

“Leonor na estrada preta. Vai na brasa, de lambreta...”



As grandes marcas, as que deixam marca no tempo. são as que se tornam substantivos numa frase

Era assim que António Gedeão descrevia uma flausina de 1960, agarrada à cintura do namorado, a caminho da praia. De Lambretta ou Vespa, agarrada à cintura ou aos comandos, a avó das atuais scooters ainda hoje é sinónimo de folia e liberdade

João Galvão

O mito urbano diz que o próprio Piaggio, quando a viu acabada, disse: “Bella, sembra una vespa!” (bela, lembra uma vespa), cintada e sexy, com os manípulos pretos e os retrovisores espetados lembrando antenas de bicho; a motocicleta fora concebida num clima pós-guerra, para ser robusta, fácil de manter e usar, e barata e acabou, afinal, por se revelar também elegante.

Ao contrário dos outros motociclos, quem conduz uma Vespa vai sentado normalmente, de costas direitas, como numa cadeira. Esta foi, como é ainda, a grande diferença entre as estruturas de uma scooter e a de qualquer outro motociclo, onde nos inclinamos sobre o guiador, com a mota entre

as pernas, numa pose mais sport. A Vespa permite tudo, desde calças de ganga com adidas até ao saia-casaco-tipo-Chanel; afinal, nasceu de uma necessidade socialmente sentida, motorizar toda a população de uma Itália em escombros nos finais de 40, depois da II Guerra. Ter sido desenhada para contornar buracos é o que faz dela perfeita para as ruas urbanas. E manter sempre os joelhos protegidos também.

A Vespa é muito para além de uma scooter; é a definição de uma época e de uma atitude, é o acessório essencial para um ambiente ‘dolce vita’, a mota de fuga de uma princesa de férias, em Roma.

É certo que a maior parte dos vespistas (do original vespisti italiano, é normal entre os utilizadores tratarem-se assim entre eles, e vespismo é também entre si um vocábulo comum) a usam pela performance em espaços urbanos e viagens mais ou menos curtas por motivos evidentes: o modelo mais recente, Primavera, quando equipada com o novo motor Piaggio 125 de 3 válvulas, pode consumir menos que 2 L aos 100 km e pode ser estacionada em cima do passeio - como qualquer outro motociclo - e não tem, por isso, de alimentar a EMEL.

Falámos com Filipa Miranda, Rui Gonçalves, Pedro Estêvão e João Fernandes, do Vespa Clube de Lisboa e todos eles nos confirmam que sim, “uso a minha Vespa 365 dias por ano”, para o trabalho e para o lazer.



1 Luvas de motociclismo 2 Mala para scooter 3 Capacete Jet 4 Sistema de mãos-livres Bluetooth. Tudo no Lidl. 5 As novas Primavera reeditadas em 2014, com desenho original de 1968, em azuis Marechiaro e Midnight, e vermelho Dragon

Mas há também relatos de viagens mais longas: Filipa rumou de Lisboa à Pampilhosa, Rui fez Lisboa-Serra-Fundão-Lisboa, Pedro contou 700 km entre Lisboa e Granada para comparecer à Vespianada de Valencia em 2011. Mas conta também duas histórias lendárias, a de nos anos 60 dois vespistas amigos terem feito Lisboa-Barcelona em 24 horas alimentando-se exclusivamente de café e Ovomaltine e outra, a história de um sócio do Vespa Clube de Lisboa, também em 1950/60, que instalou uns piscas nas mangas do casaco e uma luz de stop no capacete numa prova de regularidade Faro-Lisboa, antes de existir a Ponte Salazar, para que o vissem melhor durante a noite. João, por seu turno, tem como maior tirada os 600 km entre Ávila e Lisboa, no regresso da Vespianada, 2010. E diz-nos que, tal como o amigo Rui Jordão, fez Cabo da Roca-Cabo Norte-Cabo da Roca (cerca de 15.000 km!) em menos de um mês, numa P125X, para participar num Vespa World Days na Noruega.

Se quiser fazer-se à estrada e ir de Vespa tomar o pequeno-almoço ao Gerês, mais tarde ou mais cedo vai poder fazê-lo com ajuda: diz-nos João Máximo, do Vespa Clube de Lisboa, que brevemente existirá uma rede nacional de abrigos para vespisti, dos quais um já está acabado, em Pombal.

Todos estes vespistas com quem falámos têm modelos de 1986, 1993 ou 2003, o que prova a resiliência destas máquinas. Mas as reedições de modelos antigos que foram sucessos são recorrentes e a adição mais recente é imperdível: em 2014, a Piaggio trouxe para o mercado o modelo Primavera, original de 1968, no auge da ‘flausinice’, já a cair para a loucura desenfadada de 70. As cores são também retro, levemente pastel ou sangue-de-dragão ou azul-noite, sempre com o assento e casco interior em cor contrastante.

Esta edição mais recente, com corpo em aço, está disponível a partir de €3.100, com 50 cc e motor a dois tempos. Mas pode ter uma Vespa com o mesmo tipo de motor e também 50 cc por €2.756, como o modelo S. Ou arriscar e petiscar online e em segunda-mão; neste caso, e se não perceber nada do assunto, leve consigo quem entenda e pode, eventualmente, comprar uma por cerca de €600.

As grandes marcas, as que deixam marca no tempo, são aquelas que se tornam os substantivos numa frase, como o fazem os brasileiros ao designarem por xerox uma fotocópia ou os ingleses, quando substituem gabardina por mackintosh. Pode ser uma scooter, mas chamamos-lhe Vespa. ■

• Associações

Amor ao Vespismo

Como qualquer desporto e afeto, o Vespismo tem também os seus clubes, espalhados um pouco por todo o país. Muitas cidades têm o seu: existe um Vespa Clube Portugal e claro que a capital tem um, o Vespa Clube Lisboa. Ser associado tem muitas benesses, da mais básica, como ir beber uma cerveja com quem partilha a sua clubite pela maravilhosa máquina, até saber da agenda e encontros ou passeios, a parcerias e conselhos para bem manter a sua Vespa e respetivos acessórios. Atualizações da lei sobre o tema, notícias, classificadas e fóruns são também informações e meios preciosos que poderá recolher quando as-



sociado. Se ponderar aderir ao clube, consulte as páginas de internet: www.vespa.pt www.vespaclubportugal.pt www.vespaclublisboa.pt

• Aventura aos 79

P’la Europa fora

É certo que será mais fácil associar adolescentes às Vespas, a caminho da costa, do sol e folia. Mas a verdade é outra: o vespista com mais quilómetros em Portugal desde que há registos, Luís Sousa Quaresma, de Castro Daire, a caminho dos gloriosos 79 anos de idade, vai percorrer 8000 km com outros irmãos do Vespa Clube de Portugal até Zadar, na Croácia. A desculpa são os Vespa World Days, em junho 2015. O vespista não tem data nem quilómetros de chegada, o mapa é seu amigo e conselheiro e planeia diariamente percursos deixando aberta a porta para a vontade. Folia e liberdade, folia e liberdade.

