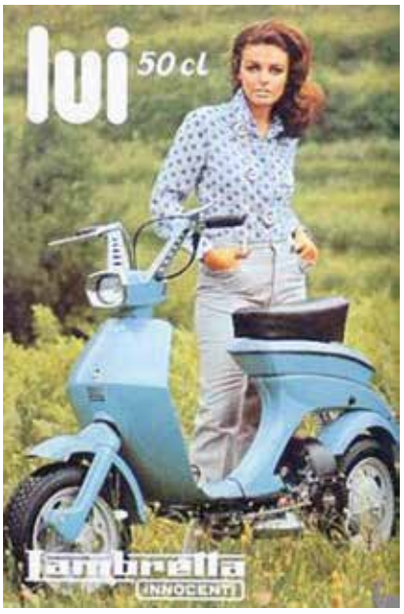
Tre "Lui" schierati: l'arancione è un 50 CL, il grigio un 75S e il bianco un raro 50C.

LO SCOOTER CHE VENNE DAL FUTURO



DALL'ESTRO DI NUCCIO BERTONE NASCE UN CAPOLAVORO DI DESIGN SU DUE RUOTE CHE COLPÌ SUBITO PER LA SUA UNICITÀ E ORIGINALITÀ. NON EBBE IL SUCCESSO SPERATO, MA OGGI È UN MEZZO MOLTO AMBITO DAI COLLEZIONISTI DEGLI SCOOTER DI LAMBRATE

di Matteo Comoglio
foto di Franco Daudo e archivio Tessera

Da sinistra, una pubblicità giovanile per il Lui
Il Lui era chiaramente destinato ad un pubblico di giovani e l'investimento per la comunicazione pubblicitaria fu ingente.

Nella primavera del 1968, la Innocenti presenta al grande pubblico un piccolo scooter dalle linee totalmente rivoluzionarie, di completa rottura con il passato, perfettamente in linea con ciò che stava succedendo a livello sociale. In questa fervente fine degli anni '60 le due ruote stanno vivendo una nuova primavera: dopo aver motorizzato l'Italia negli anni '50, le vendite delle motociclette e degli scooter erano sensibilmente calate, grazie al maggior benessere e alla sempre più massiccia diffusione delle automobili. Ma già dalla metà del decennio successivo, sono i giovani a risollevare il settore, le due ruote diventano un simbolo di svago, di libertà e di autonomia. Si diffonde così soprattutto la cilindrata di 50 cm³, guidabile già a 14 anni e senza patente. La Innocenti aveva conteso alla Piaggio il mercato degli scooter già nell'immediato dopoguerra con le varie versioni della altrettanto valida Lambretta, iconica alternativa alla Vespa. Successivamente però, era rimasta indietro, in modo particolare appunto, sull'offerta ai quattordicenni. Le altre Case costruttrici avevano già soddisfatto questa clientela con una gamma molto differenziata di ciclomotori e motoleggere: sportivi, da cross, da turismo oppure semplici e robusti ciclomotori con avviamento a pedali e monomarcia. Nel 1967, proprio la Piaggio era uscita con il "Ciao", un motorino giovanile, economico e molto accattivante. Così, a Lambrate i vertici della Innocenti iniziano una corsa frenetica per colmare questo vuoto, cercando di recuperare il terreno perso in questa fetta di mercato. Gli obiettivi della Innocenti sono alquanto ambiziosi: il nuovo scooter deve essere il più economico della gamma ma allo stesso tempo distinguersi da tutti gli altri motorini in circolazione. Una bella sfida, che si tentò di affrontare con un primo prototipo disegnato negli uffici stessi di Lambrate, che però non piacque alla direzione che lo definì troppo tradizionale. Diventa così necessario rivolgersi ad un progettista esterno per realizzare quanto sperato, ed è così che la scelta cade su uno dei più grandi designer a livello mondiale: Nuccio Bertone.

Il designer torinese, che era stato il padre di auto di prestigio assoluto come la Lamborghini Miura, si mette subito al lavoro già alla fine del 1967, cercando di soddisfare i committenti, creando una linea mai vista prima, che potesse davvero stupire il pubblico. Ciò che fu possibile intuire, fin dai primi modelli in legno del piccolo scooter, fu che Bertone si lasciò liberamente ispirare dal fascino dello "spazio" e della corsa alla conquista della luna. In quegli anni, infatti, quello era un tema che stava diventando anche una moda ricorrente in tutti i campi. Dopo molte prove, alla fine di settembre 1967, le forme definitive del nuovo scooter erano praticamente completate, con un grande aiuto della Innocenti che garantì a Bertone una libertà di espressione sulle linee dello scooter pressoché totale, impegnandosi a fare investimenti per la produzione in serie di eventuali parti più complesse. Lo sforzo creativo fu ripagato completamente, quando il prototipo definitivo della versione "CL" montò quel particolare manubrio dalla forma trapezoidale a traliccio, modernissimo, inserito in una linea essenziale che lasciava a nudo gli organi meccanici senza disturbare affatto l'armonia avvenieristica delle forme. Per quel che riguarda le livree, la Innocenti osò proprio come aveva fatto con il disegno della carrozzeria a scocca portante del nuovo "Lui" (questo fu il nome scelto). Il piccolo di Lambrate fu vestito di colori molto accesi, che andavano dall'arancio carico al verde mela all'azzurro intenso. Per la campagna pubblicitaria del lancio, si scelse una location che ricordava la superficie rocciosa della Luna: le scogliere tipiche della Costa Smeralda in Sardegna.

L'investimento per la comunicazione del lancio del nuovo ciclomotore fu ingente, sia in Italia e sia all'estero, uno sforzo senza pari per la casa milanese.

Una pubblicità per i modelli venduti all'estero.

Il Lui 50C nell'unica livrea disponibile: il Biancospino. Sotto, a sinistra, Il Lui 75S.
Sotto a destra, il particolarissimo manubrio in alluminio pressofuso e il fanale che lo incorpora. Il fanalino e il manubrio specifici per la versione 50C.

Da notare la purezza e la modernità della linea che oggi sembra avanti anni luce rispetto alla concorrenza.
Sotto, a sinistra, il fanale del 75S, comune a quello del 50CL. Le scritte sullo scudo sono già modificate rispetto al modello d'esordio. Il piccolo propulsore, molto compatto.

Lo slogan "Tutti per Lui, Lui per tutti!", invase strade, quotidiani e giornali, e le linee di montaggio del Lui si misero in moto. Era il marzo del 1968. Bisogna immaginare lo sforzo incredibile: in pochi mesi si era passati da una semplice idea su carta alla produzione vera e propria, una sfida di tutto rispetto, considerando che la gestazione media di qualsiasi progetto andava dai due ai quattro anni.
Quando il "Lui" fu lanciato sul mercato, la Innocenti aveva pensato che questo nuovo scooter poteva essere destinato anche alla clientela estera. Perciò alla versione di 50 cm^3, fu affiancato un più performante e aggressivo "Lui" da 75 cm^3. Quest'ultimo, in Italia, ebbe naturalmente meno successo a causa dell'obbligo di patente, della targa ed età minima di 16 anni per poterlo guidare. All'estero i modelli "Lui" verranno chiamati con nomi che ricordavano direttamente l'ispirazione tutta spaziale del progetto: "Luna", "Vega" e "Cometa". Gli allestimenti erano due: il più spartano "C", privo dell'innovativo manubrio di Bertone sostituito da uno classico a struttura tubolare e del fanalino posteriore speciale con cromatura. ›

Il cilindro verticale con la copertura per convogliare l'aria per il raffreddamento.

L'accesso al serbatoio è celato dalla sella.

La versione "CL", con il gruppo manubrio/fanale di Bertone fu quello più venduto in assoluto, grazie soprattutto alla sua particolarità. I prezzi sono assolutamente competitivi: la versione base, venduta a 89.500 Lire, costava molto meno di una Vespa 50 (105.000 lire). Per la "CL" il prezzo, comunque contenuto, arrivava a 95.000 Lire.
I presupposti quindi, ci sono tutti, a Lambrate sono tutti euforici per la novità e guardano con grande speranza al mercato e ai giovani. Purtroppo però, come spesso accade con i prodotti industriali troppo innovativi, il Lui non viene compreso a fondo e le vendite stentano a decollare.
Nonostante l'impiego del genio di Bertone e l'effettiva originalità dello scooter, il successo non arriverà per motivi difficilmente superabili una volta uscito dalla catena di montaggio. Il piccolo due ruote era infatti lento e molto più instabile dei suoi concorrenti. I freni erano poco efficaci ed il cambio (a 3 velocità sul 50 e a 4 sul 75)

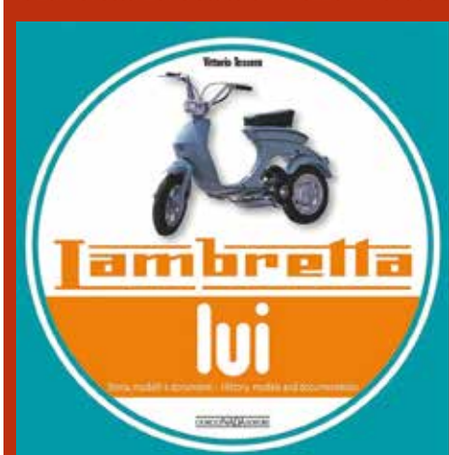
A sinistra, una pubblicità con il famoso motto. A destra, Nuccio Bertone sulla copertina del giornale interno della Innocenti TREJ.
Sotto, Una serie di giovanissimi in sella ad altrettanti Lui durante una presentazione.

Una giovanissima Raffaella Carrà posa accanto al Lui 50CL.

risentiva del design d'insieme, per cui gli innesti a manopola sulla sinistra risultavano parecchio difficoltosi. Il propulsore era il medesimo della collaudata Lambretta J50, ma non superava comunque i 40km/h imposti dal C.d.S., nonostante fosse più piccolo e più leggero della sorella di pari cilindrata. In più nell'insieme, non aiutavano la sella corta, la mancanza della ruota di scorta e i cerchi di piccolo diametro che incrementavano l'instabilità su strada. Inoltre, non c'era nemmeno la possibilità di avere un gancio portaborse come quelli montati sulla "Vespa". Infine, il Lui era anche relativamente difficile da "elaborare" senza ricorrere ad interventi costosi, rimanendo così fatalmente legato alla nomea di motorino lento, un aspetto che determina l'allontanamento di quello che era stato il principale obiettivo di mercato della Innocenti: i giovani. La vita breve della Lambretta "Lui" si chiuderà nel giugno del 1969, dopo poco più di un anno di produzione. Questo insuccesso, dopo gli ingenti investimenti della innocenti, fu un durissimo colpo, che iniziò un'eclissi che avrebbe portato alla fine anche alla storia della "Lambretta" poco più tardi, nel corso del 1971.

IL LIBRO DEDICATO A "LUI"

Una monografia interamente dedicata al Lui, prodotto dalla Innocenti in oltre 27.000 esemplari e "firmato" da un maestro della carrozzeria come Nuccio Bertone. Il Lambretta Lui è stato un mezzo innovativo, forse troppo, e proprio per questo non è stato compreso, non riuscendo a conquistare il mercato dei più giovani come avrebbe dovuto. Un percorso interessante che racconta tutta la genesi del progetto e approfondendo tutte le diverse serie. Molte fotografie e materiale dell'epoca aiutano a comprenderne a fondo i particolari per un eventuale restauro. Tutto è stato raccolto con meticolosità da Vittorio Tessera, che per gli appassionati del marchio Lambretta non ha certo bisogno di presentazioni. Edito da Giorgio Nada Editore ha un costo di 30 Euro.



I NUMERI DI PRODUZIONE DEL LUI 50 C - CL

Prodotte da Marzo 1968 a Giugno 1969 in 27.812 esemplari
Numero di telaio di partenza: Lui 50 C - CL N. 575.001

I COLORI

I colori disponibili per il Lui sono: Arancione, Verde Mela, Turchese, Biancospino.

LO SCHEMA COLORI

Il Lui 50 C è tutto verniciato in colore Biancospino, ad eccezione di cerchi ruota, mozzi cavalletto, pedale freno posteriore, coperchio carter motore che sono in color alluminio. Il telaio della sella è nero lucido, mentre la copertura del cilindro in nero opaco. Il Lui 50 CL è tutto verniciato in colore Arancione, Verde Mela o Turchese, ad eccezione di cerchi ruota, mozzi cavalletto, pedale freno posteriore, coperchio carter motore che sono in color alluminio. Il telaio della sella è nero lucido, mentre la copertura del cilindro in nero opaco.

I PARTICOLARI PER RICONOSCERLO

Nella prima versione fino ad inizio del 1969, la scritta Lambretta è sul fianco sinistro dello scudo sopra la dicitura 50C o 50CL, leve al manubrio senza terminali di sicurezza.

Nella versione dopo l'inizio del 1969 e fino a fine produzione si elimina la scritta Lambretta e si applica uno stemma Lui al centro e le leve al manubrio hanno i terminali di sicurezza.

SCHEDA TECNICA

LUI 50

MOTORE:	due tempi, tre luci e cilindro verticale, alesaggio e corsa: 38 x 44 mm, cilindrata: 50 cm³; rapporto di compressione: 7,75:1, potenza max: 1,5 CV a 4600 giri/min, accensione: con magnete-volano-alternatore, anticipo fisso 21° e candela con grado termico 225.
ALIMENTAZIONE:	con miscela al 2% attraverso un carburatore Dell'Orto SHB 14/12 con filtro d'aria e silenziatore
TRASMISSIONE:	a catena in bagno d'olio con rapporto 11/47, frizione: a dischi multipli in bagno d'olio, cambio: a tre marce con innesto a crociera e rapporti 6,44 in prima, 3,53 in seconda e 2,30 in terza
TELAIO:	momotrave in lamiera stampata e saldata
SOSPENSIONI:	Sospensione anteriore a biellette oscilanti tirate, sospensione posteriore a motore oscillante e monoammortizzatore
RUOTE E FRENI:	a dischi in lamiera scomponibili con pneumatici da 3 x 10, altezza sella 770 mm, freni a tamburo, anteriore da 125 x 17 e posteriore da 150 x 17
PESO A SECCO:	68,5 kg