

Innocenti Italie

Panorama | Chronologie

Immédiatement après la guerre, l'idée de fabriquer un moyen de transport bon marché, destiné à la classe ouvrière est née en 1944, lorsque les forces alliées ont libéré Rome de l'occupation nazie. Ferdinando Innocenti est inspiré par les scooters Cushman que les Américains ont importés en Italie, et une idée se forme dans son esprit. Plutôt que d'utiliser les Cushman pour des attaques éclair sur les troupes nazies, les Alliés les utilisent afin de transmettre des informations d'une division vers une autre, ou simplement pour transporter les soldats dans les bases. Mais pour Ferdinando Innocenti, le scooter est une révélation. Il réalise rapidement qu'il peut utiliser la majorité des pièces que l'usine fabrique déjà pour produire un scooter.

Alors que la guerre fait rage dans le Nord de l'Italie, Ferdinando Innocenti passe la frontière entre les deux zones. Il contacte immédiatement un ingénieur de Rome et lui demande de dessiner un petit scooter économique s'inspirant dans ses grandes lignes du modèle Cushman 32 que l'on voit désormais rouler sur les places romaines. Le premier prototype du Lambretta, appelé « Experiment O », est réalisé en quelques mois. Inspiré par la forme d'une torpille, l'ingénieur romain conçoit un engin fonctionnel sûr, puis le perfectionne afin d'offrir à l'« Experiment O » des lignes relativement pures. Le prototype en bois montre comment les phares avant seront intégrés dans la coque complète qui recouvre tous les éléments du moteur au réservoir de carburant.

La colonne de direction est comprise dans la suspension télescopique avant, et les fourches avant recouvrent les pièces avec du métal estampillé. Cependant, sur ce premier modèle, la suspension arrière laisse à désirer. Influencé par le design Harley Davidson de l'époque, Ferdinando Innocenti est convaincu que les ressorts présents sous la selle permettront d'atténuer les secousses provoquées par les bosses sur lesquelles le scooter passe. Dans le respect de la tendance motocycliste des années 1930, le moteur se trouve entre les jambes du pilote. La chaîne part du moteur et rejoint la roue arrière. Tout le bloc moteur est recouvert de tôle emboutie. Personne ne sait pourquoi l'« Experiment O » n'a jamais été produit. Il est possible que Ferdinando Innocenti ait voulu améliorer les aspects esthétiques et techniques de son premier scooter. Ou peut-être qu'avec le chaos inhérent à la guerre, ce projet est simplement tombé à l'eau.

En 1945, incapable de passer entre les lignes ennemies pour se renseigner sur l'usine Lambrate à Milan, Ferdinando Innocenti continue à travailler sur son projet de fabrication de scooters qui offriront une mobilité à un grand nombre de personnes. Il remet son projet aux soins d'une jeune général aéronautique, Pier Luigi Torre, qui s'est fait connaître avant la guerre par ses aptitudes à concevoir des pièces mécaniques pour les avions. Pier Luigi Torre repart de zéro, mais il est inévitablement influencé par les scooters américains qu'il croise autour de lui dans les années 1940. Il est en particulier impressionné par le modèle militaire américain Cushman 32. Bien que son prototype, toujours appelé l'« Experiment O », ne soit pas aussi révolutionnaire du point de vue esthétique, il est nettement plus solide du point de vue mécanique. Son design innovant permet de placer le moteur intégré et le support de transmission sur la roue arrière. Le moteur est toujours un 125 cm³, mais il possède désormais un cylindre et deux pistons. De plus, le système électrique est géré par une magnéto. Face à la magnéto se trouve un grand ventilateur qui souffle de l'air sur le moteur afin de toujours maintenir une température basse. Même si la

boîte de vitesses ne comporte que deux vitesses, une attention spéciale est portée aux roues : Ferdinando Innocenti teste des roues de 6 pouces, voire de 7 pouces de diamètre.

Le châssis se compose d'une seule barre centrale en fonte, conçue pour pouvoir supporter le poids et la force de torsion qu'un scooter subit sur la route. Cette structure forme également l'élégant panneau extérieur de la caisse, recouvrant le réservoir de carburant, la boîte à gants et le moteur. La fourche avant, fabriquée en tôle emboutie et soudée électriquement, est l'exacte copie de la fourche avant présente sur le prototype précédent. La roue et l'enveloppe avant ressemblent aux roues d'un avion léger. La roue arrière a su conserver la technologie motocycliste de base de l'époque, tout en innovant en matière de torsion par caoutchouc plutôt que par ressorts hélicoïdaux traditionnels.

Alors que les essais du nouveau prototype se poursuivent 24 heures sur 24, quelques jours avant la fin de la guerre, Ferdinando Innocenti parvient enfin à retourner à son usine milanaise pour contrôler l'état des machines. Il a la désagréable surprise de découvrir qu'il ne reste qu'un tas de décombres d'une grande partie du bâtiment suite au bombardement des Alliés du 30 avril 1944. Pire encore, la pluie qui ruisselle par les trous du toit a rouillé la majorité des machines que les troupes allemandes en retraite avaient plus ou moins épargnées. Et, comme si cela ne suffisait pas à décourager Ferdinando Innocenti, les troupes alliées déclarent que l'usine devra être utilisée exclusivement à des fins militaires. Pourtant, même si tous ses efforts semblent vains, Ferdinando Innocenti ne perd pas courage. Il porte l'affaire devant la justice et, après une bataille juridique interminable, il est autorisé à reprendre possession de l'usine qu'il commence à remettre sur pied.

C'est au milieu de l'année 1946 qu'il obtient finalement le contrôle total de son entreprise, date à laquelle Piaggio produit déjà les Vespa à la chaîne. Ferdinando Innocenti débute immédiatement la reconversion de l'usine : elle est affectée à la fabrication continue du nouveau scooter. Lorsqu'il a conçu le projet de scooter, Ferdinando Innocenti savait que pour produire un scooter qui serait abordable au plus grand nombre, la chaîne de montage automobile devrait être uniquement consacrée à la production à grande échelle. Alors que son usine est réorganisée, Ferdinando Innocenti déménage le siège social temporaire de sa société de Rome vers un bâtiment milanais appelé le Centro Studi. Après des mois d'essais continus, une maquette de l'« Experiment O » est présentée pour contrôle à Ferdinando Innocenti. Ce nouveau prototype est enfin sur la bonne voie. Pour que le scooter soit plus aérodynamique, il suffit simplement de lui donner un aspect plus profilé. Les designers proposent de nombreuses idées, mais c'est la plus simple d'entre elles qui est retenue comme étant la meilleure et la plus originale. Tous les panneaux latéraux sont retirés pour mettre en valeur la beauté du moteur, du réservoir de carburant et de la boîte à gants. Cette conception se démarque délibérément de la Vespa de Piaggio, dont toutes les pièces mécaniques sont cachées. Une fois que toutes ces modifications sont apportées au scooter, il est temps de passer à l'étape suivante. Le projet « Experiment 2 » arrive sur les planches à dessin. Les designers passent presque un an à travailler sur ce projet jusqu'à ce qu'il soit finalement prêt pour passer en production au mois d'octobre 1947. Ferdinando Innocenti crée une longue plateforme dans son propre bureau, sur laquelle il peut monter la série des modèles « Experiment 2 » afin de vérifier toutes les modifications apportées au fur et à mesure de l'évolution du scooter

En parallèle, les relations publiques commencent à présenter des idées de nom, mais aussi à déterminer un prix en vue du lancement du nouveau scooter. Le prix fixé s'élève à 135 000 lire italiennes, ce qui est un prix abordable. Et

comme « Experiment 2 » est un nom difficile à porter pour un scooter, les publicitaires décident de l'appeler le « Lambretta M » (la lettre « M » correspond à l'abréviation de « motor scooter »).

Pourquoi Lambretta ? Selon le bulletin officiel de Ferdinando Innocenti, Notiziario Lambretta Vol. 1 N°4, « Lambretta est le nom du ruisseau qui serpente sous le sol de l'usine Innocenti. Il coule ça et là comme un petit vagabond. » Pour annoncer le lancement du Lambretta, une publicité radio est diffusée chaque jour sur toutes les chaînes italiennes RAI, à une heure précise : 20:35. Un slogan accrocheur annonce : « Il est 20:35 ! L'heure du Lambretta ! » Même dans leur publicité, les collaborateurs de la société Innocenti sont non seulement remarquablement confiants, mais également révolutionnaires. Ils font cette fois-ci la promotion d'un véhicule motorisé qui n'est pas encore sorti de la chaîne de montage. Aucun autre constructeur de motos ou de scooters n'oserait agir de façon aussi prématurée en pariant sur un scooter que seuls quelques designers ont vu.

Après plusieurs mois d'écoute de ces publicités, la curiosité des consommateurs a pour le moins été piquée. Les boîtes aux lettres des magazines de moto sont remplies de centaines de lettres de personnes leur demandant des renseignements supplémentaires sur ce nouveau moyen de transport qui est fabriqué par la société Innocenti, mais aucun d'entre eux n'est en mesure de leur fournir une réponse satisfaisante. Les détails sur les caractéristiques techniques et mécaniques du Lambretta ne sont pas dévoilés. La société Innocenti a délibérément rendu le projet ultrasecret dans son ensemble pour empêcher toute imitation, mais aussi pour stimuler les attentes. Pourtant, malgré cet aspect top secret, un magazine automobile milanais publie en février 1947 un croquis schématique du Lambretta. Ce « scoop » est repris par le magazine moto italien Motociclismo qui diffuse cette nouvelle dans toute l'Italie, forçant la société Innocenti à faire une déclaration officielle dans laquelle elle nie que la moto du dessin est le nouveau Lambretta. Cette comédie est un véritable coup de publicité pour Innocenti dans le sens où le croquis est une représentation relativement fidèle du Lambretta. Le croquis a probablement été fourni par l'un des employés de l'usine Innocenti, qui avait vu le prototype, plutôt que par un journaliste plein d'imagination et en quête de publicité.

À cette époque, le Vespa de Piaggio est déjà présenté dans toutes les vitrines d'Italie. Et le public en a assez d'entendre des publicités pour un scooter qui, selon eux, n'existe peut-être même pas. Malgré le fait que les collaborateurs Innocenti travaillent 24 heures sur 24, ils ne sont pas encore prêts à lancer le Lambretta : il leur faudra encore plusieurs mois pour parfaire la chaîne de montage de l'usine. Pour satisfaire les consommateurs et les magazines qui veulent faire les gros titres ou qui veulent au moins une photo, la société Innocenti décide de révéler un prototype en bois du nouveau Lambretta ainsi qu'un autre prototype en bois d'une petite camionnette à trois roues qui sera disponible dans quatre versions différentes.

Le secret est finalement mis à jour, mais le public n'est pas impressionné. Après tout ce battage médiatique, tout le monde s'attend à un scooter original et luxueux, mais pas à un mini-scooter qui ressemble plus à un jouet d'enfant qu'à un engin de ville fiable pour adultes. Cependant, tous les grands progrès se font dans le doute et la critique, et le petit Lambretta n'y échappe pas.

Néanmoins, les collaborateurs Innocenti sont convaincus qu'ils sont sur la bonne voie. Et cela est confirmé par le fait que les revendeurs italiens passent des commandes et réservent de nombreux nouveaux scooters pour leurs vitrines avant même que le Lambretta ne soit fabriqué. Une fois encore, Innocenti a raison, et la société est bientôt

inondée de milliers de commandes qui lui rapportent un acompte de 5 000 liras sur chaque scooter. Une fois que tout est enfin prêt pour le lancement officiel du Lambretta, la chaîne de montage de l'usine rencontre des problèmes de denture et la production doit attendre que tout soit réglé grâce aux tests réalisés sur la chaîne.

Au mois d'octobre 1947, la société Innocenti parvient à fabriquer quelques Lambretta pour aiguïser l'appétit des revendeurs impatients : ils disposent ainsi de quelques modèles qu'ils peuvent montrer à leurs clients. Mais de nombreux revendeurs ne sont plus disposés à attendre. Ils exigent alors un remboursement et font ensuite appel aux concurrents tenaces d'Innocenti. Finalement, au début de l'année 1948, la production atteint son rendement maximal, et l'entreprise commence à fabriquer 50 scooters par jour, c'est-à-dire assez pour répondre aux commandes en carnet qui ont afflué en masse à l'usine.

À quoi donc ressemble le tout premier Lambretta ? Les idées appliquées dans l'« Experiment O » ont été développées et associées à des améliorations mécaniques significatives. Le panneautage arrière a été retiré pour exposer le châssis composé de tuyaux, plutôt que la tôle estampillée qui était proposée à l'origine. Le châssis tubulaire soutient le réservoir de carburant et la boîte à gants à l'arrière du scooter sous la selle. À l'avant, un petit protège-jambes fournit un vaste espace pour les pieds, mais protège également des pièces. Le moteur a été entièrement redessiné et la version complexe à deux pistons a été abandonnée au profit d'un cylindre unique plus fiable.

Le système électrique a également été simplifié avec un volant magnétique à 6 points, générant de l'électricité pour démarrer le scooter et faire fonctionner les phares et le klaxon. La transmission est un système complexe de double cône, d'arbre de torsion et de boîte à trois vitesses avec un changement de vitesse souple, qui est contrôlé par une pédale montée sur le repose-pied. Le pot d'échappement, placé sur la partie arrière du châssis sur le prototype d'origine, est maintenant aligné avec le châssis à proximité de la partie avant des tôles de plancher, puis il tourne et les gaz d'échappement sont évacués sous le carter du moteur. Les collaborateurs Innocenti consacrent une grande attention à la ligne du châssis et aux aspects mécaniques avant de lancer la production à grande échelle du scooter.

Tous les câbles et les fils électriques passent par les tuyaux, conférant au Lambretta des lignes pures et élégantes. De plus, pour faciliter le changement de vitesse, le compteur de vitesse est placé à droite du protège-jambes, et un régulateur de vitesse interne situé dans le moteur permet au motocycliste de changer de vitesse sans débrayer. Pour faire des économies sur les coûts de production, la suspension arrière est presque inexistante et repose simplement sur deux ressorts hélicoïdaux situés sous la selle. En ce qui concerne les autres accessoires, la société Innocenti ne recule devant aucune dépense : une grande boîte à gants pouvant être verrouillée à l'aide d'une clé se trouve sous la selle. Un bouton permet également d'allumer le phare avant, les finitions sont chromées et un petit godet de mesure permet de calculer la quantité d'huile correcte à mélanger avec le carburant. Les clients qui sont disposés à payer un peu plus peuvent se procurer une seconde selle ou un coussin de selle pour enfant qu'ils installeront à l'arrière, un pare-brise en plexiglas, mais aussi une caisse en bois spéciale dans laquelle ils pourront mettre le scooter lorsqu'ils voudront le transporter. La caractéristique la plus singulière du scooter est un klaxon mécanique activé par une pédale, plutôt qu'un klaxon électrique moderne : cette technologie est démodée depuis presque vingt ans. Malgré ce choix plus qu'étrange, le Lambretta est le meilleur exemple d'un engin motorisé fabriqué en Italie après la guerre. Comparé aux autres motos de l'époque, l'attention portée aux détails et l'esthétique très moderne du Lambretta en font une catégorie à part entière. Chaque aspect du Lambretta, du châssis au moteur en passant par l'ingénierie, est intégré du point de vue esthétique afin de créer une ligne élégante

jusque là inconnue dans le design italien. Pour rendre le Lambretta encore plus attirant, les collaborateurs Innocenti décident de décliner le petit scooter en cinq couleurs « pastel » : gris, ivoire, azur, rouge et amarante. Une fois encore, ils devancent les autres constructeurs de motos italiens car ils ont saisi que le grand public souhaite une palette de couleurs.

Au cours de l'été 1948, les collaborateurs Innocenti réalisent qu'ils ont surproduit le petit Lambretta. Il leur sera impossible d'écouler tous leurs scooters sur le marché italien. Pourtant, même si le scooter ne se vend pas aussi vite que prévu, la société Innocenti continue à entrer dans l'histoire. Plutôt que de simplement réduire le prix du scooter et de le brader, Innocenti décide de commencer à exporter les centaines de scooters restants. C'est un choix judicieux, une nouvelle fois. Et plutôt que d'exporter quelques scooters dans plusieurs pays, la société préfère les envoyer en Argentine, un pays qui a des liens étroits avec l'Italie. Des milliers d'immigrants italiens qui sont partis en Argentine pour chercher fortune sont plus que désireux de mettre la main sur un engin provenant de la Vieille Italie. De l'autre côté du globe, le moteur 125 cm³ fougueux et le maniement simple du Lambretta gagnent rapidement le cœur des motocyclistes.

En octobre 1948, la société Innocenti décide à contrecœur de suspendre la production de son premier modèle car les entrepôts regorgent encore d'un stock d'invendus. Les ingénieurs commencent à dessiner un nouveau modèle qui fera mieux que le précédent et qui permettra, avec un peu de chance, d'augmenter les ventes. Après avoir été à l'étude pendant plusieurs mois, le nouveau modèle est finalement présenté au grand public au mois de décembre 1948, date à laquelle l'entreprise est déjà en train de fabriquer 100 de ces nouveaux scooters par jour. Le nouveau scooter est simplement appelé le « Lambretta B » et le modèle d'origine est maintenant appelé le « Modèle A ». Parmi les innombrables améliorations apportées au nouveau Lambretta, les plus importantes sont la suspension arrière, les vitesses à commande manuelle (opposées aux vitesses à commande au pied) et des roues de 8 pouces de plus grande taille.

La société Innocenti est désormais l'un des nouveaux géants industriels de l'Italie d'après-guerre. L'augmentation régulière de sa production fait qu'elle devient bientôt le deuxième plus grand fabricant de véhicules à moteur d'Italie, et le phénomène du scooter italien est en passe de devenir une légende. Les deux principaux constructeurs de scooters, Piaggio et Innocenti, remplissent les rues d'Italiens mobiles sur des petits deux roues. Dans les années 1950, les petits scooters roulent avec entrain dans les rues de toutes les villes d'Italie, et chaque chef-lieu possède une station-service spéciale qui a été spécifiquement conçue pour permettre de garder ce nouveau moyen de transport en parfait état de marche. C'est à cette époque qu'Innocenti et Piaggio commencent à envisager l'avenir. Les deux entreprises veulent s'assurer que le scooter sera un moyen de transport viable pour les prochaines années, et non un engouement passager.

Pour conserver leur part de marché et pour fidéliser leurs clients, elles décident de créer des clubs de scooter. Ces clubs organisent des sorties dominicales en scooter dans la campagne, avec un départ depuis le centre-ville pour que les motocyclistes puissent être vus des piétons qui s'y promènent. Les clubs apportent leur aide aux motocyclistes dans la paperasserie et les aspects techniques propres au fait de posséder un scooter. Ils apprennent même aux motocyclistes débutants à conduire un scooter. Ces clubs transforment un moyen de transport modeste en une nouvelle activité de loisirs qui remporte un succès total dans tout le pays.

Pour prêcher la bonne parole sur ce nouveau style de vie, appelé le « Lambrettismo », la société Innocenti commence à publier au cours du printemps 1949 un bulletin portant le nom de Notiziario Lambretta. Ce bulletin permet de réunir tous les clubs Lambretta italiens en leur faisant comprendre qu'ils font partie d'un mouvement plus important. Le magazine informe ses lecteurs des rallyes de scooters qui sont organisés, leur fournit des informations techniques et des réponses aux questions qu'ils se posent sur le Lambretta. À ses débuts, Notiziario Lambretta est un bimensuel en noir et blanc, seulement publié en italien. Mais comme le nombre de Lambretta qui est exporté continue à augmenter, le bulletin est bientôt traduit en plusieurs langues. Des sections colorées spéciales sont ajoutées, et le magazine paraît tous les mois.

Le Notiziario Lambretta est l'endroit idéal pour annoncer le lancement de deux nouveaux Lambretta : le C et le LC. Un nouveau design, avec un châssis composé de tuyaux transversaux, est présenté en 1950. Le modèle LC est le premier scooter doté d'un protège-jambes intégré et d'un panneau de la caisse permettant de dissimuler le moteur et de protéger le motocycliste des pièces. Le nouveau « Lusso », le Lambretta de luxe, s'adresse aux clients qui souhaitent bénéficier de la fiabilité et des frais de déplacement peu élevés du Lambretta standard, tout en étant prêts à payer davantage pour une version de grande classe. Le Lambretta C est une version perfectionnée des deux premiers modèles, et son prix est maintenant si abordable que de nombreux Italiens peuvent enfin s'acheter leur premier scooter.

La société Innocenti tient à prêcher cette bonne parole et à développer les ventes de ce nouveau scooter merveilleux dans le monde entier. C'est ainsi qu'en 1951, elle accorde à la société allemande NSU, célèbre pour son efficacité en matière de fabrication de motos, une licence lui permettant de produire des Lambretta. L'usine allemande est équipée d'une chaîne de montage de type Innocenti, prévue pour produire de grandes quantités de Lambretta. La société Innocenti se tourne également vers d'autres pays et continents pour accroître ses ventes. Dans les années 1950 et 1960, elle autorise la création d'usines en Inde, en Argentine, au Brésil, au Congo, en Espagne, en Colombie, en Indonésie, au Sri Lanka, à Formose, au Pakistan, en Turquie et en France. Ferdinando Innocenti se prépare à bâtir une usine Lambretta dans tous les pays relativement industrialisés du monde. Comme la société Innocenti a mis au point un mode de production standardisé pour ses chaînes de montage, elle est en mesure d'offrir à n'importe quel pays un système productif complet qui a été éprouvé et testé en Italie et dans d'autres pays.

Des projets standardisés sont prévus pour les nouvelles usines, et la société peut fournir des ingénieurs spécialisés et une assistance technique depuis son siège social de Milan. Cependant, cette initiative audacieuse se heurte bientôt à une dure réalité. Deux grands obstacles apparaissent. Le premier est l'absence notable de travailleurs compétents dans les pays moins développés. Les ouvriers sans expérience endommagent les machines et contribuent au manque de productivité de la chaîne de montage dans son ensemble. Ainsi, les scooters, dont le prix devait être abordable, finissent par être chers. Le second obstacle est la forte progression de la production automobile dans les années 1960. Ainsi, la classe moyenne inférieure, qui a toujours dominé le marché des scooters, peut désormais s'acheter une voiture. L'Inde et l'Espagne sont les deux seuls pays en mesure de maintenir la production. Même après que la société Innocenti a fabriqué son dernier scooter en Italie, ces deux pays continuent d'apporter des améliorations mécaniques et esthétiques, mais aussi à exporter les Lambretta. Mais ce sera pour plus tard.

Le Lambretta atteint un autre sommet de son histoire à la fin de l'année 1951, lorsque la société Innocenti présente les nouveaux modèles D et LD de 125 cm³. Leurs lignes sont semblables à celles des Lambretta précédents, mais les nombreuses améliorations techniques qui ont été apportées font de cette nouvelle série le produit phare du parc Innocenti. La nouvelle suspension arrière, le moteur à entraînement mécanique, les fourches avant et la suspension hermétiquement scellée font tous partie d'une nouvelle offre qui sera produite pendant plus de six ans, ce qui montre combien ce projet est inspiré. Le modèle économique D est la quintessence du scooter d'origine tel que pensé par Ferdinando Innocenti. Ce modèle D est un superbe exemple de simplicité, d'économie et de solidité. Lorsque les deux modèles sont lancés pour la première fois, c'est le modèle D qui est, de loin, le plus apprécié. Mais en quelques années, le modèle LD plus luxueux est devenu le préféré, même si son prix est plus élevé. Le modèle LD est le premier scooter italien de production à grande échelle qui est doté d'un système électrique de 6 volts.

Au vu du succès commercial énorme que remporte le modèle D, la société Innocenti décide en 1953 de sortir un modèle encore plus économique : un modèle qui sera abordable pour les personnes aux revenus les plus faibles. Le modèle Lambretta E doit être démarré à l'aide d'un fil que l'on tire, à l'image du moteur hors-bord d'un bateau, et son moteur monobloc horizontal simplifie le système mécanique et la transmission. Les intentions de la société Innocenti pouvaient être nobles, mais le nouveau modèle « E » s'avère être un véritable échec. Il sait attirer par son prix (seulement 108 000 lire italiennes), mais il comporte de nombreux défauts mécaniques qui poussent Innocenti à suspendre sa fabrication à la fin de la première année.

En 1954, le Lambretta 125 F renaît des cendres du malheureux modèle Lambretta E. Pourtant, malgré des améliorations techniques fondamentales et le retour du démarreur à pied, et malgré le fait que le modèle F est l'un des Lambretta les plus fiables à ce jour, il ne parvient pas à inspirer la confiance des consommateurs après la triste expérience du modèle précédent. Toutefois, le renouvellement des modèles D et LD, avec un moteur de 150 cm³ de plus grande taille, qui satisfait les fans du scooter, est plus populaire que jamais et démontre finalement ce qu'un scooter peut faire avec un moteur plus puissant. Le Lambretta 150 D et le Lambretta LD au démarrage par fil sont dotés d'un manche d'admission et d'une turbine de ventilateur qui permettent de garder le moteur au frais, même dans les conditions les plus difficiles. Et le câble téléflex des vitesses à commande manuelle a été remplacé par des câbles Bowden doubles plus simples. Outre la simplification du changement de vitesse, ce nouveau système est également plus économique.

Alors que les rallyes internationaux et les sorties de scooters sont de plus en plus populaires, la société Innocenti réalise qu'elle peut tirer parti de cette nouvelle tendance pour prouver la fiabilité absolue du Lambretta sur de longs trajets. En 1950, elle lance une campagne publicitaire avec le slogan « Plus de 100 000 kilomètres sur un Lambretta » dans le but de promouvoir les trajets sur de longues distances. Les motocyclistes Lambretta sont encouragés à parcourir de nombreux kilomètres et les sponsors leur offrent d'importantes sommes d'argent et des récompenses. Cette campagne promotionnelle incite des centaines de motocyclistes Lambretta fidèles, provenant des quatre coins du monde, à prendre la route.

Elle génère une telle publicité que la société Innocenti la poursuit les années suivantes en augmentant le montant de la récompense. L'exemple le plus impressionnant d'un grand voyage en scooter est probablement celui qu'effectue le docteur Cesare Battaglini : un tour du monde entre 1956 et 1959. Il traverse chacun des continents, y compris l'Australie, et détient un nouveau record en couvrant un total de 160 000 km sur un Lambretta 150 D qui a

été spécialement préparé pour l'occasion au laboratoire expérimental d'Innocenti à Milan. Deux réservoirs montés à l'arrière du scooter lui permettent de voyager sur de plus longues distances sans devoir se ravitailler en carburant.

Les ingénieurs ajoutent également une roue de secours et un filtre à air spécial de plus grande taille, et ils vérifient avec soin le moteur avant que le docteur Battaglini ne se mette en route. D'autres vagabonds intrépides et téméraires qui impressionnent le monde avec leurs aventures en Lambretta sont M. Aldo Zidaric qui voyage vers le cercle polaire arctique et le désert du Sahara sur son Lambretta 125 C, remportant le prix Innocenti en 1952, et M. Edoardo Mari qui traverse le continent africain (de l'Algérie vers Le Cap en passant par Nairobi), parcourant au total 17 000 km sur son Lambretta 125 D.

Au cours des années 1950 et au début des années 1960, la société Innocenti organise de grands rallyes internationaux dans toutes les principales capitales européennes. L'un de ces rallyes les plus mémorables est celui d'Istanbul en 1962, qui attire 176 Lambrettistes de toute l'Italie, parcourant 2 700 km sur 13 jours sans aucune panne majeure, puis faisant le chemin en sens inverse par bateau. La société Innocenti est représentée par Gigi Villorosi, un célèbre pilote de course dans les années 1930 à 1950, qui est le président du Club Lambretta.

Au milieu des années 1960, les passionnés des scooters commencent à se désintéresser des activités proposées par le Club Lambretta et se tournent vers les voitures. Les sorties dominicales à la campagne suivies d'un pique-nique sont presque toutes oubliées. Les temps changent et le scooter est maintenant un simple moyen de se rendre au travail. Le bulletin Innocenti Notiziario Lambretta n'est plus publié, et les clubs Lambretta qui ont fait connaître le concept du « Lambrettisme » sont dissolus ou font désormais partie des autres clubs de moto.

Dans les années 1950, c'est toujours l'âge d'or du scooter et en 1954, la société Innocenti décide de lancer un cyclomoteur à grandes roues à un prix très peu élevé : 78 000 lire italiennes. Une vaste campagne de publicité mettant en scène le cowboy et le chiot déjà utilisés pour lancer le Lambretta A et associés au slogan « Motorisez vos jambes ! », marquent le lancement du Lambretta 48 avec un châssis en tôle estampillée, un réservoir de carburant sous la selle et un moteur très silencieux à deux vitesses et à deux temps. Mais ce nouveau cyclomoteur doit faire face à une concurrence acharnée des autres constructeurs italiens, en particulier Motom et Garelli, et ne réussit jamais vraiment à conquérir, voire à gagner, une position sérieuse sur le marché italien.

En 1955, l'arrivée du Vespa 150 GS de Piaggio agite le monde du scooter. Il accélère plus rapidement que nombre des petites motos légères de l'époque et peut atteindre une vitesse de 100 km/heure. Ce nouveau modèle ouvre tout un nouveau marché de type « sportif » qui exige les scooters les plus rapides. Piaggio a jeté le défi et Innocenti n'est absolument pas prête, mais rapidement, ses ingénieurs vont s'attaquer à l'absence sérieuse de vitesse sur le Lambretta. Le design du nouveau Lambretta est une nouvelle fois confié à Pier Luigi Torre qui rompt avec la tradition et imagine un scooter doté d'un châssis et d'un système mécanique jamais vus auparavant. La culasse est horizontale pour abaisser le centre de masse et la transmission est munie d'une chaîne duplex. Il possède des roues de 10 pouces, une boîte à quatre vitesses et une banquette.

Le châssis est bien proportionné avec un garde-boue avant fixe et une poupée fixe en alliage d'aluminium qui contient tous les câbles. Le scooter part en production à grande échelle, et le moteur 175 cm³ de taille relativement importante du nouveau Lambretta TV (Turismo Veloce) le place en première position de sa catégorie en termes de performance et de puissance. Mais malheureusement, le système mécanique s'avère trop fragile et en 1958, le

modèle est retiré et remplacé par le Lambretta TV de série II qui dispose maintenant d'un nouveau moteur (également présent sur le modèle LI 125 et 150 cm³). Néanmoins, le 175 TV est très important pour la société Innocenti dans le sens où il présente une nouvelle philosophie en termes de performance supérieure et d'améliorations constantes sur chaque nouveau modèle.

Le lancement du 175 TV coïncide avec l'ouverture d'une vitrine des plus modernes, spécialement conçue pour mettre en avant la fabrication des scooters Innocenti sur la place San Babila à Milan. Cette immense vitrine possède des fenêtres sur deux étages, tout autour de l'ensemble du bâtiment situé sur cette place très animée. Elle permet de présenter aux motocyclistes Lambretta fidèles les dernières améliorations apportées à la technologie du scooter. Elle devient l'un des lieux de rencontre préférés des passionnés de scooters qui viennent y parler des derniers modèles.

En 1958, la production du splendide modèle LD, l'héritier direct du tout premier Lambretta, est arrêtée, annonçant ainsi la fin de la première partie de l'histoire du Lambretta. Le modèle LD est l'apogée de la réussite de la société Innocenti au cours de ses premières années. Il a été fabriqué pendant plus de six ans, remportant un succès commercial majeur dans le monde entier. Il est remplacé par les modèles LI 125 et 150, dont la carrosserie s'inspire de celle du modèle TV lancé en 1957. Le système mécanique du modèle LI est également semblable à celui du modèle TV, mais son moteur est nouveau. La transmission et la boîte de vitesse ont été simplifiées, et l'embrayage a été considérablement amélioré. Un an plus tard environ, le Lambretta LI est remplacé par le Lambretta LI de série II. À l'image du modèle TV de série II, dont la production a démarré quelques mois auparavant, le phare avant du nouveau modèle LI est intégré dans le guidon et il peut donc maintenant tourner en même temps que la roue.

La fabrication des Lambretta atteint son apogée à cette époque. La chaîne de montage produit un Lambretta toutes les 50 secondes et 15 000 scooters par mois. Il existe désormais au moins un revendeur Innocenti dans chaque pays du monde. La Vespa et le Lambretta sont les exemples les plus emblématiques de la technologie automobile la plus avancée d'Italie et sont les produits italiens les plus connus dans le monde entier. Les sociétés Piaggio et Innocenti, les deux principaux constructeurs de scooters en Italie, produisent plus de 436 000 scooters seulement pour l'année 1960. Plus de la moitié de ces scooters est exportée à l'échelle internationale. Outre les scooters fabriqués en Italie, n'oublions pas de citer tous les constructeurs sous licence présents dans le monde entier.

Even though the Lambretta Même si les modèles Lambretta LI et TV remportent tous les deux un grand succès, la société Innocenti ne se repose pas sur ses lauriers, mais continue à chercher et à développer de nouveaux modèles. La société Ghia présente une conception digne d'intérêt et crée deux modèles en bois différents. Ghia souhaite éviter de modifier la ligne de l'original. Mais le produit final n'est pas assez sophistiqué et le projet est bientôt abandonné. La société Innocenti pense qu'il vaut mieux poursuivre le développement de ses deux nouveaux modèles et décide de créer une nouvelle carrosserie qui sera moulée autour du moteur déjà en cours de production. À la fin de l'année 1961, le nouveau Lambretta est prêt à être lancé sur le marché en remplacement du modèle LI de série II. La troisième série est nommée « Scooter Linea », c'est-à-dire le « scooter de ligne ». Pour commencer, le modèle LI de série III est uniquement disponible dans les versions 125 et 150 cm³. Le modèle 175 cm³ sera lancé plusieurs mois plus tard. L'aspect très aérodynamique du modèle LI de série III le classe en première position dans la catégorie des scooters. C'est encore un exemple du niveau élevé en matière de design et de fabrication de la société Innocenti. La version 175 cm³ du modèle TV de série III est donc lancé quelques mois plus tard et a l'honneur d'être

le premier scooter ou moto de production à grande échelle, doté d'un frein à disques monté sur la roue avant. Jusqu'à maintenant, les freins à disques ont uniquement été utilisés sur les engins de course les plus sophistiqués.

Le Lambretta 48 n'est pas aussi couronné de succès que ce qu'aurait souhaité la société Innocenti, et sa production est donc arrêtée. Les ingénieurs se concentrent sur le projet d'un scooter de 50 cm³ qui répondrait aux exigences d'un nouveau marché : les clients désireux de posséder des scooters et des vélomoteurs à petit moteur, avec lesquels ils pourront rouler sans devoir passer leur permis. Les premiers prototypes sont présentés au salon Milan Motor Show en 1961 afin de voir si le public est réellement intéressé par l'achat de scooters de petite taille. Les nouveaux prototypes se démarquent de l'approche habituelle de la société Innocenti et reposent sur le châssis monocoque utilisé pour la Vespa. Ce châssis monobloc est à la fois durable et simple à fabriquer. Pour l'essentiel, le moteur est identique au moteur du modèle LI, sauf que le cylindre est vertical et que l'induction est régulée par un distributeur rotatif. Cette nouvelle ligne de scooters présente plusieurs nouvelles caractéristiques de style qui sont adoptées dans la conception du Lambretta de série III. Mais le scooter est si petit que seules les personnes de taille moyenne ou plus petite peuvent vraiment le conduire. Comme le petit scooter reçoit un accueil peu enthousiaste au salon Milan Motor Show, le projet est mis en suspens. En observant l'orientation prise par Innocenti, la société Piaggio s'en inspire à son tour pour développer immédiatement une mini-version de la Vespa qui sera vendue aux passionnés de scooters mineurs qui ne peuvent pas encore passer le permis de conduire.

Le nouveau « Vespino » est vendue dans toute l'Italie en un temps record. Complètement prise par surprise, la société Innocenti ressort rapidement le prototype qu'elle avait abandonné, puis l'agrandit légèrement afin d'y ajouter un moteur plus puissant. Ce nouveau modèle est finalement terminé en 1964, mais pour une raison ou pour une autre, Innocenti produit au départ une version 98 cm³ pour le marché étranger. Le public italien doit patienter jusqu'à la fin de l'année 1964 avant de pouvoir se procurer la version 50 cm³. Cette version ne dispose pas de l'intéressante vanne d'admission d'air rotative qui était présente sur le prototype. De plus, la version 50 cm³ possède des roues 9 pouces par rapport aux roues 10 pouces de la conception d'origine. Le lancement du petit scooter coïncide avec l'inauguration du modèle TV de série III au moteur 200 cm³ très puissant, un nouveau modèle conçu pour apaiser le marché anglais qui réclame à cor et à cri un super Lambretta pouvant facilement atteindre 110 km/heure. Le modèle 150 Special, un scooter similaire avec une finition or ou argent, a été lancé en Italie un an plus tôt.

Chaque constructeur italien de véhicules à moteur doit faire face au déclin du marché de la moto. En essayant de conjurer l'inévitable, la société Innocenti ne manque pas de renouveler en permanence chacun de ses modèles par des petits changements pourtant visibles. En 1965, puis en 1966, elle lance le modèle 125 Special, le modèle 125 Junior à trois et quatre vitesses, le modèle 150 X Special et enfin le modèle 200 X Special. Le nouveau Lambretta 200 X Special est un engin révolutionnaire surnommé « le scooter le plus rapide du monde », mais c'est également le premier d'une nouvelle catégorie de scooters 200 cm³ sur le marché italien.

En 1966, la société Innocenti passe un accord avec l'entreprise italienne Motom en vue de produire le moteur 39 cm³ monté sur le célèbre vélomoteur Daina sous licence. Grâce à ce petit moteur fort intéressant, Innocenti commence à fabriquer son nouveau vélomoteur à pédale, appelé tout simplement le « Lambrettino », qui est vendu au prix très raisonnable de 59 000 lire italiennes. Son design médiocre et sa performance modeste ne simplifient pas la recherche d'un créneau pour ce vélomoteur sur un marché jeune et compétitif. Dans l'année qui suit, il est remplacé par une nouvelle version dotée d'un moteur 49 cm³ et d'un changement de vitesse automatique. Ce

nouveau modèle est appelé le SX Automatic. Il accélère très rapidement au démarrage et consomme peu de carburant lorsqu'il roule à pleine vitesse. C'est la seule et unique fois dans l'histoire du Lambretta que la société Innocenti demande à une autre entreprise de concevoir son moteur plutôt que de confier cette tâche à ses ingénieurs.

En parallèle, le service marketing d'Innocenti présente une nouvelle stratégie en vue d'attirer les clients alors que les ventes commencent à diminuer. Plutôt que d'essayer de vendre le même modèle à tout le monde, la société s'applique à fabriquer une gamme de modèles couvrant tous les créneaux possibles du marché. En 1967, le service marketing décide de se concentrer sur la production de scooters pour les jeunes de 14 ans, un groupe de clients qui, selon Innocenti, représente son avenir. L'idée consiste à proposer un scooter économique et moderne et, pour faire des économies sur les coûts de production, Innocenti utilise le moteur du Lambretta J 50. Le design de la carrosserie est confié au célèbre Nuccio Bertone qui a déjà collaboré avec Innocenti sur le modèle 950 Spiderina. Malgré le fait qu'il n'est pas trop au fait des aspects techniques des scooters, Nuccio Bertone présente un design à la fois original et moderne pour le nouveau Lambretta. Ce nouveau Lambretta 50, qui est tendrement appelé le « Lui », est de loin l'un des meilleurs exemples de collaboration entre un designer et un grand constructeur de véhicules à moteur.

La société Innocenti fait la promotion du Lui dans tous les principaux magazines, en particulier dans ceux qui sont axés sur le marché des jeunes. Les publicités le décrivent comme « Le scooter des années 1970 » et scandent « Tous pour Lui, et Lui pour tous ! ». Les publicités radio et les divertissements télévisés font entrer le Lui dans chaque foyer italien.

Les collaborateurs Innocenti espèrent un miracle en mettant tout leur espoir dans le modèle Lui, mais la crise économique s'abat sur l'ensemble du secteur motocycliste italien. De nombreuses entreprises cessent leur activité ou sont vendues à leurs concurrents à des prix sacrifiés. Ainsi, la société Moto Guzzi est rachetée par le gouvernement italien, la société Moto Gilera par Piaggio, et les sociétés Bianchi, Parilla, Mival et Sterzi mettent la clé sous la porte.

Dans une tentative de redressement de la société Innocenti, le modèle Lui est proposé en deux versions 75 cm³ différentes : le 75 S et le 75 SL. Le modèle 75 SL est le premier scooter italien muni d'un mélangeur automatique d'huile/de carburant. Ce nouveau système « Lube Matic » est un dispositif permettant de distribuer la quantité exacte d'huile dans l'induction afin de lubrifier le carter et le piston, en variant le volume selon les tours par minute du moteur. Cette nouvelle invention est saluée par la presse, mais les consommateurs n'ont pas confiance en ce nouveau gadget et préfèrent la version 75 S qui leur permet de mélanger eux-mêmes l'huile ou d'utiliser les solutions d'huile et de carburant prémélangées vendues dans les stations-services.

Il est parfois difficile d'expliquer les succès ou les échecs commerciaux. L'expertise marketing et la psychologie du client sont seulement deux des innombrables facteurs qui entrent en ligne de compte. Le Lui est un scooter moderne vendu par un constructeur de confiance à un prix défiant toute concurrence. Qui sait pourquoi il ne rencontre pas le succès qu'il mérite ? Il est retiré de la chaîne de fabrication vers la fin de l'année 1969, juste un an après son lancement, et la société Innocenti doit donc liquider son immense stock.

Ravie de sa collaboration avec Nuccio Bertone, la société Innocenti décide en 1968 de l'inviter à travailler sur la nouvelle ligne des Lambretta LI et SX. L'objectif consiste essentiellement à redessiner le panneau extérieur de la caisse en se concentrant moins sur les modifications mécaniques. Même s'il doit travailler dans des limites de restrictions strictes, Nuccio Bertone prouve une nouvelle fois ce dont il est capable en transformant le Lambretta LI complètement dépassé en un véhicule moderne et élégant. La nouvelle série et ses trois moteurs de tailles différentes est appelée DL, ce qui signifie « de luxe », et les scooters se déclinent en plusieurs combinaisons de couleurs en fonction de la taille du moteur. Pour conférer une touche de personnalité au nouveau modèle DL, le côté droit du protège-jambes avant est orné d'un autocollant ressemblant à une tache d'encre. Sa finition inhabituelle incite le grand public à le surnommer « la tache noire ».

Le nouveau modèle DL 200 amélioré est le produit phare de la flotte et, au vu de sa performance exceptionnelle, il est connu pour être « le scooter le plus rapide du monde ». En 1969, il est équipé d'un démarreur électrique. Fidèle à ses habitudes, la société Innocenti est le premier constructeur qui ajoute cette fonctionnalité à un scooter. Même sur le petit Lambretta Junior 50, des améliorations esthétiques constantes sont apportées pour qu'il soit en phase avec son temps. Le modèle DL est présenté en 1968. En 1969, la société Innocenti lance une version « Special » avec une grande banquette bicolore et un tapis de sol en caoutchouc noir.

Malgré les améliorations permanentes des différents modèles, la crise économique qui touche le marché du scooter continue à empirer. Lassé de lutter, Luigi Innocenti décide finalement de vendre son complexe industriel et de se retirer du monde des affaires. La chaîne de fabrication est officiellement fermée au mois d'avril 1971, mais un lot de trois roues 600 V ne sera terminé qu'au début de l'année 1972. Au début, il est difficile de trouver un repreneur pour les chaînes du Lambretta et du Lambro, mais aussi pour toutes les machines. C'est le gouvernement indien qui surprend la société Innocenti avec une offre s'élevant à 3 000 000 000 de lires italiennes (environ 2 millions de dollars) pour l'ensemble de l'équipement.

Le gouvernement indien intervient probablement car à cette époque, les Lambretta sont présents partout en Inde où ils sont très populaires pour leur style et leur fiabilité. Après des discussions houleuses, les négociations se terminent, et le petit Lambretta né sur les rives du Lambro embarque pour la prochaine étape de son existence sur les rives du Gange. Pendant quelques années, le gouvernement indien produit le Lambretta et l'exporte vers différents pays européens. Le succès n'est pas au rendez-vous. La société Scooters India cesse alors d'utiliser les marques Lambretta et Lambro.

En 1979, la société Lambretta S.A. basée à Lugano, en Suisse, obtient les plus anciens droits internationaux du Lambretta. La société reprend ses activités via la nouvelle entité Innocenti S.A., également basée à Lugano. Et, comme toujours, le Lambretta continue de ravir ses utilisateurs.

La Production en Europe

Espagne

Le 17 juin 1952, un groupe d'hommes d'affaires basques très en vue crée la société « Lambretta Locomociones SA ». Un an plus tard, une usine est construite à Eiber, en Espagne. C'est en 1954 que cette usine démarre la production du scooter Lambretta, qui s'achèvera 35 ans plus tard, en 1989 (un cycle de production plus long de 10 ans que la société Innocenti).

Lors de l'exposition de Barcelone en 1953, la société « Lambretta Locomociones » présente ses scooters « D » et « LD », ainsi que ses trois roues « FB » et « FC ». Ces engins sont en fait de fabrication Innocenti car les premières ventes espagnoles sont des modèles italiens. Le premier modèle espagnol est réalisé en 1954 : il s'agit du Lambretta 125/150 cm³, rapidement suivi en 1955 des modèles « D » de 125/150 cm³. C'est également à cette époque que l'usine espagnole tente de lancer un trois roues inspiré d'un modèle Innocenti semblable, mais le modèle espagnol rencontre moins de succès. Les premiers modèles « D » sont dotés d'un système de refroidissement fermé à cylindres unique, permettant d'éviter les problèmes de surchauffe des scooters. Les derniers modèles « LD » sont comparables à leurs équivalents italiens, à l'exception du logo et des pièces fabriquées en local. Le scooter espagnol Lambretta est d'une qualité supérieure grâce à la grande expérience de la société mère en matière de travail des métaux, mais aussi des relations professionnelles étroites entre l'Espagne et la société Innocenti. En 1960, la société espagnole Lambretta fabrique plus de 50 000 scooters.

En 1960, l'usine espagnole commence à produire le Lambretta « Li 150 » de série 2, puis le « Li 125 » en 1962 et enfin le « TV 175 » en 1963. Ces nouveaux scooters espagnols Lambretta reposent sur les modèles Innocenti, tout en présentant quelques différences. Tous les modèles sont équipés d'un garde-boue avant « pivotant » typiquement espagnol, mais aussi d'une colonne de klaxon modifiée. Les baguettes de plancher, les finitions et l'agencement sous le tableau de bord sont également identiques à ceux du modèle italien, mais la majorité des pièces est fabriquée en Espagne. La qualité de conception des nouveaux modèles est excellente, avec un tableau de bord de couleur blanche et une colonne de klaxon de couleur noire, verte, rouge, orange et bleue. Leur compteur de vitesse, leur double selle et l'éventail de leurs accessoires sont superbes. Les premiers modèles sont tous dotés d'un interrupteur d'éclairage de série 1 ainsi que d'un éclairage arrière. Tout évolue en 1964, avec la mise en place d'un phare avant de type « sixpenny » (SX/TV), fabriqué par la société Forres, coïncidant avec l'apparition d'un nouveau compteur de vitesse de série 3.

La nouvelle optique avant SX/TV est de type standard sur le Lambretta TV 175 de série 2. Ce Lambretta TV 175 ressemble à s'y méprendre au modèle Li, avec des fourches d'amortisseur, un frein à disques, un phare avant de type SX, une double selle et un moteur TV 175 de série 3. Ce scooter unique est une création espagnole qui répond à la demande nationale. Le Lambretta TV 175 est également un exemple fabuleux de la coopération entre l'usine italienne et l'usine espagnole, à l'image des freins à disques qui sont fabriqués en Italie.

L'usine espagnole poursuit sa production du Lambretta de série 2 dans les années 1960, et nombre d'entre eux sont spécifiquement créés pour être exportés. C'est à cette même époque que l'usine espagnole commence à faire appel à la société Serveta SA pour ses activités commerciales. Serveta est l'un des principaux partenaires de la société Innocenti, exportant vers des marchés tels que : l'Argentine, le Brésil, le Chili, Taïwan, l'Inde, le Pakistan, la Turquie et les Philippines.

Depuis sa création en 1953 jusqu'en 1965, la société Lambretta a produit 100 000 scooters en Espagne, employant plus de 520 personnes pendant les périodes de pointe. L'année 1965 est également celle du lancement par Lambretta de la « Scooterlinea ». À l'origine, cette ligne compte les modèles 125/150 cm³ et 175 cm³, auxquels vient s'ajouter une version 200 cm³ en 1966. Le Lambretta de série 3 de la société Serveta est inspiré du modèle italien « Li » de série 3, avec des garde-boue avant métalliques de style italien ainsi qu'une colonne de klaxon. Toutefois, les phares avant ressemblent plus aux types TV/Li, avec une optique SX/TV. Tous les modèles disposent d'un agencement caractéristique sous le tableau de bord, avec des baguettes de plancher et des finitions en caoutchouc de couleur grise. La plus grande partie de ces pièces est fabriquée en Espagne par la société Serveta SA.

C'est à cette même époque que Serveta démarre la production de la série 3 du TV 175, qui est très semblable au reste de la gamme. Ce modèle est muni de freins à disques et d'une combinaison de couleurs métallisées vert ou bleu clair. Ce modèle reste peu de temps en production pour être remplacé par le Jet 200. En 1966, la société Serveta présente le premier modèle 200 cm³ en Espagne, le Jet 200. Les tous premiers modèles lancés sur le marché sont identiques à leurs équivalents italiens (le SX 200), à l'exception du garde-boue avant de type « Li » et de la colonne de klaxon qui sont typiquement espagnols. Ils possèdent le même tableau de bord, les mêmes plaques et les mêmes interrupteurs d'éclairage et d'allumage que le modèle italien SX 200. Une fois le modèle lancé avec succès sur le marché espagnol, la société Serveta modifie la plaque présente sur le Jet 200 en ajoutant « JET 200 » sous le logo Lambretta. Dans l'ensemble, le Jet 200 est un engin luxueux à la peinture métallisée dorée de toute beauté. La société Serveta lance en parallèle, toujours en 1966, un modèle « 150 Special » de couleur métallisée argentée, une copie de la version italienne.

En 1969, Serveta commence à exporter son Lambretta vers le Royaume-Uni, et plus spécialement son modèle « 150 Special », ce qui coïncide avec les importations au Royaume-Uni des modèles GP de la société Innocenti. En 1971, la société Serveta commence également à exporter le Jet 200 vers le Royaume-Uni. C'est aussi à cette époque que la société Innocenti choisit elle aussi d'exporter ses engins : ainsi le Lambretta fabriqué en Espagne et en Italie est exporté vers les mêmes marchés étrangers.

La société Innocenti finit par fermer son usine en Italie, mais la société Serveta SA poursuit quant à elle ses activités. Alors que la production du Lambretta continue en Espagne, les pièces italiennes viennent à manquer et sont

progressivement remplacées par de nouvelles pièces de fabrication espagnole. Ainsi, le tableau de bord de type SX/Special est remplacé par des pièces Li amovibles et les baguettes de plancher par des tapis en caoutchouc. Le filtre à air est déplacé dans la boîte à outils. En 1973, la société Serveta lance un autre modèle de Lambretta, une moto de 200 cm³, appelée « Pony ». Après la fermeture de l'usine italienne, Serveta s'efforce de rénover sa gamme Lambretta. Elle échoue dans les ventes sur le territoire espagnol au profit de ses concurrents. Au même moment, la société indienne SIL lance sur le marché espagnol sa gamme GP de scooters. Dans un effort pour stimuler ses ventes et reprendre sa place de leader, Serveta crée de nouvelles versions des modèles 125 cm³/150cm³ et 200 cm³. La gamme Jet fait également l'objet d'une modernisation, avec de nouveaux indicateurs chromés, un système électrique amélioré et de nouvelles bandes sur le tableau de bord. À la fin des années 1970, la société Serveta présente son nouvel interrupteur de guidon de type carré, son nouvel interrupteur d'allumage, ainsi que son phare avant à bloc optique étanche de 6 volts sur le modèle Jet. Serveta lance ensuite la série 80 qui est dotée d'un garde-boue et d'une colonne de klaxon en fibre de verre, d'un interrupteur d'allumage, d'indicateurs de style Vespa, d'un système électrique de 6 volts, d'un appareillage et de voyants améliorés, de gros pare-chocs avant et d'un badge de type autocollant. Les améliorations apportées aux lignes de scooters Serveta coïncident avec le retour en force du scooter au Royaume-Uni (1972-1982), période pendant laquelle de nombreux modèles fabriqués en Espagne sont importés au Royaume-Uni. La société Serveta lance un nouveau scooter en 1983, appelé Lince (le « Lynx »), disponible en version 125 cc, 150 cc ou 200 cc. Le Lince est une combinaison de toutes les modifications antérieures, en plus des améliorations récentes. Le Lince est lancé après que l'Espagne a rejoint la CEE, lui imposant donc le respect de la nouvelle réglementation en vigueur. Cette nouvelle réglementation comprend un nouveau phare avant de plus grande taille. Ce problème est résolu en plaçant le nouveau phare avant dans une enveloppe plus grande en fibre de verre. Cette réglementation et d'autres tentatives de modernisation de la société espagnole Lambretta représentent des désagréments pour de nombreux passionnés de scooters traditionnels au Royaume-Uni.

Lors de cette période, la société Serveta produit un grand nombre de modèles Lince, allant même jusqu'à fabriquer en 1984 une version destinée à la police, à laquelle elle rajoute des phares et des sirènes. Les premiers modèles Lince disposent de bandes autocollantes sur le tableau de bord, de garde-boue avant et de protège-jambes. Les derniers modèles disposent simplement du logo Lambretta moderne sur le tableau de bord et les protège-jambes. La puissance du scooter est indiquée sur un autre autocollant présent sur la colonne de klaxon, mais aussi sur une plaque du châssis. Le Lince n'est pas doté d'une béquille Lambretta classique, mais d'une béquille de style Vespa PX. Son châssis, sa fourche, ses roues et toutes les pièces situées sous son tableau de bord sont peintes en noir mat. La peinture colorée se limite au tableau de bord, aux protège-jambes, au casque, à la colonne de klaxon et au garde-boue avant. Les modèles Lince les plus récents sont désormais munis d'un démarreur électrique. Dans son ensemble, le Lince est un bon scooter, mais malheureusement, la société Serveta SA rencontre de graves problèmes financiers lors de sa fabrication.

Avant les années 1980, l'économie espagnole fait l'objet d'une protection, et Serveta l'utilise pour se diversifier. Dans les années 1970, elle commence à produire des motos légères et des mobylettes, sous licence Honda. L'Espagne devient membre de la CEE dans les années 1980, soumettant ainsi son économie à la concurrence et à la réglementation internationale.

En 1982, la société Serveta renomme sa marque en « Lambretta SAL ». Trois ans plus tard, en 1985, la production déménage de la ville d'Eiber vers la ville d'Amurrio après un changement de propriétaire. Dans les années précédant sa fin, l'entreprise commence à fabriquer d'autres produits, comme des lave-linge et des Lambretta, mais

uniquement sur commande. La fin de la société est annoncée en 1989/1990 lorsque l'usine de production espagnole ferme ses portes.

Le projet final de la société Lambretta SAL est né en 1987 avec Amiga (ou Gitana), des styles modernes associés à un moteur Lince amélioré. L'Amiga possède un carburateur Del-Orto de 24 mm « à venturi arrondi » ainsi qu'un échappement monté sur un logement en alliage léger. Les journaux et les médias publics présentent largement les prototypes de l'Amiga. Malheureusement, la société Lambretta SAL dépose son bilan avant même de pouvoir lancer la production de l'Amiga.

Allemagne

La société NSU Lambretta débute la production allemande du Lambretta dans les années 1950. Elle le fabrique sous licence dans la ville de Neckarsulm (Sud de l'Allemagne). Tout au long de sa durée de vie, la société NSU aura produit plus de 189 000 engins. Devenant la première usine qui importe vers les États-Unis, elle fabrique des modèles qui s'inspirent de la version italienne du 125 cm³.

NSU commence alors à ajouter son propre style au Lambretta en lançant le premier « Lambretta allemand » (le NSU Luxury Lambretta). Ce modèle se décline en une peinture à deux tonalités, des pièces en alliage hautement polies, une lame de pare-chocs avant ainsi qu'un feu de stationnement qui peut être allumé via le « tableau de bord ».

Tout au long de sa durée de vie, la société NSU mène des enquêtes de consommation et essaie de convaincre les ouvriers que le NSU ne s'adresse pas seulement aux « enfants gâtés » et aux « employés de bureau ». Afin de stimuler les ventes, son service Relations publiques publie régulièrement des déclarations qui expliquent que le Lambretta est semblable à une voiture, avec ses commandes et son confort.

Au mois d'août 1954, la société NSU présente un nouveau moteur cylindré de 150 cm³ « amélioré », avec une augmentation des chevaux de 6,2 CV, disponible sur l'ensemble de la gamme. Ce nouveau moteur peut supporter deux trajets en première sur des pentes pouvant atteindre 31,5 %, permettant ainsi de parcourir une grande partie des Alpes.

À l'expiration de sa licence en 1956 et de par le contrôle strict de la société Innocenti sur les exportations, la société NSU change son nom en NSU prima. La fabrication de scooters s'achève en 1957. NSU se tourne alors lentement vers les produits à quatre roues, ce qui marque la fin d'une autre usine de production de Lambretta.

France

En France, la Société Industrielle de Troyes produit ses modèles D et LD à son usine de Saint Julien des Villas.

Bien que les modèles français soient généralement esthétiquement ressemblants à leurs équivalents italiens, de grosses différences notables les distinguent. Ainsi, les robinets de carburant et les leviers d'étrangleur se trouvent au même endroit que les futurs modèles Lambretta, c'est-à-dire qu'ils dépassent des tôles de plancher où reposent les pieds du motocycliste.

Une autre différence importante concerne l'emplacement du réservoir de carburant français. Sur les modèles italiens classiques, le réservoir se trouve au centre, alors que sur les modèles LD français, il est décalé, ce qui facilite son remplissage.

Au cours des années suivantes, une grande partie des scooters français réussit à percer sur le marché britannique. Cela provient du fait que l'usine italienne ralentit sa production du modèle LD au profit du nouveau Lambretta de série 1. Le marché britannique, qui tente de répondre à la demande de ses consommateurs, se voit alors contraint d'importer des modèles français.

La dernière production française enregistrée de scooters Lambretta remonte au mois de novembre 1960

De l'ancienne usine phare de Saint-Julien-les-Villas, il ne subsiste plus que quelques bâtiments, derrière l'Intermarché des Rives de Seine. Comme sur son site se dresse aujourd'hui un hypermarché, on a du mal à imaginer que jusqu'à 1150 personnes y ont travaillé lorsque Fenwick y fabriquait ses chariots élévateurs et 870 salariés lorsque Lambretta y produisait ses scooters.

La mémoire de cette usine aurait fini par s'estomper si un passionné d'histoire locale, Jacques Fournier, n'avait eu le courage de la rassembler. À force de recherches, le co-fondateur de l'académie troyenne d'études cartophiles est parvenu à en retracer la saga. Il l'a racontée hier, au cours d'une conférence, à la maison du patrimoine.

Contrairement à ce l'on pense souvent, l'histoire de ce site industriel ne commence pas avec Lambretta. Bien avant l'arrivée de la production de cette marque italienne se dressait là une teinturerie, celle du Petit Saint-Julien. Elle a vu le jour en 1874 et a arrêté son activité en 1935, à la veille de la seconde guerre mondiale.

Entre cette date et 1949, il existe un blanc. « On sait que l'usine a été utilisée par les Allemands pendant la seconde guerre mondiale et qu'elle a été bombardée. Mais quand, par qui et pourquoi ? On l'ignore », confie Jacques Fournier.

L'usine appartenait déjà à Fenwick avant Lambretta

Par contre, à partir de 1949, son histoire devient mieux connue. L'ancienne teinturerie est alors rachetée par Fenwick, une société française fondée par un Écossais. Elle n'y fabrique pas encore des chariots élévateurs mais des ponts levants et de la chaudronnerie. Une activité qui ne devait pas être si florissante que cela puisque Fenwick y implante, en 1952, la fabrication des Lambretta pour la France.

En moins de dix ans, 200 000 scooters ainsi que 10 000 triporteurs vont sortir de l'usine de Saint-Julien-les-Villas. Celle-ci ne fait pas que les assembler. Jacques Fournier a récupéré auprès des Lambrettistes un film qui montre que tout était fabriqué sur place, y compris les moteurs.

En 1960, Lambretta arrête la fabrication des scooters à Saint-Julien puis l'année suivante celle des triporteurs. Car, avec la guerre d'Algérie qui maintient la clientèle jeune sous les drapeaux pendant deux ans, deux fortes hausses successives de la TVA, le coût prohibitif des assurances et l'essor pris par l'automobile, les ventes de scooters se sont effondrées.

Fenwick reconvertit alors une nouvelle fois son site. Il y fabrique désormais les chariots élévateurs, sa spécialité. L'usine, qui avait déjà pris de l'ampleur sous Lambretta, est encore agrandie. En 1970, elle compte 1 150 salariés. Quatre ans plus tard, en 1974, elle est tombée à 1 125 personnes mais emploie 250 intérimaires. C'est probablement son apogée. Car en 1978, débutent les premiers licenciements. Cinq ans, plus tard, en 1984, c'est la fermeture de l'usine avec 515 personnes qui perdent d'un seul coup leur emploi. Un traumatisme qui reste encore dans les mémoires.

Fenwick est alors racheté par Linde. Depuis les chariots élévateurs sont fabriqués en Allemagne. Quant aux scooters Lambretta, ils ont continué à sortir de l'usine italienne jusqu'en 1971, jusqu'à ce que des Indiens acquièrent les machines et poursuivent la production dans leur pays.