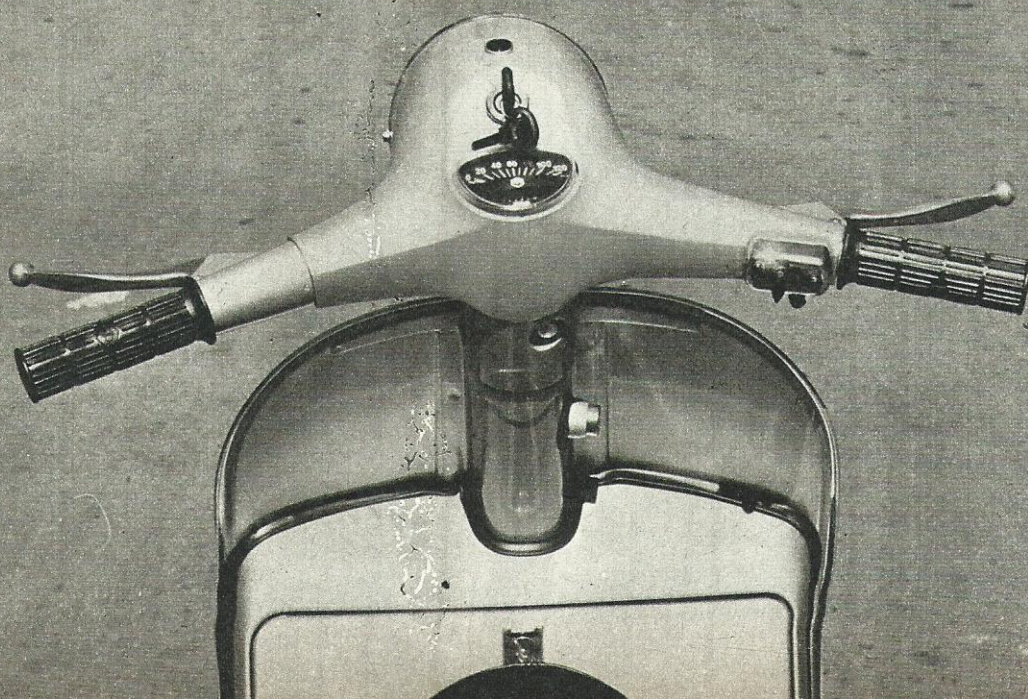


Se  
presentará  
en  
el  
Salón  
de  
Barcelona

El cuerpo central de la máquina es prácticamente igual al de los modelos ya conocidos, excepto en la parte trasera, más angulosa y vertical. Los cofres laterales, por el contrario, son totalmente diferentes.

# ***Ya está en España la VESPA P-200-E***



Sobre el manillar, que sigue cubriendo la totalidad de cables como ya es característico en Vespa, se encuentran algunas diferencias con el modelo italiano, como el reloj velocímetro-cuentakilómetros (redondo en la versión original) y el conjunto de conmutadores. La P-200-E dispone de llave de contacto, además del clásico bloqueo de dirección.



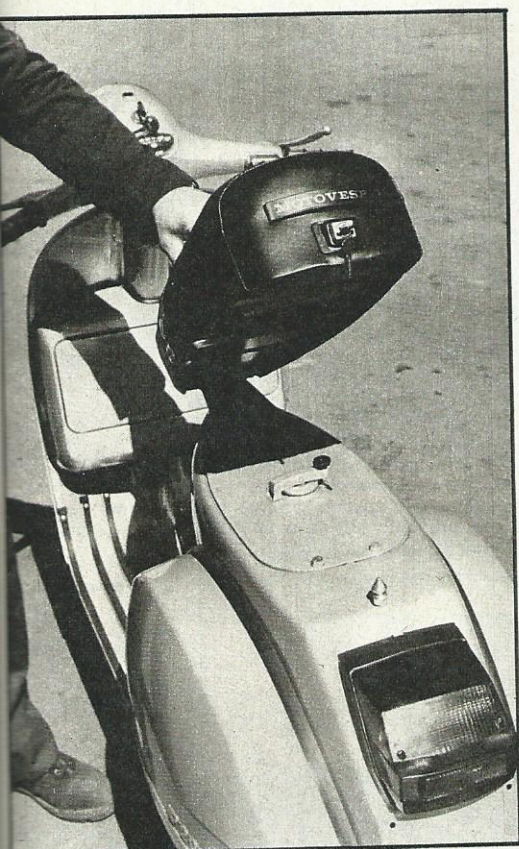
**L**AS nuevas Vespa, réplica de las que hace un año empezaron a salir de las cadenas italianas de esta marca, están a punto de presentarse en España. Algunos ejemplares de este nuevo modelo están rodando ya

desde hace tiempo por las carreteras de los alrededores de Madrid, en fase de pruebas, y se espera que, el Salón de Barcelona, marque la fecha de su presentación oficial y de la comercialización en todo el país del nuevo

scooter, que hemos podido fotografiar en una de sus salidas de fábrica.

La nueva Vespa (P-200-E) es el resultado de una renovación a fondo del vehículo de dos ruedas que, posiblemente, ha conse-

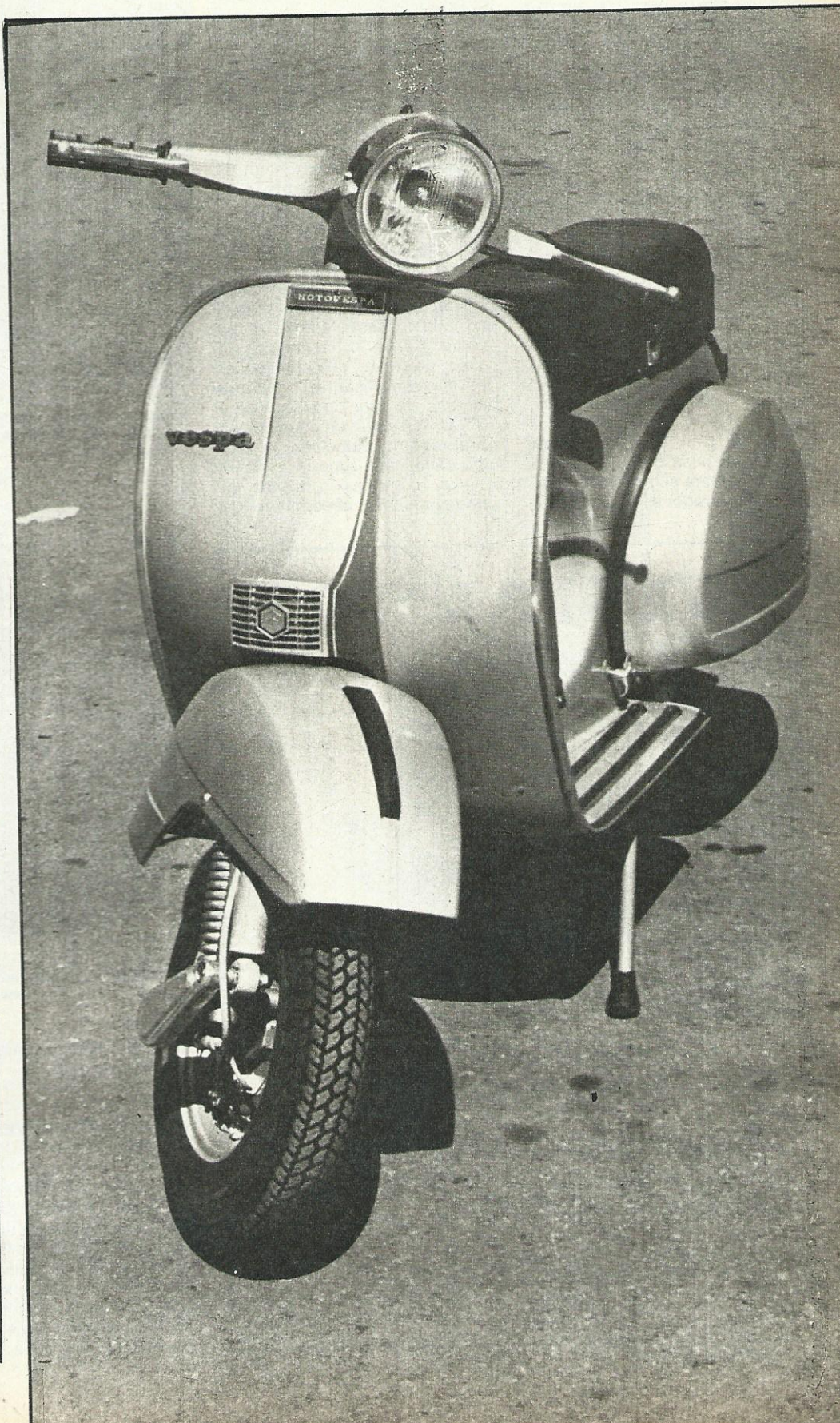
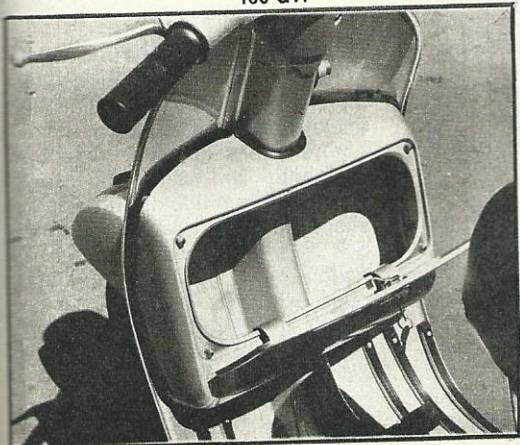
guido mayor difusión mundial. No se trata de un simple «lavado de cara», pues afecta a elementos tan importantes como son el motor, las suspensiones, la geometría de la dirección... En España, además, el lanzamiento de este



El asiento continúa basculando para dar acceso a la toma de combustible, aunque ahora dispone de una cerradura con llave.

La nueva moldura central del escudo delantero y el rediseñado guardabarros, de líneas más angulosas, confieren a la P-200-E un nuevo aspecto. El faro es ahora redondo y de gran diámetro, con lo que se debe conseguir una mejora en la iluminación.

El cofre situado tras los escudos delanteros ha aumentado algo de capacidad sobre el utilizado en la 160 GT.





nuevo modelo supondrá la puesta en el mercado, de la Vespa de mayor cilindrada fabricada hasta el momento en la planta de Madrid. Para este comentario, nos hemos basado en las características del modelo equivalente fabricado en Italia, ya que, hasta ahora, no se han facilitado datos oficiales sobre la versión fabricada en España, que, por lo que pudimos ver en la unidad «cazada», sólo se diferenciará exteriormente de la italiana en algunos pequeños detalles.

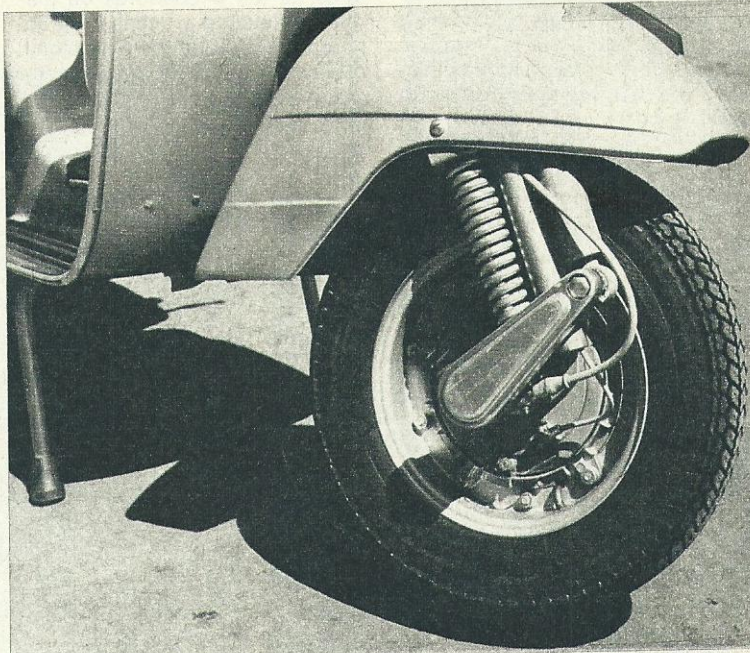
### ASI ES EL MOTOR DE LA NUEVA VESPA

El motor de la nueva Vespa está derivada del 161 c. c. que hasta ahora venía equipando al modelo 160-GT; o sea, del clásico monocilíndrico horizontal con refrigeración por aire, pero con un incremento de cilindrada, conseguido al aumentar el diámetro del cilindro, que le permite llegar a los 197,97 c. c. La relación de compresión pasa de 7,8:1, en la 160, a 8,2:1 para el modelo de 200 c. c. El carburador es un Dell'Orto

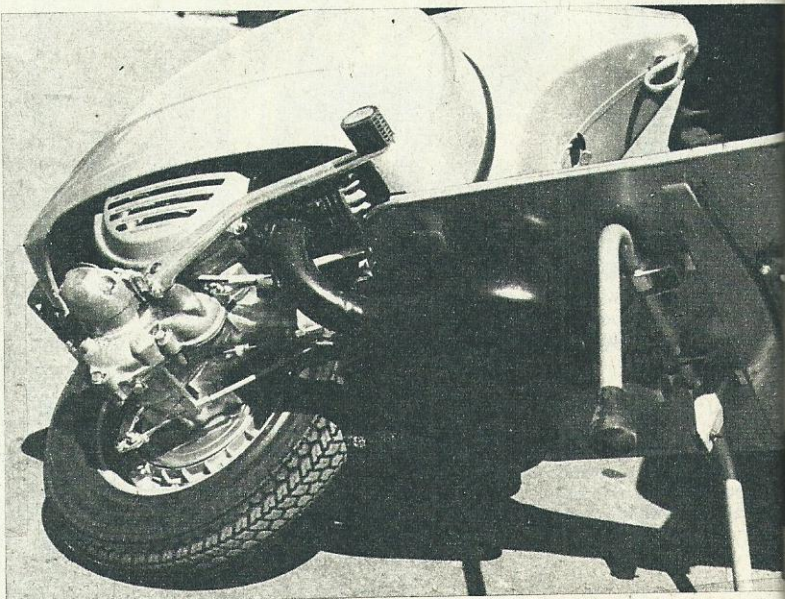
de 24 mm., y el encendido, en la moto fabricada en Italia, un Ducati electrónico, aunque posiblemente, en España se continúe utilizando el Femsa. El cambio continúa siendo de cuatro velocidades, con sistema de selección por cruceta.

En las pruebas realizadas por nuestros colegas de Motociclismo italiana, la Vespa P-200-E consiguió una velocidad máxima de 108,780 km/h con el piloto tumbado, y de 100.030 con el conductor sentado (tiempos tomados con célula electrónica). El consumo medio durante esta prueba fue de 4,17 litros en carretera, y de 5,27 en circulación urbana. En los cuatrocientos metros con salida parada la nueva Vespa marcó un registro de 21,835 segundos, con una velocidad, al sobrepasar la línea de los 400 metros, de 90,120 km/h.

Son, por tanto, unas prestaciones muy interesantes para una máquina de este tipo. La Vespa 200 debe permitir, en condiciones normales, una velocidad de cruce continuada superior a los 90 km/h o, lo que es lo mismo, un ritmo muy similar al permitido por



La suspensión delantera nos ha decepcionado, pues esperábamos ver una idéntica a la que se monta en el modelo italiano, que fue, precisamente, uno de los puntos más elogiados en la presentación de aquella máquina a la prensa especializada internacional.



En la foto se puede apreciar el tortuoso camino que sigue el tubo de escape hasta llegar al silenciador, lo que debe responder a un cuidadoso estudio para mejorar el rendimiento del motor.

## VESPA-CENTRO



**NUEVA**

### CENTRAL DE RECAMBIOS VESPA EN MADRID

- DISTRIBUCION DE VESPA-VESPINO-GILERAS
- VENTA A TALLERES, DE RECAMBIOS ORIGINALES Y ACCESORIOS

C/ LOPEZ DE HOYOS, 82  
Teléfonos 2 62 72 69 Recambios, y  
2 61 88 40, ventas  
MADRID

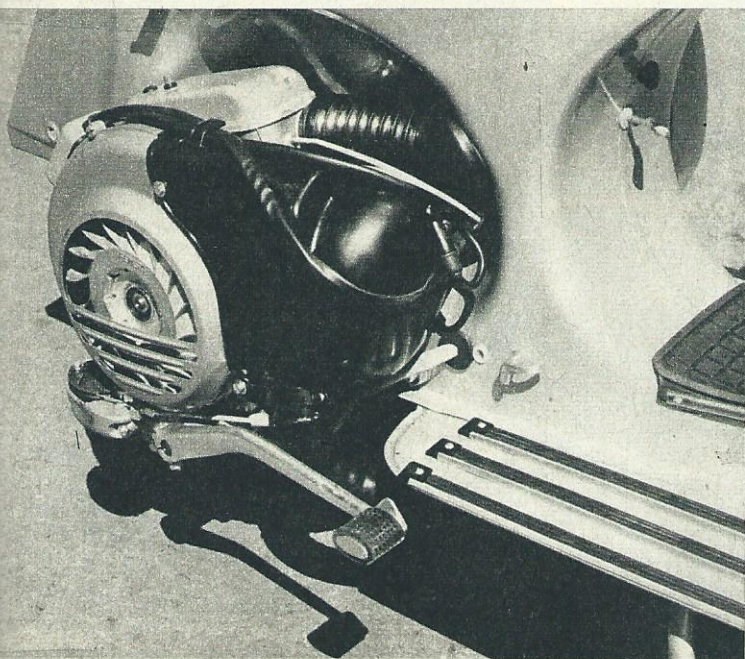
las actuales limitaciones en materia de velocidad.

### IMPORTANTES NOVEDADES EN EL BASTIDOR

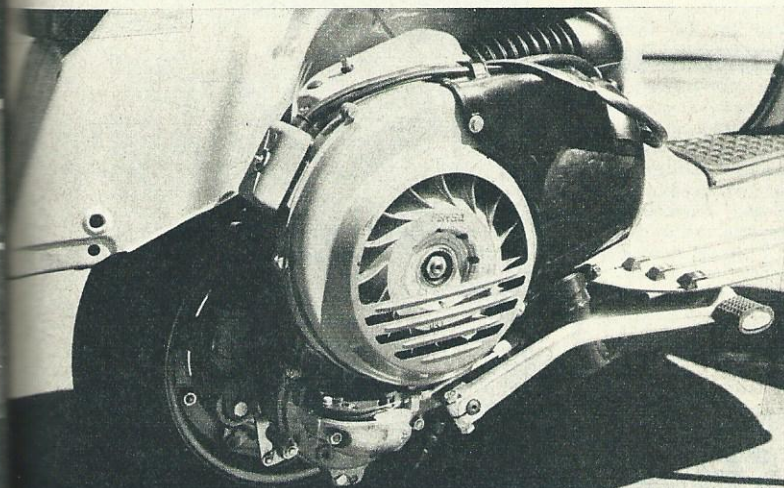
Como hemos visto, el motor de la Vespa 200 ofrece unas prestaciones notablemente superiores a las de la 160 GT. Pero lo interesante es que, el nuevo modelo, fabricado en Italia, permite también aprovechar mejor los caballos, especialmente por las mejoras que ha recibido la suspensión

delantera, la cual, aparte de disponer de un mayor recorrido, se beneficia del nuevo sistema de anclaje del portazapatillas del tambor delantero, que evita el «amorramiento» producido por el par de giro transmitido al brazo de la suspensión al frenar con el tambor delantero. De esta forma, la mejora de la frenada es notable, pues, aparte de la posibilidad de poder utilizar más a fondo el tambor delantero, la disminución del efecto de hundimiento de la parte delantera se traduce, también, en una mayor adherencia de





El motor es una novedad total en nuestro país, en donde las Vespas nunca han superado los 160 c. c. La diferencia de rendimiento debe ser notable, ya que esta versión de 200 c. c. disfruta además de una relación de compresión ligeramente elevada y mejoras en el escape.

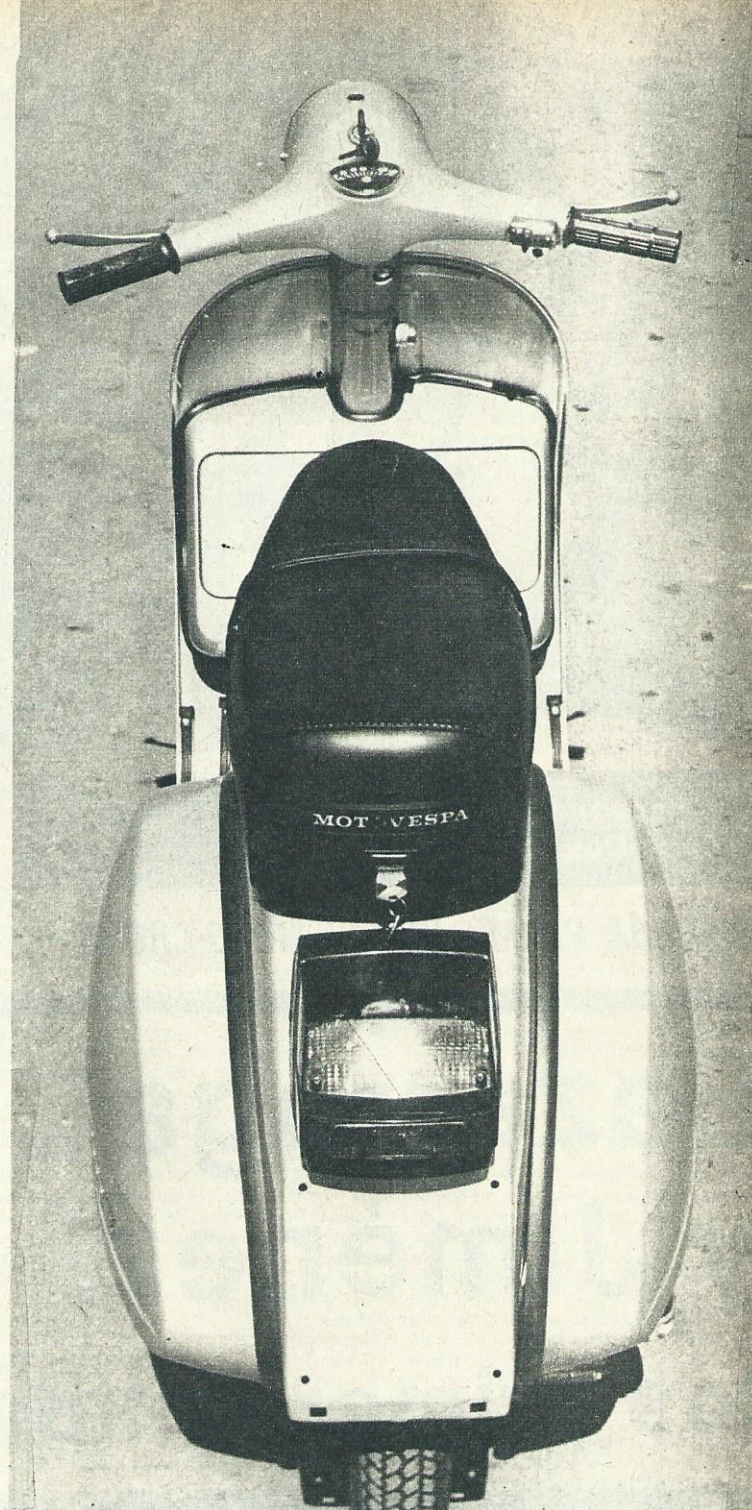


El pedal de arranque es de nuevo diseño y, al parecer, un poco más largo que el de la 160. Bajo el espacio reservado para acoger la placa de matrícula, la P-200-E italiana dispone de una pequeña moldura o embellecedor que no aparecía en la moto fotografiada, aunque suponemos que esta ausencia se debía al clásico fallo de proveedor, pues los orificios de esa zona parecen preparados para recibir la pieza.

la rueda trasera. El aumento de recorrido y eficacia de las suspensiones, unido a esta mejora en la capacidad de frenada y a la variación de las cotas de lanzamiento y avance de la dirección, consiguen modificar favorablemente, y de forma verdaderamente apreciable, el comportamiento de la Vespa.

En la versión española, o por lo menos en la unidad que pudimos fotografiar, la suspensión delantera se parecía más a la que estamos acostumbrados a ver en la actual 160 GT que a la que monta

la P-200-E italiana. Como hemos dicho anteriormente, no disponemos de datos oficiales sobre las características del modelo español y, por lo tanto, resulta un tanto aventurado anticipar las diferencias con la versión italiana; pero, aunque las apariencias parecen demostrar lo contrario, suponemos que las mejoras de suspensión llegarán también a los usuarios españoles, sobre todo si tenemos en cuenta que este aspecto fue uno de los más elogiados en la presentación de la P-200-E a la prensa mundial.



Vista desde atrás, se puede apreciar el nuevo diseño de los cofres laterales que, al parecer, dan una anchura total inferior a los de la 160 GT.

En cuanto a estética, por el contrario, se sigue fielmente la línea del modelo italiano, excepto en pequeños detalles. Las fotografías muestran desde distintos ángulos el aspecto que presenta la nueva Vespa que varía principalmente en el guardabarros delantero, en la moldura central de los escudos delanteros y los cofres laterales traseros.

El cuerpo central del scooter permanece sin apenas variaciones, excepto en su parte posterior, que presenta un perfil más

anguloso y una caída más vertical.

La P-200-E estará en el Salón de Barcelona como principal novedad de Moto Vespa, y, según nuestras noticias, su comercialización a nivel nacional no se hará esperar demasiado. Se desconoce todavía cuál será el precio de este nuevo producto, aunque suponemos que será superior al de la actual 160-GT, pues, aparte de la renovación estética y del aumento de cilindrada, la 200 también ofrece un mayor número de detalles en su equipamiento.