

Que Smart que nada

Não há carrinho com charme comparável ao das Romi-Isettas. Depois de anos reconstruindo uma, o autor da façanha abriu uma fábrica de réplicas em São Paulo



Ao lado, Salomão com uma de suas criações. Abaixo, uma breve exposição delas no quintal de sua casa



Esse besourinho aí em cima, para quem não conhece, chama-se Romi-Isetta e foi produzido no Brasil entre 1956 e 1961. Se tivesse pelo menos duas portas levaria o título de primeiro carro nacional. Mas como tinha apenas uma — a do para-brisa —, perdeu a primogenitura para o DKW da Vemag. Mas isso não importa, pois as Romi-Isettas passaram a figurar no imaginário de muitos marmanjos e lá estão ainda hoje. Bom, ao menos na cabeça daqueles com uma certa queda por carros.

E exatamente lá, nos confins da memória de um engenheiro eletrônico especializado em rádio comunicações, estava a Romi-Isetta, uma 1959, bordô, do seu pai. Américo Salomão não conseguia esquecer das voltas que dava com o pai naquele carrinho estranho que tinha uma porta na frente. Muitas décadas mais tar-

O Isetta original nasceu na Itália do pós-guerra, para ser um carro pequeno, barato e econômico.

A BMW licenciou o modelo em 1955, dando origem ao BMW-Isetta.

No Brasil, ele chegou pelas mãos de Américo Romi e, assim, surgiu a Romi-Isetta

de, em uma viagem de férias ao Uruguai, deparou-se com um exemplar numa loja de móveis antigos. Tentou comprar, mas foi demovido da ideia pela mulher, fato que rendeu discussões quilométricas enquanto dirigiam de volta a São Paulo. O que ele não sabia é que ela havia comprado o carro e, sem que ele soubesse, enviou a encomenda para a casa deles.

Surpresa feita, Américo juntou-se ao irmão, de habilidades mecânicas, para em dois anos reformar inteiramente o modelo e chegar a uma ideia capciosa. Por que não replicar os Isettas? É o que fazem oficialmente desde 2009, embora estejam trabalhando nesses carrinhos desde 2006.

O Isetta original nasceu na Itália, em 1953, fruto do pós-guerra, para ser um carro pequeno, barato e econômico. A BMW licenciou o modelo em 1955, dando origem ao BMW-Isetta. No Brasil, ele che-

gou pelas mãos de outro Américo, de sobrenome Romi, proprietário da Indústria de Máquinas Operatrizes Romi, e assim nasceu o Romi-Isetta. O original levava motorização de dois cilindros de 247 cm³, depois substituída pela monocilíndrica de quatro tempos das motocicletas BMW, de 300 cm³. Tinha carroceria de chapa metálica, freios de tambor nas quatro rodas e pesava cerca de 330 quilos. Attingia 85 km/h e rodava 25 km por litro de gasolina.

Já as réplicas de Salomão são feitas em carroceria de fibra de vidro, usam motores de 400 cc, de quadrículos, com câmbio manual (com cinco marchas mais a à ré), ou câmbio automático de transmissão contínua. Têm freios a disco nas quatro rodas e suspensão moderna e independente. Segundo o fabricante, ou melhor, replicante, elas passam dos 110 km/h. O câmbio, conforme o original, fica do lado esquerdo do volante (sim, elas têm volante), mas é bem mais fácil de manusear. O automático tem três posições (neutro, frente e reverso), e o manual tem marchas sequenciais — a primeira para a frente e as outras para trás.

Os carros são entregues emplacados e saem a partir de R\$ 25 mil a réplica do modelo original. Firulas como bancos de tecido especial, novos mostradores, pintura perolizada e outras miudezas, podem jogar o preço para a casa dos R\$ 40 mil. Eles são fabricados sob encomenda e demoram 90 dias para vir do passado até a sua garagem. **LUIZ HENRIQUE LIGABUE**



Na fábrica, que fica na casa de Salomão, uma fila de carcaças para futuras réplicas



Uma Isetta de carga, feita sob medida. Melhor que perua

WWW.REPLICADEISETTA.COM.BR