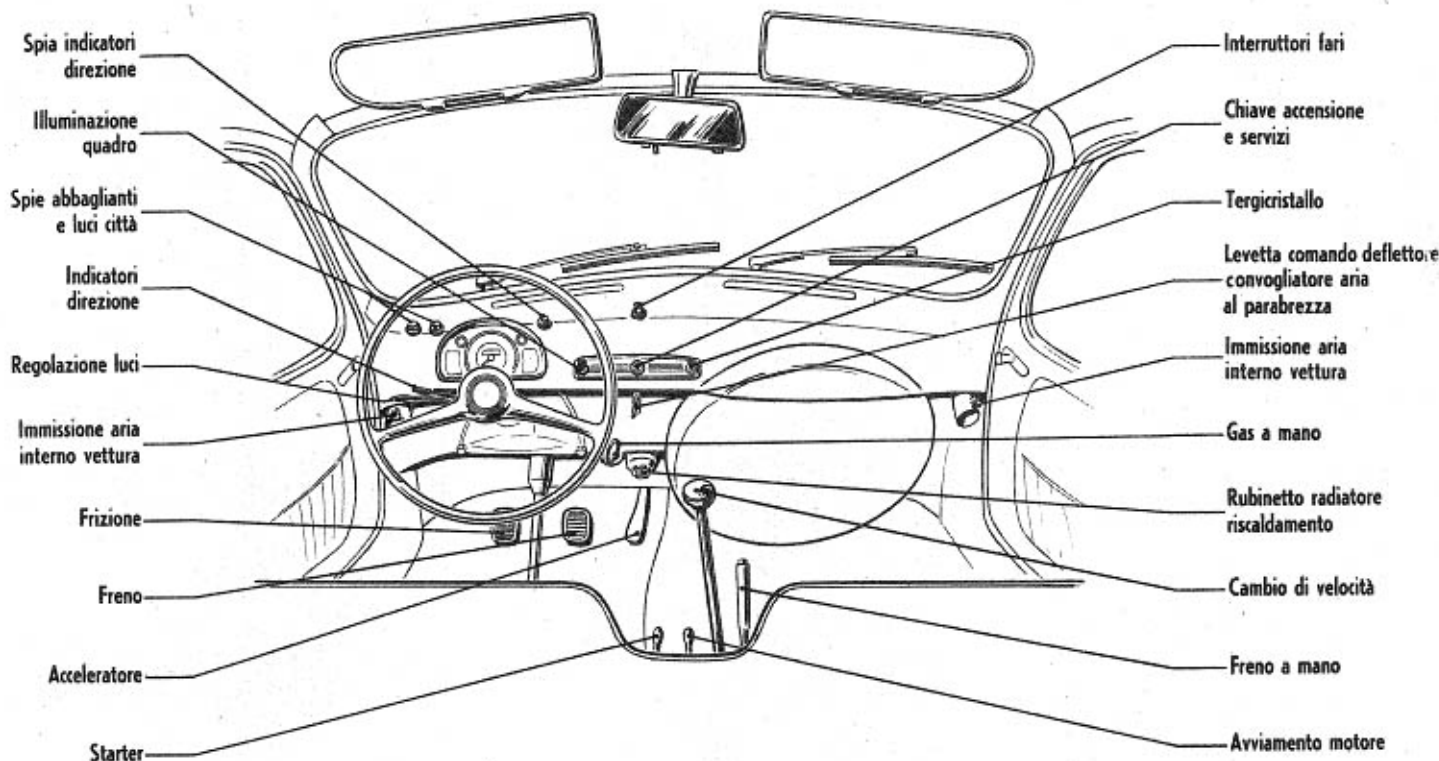
Ecco cosa succede quando si vuole entrare e uscire dai posti anteriori senza alcuna riflessione: la manovra è più difficoltosa e ci si trova a muoversi con goffaggine.

# POSTO DI GUIDA

## ASSETTO

Il sedile, piuttosto alto e avvicinato all'assieme plancia-volante, determina un assetto di guida « raccolto », quasi « corto », paragonabile a quello dei veicoli industriali. Assetto forse comodo per persone di media statura, ma certo disagiata per un guidatore di alta statura o comunque fisicamente ben disposto, data la man-

canza di spazio in senso longitudinale; e tale esiguità di spazio non è regolabile, poiché il sedile anteriore è fisso (solo l'inclinazione dello schienale ha tre possibilità di regolazione). L'unico vantaggio rispetto alla normale « 600 » è l'assenza del rigonfiamento del parafrangente anteriore, cosicché il pilota può più comodamente allungare la gamba sinistra, anche se questo vantaggio ha come contropartita una certa limitazione di spostamento all'indietro del piede sinistro a causa della nuova sistemazione del passaggio ruota. Come per tutte le vetture Fiat, attualmente in produzione, la « Multipla » viene consegnata, normalmente, con guida a sinistra; a richiesta, con guida a destra.



SCARTI AL TACHIMETRO: scarto medio da 40 a 100 km/h = + 9,17 %

Velocità indicata: km/h	40	50	60	70	80	90	100
Velocità effettiva: km/h	36,1	45,9	55,7	64,4	74,0	83,9	91,0
Scarto corrispondente + %	9	9,2	9,3	9,2	9,2	9,3	9

## STRUMENTAZIONE

SPIA ACQUA

INDICATORE LIVELLO BENZINA

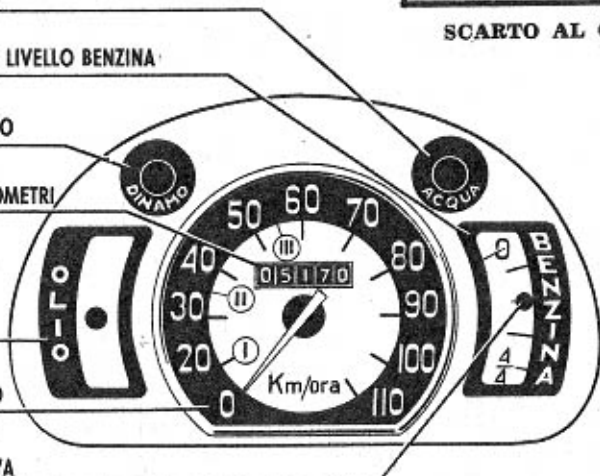
SPIA DINAMO

CONTACHILOMETRI

SPIA OLIO

TACHIMETRO

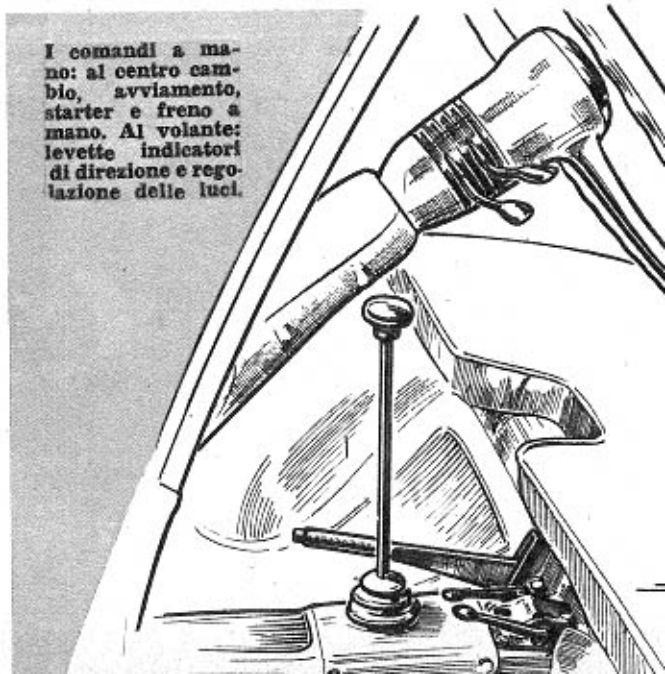
SPIA RISERVA



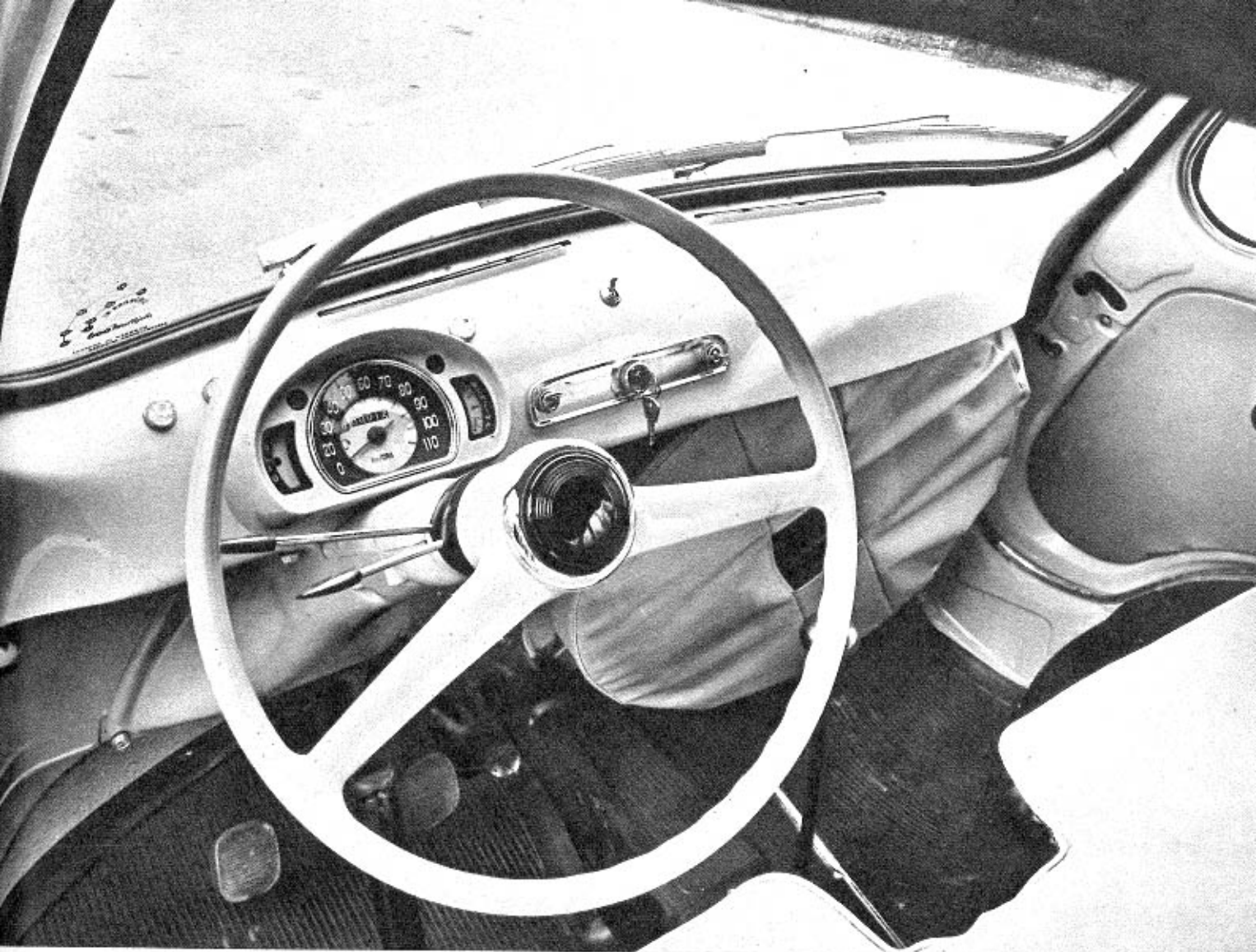
SCARTO AL CONTACHILOMETRI: totalizzatore: + 2 % — giornaliero: non esiste.

Praticamente è la stessa della « 600 »: gli strumenti hanno identiche forma, disposizione e dotazione; rimandiamo perciò il lettore alla nostra prova della « 600 » (« Quattroruote » luglio 1959). Diversi sono i limiti di velocità per le varie marce indicate sulla scala tachimetro: « prima » 20 Km/h anziché 25; « seconda » 35 (invece di 40); « terza » 55 (65).

I comandi a mano: al centro cambio, avviamento, starter e freno a mano. Al volante: levette indicatori di direzione e regolazione delle luci.







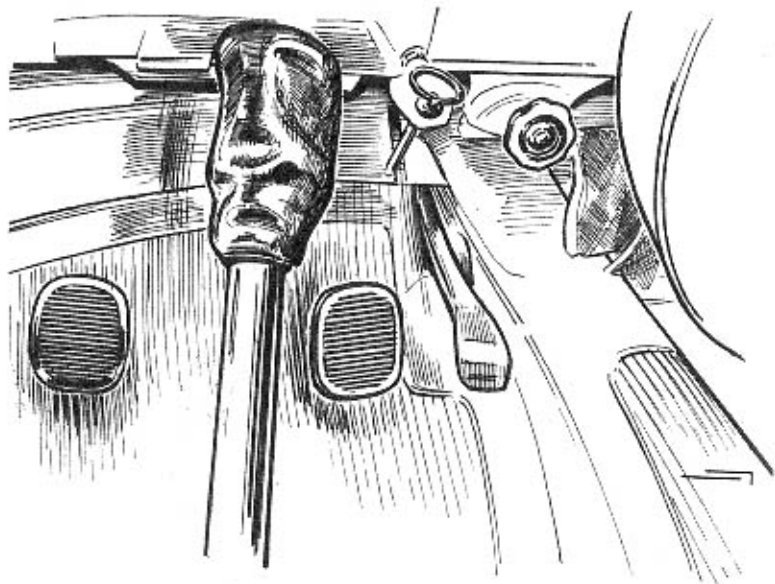
La pedaleria, con canotto sterzo fra frizione e freno. Sopra l'acceleratore sono il tirante ad anello del gas a mano e il pomello del regolatore portata acqua al radiatore del riscaldamento.

## COMANDI

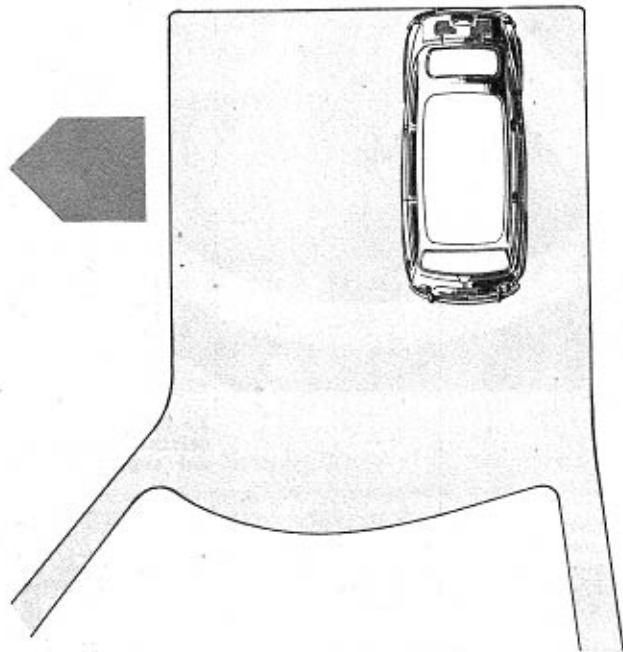
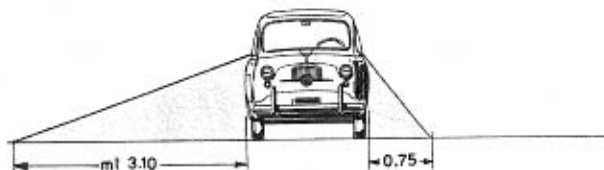
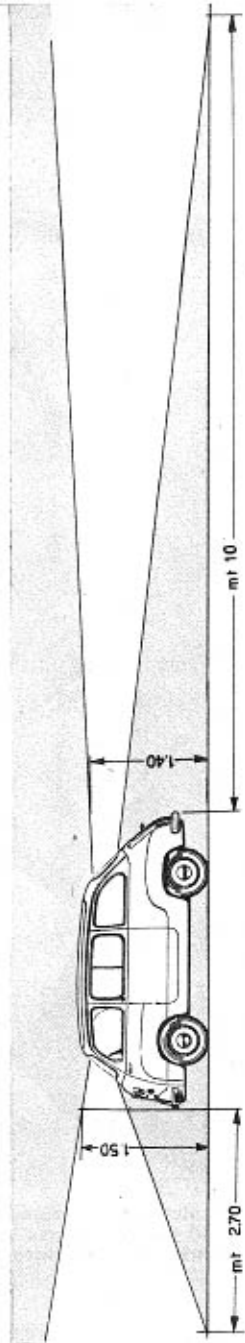
I comandi principali sono praticamente gli stessi della «600» normale: comando cambio a leva centrale (più allontanata dal sedile che nella «600» normale, tanto da rendere un po' disagiabile, per persone di media statura, l'innesto della «prima» e soprattutto della «terza»); levette avviamento, starter e freno a mano vicino al comando cambio.

Al volante sono le levette regolazione luci e comando indicatori di direzione; alla plancia gli interruttori a levetta del comando luci esterne, tergicristallo e illuminazione strumentazione. Sempre al cruscotto la spia luminosa di funzionamento degli indicatori di direzione, e delle luci città, e, recente introduzione, le spie degli abbaglianti. A proposito di queste ultime spie dobbiamo ammettere che, anche per persone d'una certa esperienza di guida, sono utili, in quanto può capitare di dimenticare, specie dopo un lungo uso, gli abbaglianti inseriti.

Nei comandi a pedale notiamo il canotto sterzo fra il pedale freno e frizione (che sono pertanto più distanziati fra loro di quanto non lo siano nella «600» berlina): questa differenza non comporta però alcuna difficoltà di guida, aumenta invece le difficoltà nell'entrare e nell'uscire dalla vettura. Un acceleratore eccessivamente avvicinato al freno e non allineato con lo stesso rendono impossibile la manovra di «punta e tacco», in questa vettura però non essenziale. In questi altri particolari secondari la «Multipla» differisce dalla «600»: alle due estremità inferiori della plancia i due pomelli che regolano l'immissione dell'aria all'interno della vettura; sotto il cruscotto, al centro, la comoda leva comando deflettore che convoglia l'aria al parabrezza; sotto quest'ultimo il pomello per la regolazione (a rotazione) portata acqua nel radiatore riscaldatore.



Visibilità dal posto di guida della «Multipla», per una persona di m. 1,70 di statura. La zona più scura corrisponde alla superficie della strada non visibile dal pilota. Ostacoli e oggetti compresi in quest'area sono visibili quindi in relazione alla loro altezza.

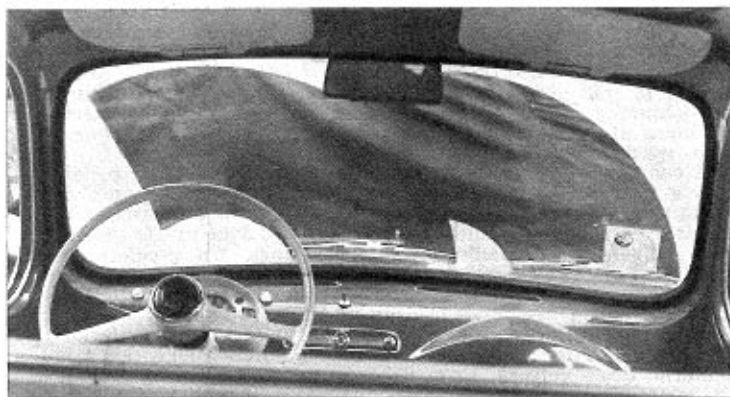


## VISIBILITA'

Data la sistemazione del posto di guida la visibilità in avanti, e soprattutto verso la strada, è ottima; molto scarsa verso l'alto, ed in questo caso la mancanza si avverte specie durante l'uso cittadino della vettura, ai semafori.

La visione all'indietro, attraverso lo specchio retrovisore è discreta.

Nella visibilità di manovra l'unico punto criticabile è all'indietro: data la lontananza del lunotto posteriore dal posto di guida.



TERGICRISTALLO

Cadenza funzionamento spazzole: da 52 a 62 battute al minuto primo.

## ACCESSORI

Questi gli accessori montati « in serie » sulla « Multipla »: alette parasole in materia plastica, che però, come nella « 600 », hanno lo svantaggio di essere utilizzabili solo frontalmente; specchietto retrovisore con luce incorporata che si accende automaticamente all'apertura della portiera, oppure mediante apposito interruttore sistemato sullo specchietto.

Le portiere anteriori sono munite di cristalli discendenti (che in posizione di tutta apertura non rientrano però completamen-

te nella portiera) e di triangoli para-aria in plastica. Solo la portiera lato guida è munita di una piccola tasca portacarte.

Le portiere posteriori hanno due cristalli scorrevoli per cui non si può mai avere un'apertura totale del finestrino: alle loro pareti interne, senza tasca, è applicata una piccola maniglia, che dovrebbe servire anche da appiglio per i passeggeri.

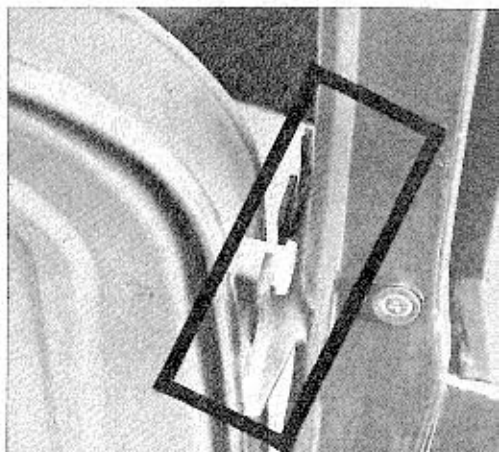
I cristalli dell'ultimo finestrino sono fissi. Nel montante fra i due finestrini posteriori sono le plafoniere per l'illuminazione interna (con interruttore incorpora-

to): nella versione « 6 posti », sotto questa plafoniera, è una maniglia di appiglio per i viaggiatori seduti sugli strapuntini posteriori.

La vettura è equipaggiata, di serie, di impianto di aerazione e riscaldamento; manca, lacuna inspiegabile, lo spruzzatore lavavetro, che è montato invece sulla « 600 » normale. Non è previsto il montaggio della radio: inoltre, è un'altra lacuna per una macchina destinata anche al trasporto di merce, manca lo specchietto retrovisore esterno.

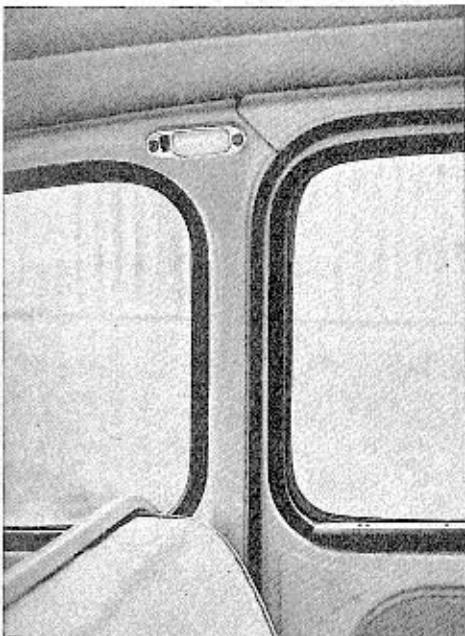


L'interno della portiera anteriore sinistra: il cristallo è abbassato al massimo. La tasca è solo in questa portiera.



Una certa inclinazione dello schienale del sedile anteriore è assicurata da un rudimentale sistema a tre posizioni.

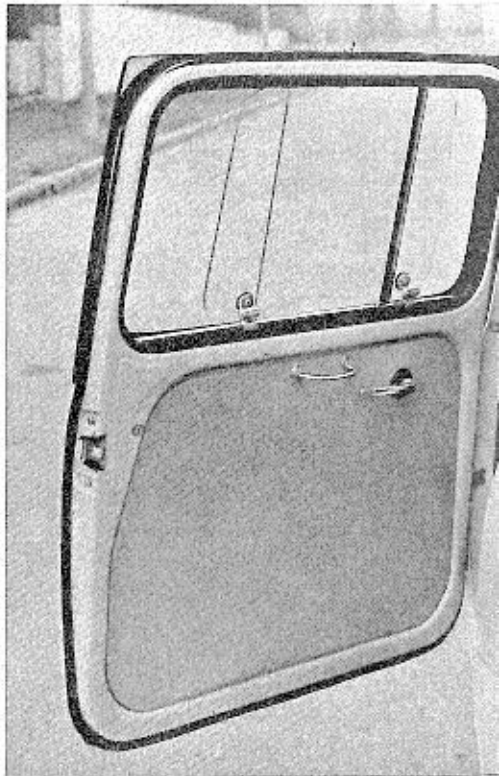
La finestratura della portiera posteriore è formata da due vetri scorrevoli: quindi è impossibile ottenere l'apertura totale del finestrino.

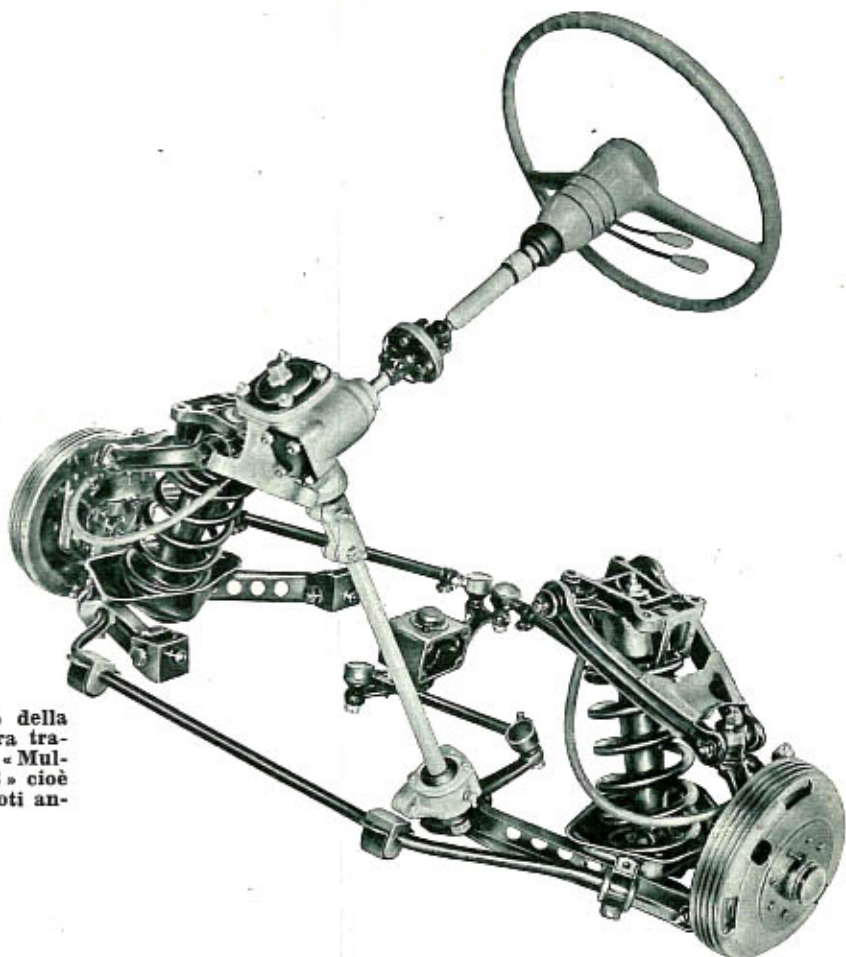
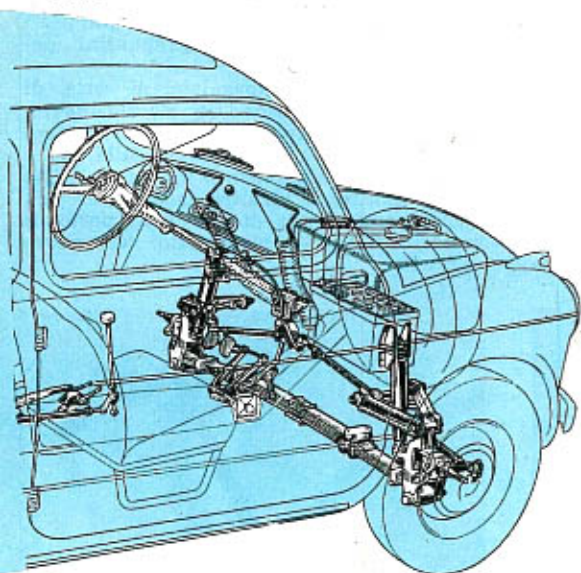


La plafoniera per l'illuminazione della zona posteriore dell'abitacolo.



La maniglia di appiglio per i passeggeri seduti sull'ultima fila di strapuntini.

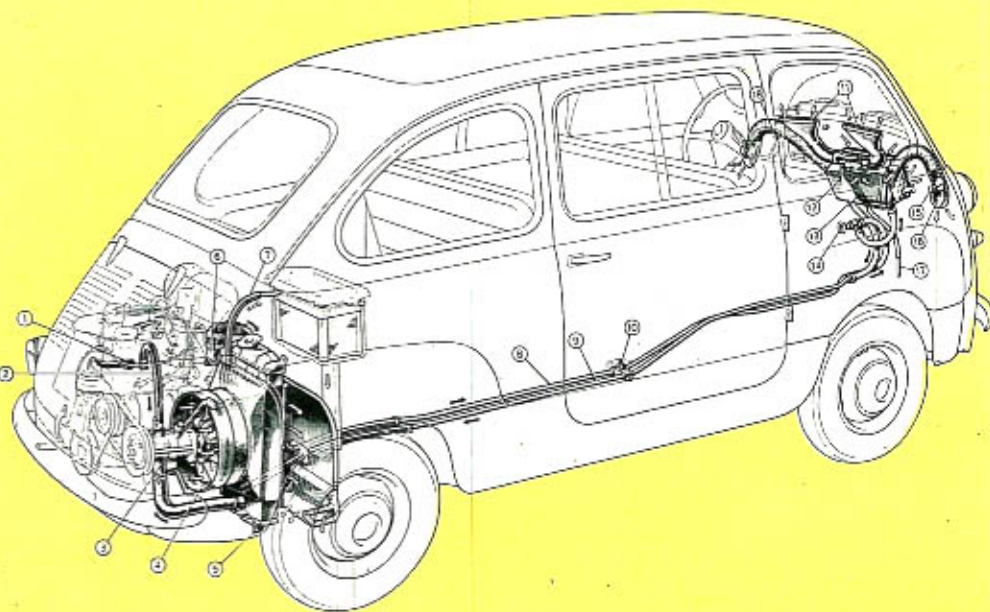




Confronto fra l'avantreno della « 600 » normale e quello della « Multipla ». Mentre nella « 600 » normale vi è una balestra trasversale inferiore e bracci triangolati superiori, nella « Multipla » lo schema delle sospensioni è quello della « 1100/103 » cioè trapezio trasversale oscillante con molla elicoidale. Si noti anche la caratteristica e diversa sistemazione dello sterzo.

**Impianto di raffreddamento motore e riscaldamento interno vettura.**

1. Interruttore termometrico per segnalare temperatura pericolosa acqua di raffreddamento motore. - 2. Tubazione per circolazione acqua dal motore alla pompa (a motore freddo, fino a quando cioè la temperatura dell'acqua raggiunge i 75° C). - 3. Pompa dell'acqua. - 4. Ventilatore. - 5. Rubinetto per scarico acqua dal radiatore. - 6. Tubazione per circolazione acqua dal motore al radiatore, con termostato incorporato (a motore caldo, cioè la temperatura dell'acqua supera i 75° C). - 7. Tubazione per ventilazione forzata interno cassetta batteria. - 8. Tubazione di mandata acqua al radiatore anteriore di riscaldamento. - 9. Tubazione di ritorno acqua dal radiatore anteriore di riscaldamento. - 10. Rubinetto per scarico acqua dall'impianto di riscaldamento. - 11. Diffusori aria sul parabrezza. - 12. Levetta comando deflettore per convogliare l'aria sul parabrezza. - 13. Radiatore anteriore di riscaldamento. - 14. Rubinetto per regolazione portata acqua nel radiatore anteriore di riscaldamento. - 15. Pomello (due) per comando farfalla distributrice aria interno vettura. - 16. Diffusore (due) aria interno vettura. - 17. Tubazione di scarico dell'eventuale acqua infiltratasi, attraverso la griglia anteriore, nell'interno della scatola del radiatore anteriore. - 18. Segnalatore luminoso temperatura pericolosa acqua di raffreddamento motore.



# LA TECNICA DELLA «MULTIPLA»

La «Multipla» pur avvalendosi fondamentalmente della meccanica della «600» ha numerosi particolari costruttivi che la differenziano.

La carrozzeria è realizzata secondo lo schema della quattro porte, sei luci laterali, a corpo integrale ed a struttura portante.

L'avantreno, invece, ricalca lo schema classico della «1100/103»: trapezio trasversale oscillante con mollone elicoidale avente all'interno l'ammortizzatore idraulico telescopico; inoltre vi è la barra trasversale destinata a contrastare il coricamento laterale in curva.

Lo sterzo è del tipo a vite e rullo, anziché a vite e settore.

Per adattarsi alle maggiori capacità di

trasporto la coppia conica del rapporto al ponte è stata sostituita con un'altra più «ridotta» ( $7/45 = 6,42$  invece di  $8/43 = 5,37$ ). Anche i rapporti della «terza» e della «quarta» sono stati cambiati: 1,28 invece di 1,33 per la «terza» e 0,83, invece di 0,89, per la «quarta».

I freni sono stati potenziati mediante un aumento della superficie frenante passata da 432 a 665 cmq.

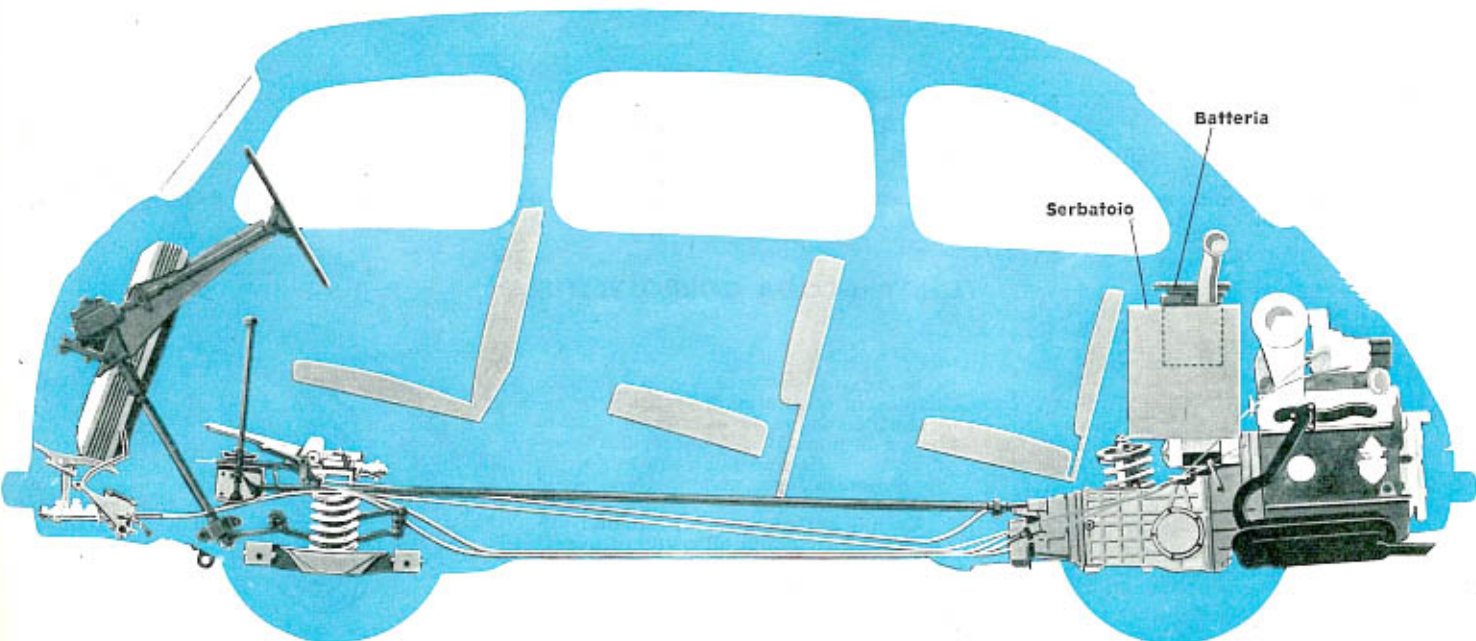
Anche la capacità del serbatoio carburante è stata lievemente aumentata (da 27 a 29 litri) e la sistemazione dello stesso spostata nella parte posteriore della vettura.

Dato l'aumentato volume dell'abitacolo il sistema di riscaldamento è stato sostanzialmente modificato. Il riscaldamento interno vettura non è più basato sull'aria

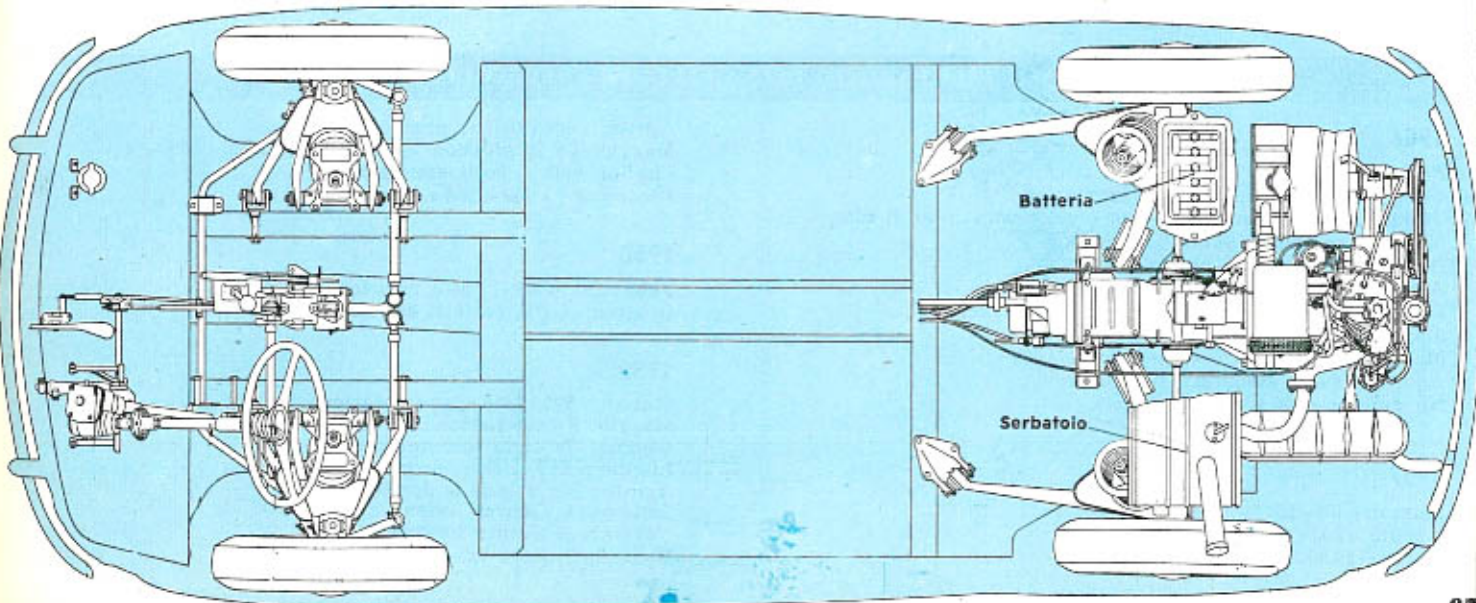
calda uscente dal radiatore, ma si serve invece di un piccolo radiatore sistemato nella parte frontale della vettura alimentato dallo stesso circuito di raffreddamento del motore.

Nell'impianto elettrico si nota lo spostamento della batteria sistemata nella «Multipla» accanto al motore.

Queste le principali dimensioni della «Multipla»: carreggiata ant. m. 1,23; posteriore m. 1,15 (il passo è identico e quello della «600» cioè due metri); la lunghezza massima è di m. 3,53; la larghezza m. 1,45; l'altezza m. 1,58. L'altezza minima da terra è di cm. 15. Il peso in ordine di marcia, cioè con vettura pronta all'uso e rifornita, è di kg. 750.



La disposizione degli organi meccanici nella «Multipla». Si osservi la nuova disposizione della batteria e del serbatoio carburante che nella «600» normale sono sistemati anteriormente.



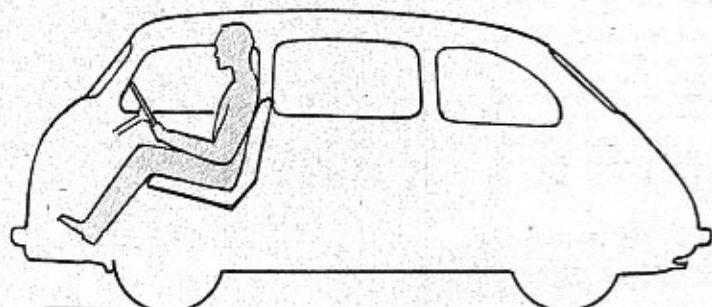
## PESI E CENTRAGGI VETTURA IN ESERCIZIO

**PESI DENUNCIATI DAL COSTRUTTORE:** A vuoto in ordine di marcia kg. 750  
Massimo a pieno carico kg. 1170

### PESI RISCOINTRATI

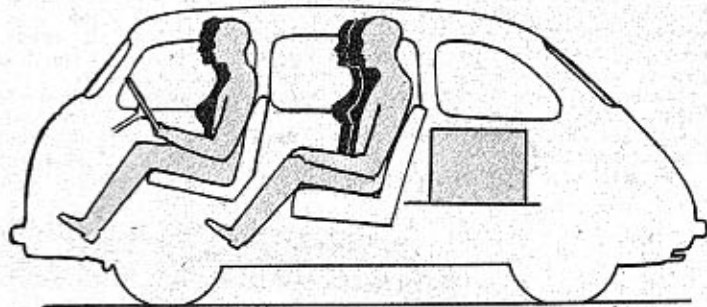
Minime condizioni di peso in esercizio, vettura parzialmente rifornita (metà serbatoio carburante) e solo guidatore: kg. 900 dei quali kg. 450 (50%) all'avantreno e kg. 450 (50%) al retrotreno.

Massime condizioni di peso in esercizio, vettura completamente rifornita, cinque persone a bordo e kg. 70 di bagaglio: kg. 1280 dei quali kg. 670 (52,5%) all'avantreno e kg. 610 (47,5%) al retrotreno.



Kg. 450                      Kg. 900                      Kg. 450

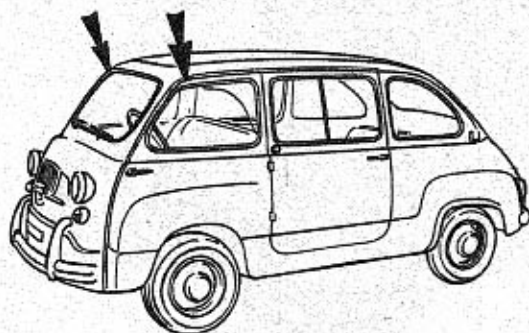
Autovettura nelle minime condizioni di peso in esercizio.



Kg. 670                      Kg. 1280                      Kg. 610

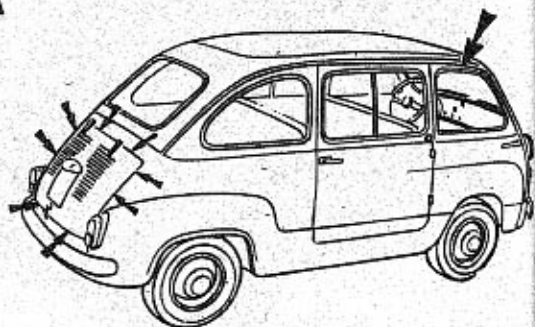
Autovettura nelle massime condizioni di peso in esercizio.

### TENUTA ACQUA CORPO VETTURA



Sottoposta la vettura alle prove di tenuta, in un tunnel di lavaggio (pressione dell'acqua 15 atmosfere; durata prova 15 minuti) si sono verificate penetrazioni d'acqua nel vano motore e, in minor misura, nella regione delle portiere anteriori.

Quindi nel complesso riteniamo migliorabile la tenuta all'acqua di questa vettura.



Le frecce indicano i punti nei quali si sono verificate infiltrazioni d'acqua.

### « QUATTORRUOTE » HA PARLATO DELLA FIAT « 600 » NEI SEGUENTI FASCICOLI

#### 1956

Febbraio: « 600 - 1955 », prova su strada.  
Febbraio: « 600 Multipla », presentazione.  
Marzo: Le modifiche della « 600 » nel primo anno di vita.  
Marzo: Consigli di guida per la « 600 ».  
Aprile: Gli accessori per la « 600 ».  
Aprile: « 600 Trasformabile », presentazione.  
Maggio: « 600 Multipla Tassi », presentazione.  
Maggio: « 600 », i colori.  
Maggio: Gli accessori estetici della « 600 ».  
Agosto: « 600 », elaborate, presentazione.  
Novembre: « 600 », costi esercizio.

#### 1957

Marzo: « 600 - 1957 », anticipazioni.  
Aprile: « 600 - 1957 », prove su strada.  
Aprile: 20.000 km. con la « 600 ».

Aprile: « 600 - 1957 », presentazione.  
Maggio: Le impressioni di 33 utenti della « 600 ».  
Luglio: « 600 », costi esercizio.  
Dicembre: « 600 - 1958 », presentazione.

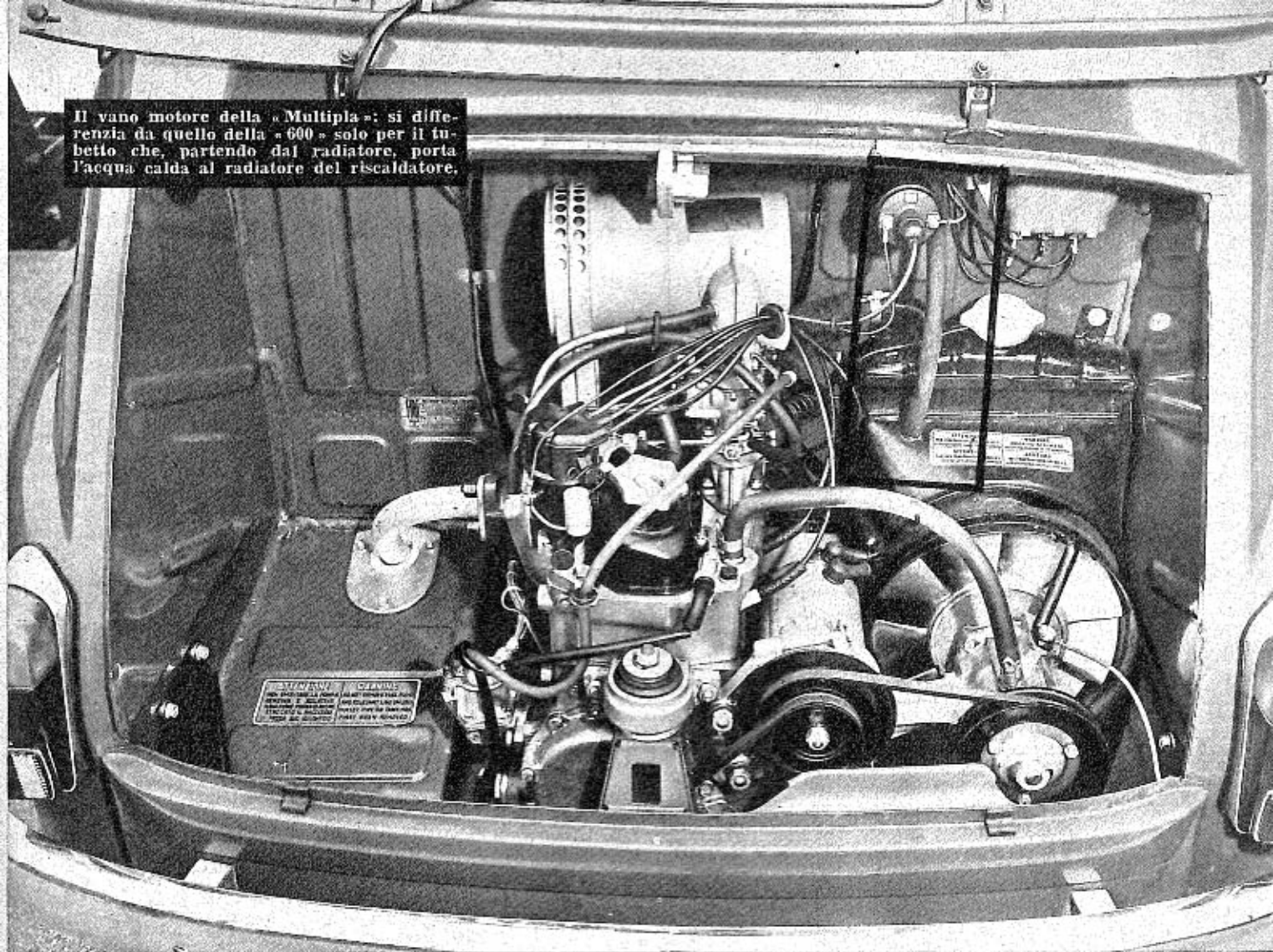
#### 1958

Febbraio: « 600 », costo revisione motore.  
Giugno: « 600 », costi di esercizio.

#### 1959

Marzo: « 600 - 1959 », presentazione.  
Maggio: Prima Lezione di « 600 ».  
Giugno: Seconda lezione di « 600 ».  
Luglio: « 600 - 1959 », prova su strada.  
Agosto: Terza lezione di « 600 ».  
Settembre: Quarta lezione di « 600 ».  
Novembre: Quinta lezione di « 600 ».  
Dicembre: Sesta lezione di « 600 ».

Il vano motore della « Multipla »; si differenzia da quello della « 600 » solo per il tubetto che, partendo dal radiatore, porta l'acqua calda al radiatore del riscaldatore.



## PICCOLA MANUTENZIONE

Valgono per la « Multipla », le considerazioni fatte per la « 600 » normale, tranne che nei seguenti punti: la ruota di scorta è in particolare discretamente accessibile, (anche se scomoda) da togliere dalla guaina e dietro vi è la borsa degli attrezzi. La nuova sistemazione del serbatoio impianto idraulico freni (nella parte anteriore della carrozzeria) e della batteria (sistemata fra il motore e l'ultima fila dei sedili) hanno alquanto peggiorato la manutenzione di questi organi.

La ruota di scorta sistemata sotto la plancia portastrumenti al lato opposto di guida, è ricoperta da una guaina di materia plastica. Al centro della copertura ruota di scorta c'è una piccola apertura, che permette di utilizzare l'incavatura della ruota per riporre oggetti vari.



# COMPORTAMENTO SU STRADA

Nel caso particolare della « Multipla » prima di riferire sul suo comportamento su strada, accenniamo alle sensazioni che abbiamo provato nel guidare una macchina per noi così inconsueta, soprattutto per la sistemazione del posto del pilota molto portato in avanti. Il sedile avanzato, e piuttosto alto rispetto al piano stradale dà, specie nei primi momenti di guida, una sensazione nuova e divertente. L'assetto di guida è raccolto; si vede tutta la strada ampiamente e comodamente, e sembra di avanzare a velocità superiore a quella effettiva. Si prova però un certo disagio perché ci si vede esposti ad ogni eventuale colpo, e non ci si sente protetti dal gruppo motore, come avviene nelle macchine con motore anteriore. Altra sensazione sconcertante: la macchina sembra più lunga di quanto non sia in realtà; e, le prime volte, quando sterzavamo, non avevamo piena padronanza dell'ingombro della vettura in curva.

Ciò premesso passiamo alla normale enunciazione dei risultati delle nostre prove su strada.

Dati i nuovi rapporti di trasmissione,

la velocità massima della « Multipla » è inferiore a quella della « 600 » normale. La velocità massima denunciata dal costruttore è di 95 km/h; noi, a pieno carico, abbiamo raggiunto: 92,30 km/h effettivi ed è probabile che con un minore carico si possa anche raggiungere la velocità indicata dal costruttore.

Anche le tre marce inferiori hanno, sempre rispetto alla « 600 » normale, limiti di velocità minori: e di ciò il pilota avverte i vantaggi a pieno carico; però ne subisce anche gli svantaggi, consistenti, tra l'altro, in una eccessiva riduzione della velocità nella marcia in montagna, e, per una « terza » corta nei sorpassi su strada normale: tanto che in alcuni casi spinti dalla necessità del traffico, siamo stati costretti a spingere il motore « al fuori giri » dai 55 km/h prescritti dal costruttore a quasi 70 km/h di tachimetro.

Anche la ripresa, confrontata con quella della « 600 », è meno brillante: il chilometro da fermo, ad esempio, con l'uso del cambio e a parità di carico, è percorso in 54,7 secondi dalla « 600 », in 57,9 secondi dalla « Multipla ».

Per il consumo la Fiat denuncia una maggiorazione del 17,5 per cento (5,7 litri per 100 km. la « 600 », 6,7 litri per 100 km. la « Multipla »); noi abbiamo in effetti constatato aumenti quasi corrispondenti nelle varie condizioni di impiego della vettura. Va anche rilevata la sensibile variazione di consumo, in funzione del carico, nei consumi a velocità costante.

Nettamente diversa (da quella della « 600 ») la tenuta di strada: la vettura mantiene l'effetto sovrasterzante, con la differenza che lo sterzo è nettamente più duro da azionarsi, e presenta le caratteristiche delle vetture sottosterzanti, in quanto occorre esercitare un certo sforzo per mantenere la vettura in curva.

Specie ai posti anteriori il comfort di marcia è scadente: oltre lo scarso molleggio dei sedili, il guidatore, che si trova sopra all'assale anteriore, subisce i sobbalzi delle ruote e il movimento di beccheggio della vettura. Per queste ragioni e anche per le caratteristiche specifiche di questa vettura, la riteniamo molto più adatta per l'uso su brevi percorsi.





# RISULTATI DELLE RILEVAZIONI

## VELOCITA'

Velocità massime, al tachimetro, consentite dal costruttore: 1ª = 20 km/h; 2ª = 35 km/h; 3ª = 55 km/h; 4ª = 95 km/h  
 Velocità massima effettiva raggiunta sulla base del chilometro lanciato (media di due passaggi; vettura a pieno carico; regime motore 4450 giri/min.): 92,30 km/h

## MARCIA IN SALITA

### PENDENZE SUPERABILI A SECONDA DELLA MARCIA INNESTATA:

1ª = 23 %; 2ª = 13 %; 3ª = 7,5 %; 4ª = 4 %

Questi valori, denunciati dal costruttore, sono stati dedotti teoricamente.

## RIPRESA

### SULLA BASE DEL CHILOMETRO

Da fermo con l'uso del cambio (cambio marce a 4600 giri/min.; vettura a medio carico) = in 57,95 sec. pari a 62,10 km/h

Da 30 km/h in quarta velocità (vettura a pieno carico) = in 69,65 sec. pari a 51,687 km/h

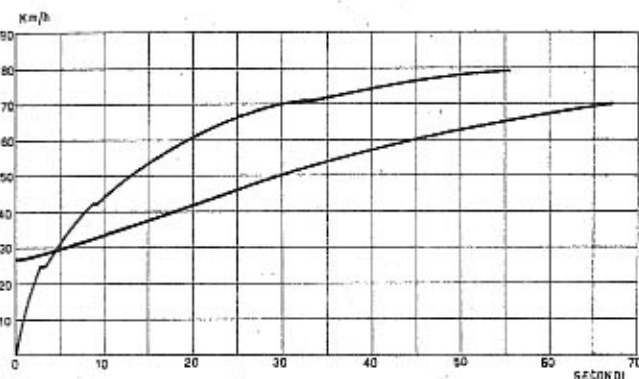
• Media di due passaggi

### IN FUNZIONE DELLA VELOCITA'

RIPRESA DA FERMO CON L'USO DEL CAMBIO	
Velocità	Tempo
0 — 20 km/h	2 sec.
0 — 40 km/h	8 sec.
0 — 60 km/h	19,2 sec.
0 — 70 km/h	30 sec.

### RIPRESA DA 30 KM/H IN « QUARTA »

30 — 50 km/h	29,5 sec.
30 — 60 km/h	44 sec.
30 — 70 km/h	66 sec.



Le curve esprimono il tempo necessario a raggiungere le varie velocità. La curva superiore si riferisce alla ripresa con partenza da fermo con l'uso del cambio e vettura a medio carico; la curva inferiore indica la ripresa con partenza da 30 km/ora con cambio sempre in quarta e vettura a pieno carico. Velocità effettiva.

## CONSUMO

### BENZINA

Carburante consigliato dal costruttore: Benzina 83 NO Research Method

Carburante usato durante le prove: « ESSO normale »

Consumo denunciato dal costruttore:  
 6,7 litri/100 km = 14,9 km/litro (norme CUNA)

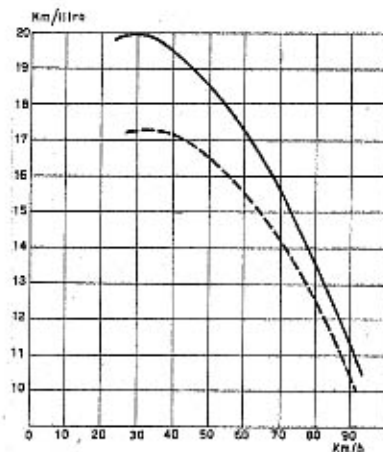
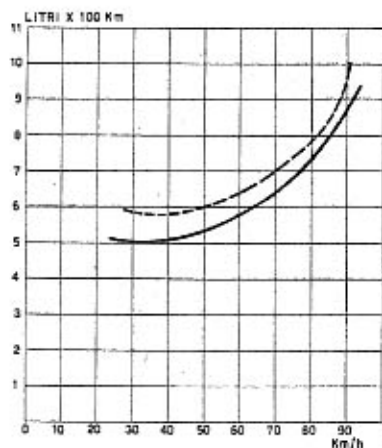
### Consumi riscontrati:

#### Traffico extraurbano:

minimo = 15,5 km/litro = 6,5 litri/100 km  
 massimo = 10,5 km/litro = 9,5 litri/100 km

#### Traffico urbano:

minimo = 14,2 km/litro = 7 litri/100 km  
 massimo = 9 km/litro = 11 litri/100 km

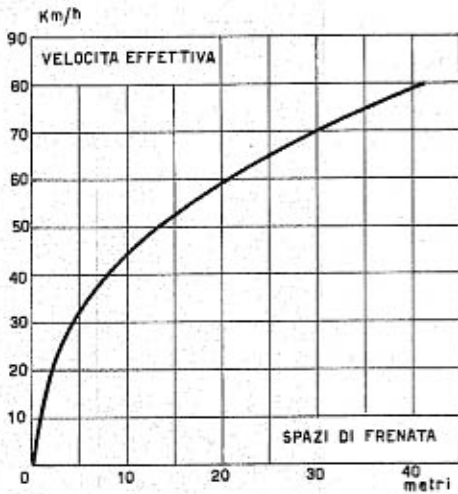


La curva di sinistra esprime il consumo in funzione della velocità effettiva della vettura in litri per 100 km, quella di destra in km/litro. La curva a linea continua esprime il consumo a carico medio, quella a tratti a pieno carico.

VELOCITA'		CONSUMO
Eff.	Ind.	
36,1	40 km/h	19,6 km/litro = 5,1 litri/100 km
45,9	50 km/h	18,5 km/litro = 5,4 litri/100 km
55,7	60 km/h	17,5 km/litro = 5,7 litri/100 km
64,4	70 km/h	15,6 km/litro = 6,4 litri/100 km
74,0	80 km/h	13,7 km/litro = 7,3 litri/100 km
83,9	90 km/h	11,5 km/litro = 8,7 litri/100 km

## FRENATA

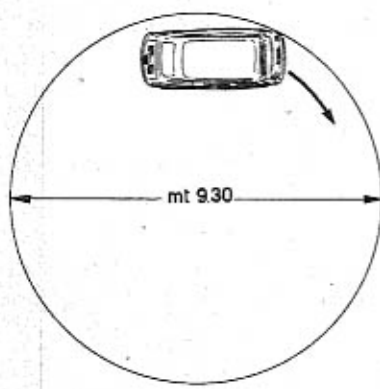
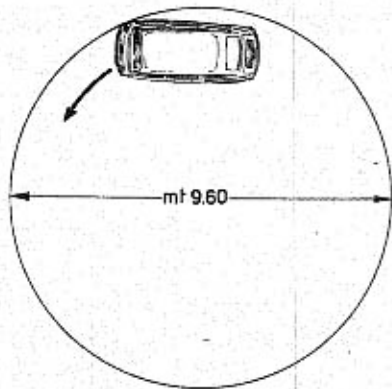
Mediante il nostro « cronostatigrafo » e l'indicatore elettrico di pressione al pedale abbiamo misurato gli spazi di frenata (in metri) in funzione della velocità effettiva della vettura. Il grafico riporta i risultati delle rilevazioni con vettura a medio carico e con buone condizioni del fondo stradale. Massime pressioni al pedale durante la frenata: 70 kg.



## STERZO

Giri volante per sterzata completa: 3 1/2.  
 Diametro di sterzata denunciato dal costruttore: m. 8,80.  
 Diametri di sterzata descritti dal punto di massimo ingombro:  
 a sinistra m. 9,60 a destra m. 9,30

• Il punto d'ingombro massimo corrisponde allo spigolo anteriore della carrozzeria.



## CONCLUSIONI

La « Multipla » è senza dubbio un interessante e intelligente esempio di vettura di piccola cilindrata destinata al trasporto promiscuo, preferibilmente su brevi percorsi, di persone e di cose. Una estetica più convincente e alcune modifiche, destinate soprattutto a migliorare la praticità d'uso ed il comfort di marcia ai posti anteriori, aumenterebbero certo l'interesse degli automobilisti per questa vettura.

# LA PAGELLA

### VETTURA

Estetica	4
Grado di finitura	5
Capacità trasp. persone e bagagli	10
Assetto di guida	6
Comandi	7
Strumentazione	7
Visibilità	7
Accessori	5
Piccola manutenzione	6
Tenuta acqua corpo vettura	5

### COMPORAMENTO SU STRADA

Velocità massima	7
Ripresa	6
Marcia in salita	6
Consumo	7
Tenuta di strada	7
Comfort di marcia	6
Sterzo	7
Freni	8
Motore	7
Frizione	8
Cambio	7

### LE NOSTRE PRECEDENTI PROVE SU STRADA

	anno	n.
ALFA ROMEO « Giulietta berlina »	1956	4
ALFA ROMEO « Giulietta sprint »	1957	7
ALFA ROMEO « Giulietta spider e veloce »	1957	7
ALFA ROMEO « Giulietta T. I. »	1958	3
ALFA ROMEO « Giulietta Sprint Speciale »	1959	12
ALFA ROMEO « 1900 Super 1956 »	1957	1
AUTOBIANCHI « Bianchina »	1958	6
AUTOBIANCHI « Bianchina Special »	1959	2
FIAT « Nuova 500 »	1957	10
FIAT « Nuova 500 normale »	1958	2
FIAT « 600/1955 »	1956	1
FIAT « 600/1957 »	1957	4
FIAT « 600/1959 »	1959	7
FIAT « 1100/103 »	1956	3
FIAT « 1100/103 E »	1956	9
FIAT « 1100/103 D »	1958	4
FIAT « 1100/103 Lusso »	1959	5
FIAT « 1100/103 TV E berlina »	1957	2
FIAT « 1100/103 D berlina »	1958	4
FIAT « 1100/103 D familiare »	1958	4
FIAT « 1200 Gran Luce »	1958	8
FIAT « 1400 B »	1956	6
LANCIA « Appia I Serie »	1956	2
LANCIA « Appia II Serie »	1956	8
LANCIA « Aurelia 2500 G. T. »	1957	6
LANCIA « Flaminia »	1959	1
MORETTI « 750 Superpanoramica »	1958	10
A.C.M.A. « Vespa normale 400 »	1958	1
AUTO UNION « 1000 »	1958	7
AUSTIN « A 40 »	1959	10
AUSTIN « A 50 Cambridge-De Luxe »	1956	7
CITROËN « 2 CV »	1956	5
CITROËN « ID 19 »	1959	2
CITROËN « DS 19 »	1956	11
FORD « Consul Mark II »	1957	9
FORD « Taunus 17 M »	1959	5
MERCEDES « 220 S »	1957	5
OPEL « Olympia Rekord »	1958	5
OPEL « Kapitän »	1959	8
PANHARD « Dyna G. S. 1959 »	1959	3
PEUGEOT « 403 »	1957	3
PORSCHE « 1600 Coupé »	1958	9
RENAULT « Dauphine »	1958	2
SIMCA « Aronde P 60 De Luxe »	1959	4
VAUXHALL « Victor Super »	1958	9
VOLKSWAGEN « 1956 berlina »	1956	10

### IMPRESSIONI DI GUIDA

ALFA ROMEO « 2000 »	1959	8
ASTON MARTIN « DB Mark IV »	1958	11
AUSTIN « A 55 Cambridge MK II »	1959	9
CADILLAC « Eldorado »	1957	8
CHEVROLET « Corvette »	1957	12
D A F « 600 »	1958	11
FIAT « Nuova 500 sport »	1958	9
FIAT « 1800 e 2100 »	1959	3
GOGGOMOBIL « TS 300 coupé »	1958	5
GOGGOMOBIL « 300 berlina »	1958	5
EDSEL « Corsair »	1958	4
N.S.U. « Prinz »	1959	2
OLDSMOBILE « Super 88 Convertibile »	1959	9
RENAULT « Transfluide »	1958	10
ROLLS ROYCE « Silver Cloud »	1957	8
STANDARD « Vanguard MK III »	1959	1