Lambretta club
Belgique-Belgie
N°5 Juillet / Juli 2002

Chers Amis Lambrettistes,

Voici venu la cinquième édition du journal du L.C.B. Vous avez été nombreux a renouveler votre affiliation au club et c'est grâce à vous tous que le Lambretta Club de Belgique est toujours en vie. Un grand merci du soutient et de l'intérêt que vous lui témoignez.

Comme nous l'avions convenu lors des précédentes éditions, nous allons essayer de vous présenter les membres du LCB et leurs scooters. Aujourd'hui il s'agit de Pascal de Mouscron. Vous aussi envoyez-nous vos photos et nous les publierons. Ensuite, nous avons concocté pour vous un historique des Lambretta en Espagne, vous découvrirez aujourd'hui la première partie. Pour nous contacter plus rapidement ou pour recevoir plus d'infos, voici notre adresse e-mail : olivier.bille@skynet.be
Nous tenons également à vous faire remarquer que nous ne parlons pas le flamand et qu'il est difficile pour nous d'effectuer les traductions. Merci de votre compréhension.
Bonne lecture à tous et surtout bonne route !

****

Beste Lambrettiste vrienden,

Hier vindt U de vijfde editie van LCB-blad. U waren talrijk uw clubopneming te verlengen en dat heeft mogelijk gemaakt het Lambretta club levend te bewaren. Hier willen wij U bedanken voor de steun en het belang dat U bewijzen.

Als wij het in de voorige edities hadden berichten zullen we proberen sommige leden van LCB en zijn scooters voor te stellen. Thans is het Pascal van Moeskroen. Zend U ons ook uw fotos, dan zullen we die publiceren. Daarna hebben wij voor U een geschiedkundig overzicht over Lambretta in Spanje geschreven. Vandaag zult U het eerst deel ontdekken. Om ons vlugger te bereiken of infos te krijgen, hier is ons e-mail : olivier.bill@skynet.be
We willen ook U te mededelen dat als we geen vlaams kunnen spreken is het dan moeilijk voor ons vertalingen te maken. Dank U voor uw begrip.
Goed lezen en vooral goede rijs !

TV 175 SérieII 1960

Serveta 150DL 1969

LD 1956

AGENDA

Juillet 2002 :

Angleterre : du 5 au 7, Rally du Lambretta Club d'Ecosse au Rugby club de Stirling. infor@iinnocenti.org , http://www.innocenti.org/
Angleterre : du 26 au 28, 50ème anniversaire du Vespa Club of Britain à Paddock Wood (50Km de Douvre). Infos: Dave Best, 49 Burtonroad, Carlton, Nottingham, Notts NG4 3DQ. bestde@supanet.com ou nfkerr@hotmail.com
Belgique : le 28, « Touristic tour for Oldtimer motos » à Coxide (Koksijde) (participation gratuite + boissons).

Août 2002 :

Allemagne : du 17 au 18, Jubilé Vespa International , 50 ans du Vespa Club Mannheim, infos: Vespa Club Mannheim e.V. Postfach 250232 68085 Mannheim Tel: 0621 – 8603956 ,VespaClubMannheim@web.de
Hollande : du 23 au 25, 20ème Jubilé du Lambretta Club Nederland à Bant (Friese). cor@cseters.myweb.nl, http://www.scala.tmfweb.nl/
Belgique : du 23 au 25, 8ème International Polder Rallye VC Ostende , Camping "Klein Strand" Varsenare weg 29 à Jabbeke, prix du week-end 39€: 2 petit-déjeuners, 2 repas, 2 nuits de camping , visite, souvenir et détente. Infos :William Rondelez : Vespaclub oostende@compaqnet.be.
Hollande : du 30 au 1/09, « Vehikel » , cor@cseters.myweb.nl, http://www.scala.tmfweb.nl/
Autriche : du 31 au 1/09, Int. Rollertreffen, Fussach, (cf. flyer).

Septembre 2002 :

Hollande : le 1er, "VESPA CLUB HOLLAND" (1951-1972), Portanje's Vespa Scooter & Nostalgie Collectie, Stationsweg 41 - 43 à Bunnik, de 12h00 à 17h00, infos :030-6563838.

Angleterre : du 27 au 29, rally du LCGB su l'île de Man. Infos : Kev Walsh , 8 Tent Close, Rainhill Prescot Merseyside L35 9LD tel/fax +44 (0151)426 9839 kevwalsh@bowden.force9.net

Lambretta ESPAÑA

Aujourd'hui, les scooters Innocenti (Italiens) sont devenus aussi prisés que rares; l'amateur, à la recherche du véhicule de ses rêves, a donc tendance à se tourner vers l'autre pays du lambretta, l'Espagne. Malgré une fiabilité et une esthétique pas toujours au rendez-vous, la Serveta espagnole s'est fait une place parmi les scooters de tradition. Conséquence: la péninsule ibérique, comme l'Italie avant elle, est devenue la proie des professionnels anglais et allemands. Dans une course effrénée à l'argent, ils sont prêts à tout pour obtenir la moindre pièce sortie des usines de Eibar. l'Italie a déjà subi de nombreux pillages, les scooters y sont devenus rares et chers; l'Espagne, en revanche, nous permet encore d'assouvir notre passion, mais pour combien de temps ? la région de Santander, là où accostent les ferries en provenance des Îles britanniques, est déjà complètement vidée et ce nettoyage s'étend désormais au reste de la péninsule. I/ ne faudra plus longtemps pour que le Serveta soit aussi difficile à trouver que son homologue italien. Plus de lambretta, plus de Serveta, à quoi pourrait ressembler le scootériste de demain ? ?

Nous sommes au début des années '50, en période d'après-guerre et d'effervescence populaire.
Le scooter est en plein essor; Ferdinando Innocenti a réussi son pari au-delà de ses espérances: ce phénomène à deux roues conçu pour le marché italien s'est rapidement mondialisé. L'idée d'expansion germe dans l'esprit de l'ingénieur italien, d'autant qu'on approche de la saturation de ses usines de Pontedera (Milan) avec la production des modèles O et LO. Cette volonté de s ' étendre va se concrétiser grâce à un groupe d'industriels Basques (issus de deux sociétés : Alpha ABC et Balencia Frères). Ainsi, le 17 juin 1952, ce consortium ibérique met sur pied la société **« Larnbretta Locomociones S.A.».** Son but: La fabrication de scooters et tricycles sous licence de la maison mère italienne, uniquement pour le marché espagnol.
Si l'usine s'installe au début de l'année 1953 à Eibar, au Pays-Basque, elle ne fête son inauguration qu'un an plus tard, le 10 juin 1954, au moment de la foire internationale de Barcelone. Les responsables espagnols profitent de cet événement pour lancer une campagne de promotion en grande pompe. Aidés par une équipe d'ingénieurs italiens déplacés pour la cause, ils présentent au grand public leurs nouveaux prototypes : O, LO ainsi que deux tricycles FB et FC.
A ses débuts, l'usine ne comporte que 28 ouvriers, une partie du travail étant effectué par des ouvriers de la société Alpha (du même actionnaire). Le premier modèle produit est le **125 D**, rebaptisé « **Patinette** » par la population ibérique. Jusqu'à l'arrivée de la série Li, presque aucune touche personnelle n'est apportée aux scooters; ce sont des copies quasi conformes des modèles Innocenti avec toutefois un fini de qualité inférieure. Les Italiens leur fournissent la tôle ainsi que les accessoires dont ils n'ont plus l'utilité. En fait, les scooters produits à Eibar sortent avec un décalage dans le temps sur l'Italie ; retard qui permet aux Italiens de se débarrasser de leurs vieux stocks. La production du LD, par exemple, débute à Eibar lorsqu'elle s'arrête à Milan. Durant cette décennie, les seules modifications concernent les turbines du cylindre, afin d'améliorer son refroidissement (en clair, ils se tapaient déjà des serrages) et le tablier, qui devient plus haut.
En 1954, 483 unités sont produites dans les usines basques. Ces

FICHE TECHNIQUE
Modèle D

Type : Monocylindre 2 temps
Diamètre: 52 X 58 mm
Cylindrée : 123cc
Carburateur: Dellorto MA 18 B3
Boite : 3 vitesses à chgt manuel
Puissance: 5cv à 4.600 tours/min.
Vitesse max. : 70-75 Km/h (?)
Taille des Rneus : 4 X 8 pouces
Freins : à tambour avant et arrière
Réservoir: 6 litres
Consommation: 2,2 litres/100 (?)
Poids : 70 kilos
Longueur: 1 m 77
Hauteur: 96cm
Largeur: 76cm

FICHE TECHNIQUE
Modèle li 150 Série II

FICHETECHNIQUE
Sgecial150

Type : Monocylindre
Diamètre x course: 57 X 58mm
Cylindrée: 148cc
Carburateur: Dellorto SH 18
Boite: 4 vitesses à chgt manuel
Puissance: 7,6cv à 5.600 tlmin.
Vitesse max. : 97Km/h.
PneumatiQue: 3,5 x 10 pouces
Freins: à tambour avt et arrière
Réservoir: 8,5 litres
Consommation: 2,81./100km
poids: 105 kilos
Longueur: 1 m 80
Hauteur: 1 m 03
Largeur: 70cm

quantités ne font qu'augmenter au fil du temps pour atteindre les 10.000 unités en en 1958. A ce moment, l'usine tourne avec 17.000 ouvriers !
Une particularité de l'Espagne est le succès des triporteurs. Son fer de lance, le **125 FD,** est très prisé par les professionnels.
Influencée par ces bonnes ventes, l'usine crée une « minifourgonette »destinée au transport, mais son moteur 125cc manque de puissance et empêche son développement; le nombre d'unités produites ne dépassera jamais les deux chiffres. Un an après l'Italie, en 1960, la production des LD s'arrête définitivement.
On passe à la génération LI (L pour Luxe et I pour l'ordre chronologique alphabétique). La notoriété du scooter atteint son apogée sur la péninsule; on murmure même durant cette période que la « Lambretta Locomociones S.A. » est aussi forte que son homologue italienne. 13.000 unités sont produites en 1962 et on dépasse le cap des 16.000 en 63 & 64 !
Bien loin du parent pauvre de ses débuts, la société décide désormais de se permettre certaines innovations. Son scooter phare, le LI 150 série II, est distribué avec un garde-boue beaucoup plus petit et mobile (car fixé sur la fourche), innovation a mettre en évidence car, fait rare, son esthétique est de bon goût. Diffusé avec selle mono ou bi-place, il existe aussi en version side-car , solution très populaire chez nos amis Espagnols. En 1962, un 125cc s'ajoute à la gamme. Quant au 175cc, il ne verra jamais le jour car estimé inutile. La paire d 'amortisseurs supplémentaires apparus sur les TV italiens ne sera utilisée en Espagne que bien plus tard, lors de l'arrivée du JET en 1966, année où ils abandonneront la production du LI série II.
En 1965 arrive la gamme du « Scooter Linea». Il s'agit tout simplement du LI série III avec son habituel retard sur l'Italie, sa production étant déjà à l'arrêt à Milan. Pas d'innovations made in Spain pour ce modèle, le garde-boue redevient fixe et ses caractéristiques techniques restent identiques aux Innocenti, à l'exception toutefois du phare octogonal. On peut supposer qu'en Italie, le stock de phares ronds des séries III était en rupture et qu'ils ont été obligés de passer au phare du SX, produit à ce moment à la maison mère. Trois couleurs différentes sont attribuées au LI 125 Scooter Linea : champagne, bleu ciel et blanc; le 150, lui ,sort en bi-colore: blanc avec les panneaux et la descente de klaxon rouges, gris ou bleu Marbella. Une version 175cc sera mise sur le marché en couleur unique: gris argenté, sans frein à disques ni amortisseurs supplémentaires. En cours de production, on leur apporte quelques modifications : rapports allongés, rapport de compression revu plus grand, amélioration de l'aération du cylindre (en clair, ils se tapent toujours des serrages) et au niveau du look, selle bi-place allongée.
Cette nouvelle version « slim style » correspond à une période de déclin du scooter en Espagne. La production chute de 3.000 unités en un an (elle passe de 16.680 en '64 à 13.831 en '65) et cette tendance ne cesse de s'accroître chaque année.
1966 assiste à la naissance du cheval de bataille de la société tout au long des années '70, ainsi que d'un SueciallSO. Au départ, ces scooters sont en apparence des copies du SX Innocenti, avec cependant le garde-boue et la descente de klaxon rescapés du Scooter Linea (série 111). En apparence seulement, car l'usine espagnole a introduit des changements mécaniques qui lui permettent de placer de plus en plus de matériel de construction espagnole, dont le « célèbre » allumage « Motoplat ». Au fil du temps, des modifications esthétiques lui seront apportées, comme par exemple les lattes du plancher abandonnées au profit d'un tapis de sol collé.
II va sans dire que ces initiatives très douteuses et de qualité souvent très moyenne sont loin d'obtenir un résultat équivalent aux modèles Innocenti.

Mais nous aurons l' occasion de revenir en texte et en images sur ces créations artistiques espagnoles dans le prochain numéro, consacré essentiellement au JET 200.

Le Li 150 série 2 espagnol avec son garde-boue mobile