

50 ANOS DA LAMBRETTEA

Karina Yamada



Após meio século de existência, a Lambretta, precursora das motos, ainda consegue mexer com os sentimentos e a nostalgia de muita gente. É o caso do londrinense Percival Yamashita, que conta com duas raridades na garagem

CARRO & CIA

Lambretta: meio século de diversão

Após 50 anos, veículo que marcou época ainda mexe com os sentimentos e a nostalgia de muita gente

Maurício Della Barba

Elas começaram a ser montadas no Brasil em 1955. A mecânica era bem simples: o motorzinho fumacento, do tipo dois-tempos, queimava uma mistura de gasolina e óleo apropriado. O câmbio tinha três marchas (mais tarde, quatro), trocadas com o punho esquerdo. A cilindrada passou por 125, 150 e 175 cm³. Meio século depois viraram uma grande paixão, como aquela por carros antigos.

Nos anos 60, o então jovem Percival Yamashita já sonhava em rodar em cima de uma Lambretta. "Desde pequeno eu via meu tio pilotando uma dessas. Cresci e acabei utilizando uma para trabalhar. Na época, era a sensação. Era o que é hoje essas motos grandes, estradeiras. Chamava a atenção de todos", lembra o empresário londrinese hoje dono de uma Lambretta ano 55 e uma Vespa ano 62.

O apogeu da Lambretta e da Vespa ocorreu nas décadas de 50 e 60, quando para um rapaz era o máximo ter uma Lambretta e para a moça, um sucesso namorar um lambretteiro. No Brasil, o grande ano deste veículo foi 1958, que foi também um grande ano para o Brasil. Foi em 58 que a Seleção conquistou a Copa do Mundo e amosa modelo Carmen Verônica posou ao lado dos produtos do ano: a televisão e a Lambretta. Entre os anos de 1958 e

1960 foram vendidas 50 mil Lambrettas por ano.

A Lambretta 55, na cor vermelha, ainda guarda detalhes originais, como o motor, o pequeno farol, os bancos duplos, o estepe e a caixa 'porta-luas', logo abaixo dos bancos. "Esse modelo ainda era importado. As primeiras Lambrettas produzidas no Brasil vieram depois", resgata Yamashita.

Assim como a irmã mais velha, a Vespa 62 do empresário conta com motor de 150 cm³. A diferença é que a roda traseira é presa diretamente ao conjunto câmbio-motor, formando uma peça única, compacta e que dispensa a corrente de transmissão.

Guardadas com carinho na garagem, as duas motocicletas mexem com a memória e as emoções de Yamashita. "Mais que um hobby é uma lembrança viva da juventude. Ao vê-las, o sentimento é de nostalgia, saudades", diz o empresário na tentativa de justificar a paixão pelas duas motonetas. "São peças raras, que foram feitas quase que artesanalmente e que custavam caro na época. Na verdade, é como realizar um sonho da juventude agora, nos tempos modernos", enfatiza Yamashita, que se auto-intitula um apreciador de objetos antigos. Em sua casa, ainda estão guardados um Mercury 1948, um gramofone e máquinas fotográficas antigas, entre outros bibelôs.

classificados

Karina Yamada



Yamashita e suas raridades: "Mais que um hobby é uma lembrança viva da juventude"

Vespa e Lambretta foram produzidas no Brasil

A história destes dois mitos motociclísticos é bastante parecida. Lambretta e Vespa ganharam as ruas após a II Guerra Mundial. Ferdinando Innocenti, dono de uma fábrica de tubos de aço em Lambrate (daí o nome Lambretta), próximo a Milão, na Itália, percebeu a carência de um veículo de baixo custo de produção e barato de se manter. Foi assim que a primeira Lambretta saiu das linhas de produção, em 1947.

No Brasil, a Lambretta foi a primeira fábrica de veículos do País, antes mesmo até da indústria automobilística. A implantação da fábrica Lambretta do Brasil foi em 1955, no bairro da Lapa em São Paulo. A produção ocorreu até os anos 80, com modelos com a Xispa. Porém, com a chegada das japonesas Honda e Yamaha a marca foi obrigada a fechar as portas em 1982.

A Vespa surgiu graças a mente de outro italiano, Enrico Piaggio. Com a mesma idéia de Innocenti, criou um veículo com o nome de um inseto, em alusão ao ronco de seu motor dois-tempos com ven-

toinha de arrefecimento.

A primeira Vespa foi lançada em 1945 na Itália. Um ano depois, surgia o modelo V98 com motor Piaggio, um sucesso de vendas. Curiosamente, o cinza metalizado foi adotado como cor única.

Em 1954, as primeiras Vespas chegaram ao Brasil importadas da Itália. De 1958 a 1964, o modelo começou a ser fabricado no Rio de Janeiro. A Vespa foi montada no Brasil pela segunda vez entre 1974 a 1983 em Manaus. Depois, em 1985, a Motovespa assumiu a fábrica e montou a Vespa até 1990.