



Anisio Campos e seus amigos revelam aqui suas melhores histórias do automobilismo brasileiro dos anos `60, `70 e `80 !

Antes de tudo, um alerta: Este é um site para usuários de banda-larga, com grandes fotos em todas as matérias. Se você já veio aqui antes e usa PC, coloque o seu mouse sobre área dessa página sem texto ou fotos, clique no botão do lado direito do mouse e selecione "atualizar" ao entrar em cada nova página, para "refrescar" a memória do seu micro e mostrar sempre nossa última versão. Divirta-se ! !!

Para nós da Obvio !, Anisio Campos é sem sombra de dúvidas a **"lenda-viva"** da história do automóvel e do automobilismo brasileiro, onde estreou nos anos 1950.

Suas criações sempre foram radicais nas épocas que aconteceram e servem de balizamento para a história do "automóvel brasileiro". Ainda hoje continua criando, produzindo e consumindo normal e intensamente tudo que se relaciona com carros -- como os nossos modelos 828 e 012 - que foram lançados e participaram com sucesso em sete exposições nos Estados Unidos - e com as artes, esculturas e o Design.

O "Don Anisio" - como carinhosamente o chamamos - é realmente uma "fera", que "sabe-tudo-de-carro" além de grande profissional, competente parceiro e grande amigo de toda a equipe Obvio ! !!!!

Olá meus amigos !!!!

escreve: Anisio Campos

Venho a todos vocês, de repente enquanto procuram algo no nosso portal Obvio !, buscando quem sabe algum assunto ligado ao automóvel. - Acertei ?

Por aí começo, lembrando que o Brasil partiu prá cima da industrialização lá por 1955-56, e já no início da década de 60, algumas fabricas estrangeiras já aqui estavam participando da implantação da Industria Automobilística do Brasil, como previa o Grupo Executivo da Industria Automotiva- GEIA.

A esperada implantação fez surgir no país carros já aqui totalmente fabricados e outros nacionalizados. A grande surpresa é que paralelamente surgiram pequenas montadoras de carrocerias especiais oferecendo carros nacionais de nascença, através de pequenas fabricas genuinamente brasileiras e com capital nacional. Lembre comigo: Malzoni, Gurgel, Puma, Dacon, Bianco, Miura, Lafer, Santa Matilde, Kadron, Glaspac, Lorena e etc. etc. etc..

Bem ! podemos testemunhar que a partir de lá -1960- o AUTOMÓVEL ocupou um espaço ultra significativo na história do Brasil, na busca de sua identidade e sua industrialização, abrindo até, a cabeça dos homens produtivos, e ou, produtores, dos industriais, dos investidores, dos negociantes, e porque não, do independente, individual, até o sonhador que poderia um dia, lidar com aquele "produto" de alguma forma particular que o fizesse "ir atrás" do seu sonho juvenil.

Você se lembra de alguém ? Convivi com Genaro "Rino" Malzoni, Paulo de Aguiar Goulart, Eduardo Souza Ramos, João Jamil Zarif, criamos, construímos, inventamos, preenchemos nichos abundantes das nossas fornecedoras enfraquecidas ,resultado da desorientada linha de posicionamento da política industrial do país.

Lembramos de João Conrado do Amaral Gurgel, um baluarte, independente dos seus caminhos escolhidos, sem dúvida uma liberdade onde cada qual tem o seu direito de escolha.

UM OUTRO TEMPO...

O país mudou, quando entendemos (do ponto de vista Automóvel) que o país estava atrasado. Bastou "abrir" para que tantas mais montadoras para cá viessem. Aquelas montadoras de nicho, as nacionais puras, pequenas e frágeis, fecharam as portas pois seus produtos não mais poderiam se classificar como automóveis de "status". Esse diferencial se espalharia entre os importados e ou, entre os novos carros das novas fábricas. Não deu outra.

E a Obvio !? Estamos aí para explicar a diferença ... que os americanos já perceberam e compraram adiantado 50.000 carros por ano... e que agora nos preparamos para excelentes mudanças em 2009.



Anisio e o Obvio ! 828 com Carlos de Carvalho, Fabio Oshiro e Saulo Tatizawa, parte da Equipe Obvio ! Design



Nos anos '60 e '70 surgiram seus protótipos para corridas -- um, que levou suas iniciais, o [AC](#) -- e os Fórmulas V e Super Vê, o Puma DKW, primeiro produto da recém criada PUMA S.A., e somente fabricado em 1967, quando a Vemag foi desativada.

Com o amigo e parceiro Rino Malzoni produziu o [Carcará](#) -- recordista de velocidade brasileiro e sul-americano até hoje, com 212,903 km/h para motores 1-litro aspirados e em 1966 o [GT-4R](#), único esportivo feito no Brasil por encomenda de uma revista, no caso, a Quatro Rodas.

No início dos anos 1970, junto com Chico Rosa, iniciou a Equipe Z, que depois evoluiu com o parceiro Luiz Pereira Bueno, no comando da [Equipe Hollywood](#), que venceu todas as competições nas classes do automobilismo que participou, com os incríveis Porsche 908/2 e 910, Lola T-210, Berta LR, Heve, Fórmula Ford, Divisões 2, 3 e 4, Kart e Motocross -- todos eles decorados com as cores do maço de cigarros, dando retorno visual garantido para a marca, na época.

[Clique aqui para conhecer histórias da Dacon, contadas por quem as viveu ...](#)

[Clique aqui para ler os artigos épicos de Reginaldo Leme](#)

[Clique aqui para ler artigos épicos do Colunista Carlos Henrique Moyna](#)

[Clique aqui para conhecer o calendário "Pioneiros do Design Brasileiro"](#)

[Clique aqui para conhecer e comprar as "Digigrafias" de Anisio Campos](#)

Anisio está sempre à procura do novo, se esquivando do tradicional. Foi assim que ajudou José Carlos "Moco" Pace na pintura de seu capacete, invertendo a seta para frente e para cima, em posição de vanguarda, após o conselho recebido da Mãe de Santo Menininha do Gantois, de que "seta meu filho, só se for para cima".



Quadros como "Yellow Jag", design do capacete do "Moco" - com as setas subindo - ou esculturas automobilísticas.



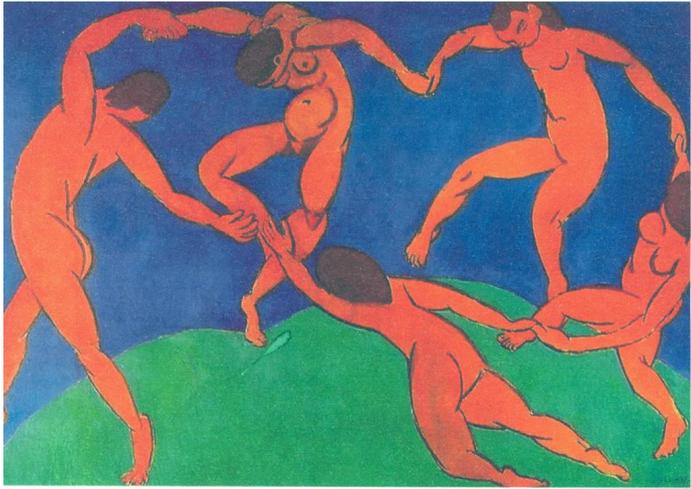
Anisio em 1946 - aos 13 anos - pintou seu primeiro quadro, da própria mãe. Em 1952 - com 19 - após visitar a I Bienal de São Paulo em 1951, ficou impressionado com a técnica de Portinari e fez essa arte, sobre o quadro de Leonardo Da Vinci. A partir disso foi aprimorando suas técnicas de Designer, aperfeiçoando sua paixão por arte combinada com a visão tri-dimensional, já bem treinada e que "sabia-o-que-queria", mesclando a arte das formas femininas com as automotivas.

Anisio exclama "que as duas artes - assim como a vida - estão sempre ligadas pelas deliciosas curvas que nos emocionam... e para quem as sabe dirigir"



Uma arte-top para cobrir os aviões da TAM, que o Comandante Rolim Amaro adorou, pois seus aviões seriam reconhecidos como os de uma companhia aérea diferenciada, tropical, única. Por problemas técnicos de demora em realizar essas pinturas, o trabalho não foi contatado, pois Rolim explicou que apenas no dia que a companhia encomendasse aviões novos na fábrica - um sonho, na época - eles poderiam vir com essa pintura. E ainda não existiam os materiais de adesivagem para aviões.

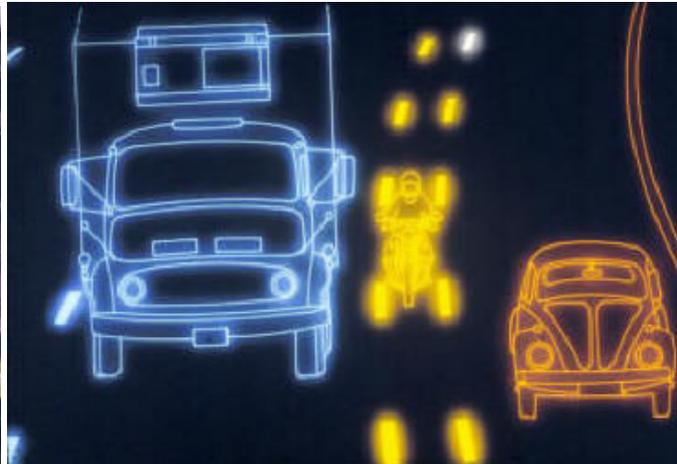
Ao lado, novas e bem-humoradas expressões de arte digital "Après-Matisse" com moldura dimensional. Anaixo, os personagens do quadro original de Matisse se transformaram em carros de Fórmula 1...



Mulheres, carros e suas curvas sensuais em desenhos à mão livre com pincel, nanquim ...



...ou com traço-livre usando caneta esferográfica, sempre nas proporções e medidas corretas - que tem todas de cabeça. Quem já viu Anisio criando, não esquece como é excepcional ver a forma tomar o papel em segundos e o desenho ficar evoluindo por horas... como uns rabiscos coloridos que viram Porsche 911...



Solução original e patenteada: faixa dupla só para motociclistas, até hoje não usada pelas Prefeituras.

Anisio acabou mixando em receita única seus dotes de piloto, Designer, artista e estilista, mantendo forte amizade com Paulo Goulart da Dacon - que o chamava de "Coronel Barbosa" - até seus últimos dias em 2001. Dacon era a sigla de "Distribuidora de Automóveis, Caminhões e Ônibus Nacionais", que é bastante familiar em São Paulo e no Rio, pois era concessionária Volkswagen que a partir de 1967 passou a deter também a representação da Porsche para o Brasil, e assim funcionou até fechar em 1996.

A Dacon ficava na avenida Cidade Jardim, bem em frente ao final da avenida Nove de Julho e muito próxima

do cruzamento com a avenida Brigadeiro Faria Lima. Mais tarde, anexo à concessionária, foi construído um prédio de escritórios - o edifício Dacon - que se transformou em referência do lugar. "Anexo", por sinal, era o nome do ótimo restaurante que funcionava no mezanino da loja (mas com entrada independente, pela rua). Dependendo da mesa, era possível fazer a refeição contemplando os Porsche em exposição. O restaurante e piano-bar foi implantado sobre em um mezanino em estrutura metálica sobre a recepção da Dacon e Anísio desenhou tudo com execução do Lauro Murakani: as cadeiras e mesas usando apenas pinho-de-riça com couro bege e uma cobertura interna de vidro colorido de textura derretida. Um arraso !

Com o fechamento da Dacon, a representação da Porsche no País passou para a Stuttgart Sportcar e o local foi ocupado pela AutoHaus, uma mistura de concessionária com espaço cultural devotado à Volkswagen. A Dacon competiu durante apenas uma temporada e meia (entre 1966 e 1967), mas sua curta permanência foi suficiente para que ela fizesse história e se transformasse em uma das equipes lendárias do automobilismo brasileiro. Entre seus pilotos estiveram nomes como Emerson Fittipaldi, José Carlos Pace e Wilsinho Fittipaldi.

A "receita" dos Karmann-Ghia/Porsche era muito simples: bastava substituir o motor Volkswagen (original do Karmann-Ghia) pelo do Porsche e fazer as devidas modificações em câmbio, freios e suspensões para adequar o carro à maior potência. Paulo Goulart (nada a ver com o ator), proprietário da Dacon, relatou na época que todos os pontos de encaixe "casavam" perfeitamente e que apenas a suspensão exigia adaptações. Para quem não sabe, Ferdinand Porsche foi o projetista do Fusca, na década de 1930, e usou mecânica Volkswagen em seus primeiros carros esporte, no final dos anos 1940. Alguns anos depois, a Porsche passou a fabricar seus próprios motores, mantendo a mesma arquitetura: cilindros contrapostos e refrigeração a ar. Daí a facilidade de instalar mecânica Porsche no Karmann-Ghia e no próprio Fusca.

Os Karmann-Ghia/Porsche venceram cinco das dez corridas em que defenderam a Dacon. Com o fechamento da equipe, foram vendidos a particulares (Emerson, Wilsinho e Sidney Cardoso compraram alguns) e agora estão sendo recuperados. Um deles, restaurado desde 2000, foi adquirido pelo colecionador gaúcho Paulo Trevisan, cujo museu será aberto ao público em breve e o outro foi achado no Rio de Janeiro pelos irmãos Marx, de São Paulo. Foram construídos quatro carros de corrida (dois com motor de 1.600 cm³ com 120 cv de potência e dois com motor Fuhman de 2.000 cm³, duplo comando e 200 cv) e um número indeterminado de Karmann-Ghia/Porsche de rua. Alguns Fuscas também receberam motor Porsche na Dacon.



A chegada consagrada da Escuderia Dacon com os Karmann-Ghia/Porsches 77 em primeiro, pilotado por Wilson Fittipaldi e José Carlos "Môco" Pace, o 7 em segundo pilotado por Emerson Fittipaldi e Francisco "Chiquinho" Lameirão e o 12 em terceiro, pilotado por Rodolpho Costa

e Lian Duarte nos 1.000 Kilômetros de Brasília, maio 1967.



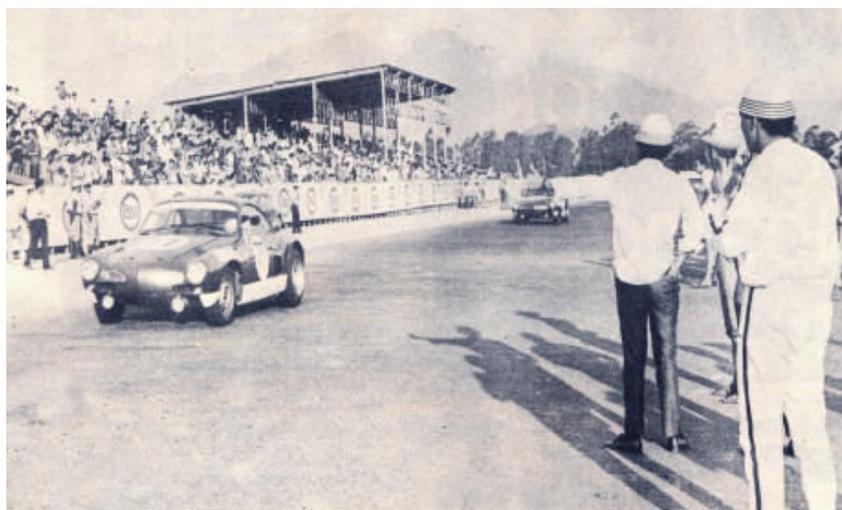
Os nomes dos pilotos pintados nas carrocerias dos Karmann-Ghia/Porsche da Escuderia Dacon nos "1.000 Kilômetros de Brasília" em maio de 1967, onde liderou de ponta a ponta!



A carreta recheada de Karmann-Ghia/Porsche da Escuderia Dacon chega para o I 500 Kilômetros da Guanabara em dezembro de 1966, vencida pelo 77 - 1o. lugar - pilotados por Wilson Fittipaldi e Ludovino Peres e o 2 - 2o. lugar - pilotado por José Carlos "Môco" Pace e Totó Porto Filho. No pódio, da esquerda para direita: Pace, Ludovino, Wilsinho e Terra-Smith quando recebiam seus prêmios.



Um delicioso "pega" de José Carlos "Môco" Pace e Wilson Fittipaldi no Autódromo Internacional da Guanabara - 1967



Paulo Goulart (de costas, de boné) dá o "OK" para seus carros que venceram no Rio ... e num bom momento de lazer, alguns dos pilotos dos Karmann-Guia/Porsche nos. 2, 6, 7, 12

e 77 da Escuderia Dacon: Ludovino Peres, Wilson Fittipaldi, Anisio Campos e José Carlos "Môco" Pace em dezembro de 1966.

Os Karmann-Ghia Porsche não apenas fizeram história como ganharam o coração de seus pilotos. Em 1975, José Carlos Pace já tinha em seu currículo uma vitória na Fórmula 1 (havia vencido o GP do Brasil daquele ano com um Brabham BT44), o segundo lugar na 24 Horas de Le Mans (com uma Ferrari 312 PB) e experiência em esporte-protótipos como o Gulf-Mirage e o Shadow da Can-Am. Perguntado sobre o carro de corrida que mais havia gostado de pilotar, respondeu sem hesitar: "O Karmann-Ghia/Porsche". A preferência conquistada perante tão seleta concorrência mostra como esse carro foi especial.

Os famosos "[Karmann-Ghia/Porsche](#)" ou "[K-G/P](#)" da [Equipe Dacon](#), tinham a carroceria feita em plástico reforçado com fibra de vidro.

Anisio soma um total de quatorze carros projetados, construídos e lançados até hoje, incluindo o Mini-Dacon, Nick, Chubby feitos com Curadoria do Paulo Goulart da Dacon S.A..

O famoso restaurante Drive-in Deck, nas pistas da Avenida 9 de Julho, em São Paulo, foi outro projeto de Anisio, que ainda fez uma "releitura" do antigo logo do Deck para o Bar Deck. O restaurante Quero-Quero, instalados no Condomínio Laranjeiras, perto de Angra dos Reis e Paraty e o logo e caros alegóricos do Bloco de Carnaval Guéri-Guéri, são apenas alguns de seus trabalhos gráficos, entre outros tantos.





A arte e execução de trailer promocional para a nova "Rádio Jovem Pan FM" em 1980... e a pintura "braba" do Porsche GT-3 de corridas do Pires do Rio e a galera "de época" em Interlagos 2008 !



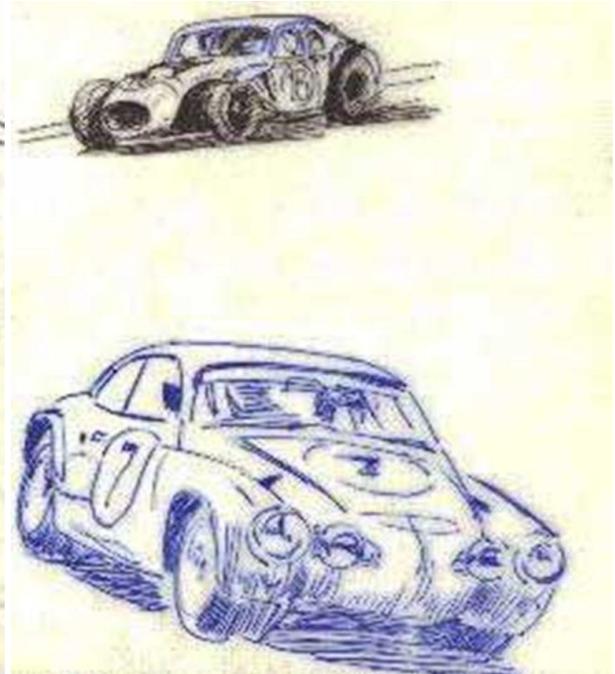
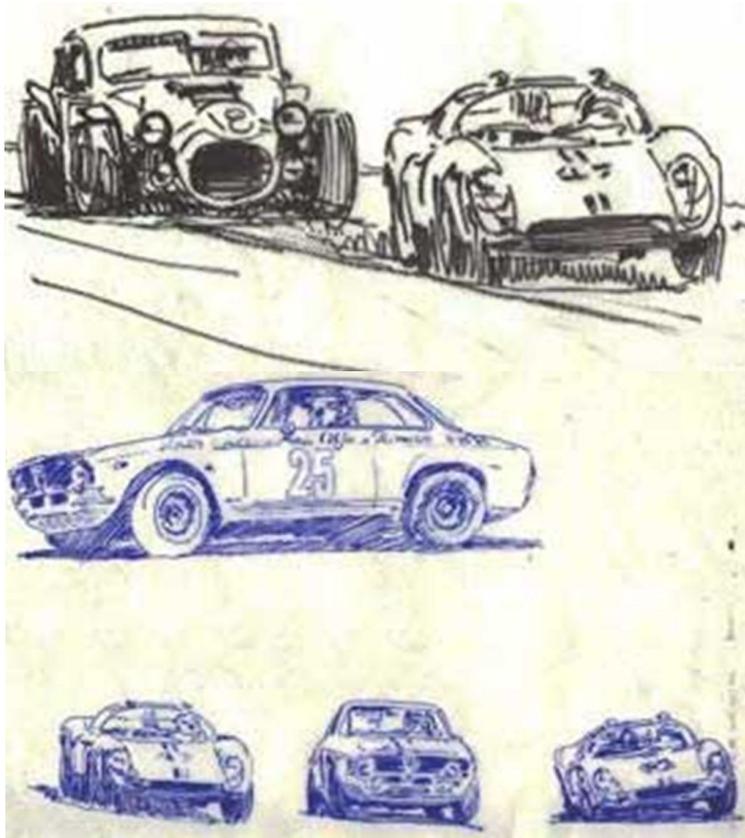


Em seu delicioso estúdio, na beira da represa em S. Paulo, Anísio vasculhou suas gavetas e entre muitos projetos, nos mostra alguns que saíram do papel e foram realizados com sucesso: O Puma DKW, o Carcará - "streamlined" específico para recorde em linha reta - , o GT-4R - estes dois últimos em parceria com Rino Malzoni, seguidos de mais doze projetos de automóveis que foram para as ruas, o que, sem sombra de dúvida, o denomina como o mais importante Designer & Construtor de automóveis especiais do Brasil.

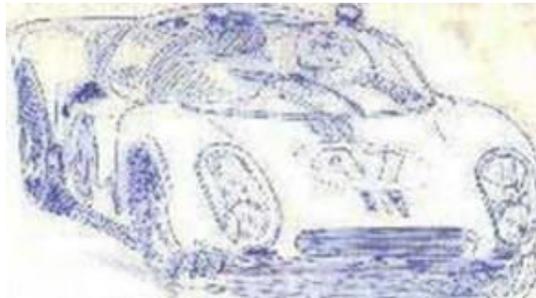
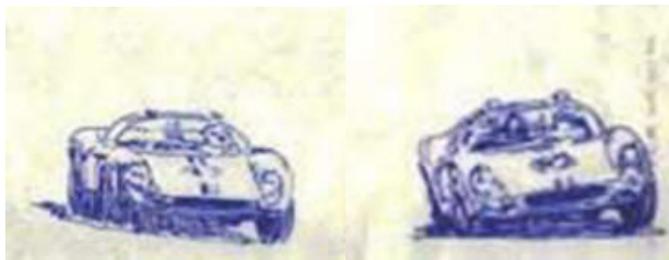


Anísio desde 2008 assina coluna mensal sobre Design automotivo para a revista Car & Driver Brasil, contracenando com o competente e sério Editor Luis Guerrero.

Mas o que mais chama atenção é a naturalidade com que Anísio pega um lápis ou caneta e, onde quer que esteja, em questão de minutos rabisca desenhos sensacionais, fazendo na hora qualquer ilustração de carros de corrida que fizeram sucesso nas pistas brasileiras -- como esses que foram desenhados com caneta Bic sobre guardanapos de papel, o que no meio automobilístico lhe rendeu o carinhoso apelido de "artista"...



A Carretera 18 do Camillo Christóforo, oAlfa Romeo GTA no. 25, da equipe Jolly, pilotado pelo Emilio Zambello e Piero Gancia; o Willys Bino Mk-II de Luiz Pereira Bueno em homenagem à Christian Heins; a Carretera do Camillo Christóforo e o Karmann-Ghia/Porsche da Escuderia Dacon.



O Willys Bino MK-II no.47 do Luiz Pereira Bueno



Anisio e Emerson Fittipaldi, Colin Chapman, Jim Russel e Equipe Hollywood, anos 70...

Existe um colaborador da Obvio ! que assina seus textos como Carlos "Caneta 13" Coutinho; em paródia ao "Volante 13", o piloto Flodoaldo Arouca, que corria escondido do pai nos anos 60 com um DKW Carretera "Mickey Mouse". Pois o "Caneta 13" -- além de ser um cara muito legal, tem uma memória de elefante, que lembra de todos e de tudo que acontecia, até mesmo de uma corrida de buggyes realizada na Praia do Leme e que foi vencida pelo Norman Casari...

O "Caneta 13" nos ensinou que seu amigo, o compositor Bernardo Vilhena, tem uma bela frase que exprime o que estamos tentando reunir aqui: "Uma fotografia é o melhor momento no movimento de um gesto." Temos que concordar, pois é perfeitamente esta a nossa intenção, compartilhando todas essas histórias, momentos em imagens e fatos que conseguimos reunir.

Esse foi o principal motivo que levou a Obvio ! a investir em organizar e digitalizar acervos de corredores, designers e chefes de equipe de automobilismo, onde que a mais de cinco anos mantém-se a média de 38.000 visitantes: disponibilizar para todos o automobilismo brasileiro dos anos 1960 a 1980, seus pilotos, carros, equipes e acontecimentos, sempre sob a ótica de quem fez parte do que aconteceu, em uma conversa mais intimista.

Levamos vários meses -- trabalho da equipe chefiada pelo competente Matias Araújo Renner -- digitalizando todas as fotos dos acervos do Anísio Campos, do Maurício Chulam, do Vicente "Muca" von der Schulenburg, do Máximo De Paoli -- sobrinho dos Irmãos De Paoli -- na época com 14 anos -- , do Norman Casari da Equipe Casari-Brahma e do Paulo Goulart da Escuderia Dacon.

Ajuda forte também veio do Caíque Fellows -- na época com 17 anos --; do Bob e do Rony Sharp - que passa de vez em quando em nosso escritório aqui no Rio para corrigir / informar sobre as legendas das fotos e dos fatos -; do "Homem-Livro" Paulo Scali, que sempre sabe tudo dos fatos e datas "de pronto", além de diversos novos amigos que nos corrigem e enviam materiais fantásticos, que possibilitou reunirmos aqui todas essas histórias para você saber e entender em detalhes tudo o que aconteceu...

São mais de cinco mil fotos, uma nova enciclopédia da história do automobilismo brasileiro, indo desde a época das corridas de Gordini, Simcas e DKW's, das Subidas de Montanha, Fórmula V, Super V, 6 Horas ABCAT, 500 Km de Interlagos, Fórmula Júnior, Malzoni DKW e Pumas, passando pelos incríveis Karmann-Ghia-Porsche da Equipe Dacon e outros importantes momentos nos primeiros circuitos do Rio, como o da "Ilha do Fundão" - onde Emerson estreou; o "Circuito de Petrópolis"; as "Provas Almirante Tamandaré", no "Circuito da Barra da Tijuca" - desenho abaixo - que compreendia a Praça do Ó (Praça São Perpétuo), Avenida Armando Lombardi, Avenida Sernambetiba, Avenida Olegário Maciel e a Praça da Igreja (Praça Euvaldo Lodi), onde depois, foi transferido para o novíssimo "Autódromo de Jacarepaguá", hoje defunto, graças ao nosso "**Queridíssimo**" ex-Prefeito César Maia.

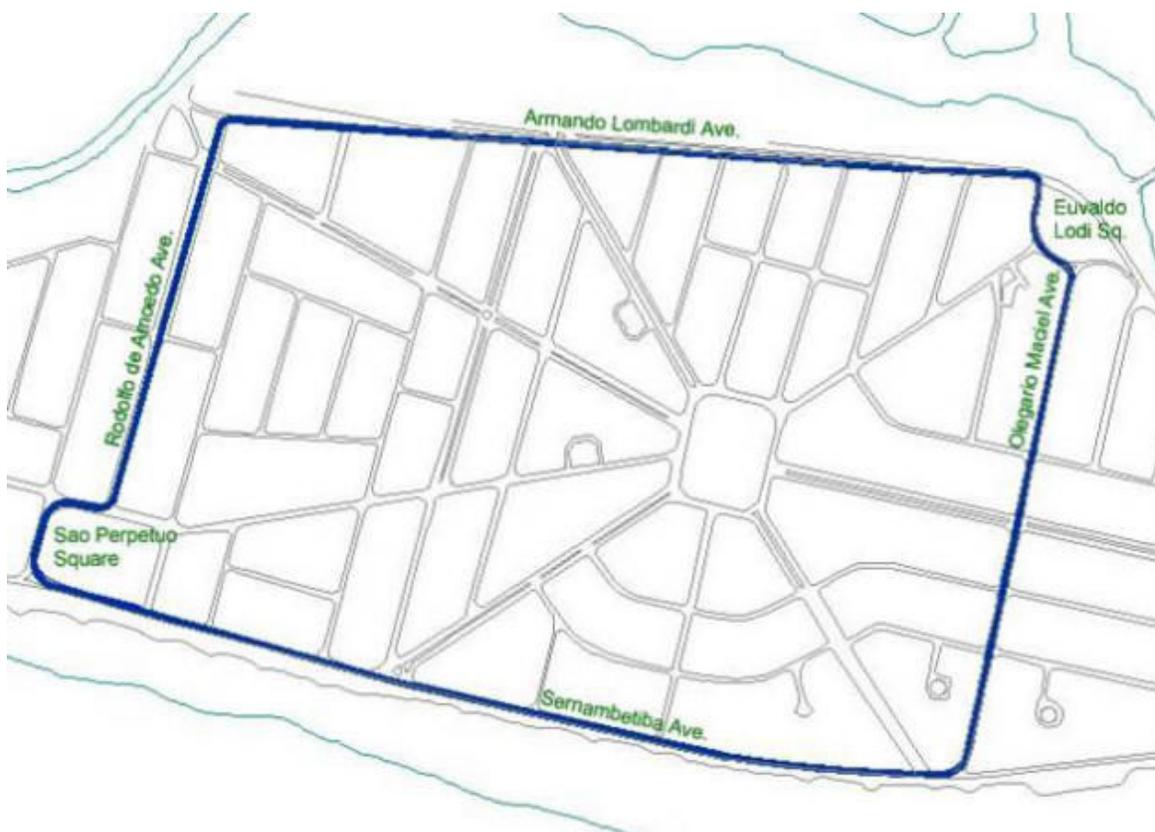


A Barra da Tijuca numa época que pouca gente conhecia ...



A largada era na Avenida Armando Lombardi quase em frente à Igreja São Francisco de Paula, dali os carros entravam na Avenida Rodolfo de Amoedo onde chegavam na famosa "Jesus está chamando" na praça do Ó - hoje Praça São Perpétuo - e logo depois ainda na praça o famoso S e o "relevé" e entravam na praia pela Avenida Sernambetiba, onde chegavam a maior velocidade, até fazerem a curva do "Sobre as Ondas", ou "do Bob's", ou "da Esso" - essa tinha várias denominações - e entravam na Avenida Olegário Maciel - calçada de paralelepípedos - até chegarem novamente no início. O parceiro Paulo Ary Polonia, nos informou que ao fim da reta da Avenida Olegário Maciel, o contorno da praça Euvaldo Lodi (hoje Praça da igreja), era feito pela esquerda, ao contrário do sentido normal.

Era um circuito de altíssima velocidade, onde as pessoas ficavam empoleiradas no meio fio, sem nenhuma proteção, e a precariedade do piso das ruas junto com a terra e a areia de uma barra quase deserta provocavam vários acidentes, alguns carros se esborrachavam nos postes ou caíam dentro da praia.



E o possante Andre Decourt, autor e tutor do excelente fotolog "Foi um Rio que Passou"

www.fotolog.com/andredecourt - que em breve vira site no www.rioquepassou.com.br - apareceu para colaborar com quatro fotos da inauguração do "Circuito da Barra da Tijuca", o segundo e em breve "último" circuito de rua dos Cariocas, pois, pelo visto, correr no Rio de Janeiro só novamente na rua com quando a Cidade tiver um Prefeito que possua cultura automotiva.



Placa das obras de pavimentação do Circuito da Barra da Tijuca, feita pela construtora Dias e Paz S.A.



Aspecto do público na corrida inaugural, possivelmente na Avenida Rodolfo de Amoedo

O novo circuito foi construído na remota Barra da Tijuca quando o Circuito da Gávea e seu "Trampolim do Diabo" começou a ficar inviável e foi obra do antigo DER-DF, que asfaltou algumas ruas do loteamento, retificou curvas e fez um circuito, que para os padrões de hoje é completamente insano.



O Piloto Chico Landi na Largada da corrida inaugural do "Circuito da Barra da Tijuca" - 1957

As fotos foram escaneadas de um raro livro: uma edição de 1958 feita pelo próprio Distrito Federal para comemorar os 10 anos do DER-DF, e, apesar da qualidade das imagens de todo o livro ser bem sofrível, pois a impressão é ruim - embora o papel seja de primeira qualidade - o livro está desde novo na família de Andre, pois sua tia-avó era secretária da diretoria desde a fundação do DER, até se aposentar nos anos 90...

[Clique aqui e veja mais fotos e histórias dos Circuitos de Rua do Rio de Janeiro: Ilha do Fundão e Barra da Tijuca](#)



Um Ford Fairlane deslizando no contorno do "relevê" do "S" da Praça do Ó... tendo ao fundo o "Bar-Boite Flamingo", na esquina com a Avenida Sernambetiba e abaixo, quando o couro comia em dia de corrida...



***O Porsche do Marivaldo Fernandes - que corria com o Cacaio - antes de ser ultrapassado pelo DKW Malzoni do Marinho ... em corrida organizada pelo Automóvel Clube do Brasil, com suporte do Comissário de Pista Aluísio Lemos - da famosa Lemos & Brentar, revenda Puma e Porsche do Jardim Botânico, e seu inesquecível Puma cortado ao meio, preso na fachada.
(- valeu pelas informações corrigidas Gustavo Lemos !) .***



**Paulo Goulart, da Dacon, trouxe de São Paulo seu primeiro Karmann-Ghia/Porsche No. 2 com motor Porsche 1600 tipo SC de 95 hp´s, que foi pilotado por Chico Landi e venceu a corrida em 1964....
aqui passando em frente à Igreja, no Canal de Marapendi na Barra da Tijuca.**



O Willys Alpine 110 entrando na Avenida Olegário Maciel, esquina com a Avenida Sernambetiba no. 760, em frente ao Restaurante Nau Catrineta...

[Clique aqui para assistir a corrida do "Circuito da Barra da Tijuca" em 1964, vencida por Chico Landi, que estreava o Karmann-Ghia/Porsche da RAMPSON, futura DACON...](#)



"Circuito da Barra" passando na Avenida Olegário Maciel - fotos do Roberto Rocha - mais conhecido como `rockrj` ...



O Karmann-Ghia/Porsche da RAMPSON pilotado por Chico Landi e o Malzoni DKW "na cola",

saindo da Avenida Sernambetiba e entrando na Avenida Olegário Maciel...

Anísio lembra que essa época "- tinha os primos Varanda -- Álvaro e Aílton -- fluminenses de Petrópolis, que corriam nos primeiros Alfas brasileiros, os FNM 2000 JK. E o Comino, dono de oficina especializada em carburadores no bairro de Santa Cecília, em São Paulo, que "criava" injetores no carburador (que chamava de "injeção direta"), e ainda colocava alguns "apêndices" aerodinâmicos estranhíssimos em seu potente Fusca 1200, com as rodas traseiras invertidas (moda que chegou a ser copiada nas ruas) e "passeava" com esse carro pelo Autódromo de Interlagos no princípio dos anos 60, no meio de JKs, Simcas, DKWs, bem mais desenvolvidos.

Tinha também o Ignácio Terrana, que fabricava equipamentos para natação (principalmente pés-de-pato) com o nome de "Nadadeiras Italianinas" e "Nadadeiras Terrana" e que entrava nas pistas com seu carro de uso, um reluzente Simca Chambord verde em dois tons, sem nenhum preparo, inclusive com pára-choques e calotas, mas com um "santantônio" (obrigatório) meio sem-vergonha (alguns diziam ser de tubos plásticos) só para passar na vistoria, pois seu negócio era marketing, em que dava várias voltas sem se preocupar com tempo, somente para aproveitar o tumulto e divulgar a marca de seus produtos escritos na carroceria...

Eram muito folclóricos os participantes do "circo" e para conhecer um pouco mais das deliciosas histórias do automobilismo brasileiro dos anos 60 a 80, basta clicar sobre cada uma das frases sublinhadas em azul, abaixo:



Automobilismo

Brasileiro

01 - Circuito da Gávea no Rio de Janeiro: as primeiras corridas no Brasil - 1933
02 - O início dos revolucionários anos `60 e a nova geração de pilotos Brasileiros
03 - As Mil Milhas Brasileiras em Interlagos - desde 1956!
04 - III Subida de Montanha da Serra do Mar - 1958
05 - Fritz d'Orey e Christian Heins no flerte do Brasil com a Fórmula Júnior - 1962
06 - Maquete de Anísio do GT DKW para o Concurso Salão do Automóvel - 1964
07 - O "GT MALZONI DKW" de Genaro "Rino" Malzoni - 1964
08 - Os Circuitos de Rua do Rio de Janeiro: Ilha do Fundão e Barra da Tijuca - 1964 e 1965
09 - II 6 Horas ABCAT - Associação Brasileira de Cronistas de Automobilismo - 1965
10 - Equipe de Competições da DKW-Vemag e seus Ases do Volante - 1965
11 - Juan Manuel Fangio testa a Carretera DKW "Mickey Mouse" em Interlagos - 1965
12 - O "Tempestade" do Departamento de Competições da Simca do Brasil - 1965
13 - O maravilhoso Puma DKW e o nascimento do Puma VW - 1966
14 - O incrível motor V6 a dois tempos e os DKW nas pistas - 1966
15 - O "Carcará" bate o recorde brasileiro de velocidade, até hoje absoluto - 1966
16 - Concurso "Design Carro Brasileiro" da Revista Quatro Rodas com Nuccio Bertone - 1966
17 - A "Equipe Dacon", que venceu tudo com os "Karmann-Ghia-Porsche" - 1966
18 - A "vitória moral" da DKW nas Mil Milhas - 1966
19 - O "Grande Prêmio de La Nación Juan Perón" por Rainer Schulerburg - 1966
20 - Os KG-P DACON chegando para correr em Jacarepaguá no Rio de Janeiro - 1967
21 - Um sonho de Brasília: o protótipo "Patinho Feio" da Camber - 1967
22 - O "Fittipaldi-Porsche" - 1967
23 - A "Equipe Willys" de Luiz Greco e os Interlagos, Alpine, Bino "Mk-I" e "Mk-II" - 1967
24 - Os 500 Km. da Guanabara no Autódromo de Jacarepaguá - Rio de Janeiro 1967 e 1968
25 - O "AC", o primeiro Esporte-Protótipo brasileiro para corridas - 1968
26 - Lorena-Porsche GT: a feliz mutação de um Karmann-Ghia/Porsche DACON
27 - 110. Circuito de Rua de Petrópolis - As mortes pararam essa corrida - 1968
28 - Ary Leber conta um pouco das histórias do automobilismo de 1968 e 1969
29 - O "Fitti-Fusca" de 8 cilindros com dois motores VW a ar acoplados - 1969
30 - O Esportivo "PUMA GT- 4 RODAS" - 1969
31 - Véu de Noiva - O Automobilismo Brasileiro invade a TV - 1969
32 - O DKW de Plástico do Bob Sharp e Eduardo Ribeiro - 1969
33 - Tropí Kadron, o "MUTANTE" : primeiro Buggy brasileiro - 1970
34 - A "Equipe Z" se transforma na poderosa "Equipe Hollywood" de Competições - 1970
35 - Autobol, um esporte carioca ! - nem com o pé, nem com a mão: é com o carro ... - 1971

36 - A "Equipe Hollywood" nos 300 Km de Tarumã, RS - 1971
37 - Grande Prêmio Internacional de Tarumã, RS - 1971
38 - A primeira corrida de Fórmula 1 no Brasil - 1972
39 - A primeira 25 Horas de Interlagos - 1973
40 - A Era Fittipaldi - 1973 a 1975
41 - Lançamento da Campanha do Autorama Estrela com Emerson Fittipaldi - 1974
42 - Formula Super Vê: O profissionalismo no automobilismo brasileiro - 1974 a 1979
43 - "Topazzio", um dos primeiros MPV's, para a Engerauto do João Zarif - 1987
44 - O Karmann-Ghia-Porsche-Dacon no "Porsche Day" em Interlagos - 2001
45 - O Piloto Camillo Christófaró, o "Lobo do Canindé"
46 - O Piloto José Carlos Pace - o "Moco"
47 - O Piloto Emerson Fittipaldi: o "Rato", a vassourada e sua vida nas Formulas
48 - O Piloto Luizinho Pereira Bueno - o "Peróba"
49 - O Piloto Luiz Fernando Terra Smith
50 - O Piloto Nelson Piquet
51 - O Piloto Maurício Chulam
52 - O Meta 20 e museus para nossos carros de corridas!!!
53 - A Mahle Metal Leve e os maravilhosos calendários "Provas Regionais Brasileiras"
54 - A fotógrafa Dulce Lee -- uma mulher registrando com sua arte o automobilismo

Filmes do Automobilismo Brasileiro - Acervo Piloto Sidney Cardoso



O Piloto Sidney Cardoso tem um acervo impressionante sobre a participação da sua Equipe Colégio Arte e Instrução no Automobilismo Brasileiro. Ao trazer da Europa em 1969 o primeiro Ford GT-40 ao Brasil que veio se juntar ao Lorena-Porsche 2000, Sidney montou uma equipe vencedora, onde pilotava com seu irmão Sérgio, competindo com o Lola T70-Mk3 dos irmãos Marcio e Marcelo De Paoli, com os AC, feitos por Anísio Campos, com o fusca de dois motores acoplados, com o Fitti-Porsche, Alfinhas e outros concorrentes que trouxeram inovações nas corridas disputadas no Brasil, no Autódromo Internacional da Guanabara e depois em Interlagos, Brasília...



Enayde Cardoso, Chefe da Equipe Colégio Arte e Instrução e os Pilotos Sidney e Sérgio Cardoso



A Lola T70 dos irmãos De Paoli, o o Ford GT-40 do Sidney e o AC 2000. O programa da corrida publicado pela revista AutoEsporte e o GT-40 ultrapassando por dentro o Fusca de dois motores acoplados de 3.200cc dos irmãos Fittipaldi no III Mil Quilômetros da Guanabara em 14 dezembro de 1969!

Clique nos títulos abaixo para assistir os filmes !

[1 - 250 Milhas do Rio de Janeiro - Prova Deputado Rubens Cardoso - 29 Setembro 1968](#)

[2 - Campeonato Carioca de Automobilismo - segunda etapa - 27 Julho 1969](#)

[3 - Corrida Santos Dumont - Rio de Janeiro - 27 Outubro 1968](#)

[4 - Corrida Prova Duque de Caxias - Rio de Janeiro - 31 Agosto 1969](#)

[5- Primeiros treinos de Fórmula Ford - Rio de Janeiro - 1969](#)

[6 - Ford GT40 chegada ao Porto do Rio de Janeiro - 1969](#)

[7 - Ford GT40 no primeiro treino - Autódromo Internacional da Guanabara - 1969](#)

[8 - Primeira corrida do Ford GT-40 no Rio de Janeiro - 1969](#)

[9 - Lorena-Porsche GT na I Etapa do Campeonato Carioca de Automobilismo - Pilotos - 15 junho de 1969](#)

Esta página estará sempre sendo atualizada com a disponibilização de todo este acervo, ordenado por épocas, categorias, fatos engraçados, curiosidades e informações técnicas para você pesquisar, se informar e entender tudo que acontecia nas corridas, nos bastidores e na indústria automobilística brasileira ...

Esse maravilhoso acervo tem mais de 240 Gigas, documentando os fatos de uma época em que o automobilismo influenciava a criação de novelas temáticas, como "Véu de Noiva" e de modismos imediatos, como os bonecos MUG -- Para quem não é da época, o Mug foi o primeiro "merchandising" de licenciamento de marcas no Brasil, criado na década de 1960. Segundo seus idealizadores, daria toda a sorte a quem usava, mas em pouco tempo, a imagem se inverteu: o Mug passou a ser sinônimo de azar e logo caiu no esquecimento -- mas era peça obrigatória penduradas nos espelhos retrovisores e tinha até os grandes, que iam sentados no banco do carona (abaixo, o MUG do cantor Wilson Simonal, no teto do seu Karmann-Ghia e o capacete do Colunista do site Grande Prêmio, Flavio Gomes).



clique na capa do disco acima!



Os conteúdos destas páginas foram cuidadosamente encontrados nos acervos pessoais de Paulo Goulart (in memoriam) e seus filhos Fernando e Lia + Marcos Dutra Pettinati; Anísio Campos; Dulce Lee; Bob Sharp; do Escritor e Historiador automobilístico Paulo Scali; Máximo De Paoli; Arquiteto Caíque Fellows; Claus Hoppen, da Mahle Metal Leve; Claudio Habara; Ricardo Divila; Lian Duarte, Emerson e Wilson Fittipaldi; Karl E. Ludvigsen da Ludvigsen Library www.ludvigsen.com; Mauricio Chulam; Hilda Melo, da Mahle Metal Leve; Antonio Pinho; José Rodrigo Octávio; Vicente "Muca" von der Schulenburg; Sérgio Berezovsky, da Revista Quatro Rodas / Abril Imagem; Colunista Reginaldo Leme; Colunista Carlos Henrique Moyna; Fernando "Tôco" Martins; Antonio Carlos Avallone Junior; Luizinho Pereira Bueno; Toninho de Souza, da Escola de Pilotagem Interlagos; Carlos "Buggyman", do site www.planetabuggy.com.br; Evandro Mesquita e Fernanda Abreu da Blitz; Mauro Bento Dias Salles; Emilio Camanzi, Glauco Lucena da Revista Auto Esporte, Enio Greco, Teofilo Mascarenhas e Rafael Bozzola, do site www.netrodas.com.br; Nehemias Vassão; Paulo Renato Arantes, do site www.dkw.com.br; Eduardo Correa e Luiz Alberto Pandini, do site www.gptotal.com.br; Flávio Gomes dos sites www.grandepremio.com.br e www.warmup.com.br; Francisco "Chiquinho" Lameirão; Gerard Barathieu, da França; Carlos Sardi, do site www.motornews.com.br; Historiador Carlos de Paula, do site www.brazilyellowpages.com; Jorge Lettry; Comentarista Marcus Zamponi; Roberto Castro Barranco, do site www.speed-fever.com.br; Federação de Automobilismo de São Paulo - FASP; Gustavo Mendonça da Mata da FMA - Federação Mineira de Automobilismo; Fernando Amorminio; Camillo Christóforo Júnior; Fabio Seixas, do jornal Folha de S. Paulo e do site www.gordini.com.br, Paulo Celso Aguiar Picciuto (filho do "Chico Pixuto"); Aluizio Proença de Lemos, do *Fusca Clube do Brasil*; do Fotógrafo e Historiador automobilístico Napoleão Augusto Ribeiro; fotógrafos Cláudio Lorangeira, Jussi Letho e Assis Valdir Hoffman; do "VW MAN" Yversen Yel Rezzi Feu; Pesquisador Carlos Eduardo Zavataro; Eric Pereira; das feras da Arqueologia Urbana do Rio de Janeiro: do Roberto Tumminelli no "*Carioca da Gema*" e "*Miniaturas Brasil*"; do André Decourt no "*Foi um Rio que passou...*"; do Roberto Rock no "*Fotos Diversas*"; do Claude Maurice Marie Fondeville, vulgo "Rouen" no "*Arqueologia do Rio de Janeiro*"; do João Batista Novello no "*Voando para o Rio*"; do Rafael Netto no "*RIO HOJE*", da Milu no "*Coisa Lúdica*"; do Rafael Netto no "*Rio Hoje*" e do Luiz Darcy no "*Saudades do Rio*", que rastreiam e documentam as evoluções e todos os mínimos detalhes da Cidade do Rio de Janeiro, explicando todas as modificações do urbanismo e do (des)uso do solo urbano Carioca, com seus fatos, arquiteturas e planejamentos; do Moldy Marvin, o "braço-direito" do Ed "Big Daddy" Roth, criador do *Rat Fink* e a última esposa do Ed, Ilene Roth, da *The Ed "Big Daddy" Roth Estate*; Projetista Ary Guilherme Leber; Piloto Sidney Cardoso da "Equipe de Competições Colégio Arte e Instrução"; Pesquisador Ricardo Cunha; Sérgio Eduardo Enoch; Mário Estivalét; Pesquisador Luiz Carlos Salomão do "*Blog do Saloma*"; Paulo Afonso Trevisan e sua maravilhosa "*Associação Cultural Museu do Automobilismo Brasileiro*", Antonio Casari - acervos pessoais de Norman Casari (in memoriam) - Ignácio "LOY" de Loyola Barros Damasio; John Starkey da Gryfon Inc. - <http://www.johnstarkeycars.com>; Fotógrafo Rogério dos Passos Dias da Luz; Adriana Greco; Claudio Luiz Mäder; Pesquisador Joaquim Lopes; Loic Gosselin da Media-Mundi, Pesquisador Roberto Octávio, Sérgio Eduardo Enoch e o Piloto Julio Caio Azevedo Marques, além de outros importantes parceiros e de nossas incessantes pesquisas na web.

A Obvio ! agradece também a todos os comentaristas automobilísticos, web designers, pilotos, chefes de equipes de competição, pesquisadores e amantes do automobilismo que nos forneceram referências e materiais. As fotografias, fatos e anúncios aqui apresentados, igualmente foram recolhidas em inúmeras revistas e publicações de coleções de acervos pessoais.

Caso você seja proprietário ou autor de algum material exibido neste site, ou mesmo se achar alguma incorreção, por favor entre em contato pelo e-mail sac@obvio.ind.br , para que se possa acrescentar os créditos ou tomar as devidas providências. Todas as marcas e nomes citados e/ou ilustrados são de propriedade dos respectivos proprietários, a Obvio ! não deseja de forma alguma infringir direitos autorais, patrimoniais ou direitos de patentes.

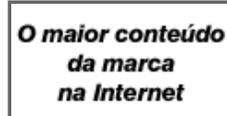
Copyright © 2001-2009 Obvio ! Automotoveículos S.A. - As informações mencionadas no site foram fornecidas por diversas fontes e, portanto, inexatidões, erros ou omissões não poderão servir de base para reclamações ou ações judiciais.

É permitida a reprodução total ou parcial do material constante sobre "Fatos e histórias do Automobilismo Brasileiro", constantes nas páginas sob o título "Anísio Campos e seus amigos revelam aqui suas melhores histórias do automobilismo brasileiro dos anos `60, `70 e `80 ! " e seus respectivos links nesta parte do site da Obvio ! - por quaisquer meios, sem necessidade de pedido de autorização prévia, mas com a obrigação de citar a fonte - origem site Obvio ! em www.obvio.ind.br.

Não é permitido o uso das imagens e textos dos automóveis da Obvio ! e de Anísio Campos, como também quaisquer fotos e textos existentes, sem a prévia e explícita autorização expressa da empresa para cada uso específico.

O principal intuito dos materiais exposto nestas páginas é cultural, educacional, informativo e histórico, visando retratar, documentar e homenagear toda esta época, seja usando reproduções de fotos de arquivos e artigos ou fotos de carros gentilmente enviadas ou cedidas como exemplos pictóricos da história pregressa do automobilismo brasileiro, tanto para as novas gerações que desconhecem estes assuntos como para as antigas poderem refrescar suas memórias infanto-juvenis...

Clique sobre os logotipos abaixo, para conhecer mais do automobilismo Brasileiro:



Blog do Luizinho Pereira Bueno

Reconhecimento e amizade de coração a um dos maiores Pilotos do Brasil, que hoje ensina com sabedoria e humildade, como se faziam as coisas, e acima de tudo, preserva seus Amigos de verdade, como Chiquinho, Bird, e muitos outros. Grande amigo que carinhosamente chamo de "Peróba" e que "mandou ver" nas pistas !



Fale conosco pelo sac@obvio.ind.br