

Salvo por el nuevo logo de LML, y pequeñas mejoras en el motor, esta versión de la Vespa no se diferencia en nada de las anteriores.



Nueva Vespa LML

Hace unos meses vimos aparecer nuevamente la Vespa en nuestro mercado, esta vez bajo el escudo de LML y no de Piaggio como es tradicional. Esto despertó nuestra curiosidad, así como la de muchos de nuestros lectores, motivo por el cual decidimos indagar un poco al respecto y de paso aprovechar para probar la "nueva" Vespa.

Antes que hablar de la moto, les contaremos sobre LML y su relación con la empresa italiana Piaggio, pues es en este tema donde existen la mayoría de las dudas.

Lahia Machines Limited o LML es una empresa Hindú, cuya actividad principal antes de producir motos eran los textiles. La relación entre LML y Piaggio, data de 1981 cuando estas dos empresas tienen su primer contacto durante el Motor Show de Bologna, Italia, donde Piaggio participaba con sus motos.

Como fruto de este primer encuentro, la Piaggio le concede a LML la licencia para fabricar una Vespa de 100cc en la India y en 1984 en la ciudad de Kampur, en una nueva planta construida especialmente para tal fin, se da inicio a la producción de los scooter italianos.

Para 1985 ya se fabricaban las Vespa de 150cc en tres versiones diferentes llamadas GO, NV y T5, esta última pasó a tener en 1990 el sistema de arranque eléctrico y ese mismo año Piaggio aumentó su participación en LML del 5% al 25,5% consolidando así una relación muy productiva para ambas empresas. Para 1994 LML renueva por última vez el contrato con Piaggio para continuar fabricando modelos que van desde los 75 hasta los 200cc con cambios y automáticos.

A la fecha LML cuenta con cerca de 7.000 empleados y está entre las 3 más grandes produc-

toras de scooters en el mundo, siendo la única que produce la Vespa en su configuración original.

En Colombia las motos de LML y Piaggio han estado presentes desde 1993 cuando, gracias a la apertura, llegaron al país las primeras LM T5, importadas por Itacolombia y distribuidas por el almacén Cudecom de Medellín, negocio que a mediados de los años '60 fuera la primera ensambladora de motos del país.

Curiosamente las Vespa que hoy son importadas al país bajo la marca de LML, son idénticas al modelo que hasta hace poco ensamblaba la empresa Colmove, ubicada en Cali y que nosotros tuvimos la oportunidad de probar en nuestra edición # 5 de octubre del '98, sólo que ahora la LML no cuenta con la licencia para utilizar la marca Piaggio en sus motos, de ahí que ahora se llamen LML.

Medio siglo de historia

Durante la Segunda Guerra Mundial, la fábrica Piaggio se dedicaba a producir aviones para el bloque conformado por Alemania, Italia y Japón. Al final de la Guerra, casi arrasados por los bombardeos aliados toman la decisión de diseñar un vehículo que pudiera ser producido a bajo costo, para suplir las necesidades de transporte de un país completamente destruido y arruinado por la guerra.

Corrado D'ascanio, un genial ingeniero dedicado al diseño de aviones, fue el encargado de dar vida a la Vespa, creando un vehículo de dos ruedas, innovador en todo sentido, con el motor ubicado a un lado, sin cadena ni sprocket, con un escudo frontal para proteger las piernas, con guardafangos que cubrían la mecánica, con ruedas pequeñas y llanta de repuesto. En pocas palabras creo un nuevo estilo de moto que hoy se conoce como scooter.

De inmediato la Vespa, palabra que en español significa Avispa, se convirtió en el vehículo preferido por toda clase de personas, su economía y facilidad de manejo, junto a una resistencia mecánica excepcional la convertirían en toda una leyenda que aún hoy, con más de medio siglo, se sigue escribiendo a lo largo y ancho del planeta.

En nuestro país la Vespa no fue ajena a la fama, en los '60 cuando llegaron las primeras al país, en una Vuelta a Colombia, se podía ver como la mayoría de los mecánicos y auxiliares de los ciclistas las preferían, ya que estas eran capaces de rodar sin problemas a baja velocidad sin sufrir recalentamientos, gracias a su sistema de refrigeración por aire forzado, además su llanta

CASCOS En todos los estilos
EL BUITRE
En Carabobo con la 38 esquina

JT Servicio Técnico
MOTOS 2 y 4 tiempos
Cra.73 # 43-31 4137861
Medellín - Colombia

VELMOTOS REPUESTOS Y TALLER
Cr.46 x Av.33 # 36-67 Tel:2328057 Med.



STAR-1 GRAPHIC



STAR-1 SOLID

Ahora en Colombia
el Casco #1 del Mundo



M-1 SOLID



M-1 SENNA REPLICIA

Dos Ruedas

Teléfono: 381 3788 - 2669445 Fax: 381 3789 Medellín e-mail: alives@epm.net.co - Despachos a cualquier lugar del país

de repuesto les daba una ventaja extra y su potencia era suficiente para sortear sin problemas nuestra agreste geografía. Tanto gustaron estas curiosas motos, que se convirtieron en las compañeras inseparables de corredores famosos como: Cochice, Ramón Hoyos, Mario Papaya Vanegas y muchos más. Pero ahí no paraba la fama de las Vespa, pues en ellas fueron muchos los que encontraron su primer transporte propio y como si se tratara de mulitas motorizadas, recorrieron Colombia de punta a punta.

La nueva Vespa

Volviendo al presente, la nueva Vespa, que ahora se denomina Star Deluxe, no se diferencia en nada a la anterior. A simple vista, lo único diferente son los escudos de LML y las calcomanías, el resto es idéntico, lo cual es lógico ya que se trata de la misma moto que ya conocemos desde hace varios años.

Actualmente la Vespa es Importada por

Motovespa de América S.A. una empresa cuya sede se encuentra en Medellín y gracias a ellos pudimos contar con una unidad de prueba que nos entregaron completamente nueva y que tuvimos en nuestras manos por varios días.

En un primer repaso visual, encontramos un muy buen nivel de acabados en todos sus componentes, externamente lo único nuevo son unas copas decorativas que cubren las ruedas, que a nuestro parecer no concuerdan para nada con el diseño de la moto, por lo demás todo sigue igual. Su diseño sigue siendo muy simple, con el repuesto ubicado bajo la tapa izquierda, sin ningún tipo de parrilla y con su útil gaveta donde además de ir la herramienta se pueden llevar algunas cosas extra.

Los instrumentos permanecen iguales con su tablero que incorpora velocímetro, contador total, medidor de gasolina y testigos de direccionales y luces en un solo cuerpo. Los comandos siguen sin variación, con todas las

funciones agrupadas en el puño derecho, salvo las direccionales que están al otro lado, desde donde también se acciona la caja de cuatro velocidades. Para medir el aceite se cuenta con un visor transparente ubicado entre las piernas y junto a éste está el choke, la llave de gasolina y más arriba un gancho para colgar paquetes. En la parte mecánica tampoco hay muchas diferencias, su cilindrada exacta es de 159,56 cc, con los cuales produce una potencia de 7.5 caballos a 5.000 rpm, cifra que es idéntica a la de la versión Piaggio que probamos anteriormente. El torque, según la ficha es de 1.3 kgm a 3500 rpm, un poco más que en la otra, esto debido a una nueva configuración del carburador y a su cilindro con tres lumbreras de admisión. El sistema de encendido sigue siendo electrónico (CDI) y dispone de arranque eléctrico o a patada, ambos muy fáciles de usar.

Haciendo kilómetros

El manejo de la Vespa, siempre implica una



Con más de 50 años encima, la Vespa sigue siendo una excelente moto para todos los días.

A.Z. MOTOS
LUJOS Y ACCESORIOS PRECIOS ESPECIALES
 Bajos estación Alpujarra del METRO
 Cr.51 # 41-66 Tel. 3818256 Medellín

CROSS

2T 50:1
SEMISINTETICO EXTRA
MOTOR OIL FC-TCW II

- ★ No Carbona
- ★ Ecológico
- ★ Económico

Producido por Ludecol Ltda.
 Tel. (4) 3013485 Sabaneta - Antioquia
 e-mail: ludecol@epm.net.co

DISTRIEMPAQUES LTDA.

Empaquetaduras Para Motos

Tel: 2324783 Telefax: 2610405 Medellín

SUZUKI

REPUESTOS SUZUKI

RIONEGRO - ANT.

Cll. 49 # 46 - 37 Tel. 5316852

Examen a Fondo

adaptación a sus particulares características y a su comportamiento, que en un principio se torna algo nervioso, pero una vez asimilados los primeros kilómetros y acoplados al sistema de cambios, empiezan a notarse sus virtudes. Lo primero que impacta es la poderosa respuesta del monocilíndrico, que desde muy pocas vueltas empuja con mucha propiedad y permite un manejo muy relajado, sin necesidad de estar usando constantemente la caja. La Vespa es muy manejable, aunque siempre se debe cuidar de no abusar demasiado del agarre que ofrecen sus pequeñas ruedas de 10 pulgadas, que en piso mojado o en superficies irregulares deben ser tratadas con un mayor cuidado. Su desempeño en ciudad y en carretera es bastante bueno, ya que sin ser una máquina veloz, permite mantener sin problemas unos buenos promedios de velocidad, inclusive si viajamos acompañados y con algo de equipaje.

Después de rodar muchos kilómetros, sólo encontramos un par de detalles negativos, que en su momento ya habíamos notado en la versión anterior de Piaggio. Por un lado está el asiento y las suspensiones, ambos bastante duros. Esto hace que sea muy molesto transitar por carreteras con baches o en mal estado, pues cada pequeño salto o golpe llega directo al cuerpo. Por otra parte, los retrovisores son incapaces de permanecer en su sitio y ya sea por la vibración o por los baches, siempre terminan mirando al suelo.

Rodar en la noche no representa problema alguno, gracias a que cuenta con muy buena iluminación y cuando el piso se encuentra mojado o hay charcos, no hay de que preocuparse, ni una gota logra llegar hasta nosotros, una ventaja extra que nos permite llegar limpios a todas partes.

En cuanto al consumo, la Vespa sigue siendo una moto bastante económica, en nuestra prue-

ba, rodamos un promedio de 150 km por galón, pero esta cifra puede mejorar una vez el motor se encuentre completamente asentado y con un manejo más moderado que el nuestro.

Para terminar

La "nueva" Vespa LML Star Deluxe, más que una novedad sigue siendo una vieja conocida y salvo un escudo diferente en su carenado, todas sus virtudes permanecen intactas, sobre-

do esa economía y esa resistencia mecánica que ha hecho leyenda desde que en 1947 saliera por primera vez al mercado. En pocas palabras la LML sigue siendo ese vehículo para todos los días que soporta sin problemas el uso y el abuso gracias a su mecánica robusta, confiable y de bajo mantenimiento, perfectamente acompañada por un chasis en lámina de acero durable, resistente y fácilmente reparable. Una opción a tener en cuenta, para satisfacer las necesidades de transporte, trabajo o simple diversión, que por un precio bastante razonable, nos ofrece sin mucho lujo todo lo que podemos esperar y mucho más.

Texto y Fotos: Juan C. Posada



Sin mucho lujo, el tablero nos entrega de forma clara toda la información necesaria.



Nuevas tapas decorativas en las ruedas, un accesorio que poco encaja en el diseño de la moto.



Los comandos mantienen su diseño espartano, pero funcionan bien.

Ficha técnica

Motor	Monocilíndrico 2T
Cilindrada	156.56 c.c.
Rel. compresión	9.0 : 1
Potencia Max.	7.5 HP a 5000 rpm
Torque Max.	1.3 kg f - m a 3.500 rpm
Encendido	CDI
Arranque	Eléctrico y patada
Embrague	Multidisco en aceite

Caja	4 Velocidades
Suspen. Del.	Brazo Oscilante
Suspen. Tra.	Motor basculante
Freno Del.	Tambor
Freno Tra.	Tambor
Peso vacío	107 kg.
Capacidad tanque	8 litros (1 Lt. reserva)
Sistema eléctrico	12 Voltios

IDENTI-ROBO
Marcación Profunda Tel: 4134766 Med.

Adpostal



Llegamos a todo el mundo!

Estos son nuestros servicios

Venta de productos por correo - Servicio de correo normal - Correo internacional
Correo promocional - Correo certificado
Respuesta pagada - Post express
Encomiendas - Filatelia - Corra - Fax

Le atendemos en los Teléfonos: 2438851
3410304 3415534 - 980015503 Fax: 2833345



Servicio autorizado

**Kawasaki, Suzuki,
Honda y Yamaha.**

BMW (independiente)

Calle 40 No. 48-22 Tel. 232 5636 Med.



**Accesorios para motos
TIPO HARLEY**



Pipetas, Cámaras y Mofles
Crr. 51 # 37- 42 Tel: 2321182 Med.