

A Lambretta no Brasil

A Lambretta começou a ser fabricada no Brasil em 1955, sob licença da Innocenti, trazida pelo empresário Paulo Pascowitch. A “Lambretta do Brasil S/A – Indústrias Mecânicas” foi a primeira fábrica de veículos a ser instalada no Brasil, ficava no bairro da Lapa em São Paulo/SP. Os primeiros modelos produzidos foram a D150 e a LD150. Com a instalação de revendedores e postos de serviços autorizados em várias cidades, e a divulgação através de propagandas em revistas e jornais de grande circulação, a Lambretta logo ganhou espaço nas ruas. Além de ser utilizada como meio de transporte e auxiliar no desempenho das mais diversas atividades, a Lambretta também passou a ser utilizada em atividades esportivas: corridas, tanto em provas realizadas em autódromos como em circuitos improvisados nas ruas das cidades, provas de resistência e de longo percurso, gincanas e competições de lazer... A Lambretta se tornou uma verdadeira febre em os jovens da época.

Em 1958 foi introduzida a segunda versão da LD150, com carenagem de cobertura no guidão. Diferente da italiana a versão brasileira tinha o velocímetro montado sobre um compartimento tipo porta luvas instalado na parte traseira do escudo frontal e não sobre o guidão.

A edição nº 455 de 7 de janeiro de 1961 da revista Manchete, publicação de grande circulação e sucesso na época, saudava o início do novo ano e trazia uma matéria focalizando as maravilhas modernas que eram os sonhos de consumo. A Lambretta era um dos itens em destaque, juntamente com a TV, o aparelho de ar condicionado, a geladeira e o rádio portátil à pilha.

Em 1961 a D e a LD foram substituídas pela Li150 (o modelo série 2 Italiano), as primeiras a chegar foram importadas da Itália, mas logo passaram a ser fabricadas no Brasil e receberam no escudo frontal o emblema/logotipo “Lambretta série Brasil”.

Na mesma época também começou a ser fabricado o Motofurgão Lambretta 175cc (o modelo utilitário Lambro Italiano).

As propagandas da “Lambretta do Brasil” veiculadas nas revistas e jornais davam grande destaque às inovações e qualidades do novo modelo; as propagandas dos revendedores, além de mostrar as características e vantagens da Li, também ofereciam diversos planos para aquisição, aceitavam a Lambretta antiga do cliente como parte do pagamento e até ofereciam curso de aprendizagem e carteira de habilitação gratuitamente.

Em dezembro de 1961, o stand da Lambretta no II Salão do automóvel, expondo a Li150, contou com a presença de personalidades do mundo político da época,

incluindo o governador do estado de São Paulo, Carvalho Pinto, e o primeiro ministro Tancredo Neves.

Uma versão com motor mais potente, denominada Lambretta X-175 (correspondente ao modelo Italiano TV175 série 2) juntou-se à Li150. Os dois modelos foram fabricados até 1971, tornando-se os de maior sucesso no Brasil.

No decorrer dos anos 1960 a “Lambretta do Brasil S/A - Indústrias Mecânicas” passou a se chamar “Cia. Industrial Pasco Lambretta” (“Pasco” vinha do nome do proprietário da fábrica: Sr. Paulo Pascowitch).

Uma propaganda veiculada em janeiro de 1966 comemorou os 11 anos de atividade da Pasco destacando, além da Lambretta, o micro trator Pasco MT-9, concebido para trabalho agrícola, e o lançamento de um motor para uso naval.

Planos e condições especiais oferecidos pelas revendas autorizadas, consórcios e até financiamento por parte da Caixa Econômica Federal (principal instituição financeira pública do Brasil) através da “Campanha popular da Lambretta” visavam possibilitar a aquisição de uma motoneta.

Aqueles que não tinham condição de adquirir uma Lambretta podiam ter a sorte de ganhar uma. Lambretta era um dos prêmios de destaque em loterias, rifas, sorteios, promoções de estabelecimentos comerciais, promoções de marcas de refrigerantes e até mesmo em álbuns de figurinhas (preencher a página completa do álbum, com todas as figurinhas que formavam a ilustração de uma Lambretta, dava direito a uma como prêmio).

O sucesso e a popularidade da Lambretta no período dos anos 1950 e 1960 foi tão grande que a palavra “lambreta”, escrita com “l” minúsculo e apenas uma letra “t”, tornou-se sinônimo de scooter no Brasil.

Em 1971 a Li150 e a X-175 foram substituídas pela S150 e S175 (correspondentes ao modelo Italiano Li Special). Posteriormente estes modelos passaram a se chamar “Cynthia”.

Na mesma época também foi produzida uma versão com desenho um pouco diferente, chamado de “MS” (abreviação de “Mini Saia”), tinha o escudo frontal e a plataforma mais estreitos, recortes nos painéis laterais, estribos laterais substituídos por pedais retráteis e um tipo diferente de silenciador.

Nos anos 1970 as motocicletas japonesas já começavam a dominar o mercado de duas rodas no Brasil, e a Lambretta não era mais tão desejada. Uma outra linha de modelos começou a ser fabricada pela Pasco, surgiu a “Xispa”, que utilizava a mesma mecânica da Lambretta, porém montada em um quadro de motocicleta. O modelo SL (150cc e 175cc) tinha o câmbio acionado por pedal e o modelo TS (150cc e 175cc) tinha câmbio acionado pela manopla esquerda como na Lambretta.

Em 1974 os empresários Oliviero Brumana e Felipe Pugliese adquiriram o controle acionário da Pasco, a empresa passou a se chamar “Brumana Pugliese S.A. Industria e Comércio de Motores e Veículos” e a fábrica foi transferida para novas instalações.

No decorrer dos anos 1970 a linha de modelos foi diversificada, foram fabricadas: a Lambretta Cynthia, uma versão utilitária da Cynthia com três rodas e dotada de carroceria, a Lambretta MS, as Xispas SL e TS, uma versão utilitária triciclo da Xispa (Xispa Motokarga), a Tork e a Lambretta BR (modelos que substituíram a Xispa), e um ciclomotor de pequenas dimensões com motor Minarelli chamado Ponei.

A Brumana Pugliese encerrou suas atividades em 1982.

- Anos 1950 e 1960: sonho de consumo.

- Anos 1970: decadência.

- Anos 1980 e 1990: algumas maltratadas e desprezadas ainda continuavam fazendo a tarefa básica para qual foi concebida originalmente: transportar e prestar serviço, a maioria, foi esquecida em quintais ou descartada em ferro velhos.

- Anos 2000: Renascidas e gloriosas.

Desprezadas e indesejadas nos anos 1980 e 1990 (uma bicicleta nova podia custar mais caro que uma velha Lambretta) as Lambrettas voltam a vida no século 21, impecáveis, coloridas e reluzentes como quando saíram da fábrica décadas atrás. De sucata indesejável passaram novamente à condição de objeto de desejo, quem tem uma Lambretta não se desfaz, quem não tem sonha ter uma.

Maio 2023

Valmir Claudino dos Santos