

VESPA LX 50 4T 4 Válvulas

Vespa LX, la modernísima y tecnológica heredera de una historia única en el mundo, se propone a quienes deseen moverse por la ciudad con la elegancia y distinción de conducir un scooter a la vanguardia de un estilo inimitable.

Vespa LX reafirma la primacía tecnológica con unos toques de estilo y con la llegada del motor de 50 cc, 4T 4Válvulas. Los nuevos pequeños y ecológicos 4Válvulas tienen el brillo de un 50 2T, pero con reducido consumo de combustible y el nivel de emisión de 4 tiempos.

El nuevo motor: un 4 tiempos tan brillante como una 2T

El nuevo 50 cc, cuatro tiempos, cuatro válvulas significa el redescubrimiento de una **cilindrada legendaria** en la historia de Vespa. Gracias a la adopción de la **nueva distribución 4 válvulas**, la **brillantez** del nuevo propulsor no tiene nada que envidiar al de los cincuenta dos tiempos (con 4,35 CV es el **50cc 4T más potente del mercado**), pero el **consumo** y las **emisiones** siguen siendo los de un moderno motor 4T.



El nuevo motor es una **pequeña joya de ingeniería**: las 4 válvulas han permitido un **aumento de la potencia** superior al 23% en comparación al 2 válvulas (4,35 CV contra 3,53 CV), igualando la potencia de un poderoso 50cc 2T.

El balance y el mecanismo de registro de las válvulas se han **aligerado reduciendo la inercia** del sistema brazo/válvula: se consigue la posibilidad de **régimen de rotación superior** y, en consecuencia, **más potencia**. La mejora del llenado de la cámara de explosión, que también es resultado de una nueva distribución, **optimiza la combustión y reduce el consumo**, provocando un **bajo nivel de emisiones**.

El dato de consumo (ciclo ECE 47) de las nuevas unidades, con 43,6 km/litro, mejora las ya excelentes prestaciones del motor con 2 válvulas (43,5/litro) y se destaca aún más de la versión 2T (28 km/litro).

El nuevo motor ha sido diseñado, desarrollado e industrializado en Pontedera, donde tiene su sede Piaggio y **uno de los principales centros de investigación en el campo de los motores de todo el mundo**. Piaggio está comprometida en ofrecer a sus clientes, cada vez más exigentes, productos que ofrecen no sólo **rendimiento, fiabilidad y seguridad**, sino también la certeza de conducir un **vehículo respetuoso con el medio ambiente**.

Vespa LX, retoques de estilo

Ligeros pero **distintivos retoques** caracterizan la nueva LX 50 4 Válvulas y a toda la "familia" LX.

La carrocería se enriquece con nuevos elementos que hacen hincapié en la titularidad de la marca de scooters más famosa del mundo.

Significativa la **moldura cromada** del parachoques que, además afinar la parte delantera del vehículo, tiene deliberadamente el **sello de modelos históricos de Vespa**.

Incluso el **escudo frontal** se renueva con una referencia explícita a los modelos más gloriosos de Vespa con una **nueva parrilla cromada** que oculta la bocina.

Los **detalles cromados** que caracterizan el frontal del vehículo tienen su equilibrio en la parte trasera, donde la luz de la matrícula está cubierta también por idéntico material.

Incluso el **sillín** llega con **importantes mejoras**, una nueva conformación y costuras renovadas la distinguen de la versión anterior. Y nuevo es también el diseño de los **puños**, ahora personalizados con el logo Vespa y en la parte interna refinados con un elegante cromado.

La líneas maestras y los ángulos resaltan la **modernidad del proyecto LX**, recuperando **formas atemporales** que se combinan con el **tamaño compacto del cuerpo en acero** para dar vida a una Vespa protectora como siempre, pero también excepcionalmente ágil, la protagonista del ámbito urbano. Y todo esto exaltado a partir de ahora con la motorización 50 4 Válvulas.

La **Vespa LX** recupera los puntos fuertes que han hecho de la Vespa uno de los objetos más famosos en el mundo: **formas elegantes, ergonomía perfecta, confianza inmediata en el uso, robustez y prestaciones óptimas para el ambiente urbano**.

La carrocería es completamente de **acero**. Y ésta es una singularidad que sitúa al scooter Vespa en una clase superior comparado con cualquier otro vehículo en producción. La Vespa LX 50 4 Válvulas es moderno intérprete de esta tradición constructiva que se lleva a cabo mediante un proceso industrial de vanguardia.

El resultado, más allá de la **robustez general** del vehículo, se mide en la excepcional **rigidez** que se traduce en el **agarre** y la **precisión en la conducción**, decididamente irreplicable en un scooter de esta categoría.

La **suspensión delantera** con amortiguador hidráulico de doble efecto se distingue por **monobrazo lateral** derivado de la aeronáutica. Es uno de los trazos originales de Vespa, una solución técnica que, en sus continuas actualizaciones, acompaña a la Vespa desde 1946. En la Vespa LX 50 4 Válvulas el movimiento oscilante del brazo se divide en cajas de rodillos que reducen al mínimo la fricción de funcionamiento.

En la parte trasera la Vespa LX está equipada con una suspensión que monta un **monoamortiguador hidráulico de doble efecto**.

El diámetro de la **rueda delantera de 11"** proporciona **estabilidad** y un sensación de seguridad en la conducción. Los **neumáticos tubeless** son 110/70 en la rueda delantera y 120/70 en la rueda trasera de 10". El sistema de frenos se compone de la clásica combinación disco/tambor.

Colores

Las líneas jóvenes de la Vespa LX 50 4 Válvulas se dedinarán en 6 colores: el metalizado **Negro Volcán** y **Azul Medianoche**, y la tonos pastel: **Montebianco**, **Rojo Dragón**, **Naranja Taormina** y **Azul Capri**.

La Vespa LX 50 4T 4 válvulas está ya disponible en los concesionarios a un PVP de 2.250 Euros.

VESPA LX 50 4 Válvulas – Ficha técnica

MOTOR	
Ciclo	4 tiempos
Diámetro carrera	39/41,8 mm
Cilindrada	49,9
Compresión	12±0,5 :1
Pot. Max:	3.2 kW a 8250 rpm
Distribución	4 válvulas
Carburador	Eletrónico Keihin
Encendido	Eletrónico
Arranque	Eléctrico y Kick Starter
Lubricación	Carter húmedo
Refrigeración	Aire forzado
Cambio	Variador automático de velocidad CVT con servidor de par
Embrague	Centrífugo automático en seco
Trasmisión final	Engranajes en baño de aceite
VEHÍCULO	
Estructura	Carrocería en acero con refuerzos soldados
Suspensión delantera-carrera	Brazo oscilante con muelle helicoidal y monoamortiguador hidráulico a doble efecto; carrera 78 mm
Suspensión trasera- carrera	Monobrazo con amortiguador hidráulico a doble efecto con muelle 73.5 mm
Freno delantero	Hidráulico con disco Ø 200 mm
Freno trasero	A tambor Ø 110 mm
Llanta delantera	Aleación aluminio 2.50 x 11"
Llanta trasera	Aleación aluminio 3.00 x 10"
Neumático delantero	Tubeless 110/70-11"
Neumático trasero	Tubeless 120/70-10"