

# Así era el pequeño auto que llevó el nombre más famoso de las motos a otro territorio

04/04/2026



Cuando se menciona a **Vespa**, la imagen que suele aparecer de inmediato es la del scooter que ayudó a motorizar a buena parte de la Europa de posguerra. Sin embargo, hubo un momento en que la marca decidió correrse de ese camino y probar suerte en otro terreno. Así nació el **Vespa 400**, un microauto presentado en 1957 que hoy ocupa un lugar singular en la historia del automóvil: fue un intento serio de trasladar el prestigio y la identidad de Vespa desde las dos ruedas hacia un vehículo urbano de cuatro ruedas.



La historia del Vespa 400 no puede entenderse sin mirar el contexto de su época. A mediados de los años '50, Europa todavía seguía marcada por la reconstrucción posterior a la **Segunda Guerra Mundial**. El automóvil seguía siendo un bien costoso para muchas familias, mientras que la moto y el scooter se habían convertido en soluciones de movilidad mucho más accesibles. En ese escenario aparecieron los llamados microautos, **vehículos extremadamente compactos, livianos y económicos** que buscaban ofrecer algo intermedio: más protección y comodidad que una moto, pero a un costo mucho menor que el de un auto convencional.

**Piaggio**, la compañía detrás de Vespa, entendió que allí había una oportunidad. La marca ya había conquistado una porción enorme del mercado con sus scooters, pero el crecimiento del segmento de los microcars abría la puerta a una nueva aventura industrial. El resultado fue el Vespa 400, un pequeño automóvil que, a pesar de su nombre italiano y de su fuerte asociación con la cultura Vespa, no nació en Italia.

Ese es uno de los primeros datos llamativos del modelo. **El Vespa 400 fue fabricado en Francia**, más precisamente en Fourchambault, por **ACMA**, una empresa que ya producía scooters Vespa bajo licencia. La decisión no fue casual. En la Italia de aquellos años, **Fiat** ocupaba una posición muy fuerte dentro de la industria automotriz, y Piaggio evitó meterse de lleno en una confrontación industrial en su propio país. **Producir el auto en Francia le permitía moverse con mayor libertad** y, al mismo tiempo, insertarse en un mercado europeo donde los microautos empezaban a multiplicarse.



Su motor bicilíndrico de dos tiempos tenía apenas 393 cc..  
Foto: Drew Shipley/Gentileza RM Sotheby's.

El debut oficial del modelo tuvo lugar en el **Salón de París** de 1957, una vidriera lógica para un auto producido en Francia y pensado para el público europeo. Su propuesta era clara desde el primer vistazo: un vehículo diminuto, simpático, sencillo y totalmente orientado a la movilidad urbana.

El Vespa 400 formó parte de una camada de vehículos que hoy resultan entrañables, pero que en su momento respondían a

necesidades muy concretas. Modelos como la **BMW Isetta**, la **Messerschmitt KR200** o la **Goggomobil** compartían esa lógica.

Sus dimensiones reflejaban esa filosofía sin vueltas. Era un auto muy corto, de apenas **2,85 metros de largo**, con una carrocería compacta y una configuración de dos puertas y dos plazas. El motor estaba ubicado en la parte trasera, una solución habitual en muchos microautos de la época, y enviaba la potencia a las ruedas traseras. La mecánica consistía en un **pequeño bicilíndrico de dos tiempos de 393 cc**, capaz de entregar alrededor de **14 caballos de fuerza**. La caja manual era de tres marchas y la velocidad máxima rondaba los **85 km/h**, suficiente para desplazamientos urbanos y recorridos cortos por rutas secundarias, pero lejos de cualquier aspiración rutera más seria.



El habitáculo del Vespa 400 era básico, pensado para movilidad urbana y bajo costo. Foto: Drew Shipley/Gentileza RM Sotheby's.

Era, ante todo, un vehículo de ciudad. Liviano, simple y barato de usar. Su peso inferior a 400 kilos ayudaba a

compensar la modesta potencia disponible, y su consumo reducido era una de sus principales virtudes en una Europa donde la economía doméstica seguía siendo un factor decisivo.

El diseño también acompañaba esa idea. **El Vespa 400 tenía una estética amable**, con líneas redondeadas y proporciones compactas que hoy lo vuelven inmediatamente reconocible. No era extravagante, pero tenía personalidad. Como otros microautos del período, apostaba por una imagen casi simpática, en parte porque su propio tamaño lo llevaba naturalmente a ese territorio visual.

Por dentro, todo era tan básico como cabía esperar. El espacio era limitado, el equipaje apenas encontraba lugar y la funcionalidad estaba por encima de cualquier otra consideración. No había sofisticación técnica ni pretensión de lujo. El Vespa 400 estaba pensado para cumplir con una tarea muy específica: moverse en la ciudad con cierta protección y a bajo costo.



Aunque era un Vespa, el auto se fabricó en Francia y no en

Italia. Foto: Drew Shipley/Gentileza RM Sotheby's.

La producción se mantuvo entre 1957 y 1961, con un total cercano a las **34.000 unidades**. Para una marca que venía del éxito masivo de los scooters, la cifra quedó lejos de representar una expansión decisiva en el negocio automotor. Piaggio optó entonces por abandonar la experiencia y concentrarse nuevamente en el terreno donde realmente era fuerte: el de las dos ruedas. De ese modo, el Vespa 400 quedó como un caso aislado, una especie de excursión industrial que no tuvo continuidad.

El Vespa 400 fue mucho más que un auto chico con un nombre famoso. Fue el reflejo de un momento histórico preciso, de un mercado en transformación y de una marca que, por un instante, creyó que podía conquistar la ciudad también con cuatro ruedas. No lo logró de manera duradera, pero dejó una huella suficiente como para que, varias décadas después, siga siendo uno de los capítulos más curiosos y atractivos de la historia de Vespa.

Fuente: Gente