



## ■ LAMBRETTA 50 JUNIOR



## SUCCESSO GIOVANE

LA LAMBRETTA 50 JUNIOR, ARRIVA LEGGERMENTE IN RITARDO RISPETTO ALLA SUA CONCORRENTE STORICA, LA VESPA, MA RIESCE COMUNQUE A RITAGLIARSI UNO SPAZIO SUL MERCATO DEGLI SCOOTER PER I PIÙ GIOVANI.

di Matteo Comoglio

**N**el 1959 entra in vigore il nuovo Codice della strada che, fra le tante novità, introduce il limite di guida per i quattordicenni di motoveicoli fino a 50 cm<sup>3</sup>, creando di fatto un nuovo segmento di mercato, fino ad allora inesplorato. La prima azienda ad intuire il potenziale dei giovani è la Laverda, che proprio in quello stesso anno presenta il suo scooter di 50 cm<sup>3</sup>: un modello di piccole dimensioni con motore a 4 tempi e cambio a 2 rapporti. Purtroppo però i tempi non erano ancora maturi e, seppur questo piccolo scooter avesse una linea simpatica, le prestazioni modeste e la diffidenza tipica verso gli oggetti nuovi ne limitarono di molto il successo commerciale. Il gesto della Laverda però non passò inosservato alle altre aziende e sia a Lambrate, sia a Pontedera non rimasero a guardare. La prima a presentare un prototipo al Salone di Milano del 1961 è la Innocenti che presenta due prototipi di una nuova Lambretta 50 carenata, con sella singola, piccolo portapacchi posteriore, motore a 2 tempi con cambio a due velocità. Eppure, nonostante l'entusiasmo della Casa di Lambrate, il pubblico rimane freddo di fronte a questo nuovo scooter, dimostrando che

i tempi, evidentemente, non sono ancora maturi per un mercato per i soli quattordicenni.

Solo un paio di anni dopo però, la Piaggio presenta la sua "Vespa 50" ed è un incredibile successo. Forse per l'estetica, forse per una coincidenza di eventi. Tutti i quattordicenni iniziano a desiderare la Vespa e a sognare di possederla. Il motore è un monocilindrico a due tempi con cambio a tre velocità, robusto ed affidabile e dal 1963 in poi avrà una carriera inarrestabile. A questo punto la Innocenti deve correre ai ripari e rispolvera il prototipo del 1961, presentandolo però inizialmente con cilindrata di 100 cm<sup>3</sup> e solo nel mese di ottobre in cilindrata di 50 cm<sup>3</sup>. La forma resta sostanzialmente la stessa, con alcune migliorie meccaniche, fra cui l'adozione del cambio a tre rapporti. La Lambretta Junior fa così il suo debutto sul mercato, rendendosi disponibile dopo poco tempo addirittura in tre cilindrata: 50, 100 e 125. Un gamma completa e dalla linea moderna, che portava dritta la Innocenti nei ruggenti anni '60.

Purtroppo però, sia la versione 100 cm<sup>3</sup> e sia la 50 cm<sup>3</sup>, rivelarono ben presto dei problemi strutturali di debolezza del telaio, so-



LA MANOVELLA 50 JUNIOR

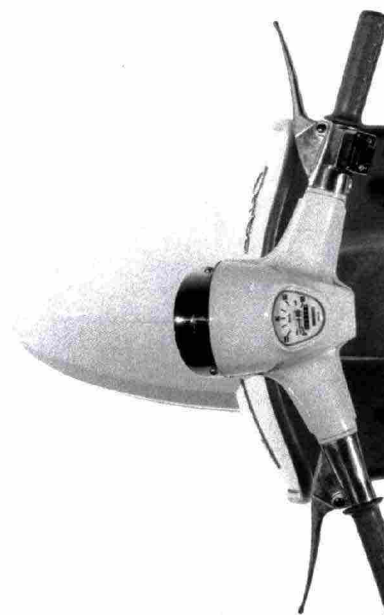
Immagine promozionale della "Baby", denominazione provvisoria del modello di 100 cm<sup>3</sup> che non piacque alla dirigenza Innocenti e sarebbe diventato semplicemente "Cento".

prattutto nella parte centrale e molti clienti rimasero interdetti per un problema così importante di sicurezza. Per risolvere questo delicato problema, la Innocenti ridisegna il telaio e la struttura, modificando la sezione posteriore dello scooter e riduce leggermente le dimensioni dello scudo anteriore per migliorare l'aerodinamica. Questi importanti miglioramenti, vengono presentati nel 1966 presso il Centro Studi nella zona di Lambrate di Milano.

Nonostante queste innovazioni, il prezzo di vendita è rimasto invariato a 109.000 lire, ma vengono offerti due nuovi e diversi colori: il "blu Acquamarina" e il bianco. Anche la 125 subisce delle migliorie adottando un nuovo cambio a 4 marce rinforzato. Per cercare di aumentare il fascino della Junior 50, una nuova versione soprannominata "De Luxe" viene presentata nel 1968, avendo la pretesa di essere più rifinita e ricca. ➤

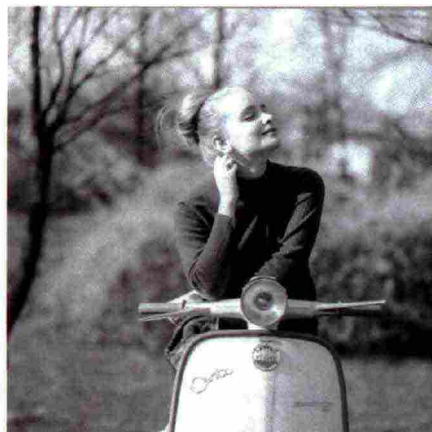
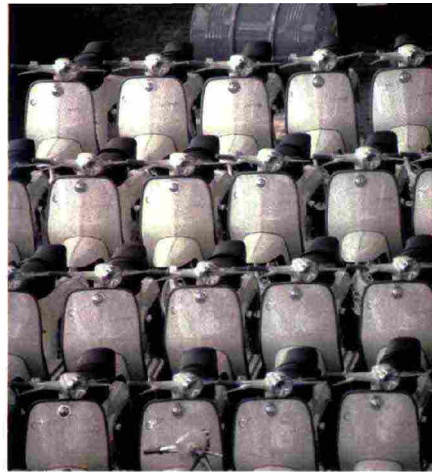


Un modello quasi definitivo della Cento: ha ancora le due selle separate. A destra, il tachimetro di serie sui modelli Junior.



150233

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Sopra, immagine pubblicitaria della J125, identica, se non per le scritte, alla precedente Cento.

A destra, in alto, un lotto di Cento in versione definitiva pronto per la spedizione.

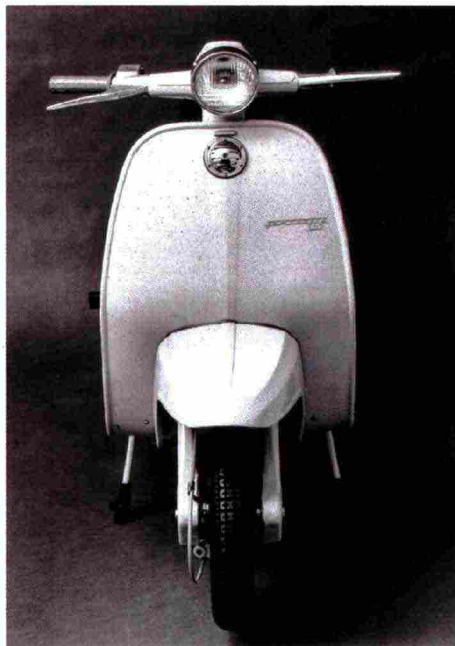
A destra, la giovanissima attrice Valeria Ciangottini, all'epoca sedicenne, famosa per la parte nel felliniano "La Dolce Vita", dove interpreta l'innocente e solare cameriera che incuriosisce Marcello (Marcello Mastroianni).

Sotto, una versione della J50 di preserie: si riconosce per l'assenza del profilo in PVC attorno allo scudo e per la presenza della marmitta della Cento.

A destra, un volantino pubblicitario espressamente dedicato ai quattordicenni, fascia di clientela alla quale la Junior 50 si rivolge: si preme sulla sua affidabilità e sicurezza, garantite da elementi desunti dalla J125 come ruote e carrozzeria ma con velocità ridotta secondo Codice.



ragazzi, è per voi!



A sinistra, i frontali delle J50 pre e post restyling del 1966: nella nuova (con telaio tipo J125) si apprezza il profilo più rastremato e la linea dall'aria più sportiva. Anche la fiancata (qui sopra) è cambiata, tradendo le modifiche al telaio.



La De Luxe del '68: nuovi fregi di alluminio lucido sui pannelli laterali (simili a quelli della Special LI), coda posteriore con nuovo emblema "De Luxe", strisce sulla pedana poggiatepiedi, forma della sella rivista, ruote 3,00x10.

## UN LIBRO DEDICATO ALLA JUNIOR

Fra i libri editi da Giorgio Nada dedicati alle Lambrette, vi è anche questo bellissimo e illustratissimo volume dedicato interamente alla serie Junior in tutte le cilindrate. Scritto da Vittorio Tessera, racconta tutta la storia e le caratteristiche di questi modelli, ripercorrendola con immagini d'epoca e moderne, molte inedite e poco viste. Un utile strumento quindi per chi si vuole avvicinare a questo modello e vuole conoscerne tutte le caratteristiche, oppure vuole restaurarlo.



"Lambretta Junior 50,100,125" di Vittorio Tessera, Giorgio Nada Editore, testo in italiano e inglese, foto b/n e colori, 120 pagine, 38,00 €.

Si aggiungono fregi di alluminio lucido sui pannelli laterali (simili a quelli della Special LI) e la coda posteriore ha un nuovo emblema "De Luxe". Altre modifiche erano le strisce sulla pedana poggiatepiedi, le dimensioni delle ruote aumentano (da 2,75x9 a 3,00x10) e la forma della sella. Con questa nuova versione, Innocenti torna a dipingere i mozzi e i cerchioni dello scooter in alluminio, mentre un brillante "verde campo" è aggiunto alla gamma colori. L'ultima versione della Junior 50 apparve nella primavera del 1970 affiancando la De Luxe. Denominata Lambretta "50 Special", questo scooter sarebbe stato l'ultimo modello da 50 cm<sup>3</sup> costruito dalla fabbrica Innocenti prima che la catena di montaggio venisse definitivamente chiusa. Il nuovo

modello aveva molte modifiche estetiche: la copertura per la pedana era ora un tappetino in gomma nera, la sella diventa di due colori e si aggiunge una maniglia più snella, i fregi laterali sono modificati. Inoltre, si aggiorna completamente l'elenco dei colori disponibili, ora rivolti a una clientela più giovane: Rosso, Turchese e giallo ocra. Sfortunatamente, la Special non è mai stato in grado di trovare la sua nicchia di mercato e viene prodotta in meno di 14.000 unità fino all'aprile del 1971. La serie Junior, nelle sue tre cilindrate ebbe un discreto successo, senza però mai eguagliare o superare davvero la sua grande rivale Vespa, che dominò per molti anni il mercato degli scooter.

## LAMBRETTA 50 JUNIOR

### SCHEDE TECNICHE

#### J 50 (1964-1966)

**ESEMPLARI PRODOTTI:** 31.021 con telaio tipo J50 e 38.967 con telaio tipo J125

##### PARTICOLARI DI IDENTIFICAZIONE

**PREFISSO TELAIO:** J50

**PREFISSO MOTORE:** J50

**PRIMA VERSIONE:** Telaio con scudo anteriore largo senza profilo in gomma, piastra supplementare per l'appoggio della sella posteriore, ruote da 9 pollici (2.75x9), tamponi forcella anteriore con viti. Zona portatarga liscia. Pedale avviamento in lega.

**SECONDA VERSIONE:** Telaio con scudo anteriore largo con profilo in gomma, piastra supplementare per l'appoggio della sella posteriore, ruote da 9 pollici (2.75x9), tamponi forcella anteriore ad incastro. Zona portatarga con scritta J50. Pedale avviamento in metallo cromato. Ganci cofani senza rotella.

**TERZA VERSIONE:** Versione denominata: Modello 66. (prodotta da Agosto '66 a Gennaio '68) In questa versione viene utilizzato il telaio derivato dal J125/4m con scudo più stretto, scomparsa della piastra d'appoggio sella, telaio supporto sella maggiorato. Zona portatarga con grigliatura e scritta J50. Ruote da 9 pollici. Nuovi silent-bloc motore rinforzati.

**QUARTA VERSIONE:** Ganci cofani laterali a scomparsa tipo DL

##### SCHEMA COLORAZIONE

**PRIMA E SECONDA VERSIONE:** Tutta nello stesso colore Bianco Nuovo o Rosso Rubino. Tutta nello stesso colore Verde Oliva Chiaro tranne i cofani verniciati in Verde Oliva Scuro. Il telaio sella e il relativo gancio di bloccaggio sono sempre verniciati nero lucido.

**TERZA E QUARTA VERSIONE:** Tutta nello stesso colore Bianco Nuovo o Azzurro Acquamarina o Verde Mela o Viola ad eccezione dei mozzi ruota, dei cerchi, della forcella anteriore che sono verniciati in Alluminio Carter 8081. Il coperchio volano e la calotta cilindro sono verniciati in Bianco Nuovo 8059. Il telaio sella e il relativo gancio di bloccaggio sono verniciati nero lucido.

##### CODICE COLORI

Sistema Lechler Bianco Nuovo 8059  
Azzurro Acquamarina 8030  
Verde Oliva Scuro 8078  
Verde Mela 8039  
Verde Oliva Chiaro 8079  
Rosso Rubino 8047  
Viola 8069  
Alluminio Carter 8081

##### TECNICA

**CILINDRATA:** 50 cm<sup>3</sup>

**TIPO MOTORE:** Monocilindrico 2T

**POTENZA:** 1,47 CV a 4500 giri

**ACCENSIONE:** Volano magnete 6V

**CAMBIO:** 3 velocità

**RUOTE:** 2,75 x 9

#### 50 DE LUXE (1968-1970)

**ESEMPLARI PRODOTTI:** 28.852

##### PARTICOLARI DI IDENTIFICAZIONE

**PREFISSO TELAIO:** 50DL

**PREFISSO MOTORE:** J50

Ruote da 10 pollici (3.00X10). Non verranno effettuate sostanziali modifiche nel corso della produzione.

##### SCHEMA COLORAZIONE

Tutta nello stesso colore Azzurro Acquamarina o Verde Mela o Bianco Nuovo ad eccezione dei mozzi ruota, dei cerchi, della forcella anteriore, del cavalletto, del coprivolano, della calotta cilindro verniciati Alluminio Carter 8081.

Il telaio sella è verniciato nero lucido.

##### CODICE COLORI

Sistema Lechler Bianco Nuovo 8059  
Azzurro Acquamarina 8030  
Verde Mela 8039  
Alluminio Carter 8081

##### TECNICA

**CILINDRATA:** 50 cm<sup>3</sup>

**TIPO MOTORE:** Monocilindrico 2T

**POTENZA:** 1,47 CV a 4500 giri

**CAMBIO:** 3 velocità

**RUOTE:** 3,00 x 10

#### 50 SPECIAL (1970-1971)

**ESEMPLARI PRODOTTI:** 13.599

##### PARTICOLARI DI IDENTIFICAZIONE

**PREFISSO TELAIO:** 50DL

**PREFISSO MOTORE:** J50

Ruote da 10 pollici (3.00X10). Non verranno effettuate sostanziali modifiche nel corso della produzione.

##### SCHEMA COLORAZIONE

Tutta nello stesso colore Turchese o Rosso o Ocra ad eccezione dei mozzi ruota, dei cerchi, della forcella anteriore, del cavalletto, del coprivolano, della calotta cilindro verniciati Alluminio Carter 8081. Il telaio sella è verniciato nero lucido.

##### CODICE COLORI

Sistema Lechler Turchese 8016  
Rosso 8073  
Ocra 8080

##### TECNICA

**CILINDRATA:** 50cm<sup>3</sup>

**TIPO MOTORE:** Monocilindrico 2T

**POTENZA:** 1,47 CV a 4500 giri

**ACCENSIONE:** Volano magnete 6V

**CAMBIO:** 3 velocità

**Ruote:** 3,00 x 10

La Special del 1970.



**Lambretta 50 special**  
INNOCENTI



Nuova la copertura per la pedana con tappetino in gomma nera. La sella diventa di due colori e si aggiunge una maniglia più snella, i fregi laterali sono modificati.