

MUSEU DA PESSOA

História

No futuro, a vitória é o passado

História de: [Klever Kolberg](#)

Autor: [Ana Paula](#)

Publicado em: 18/06/2021

Sinopse

O gaúcho Klever Kolberg narra sua história de vida, a vivência em São Paulo, relação com família, estudos e trabalho, a paixão por esportes e velocidade, que foram decisivas para deixar sua empresa anterior e dedicar-se a participar do Paris-Dakar, decisão que o levou a co-fundar uma empresa pioneira voltada à empreitada, e que posteriormente se tornou parceira e patrocinada da Petrobras, por meio do projeto Esporte Motor.

História completa

Projeto Memória Petrobras Realização Instituto Museu da Pessoa Entrevista de Klever Kolberg Entrevistado por Eloísa Gesteira e Elodia Lebourg Rio de Janeiro, 23 de fevereiro de 2005 Código: MPET_REVAP_TM008 Transcrito por Maria Luiza Pereira Revisado por Marina Tunes P/1 – Bom dia! Gostaria que o Senhor começasse falando para a gente seu nome completo, local e data de nascimento? R – Klever Kolberg, nasci em Porto Alegre, Rio Grande do Sul, dia 13 de maio de 1962. P/1 – Qual o nome dos seus avós? R – Por parte paterna, o nome de meus avós é Paulo Kolberg e Albertina Kolberg. Por parte materna são Ernesto Irineu da Silva e Vitória da Silva. P/1 – Você sabe dizer para a gente de onde vem o nome da sua família, Kolberg? R – O Kolberg tem origem alemã, mas é antes dos avós do meu avô, que já nasceu aqui no Brasil. P/2 – E você sabe qual era a profissão dos seus avós? R – Meu avô Kolberg montou uma oficina aqui no Brasil. Ele era da região de Montenegro. A oficina, naquela época, cuidava dos navios que viviam ali em Montenegro. Cuidava principalmente dos motores de navios e foi se expandindo, foi se tornando uma oficina grande, até que depois virou uma indústria de equipamentos para frigorífico. Uma indústria pequena. Minha avó era dona de casa. Meu avô teve cinco filhos. Na parte materna, meu avô trabalhou muitos anos aposentado pela Empresa de Energia do Rio Grande do Sul. Não estou lembrando o nome dela agora mas, enfim, empresa que cuida da parte de energia, no Rio Grande do Sul. P/2 – E o nome dos seus pais e a atividade deles? R – Meu pai é Erik Kolberg, atualmente é aposentado, mas ele é advogado e minha mãe é Sauli Sonia Kolberg, era professora de inglês, mas ela é falecida. P/1 – Tem irmãos? R – Eu tenho duas irmãs, uma é por parte de mãe, Celena Kolberg. Ela é engenheira de produção também. E eu tenho uma outra irmã, por parte de madrastra, Helena Kolberg, que atualmente mora nos Estados Unidos, mas eu não acompanho a profissão dela. P/1 – Então, na sua infância você morou com a sua irmã, com seu pai e a sua mãe? R – Não, a minha mãe morreu muito cedo. Eu tinha dois anos quando a minha mãe faleceu, foi um derrame cerebral. Morei com meu pai. Quando eu tinha mais ou menos uns três anos e pouco, quatro anos, saímos de Porto Alegre e viemos para São Paulo. Aí eu tive sempre uma espécie de governanta, que existia muito isso no Rio Grande do Sul, no passado, uma empregada que cuidava de tudo e morava lá, passava 24 horas. Quando eu tinha 14 anos, passando para 15 anos, eu entrei no primeiro colegial e morei um ano com meus avós, no Rio Grande do Sul. Depois voltei para São Paulo, morei com o meu pai, que já tinha se casado novamente. Morava com meu pai, a madrastra e aí teve essa nova irmã. P/1 – Então vamos voltar um pouquinho. Mais ou menos com três anos você foi para São Paulo e você passou uns dez anos em São Paulo, sua infância lá. Conta para a gente como é que era o bairro, que bairro você morava em São Paulo? R – Quando eu fui para São Paulo, desde que eu me dou conta [risos] eu morei na Vila Pompéia. Muito perto da onde eu moro hoje, aliás, é que eu moro na divisa de um bairro [risos] com outro hoje, mas são dois quarteirões da onde eu estou atualmente, de onde eu morava. Vivia ali na Vila Pompéia dos três até os 14 anos, um bairro muito próximo do Palmeiras, o clube do Palmeiras, né? Casualmente o Palmeiras também tem o estádio de futebol dentro do clube. Então, eu frequentava muito o clube porque o meu pai sempre incentivou muito no esporte. Comecei praticando judô, natação, basquete, tênis e, casualmente, quando eu tinha 14 anos eu comecei a praticar vôlei. Sempre estudei em boas escolas, meu pai sempre me proporcionou bom estudo. Estudei em várias escolas, nem sempre muito perto do bairro. Em São Paulo se utiliza muito o esquema de “perua”, né, que vem, leva para a escola. Eu estudei no Colégio Rio Branco, um colégio tradicional, forte, em São Paulo e com 14 anos, eu fui para Porto Alegre. A rua onde eu morava em São Paulo, rua Tucuna, era uma ladeira, inclinada, mas mesmo assim, naquela época se jogava futebol na rua. A rua ainda não era tão movimentada e o quarteirão seguinte era sem saída, né, então se jogava futebol. Andava muito de carrinho de rolinã, de bicicleta, não tinha essa... Hoje em dia é uma paranóia, hoje em dia isso é totalmente impossível, né, imagina alguém andando de carrinho de rolinã naquela rua e com cinco anos de idade. Não vejo ninguém solto na rua assim. Por acaso, eu tinha um vizinho que morava numa casa muito grande, também da minha idade. Ele tinha irmãs mais velhas, então a casa dele era muito grande e, anexado à casa, tinha um terreno grande, que alguém fez uma construção. Era quase como se fosse uma quadra de futebol de salão, mas não tinha quadra, era cimento bruto, então era um pátio enorme. A gente brincava muito ali, jogava futebol, andava de bicicleta e as irmãs mais velhas dele mantinham, numa área da casa, num porão enorme que tinha lá, um curso de admissão e aulas particulares. Então, como a gente era mais jovem, tanto ele também, né, o irmão delas, eu, minha irmã, que

é um ano mais nova que eu, nós fazíamos essa aula particular. Todo dia a gente ia lá fazer lição, estudar. Então, misturava um pouco de brincadeira com estudo, digamos vigiado [riso]. Orientado e vigiado ao mesmo tempo, já que meu pai... Já que não tinha mãe, a governanta era uma pessoa muito legal, muito bondosa, mas não tinha a cultura para acompanhar isso tudo. Muitas vezes a brincadeira começava no final da tarde, ia até a noite. Na época também não se tinha tanta televisão como hoje em dia, não tinha computador, então se dormia muito mais cedo, do que meus filhos, por exemplo, hoje em dia. Então, era um bairro de classe média. Antigamente acho que só tinham três classes, né A, B ou C [risos]. Então, era um bairro de classe média. A vida era estudo, brincadeira e esporte no clube, né? P/2 – Ô, Klever, deixa eu puxar um pouquinho da sua memória, você falou aí em carrinho de rolinã, que é uma coisa que praticamente a gente não vê mais nas cidades, né? Conta para a gente o que é o carrinho de rolinã e se você lá, aos cinco anos, já sentia assim, uma tendência a ser piloto, se vocês faziam competição, enfim... R - O carrinho de rolinã, para quem não conhece, precisa pelo menos entender o que é um rolamento, né? Um rolamento é uma peça que existe em várias máquinas. Nos veículos têm diversos rolamentos, mas antigamente você conseguia num ferro velho, numa oficina, rolamentos velhos, rolamentos usados, que eram trocados, então, você pegava três ou quatro rolamentos e fazia um carro. É uma roda de metal, bem pequenininha. O carrinho de rolinã tinha essa característica, normalmente você também tinha que construí-lo. Hoje em dia até existem alguns carrinhos de rolinã, mas já usam roda de patins, de skate e se compra. Já é uma coisa mais industrial. Não é tão fácil de achar, mas se compra, até nesses postos grandes, de estrada, né? Comprei um para o meu filho, num posto, numa estrada [riso]. Você tinha que construir e dar manutenção, então, além de ser gostoso de brincar com ele, tinha a diversão, o envolvimento da construção, da manutenção, de tentar fazer melhor, diferente. Isso quando eu tinha cinco, seis, sete anos. Quando eu tinha lá meus 12, 13 anos, em São Paulo virou uma moda carrinho de rolinã, uma moda quase profissional. Então, tinham points com ladeiras imensas, onde iam muitas pessoas andar, a ladeira se fechava à noite, coisa até perigosa, de alta velocidade. Na época, por exemplo, tinham os carros de fórmula 1, da Tyrrell, com seis rodas, então apareceram os carrinhos de rolinã com quatro rodas [risos] na frente, era bastante divertido. Na época meu pai gostava muito de corridas. Ele sempre me levava para assistir as corridas em Interlagos. Não que ele me incentivasse a ser um corredor, assim como ele me levava para assistir jogo de futebol. Normalmente todo mundo levava os filhos para jogo de futebol, ele me levava no jogo de futebol e me levava também para assistir corrida. Por exemplo, ele não me levava para assistir a um jogo de basquete ou um jogo de vôlei, mas futebol e corrida... E eu sempre gostei muito de carros, desde criança. Eu lembro que na escola, no pré-primário, quando tinha aquelas tarefas básicas, tipo: faça um círculo nas maçãs, eu fazia um carrinho em vez de fazer um círculo, eu gostava muito. Não sei porque, não sei se por ir ver corridas com meu pai, mas eu gostava muito. Mesmo depois, sempre gostei de desenhar... Se tivesse que desenhar alguma coisa, eu desenhava um carro. Meu negócio era desenhar carros. Então, na rua, ali, rolinã todo mundo teve, mas bicicleta eu fui um dos primeiros a ter. Uma, porque o meu pai sempre teve bicicleta, desde a infância, então, houve essa facilidade. Bicicleta, na época, não era artigo para qualquer um, poucos tinham. Eu tive bicicleta desde muito cedo, na época era até a bicicleta dobrável, então, onde viajava dava para levar. Sempre estava andando de bicicleta. E quando eu tinha 8 anos meu pai comprou um kart, que não era um kart de corrida. Era igual a um kart de corrida, só que um motor de 4 Hp, um motor de quatro tempos, um motor estacionário, então, aí sim, talvez aí teve um pouco de estímulo, mas eu não corria, era um kart para... Não existiam corridas para esses karts. Ele levava a gente em lugares onde dava para andar, não eram nem pistas, porque nas pistas andavam os karts de corrida, de alto desempenho. E correr de kart sempre foi muito caro e ele não tinha como bancar isso. Então, eu lembro que tinha um estacionamento praticamente abandonado, no Ibirapuera. Hoje em dia ele está cheio, mas na época, não tinha ninguém lá. Nós começamos a andar e começaram a aparecer outros garotos que tinham esses buggys, essas coisas assim, para andar junto, né, não era, absolutamente, uma área competitiva, era uma área que virou de lazer, tinha algumas praças em São Paulo [riso], onde se podia andar no meio da praça. Era uma outra época, tinha um lugar na Marginal que estava pavimentado, mas não era usado, então a gente desenhava com um canudo de cal. Dava uma volta desenhando uma pista, no chão, para a gente brincar. Ia eu, minha irmã, sempre levava um, dois amigos e acabava trazendo mais gente. Eu lembro que esse lugar na Marginal, até depois começou a aparecer um monte de gente aí, para andar já com kart de corrida e tudo. Depois, fechou o lugar e a gente foi crescendo, o kart foi ficando pequeno, aquilo não deu continuidade, mas teve esse início assim. Então, sempre pedalei muito, sempre tive essa mobilidade, eu diria assim enquanto os amigos estavam sonhando com a bicicleta, eu já tinha, quando o cara ganhava uma bicicleta e andava no quarteirão, eu já sumia, saía de manhã, voltava à noite, ia de bicicleta na escola, não era perto da minha casa a escola... P/2 – Você ia de bicicleta para a escola? R – Muitas vezes ia, porque aí economizava o dinheiro do ônibus, tinha dinheiro para uma merenda [risos], para alguma coisa. Desde pequeno eu gostava muito de carrinho, brinquei muito de autorama, mas autorama daí já mais profissional. Em São Paulo tinha algumas pistas profissionais. Pistas enormes, não era só autorama em casa, era autorama profissional, competitivo. E esse autorama competitivo, você também tinha que preparar e dar manutenção no seu carro. Tinha que escolher o motor. Tinha vários motores, você tinha que ir atrás de dinheiro, de vender jornal [risos], arrumar dinheiro, porque a mesada não bancava, era uma coisa caríssima na época, para o poder aquisitivo [risos]. Uma coisa bem avançada, então, o motor era opcional, o chassi era profissional, o pneu profissional, enfim, as bolhas, e tinha que fazer a pintura do carro. Era uma coisa que eu me envolvia, eu gostava bastante de mexer nisso. Tanto de brincar, de andar, como de fazer o carro, de preparar. Estive bastante envolvido com isso na minha infância, até os 14 anos. Quando eu fui para Porto Alegre o kart já era muito pequeno, muito velho, já não andava mais com esse kart. Bicicleta andava muito em Porto Alegre e o autorama, em Porto Alegre, diminuiu, porque casualmente, só tinha uma pista que funcionava uma vez por semana e para mim não tinha mais graça andar em autorama em casa, né, não se tratava mais disso. P/2 – Você já tinha experiência de competição, em São Paulo, de autorama...? R – É, já tinha experiência. E, nos 14 anos, aquela campanha, que foi muito famosa, no Brasil, da Caloi: “Papai, eu quero a minha Caloi”. Eu e minha irmã fizemos a nossa campanha: “Papai, eu quero a minha moto”, né? Então, com 14 anos nós ganhamos a primeira moto do meu pai, era uma cinquentinha, só que a gente só podia andar na rua, na frente de casa [risos] e de capacete. P/2 – Mas já não era Push, né, já era um upgrade [risos]. R – Não, era uma moto, era uma cinquentinha, com embreagem, tudo. Já dava até para pensar em fugir de casa com motocicleta [risos], mas lógico que eu não tinha.... P/2 – E vocês ficavam na rua, obedeciam ou dava umas escapulidas? R – Ah, obedecia! Meu pai era rigoroso. E tinha que usar capacete, o que era horrível para a gente. Horrível não era o capacete, né, horrível era que o capacete te escondia e as meninas não viam que era você que estava ali na moto [risos]. Esse poder de sedução era minimizado. P/2 – Já que você está tocando aí nas paqueras, como é que era isso aí nessa época, paqueras, enfim...? R – Paqueras, na época, quando se descobriu as paqueras, era onde dava para paquerar, paquerava na escola, na rua, no clube, só pensava em paquerar, né, vivia para... P/2 – Vivia para paquerar [risos]. R – Para paquerar. O esporte [risos], por exemplo, não tinha mulher em autorama, né, zero! Não é que tinham poucas, era uma coisa zero, então, ali era uma coisa mais pelo esporte. A competição distraía um pouco a paquera, o estudo era obrigado [riso]. A paquera era divertida, com os amigos da rua, da escola. Tinha os bailinhos. Na época se dançava junto, nos bailinhos. Se pedia para dançar: “Você quer...” Nossa, como era difícil! Mas tinha isso. Hoje em dia não sei mais como é que é. Eu tenho filhos, mas ainda são muito pequenos, ainda não estão nessa fase, não sei como é que está hoje. P/2 – Você ficou um ano em Porto Alegre, aí retornou para São

Paulo. R - Fiquei um ano em Porto Alegre morando com meus avós. Quando eu fui para Porto Alegre eu tinha começado a jogar vôlei aqui em São Paulo e lá o vôlei se intensificou. Lá eu fiz primeiro colegial, estudava inglês e jogava vôlei. Já de uma maneira mais competitiva, mais intensiva, treinando todo dia, duas, três horas por dia e jogos no final de semana, então lá ficou mais focado a parte de esporte no volley-ball. Lá não tive moto, meu pai não deixou eu levar, nem deixou meu avô me dar uma moto lá, que foi uma grande briga. Fiquei louco com meu pai [risos], depois de conseguir convencer meu avô a aceitar essa idéia, que eu nem acreditei na época, mas... E também um pouco no final dessa fase de São Paulo, antes de ir para o Sul, surgiu o skate, mas skate era uma coisa que ninguém tinha. Eu lembro que na Pompéia eu fui um dos primeiros a ter skate. Aí para o Sul eu levei o skate, eu praticava um pouco, mas era um brinquedo, assim como a bicicleta, era brinquedo, então, sempre que dava eu estava andando. E skate você podia andar sozinho, na ladeira, no quintal de casa, então, era um brinquedo. Em Porto Alegre tinha também muita bicicleta e skate. O vôlei já era uma coisa mais orientada, com técnico, horários, campeonato. Era uma coisa diferente, mas praticava também skate e comecei a praticar surf também, mas como hobby. E não morava numa praia, então não era uma coisa que praticava sempre, ainda mais no Rio Grande do Sul, litoral gaúcho é muito frio, então, era uma coisa meio de verão inclusive. Aí no ano seguinte eu voltei para São Paulo. P/2 – E aí voltou para o Colégio Rio Branco ou... E – Não, aí o Rio Branco não tinha na época. O Rio Branco tinha colegial, mas eu achava muito rígido, voltei para um ensino totalmente diferente. Lá no Sul, quando eu fiz o primeiro colegial, eu fiz numa escola do Estado, mas uma escola que era muito boa, por acaso a escola onde, inclusive, minha mãe era professora no passado e minha madrinha era diretora dessa escola. Então, era uma escola do Estado, mas dita exemplar, não sei como é hoje, mas ela era até, assim, digamos fora as pessoas... Porque, logicamente, por ser uma escola do Colégio Rio Branco, o poder aquisitivo muda um pouco o tipo de pessoa, mas era uma escola que tinha esporte, que tinha artes, foi até a minha época mais ligada à artes. Tinha artes mesmo, você escolhia, ia fazer uma aula. Por exemplo, na Rio Branco tinha educação artística, eu achava muito mais efetiva a arte, eu metia a mão na massa mesmo. Então, quando eu voltei eu fui para o Objetivo. Hoje em dia o Objetivo é uma indústria do ensino, não sei quantas escolas têm, é um negócio monstruoso, com faculdade e tudo, mas foi interessante sair dessas escolas rígidas e chegar no Objetivo, onde a sala de aula era mais liberal, mas, enfim, de qualquer maneira tinha qualidade de ensino. Tinha possibilidade de aprender bastante. Eu fiz o segundo e o terceiro colegial no Objetivo, com 17 anos prestei vestibular e entrei na faculdade. P/1 – Vem cá, contando essa vida paralela de dedicação aos esportes, as brincadeiras, você era bom aluno, estudava, essa mudança aí para o Objetivo já tem relação com uma... R - Eu ganhava mesada de acordo com as notas. Só que a minha irmã era a primeira aluna da classe. Não que ela fosse um ano antes do meu, mas ela sempre foi a primeira aluna da classe. Então, você olhava a minha caderneta e a da minha irmã, eu parecia um cara que não gostava muito de estudar. O meu negócio era passar na média e conseguir mais do que a média. Meu pai impunha a média, acima de oito você ganhava um valor. Então eu lutava pelo oito [risos]. Eu não me preocupava com o dez. Eu era um pouco rebelde mesmo e essa coisa do rigor que tinha na Rio Branco não me incentivava muito, eu estudava para passar de ano. Até uma ameaça errada, às vezes, que eu comento, hoje em dia quando eu faço palestras. Eu vivi assim, acho erradíssimo de falar assim: “Se você não passar de ano, você vai trabalhar.” Trabalhar era um castigo e o estudo se tornava um outro castigo. Escolha o castigo, qual que é o menor. Isso é meio errado, apesar que não se pode dar muita liberdade, acho que até foi bom, mas poderia ter sido de maneira diferente. Eu era um aluno bom, passava nas médias, nunca repeti de ano, incentivado pela mesada. Como eu queria fazer autorama, eu precisava daquela mesada, era da onde eu tinha que tirar a grana. Quando eu comecei a jogar vôlei, lá no Sul, o vôlei começou a me dar uma ajuda de custo, então eu comecei a ganhar um pouco de dinheiro. Eu paguei a faculdade jogando vôlei. Eu fiz faculdade particular, meu pai também me pagava, então, era da onde eu tinha um recurso. Meu pai pagava o vôlei, era da onde eu tinha o meu salário, digamos assim. Então, no objetivo, eu era um “baita cdf” [risos]. Achava gozado isso, como é que eu, que não era o “dez”, no Objetivo eu nunca fui de sentar na primeira carteira, mas aí, como eu tinha essa coisa da mesada, eu já tinha essa cultura, no Objetivo eu era um cara “cdf” lá, excelente aluno, para o padrão de lá. Era gozado [risos]. Eu sentia um certo absurdo, mas acontecia. E dentro da educação que eu tive, que era uma coisa extremamente liberal eu era um cara... Enquanto no Rio Branco eu era um mais ou menos, indisciplinado, né, tinha algumas anotações da carteira, no Objetivo, por pouco eu não era exemplo. Como eu jogava vôlei, às vezes eu tinha sono, mas eu tinha facilidade para aprender, então eu prestava muita atenção na aula, não estudava muito em casa, não tinha essa vocação. Eu tinha essa facilidade de aprender e, aí, quando eu vim para São Paulo, nesses dois anos de colegial, comecei a treinar muito. Eu treinava não mais duas, três horas por dia, eu treinava seis, treinava à tarde e à noite, já pensando em ir a uma Olimpíada. Na época sonhava em ir numa Olimpíada, então treinava muito mesmo e aí tive uma ascensão no esporte, não era o esporte profissional como é hoje, mas, digamos assim, como na época o meu pensamento era um pouco... Vamos supor, adolescente né, ficava aquela coisa de querer levar uma boa vida. O esporte paga, dá para sobreviver. Na época mal daria para sobreviver se tivesse que pagar uma casa, mas me dedicava bastante e sonhava em ir a uma Olimpíada. Mas como com 17 anos veio o vestibular e era uma “baita” de uma pressão. Pelo menos para mim foi, né, tinha que passar porque senão ia ter que trabalhar, sei lá, senão... Você está morto [risos]. Era um pavor de não passar no vestibular. Então, como eu gostava de carro, eu queria fazer engenharia, como eu gostava de esporte eu queria fazer educação física. Eu tinha que fazer uma opção: vou fazer vestibular para engenharia, ou educação física? Na época, esporte não dava camisa para ninguém, então eu optei pela engenharia que era onde eu teria futuro. Influência indireta do meu pai sobre isso. Não é que meu pai vai falar: “Quando você vai fazer educação física?” Mas tive influência indireta e para passar no vestibular eu tive que estudar um pouco mais, diminuir a carga de treinos no vôlei e consegui passar na faculdade. Só que quando eu entrei na faculdade, aquele ano foi um ano de tremenda pressão. Um ano terrível, aquele peso nas costas... P/1 – E você entrou logo aos 17? R – É. P/1 – Para engenharia? R - De produção. E na época fiz vestibular em dezembro, no final do ano. Em janeiro, no meu primeiro dia de férias, já tive que voltar para fazer inscrição na faculdade. Uma semana depois houve uma convocação para uma seleção paulista de vôlei juvenil, que era importante para a minha carreira de vôlei, mas foram convocados 40 atletas, iam ficar 12. Eu fui lá, pedi dispensa, que eu não aguentava mais seleção na minha vida. Não a seleção do vôlei, o processo de seleção eu não queria, eu precisava descansar e resolvi isso em dois meses e acho que fiz certo. De uma certa maneira acho que agi certo. Foi o primeiro passo para ir diminuindo a carga do vôlei e estudar e enfim... Continuei ainda jogando vôlei vários anos, pagou toda a faculdade, mas não consegui mais. O sonho para ir para a Olimpíada diminuiu um pouco. Naquela época criou-se o primeiro time profissional de vôlei, que foi o Bradesco, em seguida surgiu a Pirelli, quase ao mesmo tempo, e o vôlei começou a ser tratado como algo um pouco... Quer dizer, na época o esportista não era tratado como uma pessoa séria, né, incrivelmente seria dado como vagabundo [riso]. O cara que faz esporte. É um erro da cultura. Esse ano pesou muito. O esporte é muito competitivo. A engrenagem andou e você precisava de muita motivação para treinar seis horas por dia. Você não está mais fazendo o que quer, precisa ter uma garra. Você está num envolvimento, eu fiquei semi envolvido, não fiquei mais focado como eu era, naquele negócio. P/2 – E o curso de engenharia veio ao encontro das suas expectativas? R – O curso de engenharia foi um curso com aulas legais e aulas extremamente chatas. Teve coisas que eu não gostei, que me desestimularam, teve coisas que eu gostei e que me envolveram, então era aquela fase de fazer o curso, tentar ir bem e depois já começar. No meio do curso já começava aquela pressão por estágio: “Onde é que você vai trabalhar?” “Hoje em dia não tem vaga”,

aquela onda toda, né, e eu tratei de ir logo fazer um estágio. Acho que já no segundo ano do curso eu estava fazendo estágio, enquanto ninguém estava, eu fui fazer nas férias para tentar me adiantar, me envolver. E no terceiro ano surgiu a possibilidade, pintou uma ideia de montar uma empresa para equipamentos de microfilmagem e produtos para indústria gráfica e pela total ignorância do que é ser um empreendedor, eu me enfiei de cabeça nesse negócio. Então eu estudava e tinha a empresa ao mesmo tempo. P/2 – E esse foi o seu... R – E jogava vôlei! Aí eu parei o vôlei, porque aí não deu nem para jogar duas horas por dia, eu tive que interromper o vôlei durante uns dois anos. P/2 – E esse foi o seu primeiro trabalho, essa empresa? R – Como trabalho, foi. Tive alguns trabalhos temporários, pequenos, mas ligados à engenharia, outros bicos para arrumar um dinheiro para comprar isso ou aquilo, mas esse foi um assim, mais ligado à carreira. P/2 – Klever, pelo jeito, essas suas atividades extracurriculares foram mais influentes na tua formação, do que os estudos propriamente ditos, né? Como é que... R – Acho que foi 50% - 50%, ou talvez, eu dividiria em 25% cada coisa. Acho que 25% vem de casa. Talvez o mais importante de tudo sejam os amigos, né? Mas vamos por 25% nos amigos. P/2 – Seus amigos também eram envolvidos com esses esportes... R – Alguns sim, porque no esporte você forma um grupo de amigos. Aí tem o grupo de amigo da rua, o do esporte, no caso eu tinha, quando eu jogava vôlei eu tinha o grupo de amigos do vôlei, o grupo da escola, o grupo do skate, o do surf. Eventualmente, tinha alguém que era do bairro, ou era da escola e do skate, ou era disso e daquilo, era de dois grupos. Mas eu acho que as influências vieram desses quatro lados: família, amigos, escola e essas outras atividades esportivas. P/2 – E a sua primeira competição foi quando? Quando é que isso começou a se delinear como uma opção profissional? R – A minha primeira competição foi muito cedo, foi no judô, que meu sempre incentivou o esporte e eu com 6 anos lutava judô e disputava campeonato paulista. Judô é extremamente competitivo, o treino é muito forte, de três a quatro vezes por semana. Na época, o Palmeiras tinha uma equipe de judô bastante forte, tinha essa infraestrutura. Era perto de casa, eram quatro quarteirões e era uma outra época, porque eu ia sozinho, à noite, para o treino, vê [risos]. Hoje em dia o cara pode ser preso se deixar o filho com seis anos, andar quatro quarteirões à noite. Pode ser preso por não cuidar dos filhos. Mas era uma outra época, tinha essas facilidades. Era um esporte, mas era um esporte com disciplina. Judô, Nossa Senhora! Judô é extremamente disciplinado, né? P/1 – Mas e os rallies? Quando que os rallies, os enduros entraram na sua vida? R - Meu pai foi me levando para as competições desde cedo, rolinã, bicicleta, kart. Quando eu comecei a querer competir, foi quando eu ganhei o kart do meu pai. Aí eu queria virar corredor. Inicialmente queria que o meu pai virasse corredor [riso]. Porque eu tinha oito anos, nove anos, então meu sonho era meu pai ser um corredor e eu ficava insistindo para ele sair correndo, eu queria ver ele correr [risos]. E meu pai gostava de corridas, às vezes andava comigo no carro, correndo bastante, então gostava daquilo, achava que ele dirigia muito bem. E eu tinha um amigo na rua, que o primo dele, ou tio, era um tio jovem que tinha 18 anos, corria e tinha um tipo de uma carreteira. Às vezes ele aparecia com aquele negócio lá. Aí a gente queria montar uma equipe entre o tio dele, ou primo, e o meu pai, era um sonho. De cara dava para ver que precisava de muito dinheiro e não tinha dinheiro. Não tinha a menor condição do meu pai bancar eu correr. Naquela época nem se falava em patrocínio, mesmo hoje ninguém começa no kart com patrocínio, né, é patrocínio mesmo, né? Era como se eu dissesse assim: “Ah, um dia eu quero ir na lua.” É um sonho muuuuito distante! Se cair do céu. Só faltava a NASA vir aqui e falar: “Ó, você foi escolhido.” Não era uma coisa que eu estava indo em busca desse sonho. Tinha moto, gostava de fazer loucura na rua, acelerar, mas não tinha dinheiro. Eu ia na corrida e conversava com o pessoal: “E como é que dá e tal.” Chegava no final: “Ah, compra, compra...” Para começar a correr a conta era puuuufff!. Estava totalmente fora do que dava para se fazer, então, ficava só na vontade e não ia muito atrás. Mas, quando eu estava na faculdade e montei a minha empresa, eu tinha uma moto e eu sofri um acidente. E eu peguei o dinheiro do seguro do acidente e coloquei na empresa. Era uma moto de andar na rua, era uma Honda CB 400. Eu investi esse dinheiro. Quando eu tive um pouco de retorno, eu fiquei a pé um ano e pouco, eu tratei de comprar uma moto de novo, para pelo menos ter um veículo em São Paulo. Mas aí, a que eu vendi era uma moto de asfalto, de rua. E na época a Honda tinha lançado a XL 250, a Yamaha tinha a DT 180, que na época eram motos excelentes, era o lançamento, era da moda e a DT dava para eu comprar. Financiei e comprei a DT 180. E a DT 180 é uma moto de asfalto, mas que dava para brincar na terra. E na época estava a moda de fazer enduro, enduro de regularidade. E perto da onde eu tinha a empresa, umas três quadras. A empresa, por uma coincidência, ficava na Zona Norte de São Paulo, muito próxima a Serra da Cantareira. A Serra da Cantareira, 20 anos atrás, mesmo hoje, mas hoje, por causa de ecologia e, enfim, mas 20 anos atrás, era o reduto do off-road, no Brasil, né? Eu nem sabia, eu estava ali mas não sabia. Tinha uma loja de motos especializada em trilha, até se chamava Trilha, e eu passava ali em frente por caminho, indo em algum lugar, e via aquelas motos de competição, que eram as DTs preparadas para corrida. Um dia parei lá, fui falar com o dono, e ele: “Não, a equipe é minha, mas há várias pessoas que competem e Enduro de Regularidade é barato, você não...” Eu: “Barato como?”. Isso já estava tão distante, eu estava tão focado na empresa, estava terminando a faculdade, ou já tinha saído da faculdade, concluído o curso. Aí ele me passou os custos e realmente... E ele falou: “Não, e tem mais... Olha, você vem aqui, a gente dá um jeito de levar sua moto...” Porque eu não tinha carreta, eu não tinha carro, eu não tinha pick-up para pôr a moto e levar até o lugar da competição – “Não, você vem, a gente aqui...” O Enduro era um monte de amador aficionado e que tinha um tremendo espírito de cooperação, um ajudava o outro na boa mesmo: “- Vem aqui e você vai competir. Mas primeiro porque você não vai fazer uma trilha lá, dá para fazer com a moto assim, você tira os piscas”, “Não, mas e os pneus...”, “- Não, vai assim mesmo.” E o cara me incentivou e eu fui fazer uma trilha em Alphaville. Na época dava para fazer trilha em Alphaville, hoje em dia, você quer ser assaltado vai fazer trilha em Alphaville, fora que muitas trilhas viraram condomínio. Mas, enfim, fui lá para Alphaville e onde é a trilha, tinha um ponto lá, onde todo mundo se encontrava, apareceram uns caras, eu: “Ô, posso ir com vocês, porque eu nunca fiz.” Os caras: “É, a gente também não anda muito bem, vem aí...” E, como eu andava de moto há muitos anos, eu fiz a primeira trilha e acompanhei os caras e adorei. Achei o negócio que eu queria fazer. E comecei a fazer trilha naquele ano. Como eu andava de moto e de bicicleta, tinha a natureza. Aqueles caras que eu andei na primeira vez, em três meses, não conseguiam mais andar comigo. Eu estava andando muito bem e talvez porque eu também sempre fiz esportes. Eu não tinha como fazer trilha em dia de semana, mas chegava lá no sábado, sete horas da manhã, saía às sete da noite, domingo das sete da manhã... Então, eu, sem querer, estava treinando, me dedicando, né, tinha essa mania de quando entrava num negócio fazia de cabeça mesmo, então, tive uma evolução. E no final do ano eu resolvi participar de umas competições. O cara falou: “- Não, você tem que competir.” Todo mundo falava: “Você tem que competir”, eu entrei no final do campeonato e fui tão bem que na categoria novato fui campeão, fazendo 1/3 só do campeonato. P/1 – Qual campeonato foi esse? R - O Campeonato Paulista de Enduro, de 1986, fui campeão na categoria novatos. Aí entra uma história interessante. O enduro, naquela época, tinha três categorias, novato, sênior e graduado. Quando pegava trechos muito ruins que, por exemplo, só dava para passar uma moto, sempre os graduados largavam na frente. O enduro é um rally de moto, né? Então, largamos por minuto, mas às vezes o lugar é tão difícil de andar, que começa afunilar. Então, os novatos largam atrás, para quê? Para não atrapalhar. Muitas vezes dá engarrafamento nesses pontos críticos, tem que subir uma montanha e tem um trecho ali muito difícil mas, fizeram, não sei porque, um cara teve a ideia, o organizador, de fazer a última prova do ano, fazer de um jeito que os novatos largavam atrás dos graduados. Atrás do graduado e do sênior, mas eles não faziam um percurso da prova, um trecho muito difícil, de tal modo que eles estariam na frente dessa turma. Só que daí vinha o trecho realmente mais difícil, que era uma descida de uma montanha muito difícil

mesmo, e choveu. E naquele ano, muita gente se incomodou com o meu desempenho na categoria novato, eu passava fácil. E na última prova do final do ano, chegou nesse lugar, tinha uma tremenda fila de novatos e eu não quis passar, forçar passagem, então eu falei: “Não, já sou campeão, não vou arrumar briga hoje, nessa última prova. Essa última prova eu vou sair como bonzinho.” Porque era só passar e todo mundo começava a criticar, mas era um absurdo! Os caras não queriam deixar você passar. Naquele dia eu me segurei, falei: “Hoje eu vou ficar na minha.” E quando eu cheguei na fila, teve gente quase descendo da moto... “Se você hoje... Não, não, tal, tal”. Daqui a pouco vêm os graduados passando por cima de todo mundo, nem pediram para sair. Já vinham empurrando a moto e os caras não falaram nada! Eu fiquei louco da vida, e falei: “Ah, quer dizer que os graduados podem e eu não posso?” Até que o primeiro graduado chegou na minha moto. Ele não tinha onde, era um morro, um lugar muito difícil de passar, mas o cara chegou. Jogou a moto. Ele vinha no morro assim, para achar um ponto de parada, ele jogou a moto e caiu em cima do meu pé. Aquele dia eu estava excepcionalmente calmo, eu não fiz assim... O cara ia rolar lá para baixo, porque era um morro mesmo! Não era, não era uma descida, era um morro! E o cara virou para mim e falou: “-Deixa eu passar.” Eu falei: “Não, está todo mundo aqui na fila, porque você quer passar?”, ele falou: “Ó, você não está passando porque você tem medo.” Nossa! Ele mexeu na minha ferida. E eu fiquei louco. “Mas como, eu estou respeitando aqui e o cara...” Eu quase estive a ponto de brigar com o cara. Normalmente, eu digo que eu brigaria, mas aquele dia, não sei, eu estava conseguindo manter o controle, eu falei: “Então passa”, puxei a moto, quando ele passou, eu grudei nele e fui atrás. Aí ninguém brigou comigo, porque achava até que eu era graduado. Quando percebiam, eu já estava passando. E o cara estava andando muito forte e eu fui acompanhando. E foi uma loucura acompanhar. Você, novato, acompanhar, era como se você, exagerando bastante, era como se você corresse de kart, fosse correr uma corrida de Fórmula 1 e daqui a pouco grudou no Schumacher e o Schumacher não conseguia abrir de você. E eu terminei aquela prova radiante, pelo que tinha acontecido. No ano seguinte, no começo do ano, aquele cara da loja que tinha uma equipe, falou: “Você não quer fazer parte da minha equipe?”. Porque ele viu que eu tinha ido muito bem e eu passaria para sênior e ele queria ter um cara bom na categoria. E ele falou: “Contratei um cara fera para o graduado, também. Vou ser campeão de graduado e de sênior esse ano.” Eu falei: “Quem é?”, “Ah, contratei o André Azevedo”. “Ah, o André Azevedo, legal!”. “Vou te apresentar o André”. Quando chegou lá no outro dia, o André Azevedo, eu olhei e falei: “Mas, vem cá, você não jogou a moto em cima do meu pé?” [risos]. “Ah, era você?”. Era o André Azevedo que tinha jogado a moto no meu pé. E o André que é meu sócio hoje, na Dakar. Incrível foi que quase, no primeiro encontro nosso, a gente quase foi às vias de fato [risos]. Incrível, né, assim, uma história... Como é que é o destino? E ele veio a ser meu sócio. Já nem sei mais qual era a pergunta, que a história foi meio longa mas foi assim que eu conheci o André. Hoje é meu sócio, participa no Dakar, estamos aí a 18 Paris-Dakar juntos e aí... Ah, era como eu cheguei no Dakar. Então, eu e o André, no primeiro encontro quase nos esmurramos, no segundo encontro... Lógico, ali a cabeça é fria, demos risada, não teve nada de “Pô, mas...”, não teve discussão. Até hoje ele conta a versão dele, ele conta uma outra versão dos fatos, que é mentira. Se algum dia vocês forem gravar, é mentira... P/2 – A gente vai chamar ele para fazer uma entrevista. R – A minha versão é a verdadeira, honesta mas a gente não ficou preocupado com quem tinha razão, isso passou batido. Fomos fazer parte da mesma equipe. Como a equipe já tinha outros competidores, não se formava uma panelinha dos antigos, mas nós éramos os estranhos no ninho. O André tinha pick-up, eu ainda não tinha. Quando ia para uma competição, o André que levava minha moto, eu ia com o André. O André não era casado, eu também não, então, começamos a sair também, “Vai lá, vai competir não sei aonde, vamos ver as minas, tal, não sei o que”, formou-se uma amizade na época. E a gente estava competindo na mesma equipe, mas em categorias diferentes. Ele era do graduado, eu era do sênior, no mesmo campeonato, na mesma equipe. No ano anterior ele era... P/2 – Só para entender, então, na verdade você foi para uma categoria mais... R – É, porque como eu fui campeão, eu passei... P/2 – Graduada, aí passou para o sênior, que seria uma categoria mais experiente, não? R – Não, a sênior seria a intermediária. P/2 – Intermediária, tá. R – Intermediária. Na verdade, até eles criaram naquele ano uma outra intermediária, mas como eu tinha ido muito bem, a Federação não quis que eu ficasse nessa, porque não ia ter nem graça o campeonato. Fui para essa sênior, que já era bem forte e o André estava nessa graduada. A gente ia competir mas só para o pessoal entender como o negócio era amador, haviam dois eventos grandes por ano, fora as provas do campeonato, que era de um dia. Tinha o Enduro das Montanhas, que era uma prova que normalmente era de três dias, saía de São Paulo, ia a Ilhabela ou São Sebastião, de São Sebastião ia a Campos do Jordão e voltava a São Paulo, um percurso mais ou menos ali, e o Enduro da Independência, que também era um Enduro de três dias, às vezes saía de São Paulo, às vezes saía do Rio e chegava lá em Belo Horizonte. Para a gente fazer essas provas, tinha que se reunir, fazer uma cooperativa e: “Fulano de tal tinha casa lá em São Sebastião, ou um tio tinha, ô, pô, legal!”. “Então não precisa pagar hotel, leva uns colchões, a gente dorme lá...” Era uma coisa assim... P/2 – Ah, essa parte é por conta do competidor, onde fica? R – É, os patrocínios eram muito fracos. Tinha a equipe da Honda, mas eram dois pilotos. Até o Enduro começou a entrar numa certa decadência naquela época. O Enduro da Independência tinha 700 participantes, então era uma coisa grande, apesar de ter poucos patrocinadores para equipes. Começou a ter patrocinador para o evento, a própria Petrobras patrocinou várias vezes o Independência, mas a gente viabilizava assim, e volta de ônibus, arruma uma carona. Não tinha grana mesmo para investir no negócio, mas teve o primeiro dia do Enduro das Montanhas. Naquele ano eu fui muito bem e o André foi muito bem no Enduro da Independência. O enduro no Brasil tinha uma tradição mineira, começou em Minas. Minas realmente é onde tem mais desportistas dessa área. E os mineiros sempre ganhavam. E tinha uma história que os mineiros tinham roubado sempre do André. E essa prova era uma prova paulista, era mais difícil dos mineiros roubarem. Se roubavam ou não, eu também não posso dizer agora aqui, é a história, é o que se ouvia, né? Lógico que eu estou sempre com o André, tenho [riso] uma tendência a achar que realmente roubavam, mas, enfim, não vamos entrar nesse mérito agora. Então os graduados, os grandes feras, os mineiros ficaram atrás do André nesse primeiro dia e os grandes feras da sênior ficaram atrás de mim. E lá na casa desse amigo, em São Sebastião, no final do primeiro dia do Enduro das Montanhas todo mundo foi dormir e eu fiquei conversando com o André. A gente perdeu o sono e papo vai e papo vem: “É, tal... Você viu que o mineiro, que está lá atrás de mim...” - o André falando – “Está falando que quer correr o Paris-Dakar e tal...” - e eu – “Pô, esse negócio de Paris-Dakar é uma loucura, eu vi umas fotos”. Eu não conhecia direito o que que era o Paris-Dakar e o André começou a falar da opinião dele, do que era, ele tinha mais experiência. O André corria de moto, eu, era o meu segundo ano correndo. O André corria há 12 anos de moto, já, então ele tinha participado de várias outras categorias, outras modalidades, tinha mais experiência e começou a falar, eu falei: “Mas, André, você acha que dá para correr no Paris-Dakar?” “É, eu acho que dá porque eu fiz tal prova de XL...” - umas histórias... [risos]. Que pena que não está gravado, porque era uma inconsequência o que a gente estava conversando ali, não imaginava do que estava falando e achando que dava, pela ignorância da realidade dos fatos. Aí ele falou: “Mas o problema é o dinheiro, porque não tem patrocínio, você vê aqui, para está...” Eu falei: “Mas é que esses caras que procuram patrocínio, não sabem procurar patrocínio. Eu tenho uma ideia!” Então, o André tinha, em teoria, a solução para a parte técnica e eu tinha a solução para a parte comercial. E eu falei para ele: “Olha, se a gente ganhar esse Enduro, quando terminar a gente divulga que vai para o Paris-Dakar. Então vamos ganhar.” Porque inclusive aquele ano a TV Bandeirantes estava filmando e foi o maior agito. E não é que a gente ganhou?! E quando foram entregar o troféu, nós, lá na frente de todo mundo, na cara de pau: “Estamos indo para o Paris-Dakar.” Mas não tinha nada! Nada nas mãos, mas

divulgamos e foi assim que a gente entrou no Paris-Dakar. (Fim da Fita nr. HV/2005-29-1/2) P/1 – Então, para a gente retomar a nossa entrevista, conta para a gente, vocês anunciaram que iam ao Rally Paris-Dakar. Foram, como é que foi? R – Bom, nós anunciamos que iríamos para o Paris-Dakar sem o mínimo respaldo, né? Então, de volta desse momento da vitória lá do Rally das Montanhas, naquele ano teve uma divulgação excepcional. Daí, nas outras fomas dar algumas entrevistas em TV, em rádio e começamos a divulgar que íamos para o Paris-Dakar e fomos estudar. Como o André também é engenheiro, eu também sou, nós fomos montar um projeto. Talvez a engenharia entrou um pouco nesse negócio, ao invés da gente ficar só falando, nós fomos escrever, fazer, tornar o negócio realidade e montamos um projeto para ver o custo. Qual seria o investimento necessário, que a gente já sabia [riso] que seria enorme. Já tinha uma ideia. Aí chegamos a um valor mais real, vendo o que era cada custo etc, e tal. A gente também deu sorte nessa época. Uma revista que tinha um jornalista francês, editor desta revista, já tinha participado do Paris-Dakar. Ele também serviu como uma importante fonte de dados para a gente, porque era difícil descobrir qualquer coisa. Hoje em dia você pode se inscrever no Paris-Dakar pela internet, saber tudo, na época não tinha internet. A gente foi garimpar informação, fomos nas bancas, nas livrarias, tentar achar informações sobre o Paris-Dakar. P/1 – Isso foi em que ano? R – Isso foi em 1987, nós ganhamos o Enduro das Montanhas em 1987. Mas nós estávamos convictos que a ideia era boa, ou seja, que o Paris-Dakar era uma coisa que iria atrair a atenção das pessoas. Por que que o Paris-Dakar, até então, saía pouquíssimo na mídia? Porque ninguém sabia nada do Paris-Dakar e os jornalistas, não sei porque que não sabiam, mas, enfim, não sabiam nada. Então, qual foi a nossa ideia? A gente tinha um grande problema, conseguir o recurso. Para conseguir o patrocínio a nossa lógica era a seguinte: você precisava ser famoso. Ser uma pessoa famosa, que dá retorno, que vai conquistar os patrocinadores. E nós não éramos [riso], nem um pouco conhecidos, nós éramos ilustres desconhecidos. Como fazer? Então eu falei: “Vamos tomar o problema, uma solução. Vamos!” A gente nem sabia o que era assessoria de imprensa, sem querer: “Vamos na imprensa e vamos fornecer o material para eles, sobre o Paris-Dakar. Como é fascinante o material, a imprensa vai divulgar, vai acabar entrevistando a gente e nós vamos sair na imprensa. Os patrocinadores vão nos conhecer e nós vamos achar uma solução.” A estratégia era simples e se mostrou efetiva. Funcionou, só que depois de alguns meses de trabalho, visitamos mais de 500 empresas. Daí nós nos dedicamos ao negócio, a vender, viramos vendedores mesmo dessa ideia. E a gente tinha conseguido pouquíssimos recursos, mal dava para um ir. Então a gente começou a ter um plano, digamos, estratégico. Agora o plano estratégico era: alguém vai pegar hepatite a poucos dias da largada e vai um só, porque tinha pouquíssimo dinheiro, o cara iria numa barroca sozinho. Mas nós não desistimos e aí tem 1000 histórias, mas conseguimos. Em cima da hora, um patrocínio de mais uma empresa grande, conseguimos através de provocações, envolver outras empresas, enfim, demos um jeito, vendemos um carro nosso, fizemos nossas contas, “Se vender, na volta, etc tal vai, ficar no zero a zero”, vamos lá e conseguimos viabilizar a primeira participação brasileira no Paris-Dakar. Foi uma participação, por todas as dificuldades e, principalmente, pela falta de informação, pela dificuldade à informação, eu sempre brinco que foi quase como Cabral descobriu o Brasil, chegou lá sem saber o que vinha pela frente. P/1 – E o que que vinha pela frente? R – Dar largada no Paris-Dakar era a realização de um sonho tão grande para a gente. Era uma coisa tão grande, tanta gente tinha sonhado com isso e todo mundo dizia que era impossível. Que só de você conseguir sair do zero que a gente saiu, nós saímos do zero para os 60 mil dólares. Hoje, quem for atrás de patrocínio sabe que arrumar 60 mil dólares não é fácil, ainda mais saindo do zero. Quando chegamos lá, a gente estava achando até que ia ganhar o rally. De repente [riso], se alguém desse um vacilo a gente beliscava, né? Então, nós chegamos lá com toda dificuldade, era difícil preparar a moto. Hoje em dia você compra uma moto preparada, na época você tinha que descobrir quem é que fazia o tanque grande, porque a moto precisa de um tanque enorme. Não é um tanque normal que a moto é vendida, o amortecedor precisa... Enfim, tinha que ir atrás de coisa por coisa, foi uma loucura. A gente não tinha dinheiro para o hotel. Eu fui para a casa de uma amiga minha. Quando eu cheguei na França, essa amiga tinha ido morar com o namorado e eu falei: “Não tem importância, eu vou lá.” Fui lá, bati na porta, falei: “Ué, a amiga falou...”. E eu: “Tenho que ficar aqui...” Não conhecia ela, imagina a... Fiquei na sala do namorado dela, olha a cara de pau. É que às vezes você fica tão empenhado, tão comprometido, que o semicol estava zero. Não tinha mais semicol no negócio, a ponto da gente achar que podia se dar bem na prova, mesmo com uma estrutura, uma barroca total. A gente só foi conhecer a moto na véspera da largada, porque não existia moto aqui no Brasil para o Paris-Dakar, e, quando chegamos lá, em cima da hora, teve que comprar e já levar para preparar a moto. A moto ficou preparada agora e às três da tarde tem que estar lá no Paris-Dakar, daqui a duas horas, e pega a moto... E foi a primeira vez que eu andei, saí da oficina e fui lá para a parte burocrática do Paris-Dakar. Então, não conhecia a moto, não tinha treinado, não tinha nenhuma equipe de apoio. A equipe de apoio era o que a gente carregava nas costas e, às vezes, é difícil ouvir conselhos, então, o que levar na moto, você está indo para o Paris-Dakar, o que você vai levar? Pode se fazer essa pergunta, você é que se faz, o que você levaria na moto? Você, o que você levaria? P/2 – Meu batom [risos]. R – Teu batom ou um parafuso? Ou o batom e o parafuso? P/2 – Já vi que eu não daria a largada. R – E o saco de dormir, onde é que você vai por? Porque é deserto, faz frio para caramba... P/1 – E tem que levar mantimento também, não? R – E o mantimento, tem que levar, será? P/2 – Água? R – E a água, onde é que você vai levar? P/2 – E o livrinho para ler? R – E o livrinho? P/2 – Mapa. R – E o mapa? P/2 – Eu levaria o mapa. R – O mapa. Quantos mapas são, você pensa que é um mapinha só? P/2 – Eu não tenho a menor ideia. R – Pois é. P/2 - Por isso que eu levaria o meu batom para tentar arrumar carona. R – Quando a gente pôs as coisas que a gente achava que ia levar, enchemos uma sala dessa aqui. Absolutamente não dá para levar essa sala na moto! “Ah, temos duas motos!” Então começamos a dividir, a pôr as prioridades e era como se tivesse uma garupa na moto, virou uma mala imensa. Cortando, fazendo a prioridade da prioridade, virou uma mala imensa, você percebe? Aquilo acabou atrapalhando o nosso desempenho, porque a própria mala caía. Era um peso, aquilo foi um inferno, nos atrapalhou demais e no meu primeiro Paris-Dakar chegou um... No nosso, né? Quando chegamos no deserto, de cara eu e o André nos perdemos um do outro. A gente pensou que ia ser fácil andar sempre junto e nos perdemos sem... O deserto deu um... P/1 – E foram só vocês dois? R – De brasileiros, só nós dois. Eram os primeiros brasileiros, sem mecânico, sem nada, e equipes lá, de 60, 70 pessoas. Aí, numa certa situação eu estou arrumando a bagagem na moto, que estava arrebatando e caindo, né, estava só atrapalhando, era um lugar de dunas muito difícil, um carro vem, passa por cima da moto para não atolar. Eu estou resumindo a história aqui, se não vai ficar muito longa essa história. Tive que arrumar a moto para sair dali, perdi muito tempo no Paris-Dakar. Como é que é o Paris-Dakar? Você tem que estar na hora da largada da etapa seguinte, único horário do Paris-Dakar é o horário de largada. Se você não estiver no horário da largada, você está desclassificado, não importa. Não é porque você sofreu um acidente que está desclassificado. Você só é desclassificado no dia seguinte, vamos supor, porque você não apareceu na largada, no horário. Então, não importa. Tem gente que chega às três horas da tarde, faz manutenção, a equipe dorme e tem gente que chega e tem que voltar da largada, andar em marcha-ré, digamos, para abastecer, sem dormir. E a gente estava nessa situação. Bom, eu não consegui completar aquela etapa, não sabia onde estava o André, só fui encontrar o André no Brasil [risos]. Vários dias depois eu fui saber da história dele, porque no deserto você fica incomunicável. Hoje em dia já tem telefone via satélite, o celular pega em vários lugares, mas na época isso tudo não tinha. Não tinha como avisar meu pai que eu estava bem. Quando eu fui desclassificado... A mídia distorce as informações. Ao invés da mídia dizer que eu estava desclassificado e não tinha completado a etapa, a mídia no Brasil divulgou: “Klever

está perdido no deserto.” Meu pai teve um surto e começou a procurar uma maneira de me achar no deserto. Eu levei sete dias para chegar num lugar onde tinha um telefone, consegui falar com ele. E tudo por causa de uma notícia distorcida pela mídia, coisa que a mídia faz até hoje em dia. Quando pode, distorce, aumenta para vender, para chamar atenção. Isso é um absurdo, mas acontece direto. O André continuou o rally mais três, quatro etapas. Numa dessas que ele chegou na hora da largada, ele viu que já não tinha mais condições físicas e que ia acabar se acidentando. Resolveu sair do rally e como no deserto às vezes a gente chega e o acampamento é em pontos que não tem infraestrutura, ele ainda teve que andar mais um, dois dias, até chegar numa cidade que tinha lá, uma vez por semana, um avião, para sair do deserto. Então, ele andou um pouco no rally, nos bastidores, um pouco, mas, coincidentemente, eu não sabia, eu cheguei no Brasil falando: “Que besteira! Perdi meu tempo, onde é que eu estava com a cabeça, não sei... Pus o dinheiro do carro, pus tempo, trabalho, larguei, esqueci dos amigos, esqueci da vida, parei de viver por causa do Paris-Dakar e essa loucura... Não volto nunca mais aí.” O André não sabia, mas chegou também praguejando, falando praticamente o mesmo discurso: “Não volto nem que me paguem, nesse negócio.” Mas aí, passada uma semana, começou a me acontecer uma coisa. Quando eu abandonei o rally, tinham outros pilotos que estavam abandonando, mas já com outras experiências. Acabou se reunindo um grupo de umas 50 pessoas, eu estava lá nessas 50 pessoas. Naquele dia abandonaram umas 300, mas tinha um grupo lá de umas 50 e eu era com certeza, disparadamente, o mais frustrado, o mais desanimado de todos, era um poço de lamentações. E os caras estavam ali curtindo a aventura e aproveitando, o que vai se fazer, abandonou o rally, abandonou, mas eu estava cavando um buraco. Estava uma avestruz. E o cara virou para mim e falou assim: “Não, você vai chegar no Brasil, você vai contar a sua história e você vai querer voltar para cá.” Me falou assim, como se fosse um.. Tivesse uma bola de cristal, como se o cara pudesse ver o futuro e eu falei: “Você está louco!” Falei: “Da onde você está tirando essa ideia? Eu não volto aqui de jeito nenhum!” Ele falou: “Não, é o vírus do deserto.” Eu falei: “Mas que vírus do deserto?” Ele falou: “É o vírus, você vem aqui e pega o vírus do deserto, quer voltar aqui.” E eu falei: “Ih, ó a conversa do sujeito.” Uma semana no Brasil, o vírus do deserto se manifestou em mim e no André também, na época eu fazia terapia. Continuei a terapia por mais um ano, não descobri o que, mas a gente quis voltar, e, da lamentação, em uma semana isso passou, a gente começou a ver o lado positivo daquela primeira participação. O conhecimento que a gente tinha adquirido, a experiência, apesar dela não ter sido bem sucedida, era uma experiência. Agora a gente tinha informações de como era o deserto, de como eram os concorrentes, como era o equipamento, informações de que a gente tinha aprendido muito em como divulgar, os contatos... A gente tinha adquirido uma tremenda bagagem. Isso ajudaria na segunda participação e, também, a gente tinha pesquisado antes. No começo tínhamos quase certeza que a Yamaha iria lançar moto do Paris-Dakar no Brasil. E ela efetivamente lançou. Então, a gente além do mais, teria a moto no Brasil para treinar. Um grande buraco básico no nosso projeto, ia ser eliminado, que era a falta de treino com o equipamento, né? Uma pilotagem nesse nível precisa ter feeling da moto, precisa ouvir o barulho. É como se fosse o teu filho: ele chora, você sabe se ele está fazendo manha, ou se está doendo alguma coisa, ou se está doente. Mas quem é de fora, não sabe. Então você tem que ter esse feeling todo. E fomos à luta, mais um ano de muita batalha e não conseguimos melhorar a parte de arrecadar recursos. Ficamos no mesmo patamar e fomos para lá de novo, só que aí, mais capacitados. P/1 – Já no ano seguinte. R - No ano seguinte. Nessa segunda participação, nós conseguimos preparar melhor a moto, mas a bagagem estava toda ali e falamos: “Não, não dá para levar essa bagagem, atrapalha”. Da casa que virou duas malas, viraram duas mochilas. Era só o essencial. E a nossa tática era conseguir fazer um número de etapas que, segundo o André que tinha acompanhado ali, como o rally eliminava muita gente no início, começava a ter uma espécie de reconhecimento. As pessoas começavam a ajudar: “Já que você conseguiu chegar até aqui, toma um copo de água, te dou copo.” Copo d’água mesmo, toma meu pneu velho, enfim, então montamos nossa estratégia em cima disso. Íamos precisar de peças, não bastava competência só, a gente precisava de equipe de suporte. A gente não tinha dinheiro para o suporte. Começamos o rally muito bem, com bom desempenho. Daqui a pouco, os pneus acabaram, mas era uma etapa muito longa, nós tivemos que andar quase 300 quilômetros sem pneu, só no aro, chegamos com os aros destruídos no acampamento. Fugiu do controle, a ideia era pedir pneus usados, mas a gente já precisava do aro, da câmara e todo mundo chegando muito tarde. Naquele época foi uma etapa muito ruim e não conseguimos nada, tivemos que abandonar a prova. Aí foi muito ruim para a gente ver que não tínhamos conquistado a credibilidade no Brasil. Todo mundo é um pouco São Tomé e as pessoas achavam que a gente não tinha capacidade. E como não tinha ninguém filmando, ninguém documentando, era a mesma coisa que eu chegar e dizer: “Não, eu tenho capacidade!” Lógico que você vai falar, você quer fazer negócio e vai falar que tem capacidade. Então, voltamos super chateados, mas saímos de lá já pensando em voltar mesmo assim, mas falei: “Como é que nós vamos fazer? A gente precisa arrumar esse patrocínio, sem isso não vai dar!” E mais um ano de luta, dedicação e faltando uns dois meses para a prova, estava na mesma, no mesmo patamar. Aí falamos: “Então nós vamos usar de novo aquele plano B”, né, a gente tinha dinheiro para duas motos, nós vamos sacrificar uma moto e essa moto faz apoio para outra. Mas eu falei: “Bom, antes de dar essa última cartada, vamos usar o plano C”. Falei para ele: “Eu tenho um outro plano. Vamos fazer como a máfia, vamos fazer uma emboscada. Porque eu tenho certeza que não estão nos patrocinando porque as pessoas não nos ouvem. Precisamos conversar com a pessoa que decide. E aí procuramos. Tinha uma rádio em São Paulo que dava um apoio muito grande para a gente, era a Rádio Eldorado, que faz parte do grupo Estado. Procuramos a Rádio Eldorado e falamos: “Olha, nós precisamos que você convide o presidente de uma empresa. Você traz aqui para uma entrevista, junto com a gente. E o cara vai ver nossa entrevista e vai fazer perguntas depois.” Era emboscada, você entendeu? Uma emboscada para enfiar uma faca no cara. E eles trouxeram o presidente da Staroup na época, o André Ranschburg. E começou a entrevista, terminou, e ele falou assim: “Pô, legal, esse negócio de Paris-Dakar, quanto custa?”. E ele bancou o que faltava e a gente conseguiu ter uma mínima equipe de apoio com esse recurso. Tínhamos conseguido colocar algumas caixas e rodas num caminhão e levar uma pessoa. Como a gente pensava muito mais como ser humano, do que como empresa, uma empresa pegaria um mecânico, falamos: “Não, a rádio ajudou agora...” Aí convidamos o dono da rádio para ser o cara. O dono da rádio não entendia nada de mecânica, ele foi lá para ser jornalista, né? Mas, enfim, ele ajudou, fez o que pode e terminamos o rally. O André foi segundo na categoria. Aí, chegamos com o diploma que a gente queria no Brasil, provando a nossa capacidade. P/2 – E o jornalista documentou, ele chegou a fazer matéria? R - Ah, ele documentou, né? E ele era o filho do dono do Estado de São Paulo. Aí, no Estado de São Paulo, saíram as matérias dele. Ele viu o que fizemos lá, ele fez uma cobertura fantástica. E ele era um cara de credibilidade, você entendeu? Então, aquele ano teve cobertura, era um patrocínio ainda pequeno, mas teve o resultado, então foi uma maravilha. No ano seguinte foi a primeira vez, aí sim, aí sentamos junto com a Staroup, falamos: “Olha, agora a gente quer montar uma equipe direito. Nós fomos para lá, foi esse X porque era uma facada que nós demos em você, mas nós podemos continuar assim.” E ele gostou do retorno. O patrocínio multiplicou por dez na época. A Yamaha vendo que o patrocínio ia entrar também, resolveu entrar oficialmente. A Pirelli já estava conosco. É aquela coisa do ovo e da galinha, não importa quem veio primeiro, apareceu um e começou a formar a granja, né, e nós fomos para o Paris-Dakar, fizemos outras provas naquele ano. Foi tudo diferente, começou a ser mais profissional, aí nasceu a Dakar, porque aí precisava até da nota fiscal [riso]. P/2 – A Dakar é a ... R – A nossa empresa, a minha e do André. P/2 – Que ano foi isso? R – 1991. P/2 – 1991. R – Até então, o Paris-Dakar vivia dentro da minha empresa e da casa do André. Nas horas vagas, quer dizer, aos poucos eu fui tendo um tempo menor para me

dedicar a minha empresa, tive que abdicar. O André era engenheiro civil, uma hora teve que pedir demissão, porque não era mais confortável o envolvimento com patrocinadores. Tínhamos que participar de eventos, precisava de mais datas e outras coisas. Na época não tinha Rally dos Sertões no Brasil, não tinha nada de rally no Brasil. Não fomos nós que criamos o Rally dos Sertões, mas fomos nós que, digamos, excitamos alguém que depois quis criar o Rally dos Sertões e hoje em dia tem pelo menos, aqui no Brasil... A gente fez uns cálculos, tem umas 250 mil pessoas envolvidas com rally. Hoje em dia, tem fábrica de carros, de motos, de equipamentos, de peças, jornalistas, fotógrafos. Hoje virou um negócio, virou um pequeno segmento. Mas, enfim, fomos para o nosso quarto rally Paris-Dakar com essa melhor estrutura e conseguimos a primeira vitória de um piloto não europeu, numa categoria do Paris-Dakar. Foi a primeira vez, só para as pessoas entenderem, que a Yamaha ganhou a categoria para motos de série, que era uma categoria importantíssima, né, porque tinha os protótipos e as motos série. Os protótipos custavam milhões, a gente não tinha chance de chegar lá. E na moto de série, era a moto que você ia na loja e comprava. Imagina para a Yamaha no mundo! A moto que ganhou o Paris-Dakar de série, era a moto da Yamaha, primeira vez! Pô, isso aí virou uma notícia no mundo para a Yamaha, só que, para quem quiser ler os livros aí, isso foi janeiro de 1991, final de 1990, 1991 e começo de 1992: eu não lembro de época pior na economia brasileira, mas foi trágico, sem as coisas... Não é que as coisas andaram para baixo, as coisas, pareciam aquele elevador do Playcenter [risos], assim, 8 G para baixo, nós chegamos aqui querendo comemorar, nós saímos daqui com o patrocínio Staroup, quando chegamos aqui para comemorar, tirar foto lá com o Ranschburg, ele vem dizer: "Estou em concordata, vou demitir amanhã 1800 pessoas." A Yamaha nunca vendeu tão pouca moto na vida dela, só não quebrou porque era a Yamaha. A coisa, mas deu uma desandada assim... E a gente vindo da vitória e aí os patrocínios diminuíram também, né, nós falamos: "Caramba! Nós vamos andar para trás, né, não tem jeito. E andando para trás nós não vamos poder vencer lá, nós vamos nos queimar, tudo que a gente conseguiu..." Mas aí a gente falou: "Não, nós vamos tentar." E não desistimos e fomos de novo no esquema só Klever e André, e a organização aquele ano resolveu dar um apoio para os motociclistas, ela resolveu transportar uma caixa de peças e duas rodas. P/1 – A organização? R – A organização do rally. Era uma novidade no Paris-Dakar. E a outra grande novidade é que entrava o GPS, poderia usar GPS. O que que era o GPS? Um aparelho que fazia navegação por satélite, ninguém nem sabia o que era isso na época, né? Então a gente não tinha mais dinheiro, ia ter que levar mochila e a gente pronto com as nossas mochilas, quando ficamos sabendo que: "Puxa! Vamos ter cada um uma caixa de peças e duas rodas, pelo menos, né?" Aí falamos: "Putz!" Porque a gente já estava vendo que não ia conseguir mais... Nem completar a prova, porque a gente ia querer andar rápido e daí não ia dar. Mas aí, com a experiência, com esse oportunismo, etc tal, nós fomos lá para o Paris-Dakar e nesse pior ano da economia, nós conseguimos nosso melhor resultado. Aí eu ganhei... Em 1991 quem ganhou foi o André, 1992 nós conseguimos sobreviver, 1993 fomos, né, 1993 eu ganhei, fiz o melhor resultado até hoje de um amador no Paris-Dakar, eu ganhei a maratona e fui quinto entre todas as motos e o André na maratona foi terceiro. Então a gente fez pódio na categoria. E aí houve uma divulgação muito grande, a imprensa, aí a vitória, e pódio, tudo... Aí ajudou a gente reverter a situação, na época a gente manteve a parceria com a Yamaha e a Yamaha tinha uma parceria de longos anos com a Shell, a Shell naquele ano foi nossa patrocinadora, mas uma patrocinadora muito mais pela Yamaha do que pelo Klever e o André, né, 1994 houve milhares de mutretas no Paris-Dakar, nós fomos meio prejudicados por isso, mas voltamos com um resultado bom, ainda não de vitória e quando nós chegamos do rally, nós entramos naquela velha negociação de leilão com os patrocinadores. E quem fazia muito leilão com a gente era a própria Shell na época, e foi quando a Petrobras estava com um projeto novo e nos procurou, mais ou menos em maio de 1994, nos procurou, na época era a BR Distribuidora, a Petrobras Distribuidora, falou: "Não, nós queremos começar a patrocinar." E nós ficamos meio com medo, porque a gente tinha patrocínio da Yamaha, a Shell que era uma empresa que tradicionalmente investia no esporte, ela patrocinava a MacLaren, o Ayrton Senna, né, e várias modalidades no Brasil: "Pô, a Petrobras, a Petrobras não patrocina ninguém, não patrocina nem carrinho de rolina, vai patrocinar Paris-Dakar? De repente ela entra com a gente num instante de um ano e depois desiste, porque não tem tradição." Mas o cara ficou nos explicando, lá, na época, era o Luiz Fernando Néri, foi lá no Rio com a moça da DPZ: "Não, porque nós queremos... A gente quer que vocês conheçam a fábrica e tal..." Aí nós fomos. Primeiro trouxeram a gente para conhecer a fábrica de lubrificantes, então a gente foi conhecendo... Porque a Petrobras para a gente até então, era aquela imagem que muito brasileiro tem. Imagem errada, que aquilo lá era um, esqueci a palavra agora, como se fosse um banco de emprego... Eu estou esquecendo a palavra agora, mas enfim... Há? Cabide, cabide de emprego. E aí a gente chegou lá e viu que o negócio não era bem assim, etc e nós fomos falar com o chefe do Luiz Fernando Néri, na época, o... Ele se aposentou, esqueci o primeiro nome dele, Lagrotta... Mas ele nos recebeu lá na sala dele e era um cara muito bem humorado e contou umas piadas... O cara sabia envolver as pessoas e aí no final ele falou: "Olha aqui ó, você quer saber se eu sei... – nós nem falamos – eu sei qual é o medo de vocês, mas se a Petrobras está entrando e tem mais, eu vou te confessar um negócio, assim e você não pode divulgar: é que a Petrobras quer entrar na Fórmula 1". Nós quase deitamos e rolamos no chão de dar risada, na hora... Ele falou: "Pô, o cara tá contando mais uma piada. Petrobras na Fórmula 1? Não patrocina rolina... Fórmula 1... Mas esses caras estão totalmente por fora..." "Não... E vocês vão ser o primeiro projeto de um projeto Esporte Motor." E aí mostrou lá o projeto Esporte Motor, aí a gente sentiu... Eu falei: "Ôpa, perai, o negócio não é uma piada, o negócio já tem até um estudo aqui". E eles falaram: "E vocês foram escolhidos porque, por coincidência, nós estamos querendo reverter a imagem do nosso lubrificante para moto e tal, a gente pode fazer campanha, investir na TV, ou investir em credibilidade. Como negócio de moto no Brasil vocês são uns dos que mais têm credibilidade, a gente quer que vocês usem, testem e certifiquem nosso produto". E aí... Quer dizer, os caras aqui conversando com a gente e do outro lado o cara só fazendo leilão. E aí nós falamos: "Ah, aqui eles estão conversando com a gente, no outro lado o cara só falta não atender o telefone qualquer dia." Falamos: "Ok!" Fechamos o contrato e aí que a gente entrou. Primeira competição nossa em parceria com a Petrobras foi em 1995, no Paris-Dakar de 1995 e fizemos aí várias outras atividades, outras coisas, encontramos na Petrobras um parceiro, mais do que um patrocinador, antes, por exemplo, nós não estávamos envolvidos com essa área de desenvolvimento tecnológico, o que era péssimo para a gente, a gente achava que isso, a gente se sentia às vezes não bem explorado, e era uma área que podia explorar, e, por outro lado, a gente não tinha tecnologia, que a gente queria ter produtos de alta tecnologia para melhorar o nosso desempenho. Um lá só falava em Ayrton Senna, em MacLaren, então, né... Aqui mesmo, a gente estava lá com os engenheiros da fábrica, o produto, tal e, além do mais, estava ouvindo então, teve certas horas que a gente chegou com uma nova ideia: "Vamos crescer.", "Não, não tem recursos, mas o ano que vem..." Então, a equipe... A Petrobras foi um parceiro que, além do mais, ouviu a gente também, então, cresceu junto com a gente, foi entendendo, foi acompanhando, não foi uma coisa: "Não, tem esse projetinho lá e tal..." E ao mesmo tempo, todo projeto Esporte Motor foi acontecendo e hoje em dia nós estamos indo para o 12o ano consecutivo de parceria com a Petrobras. P/2 – Antes da gente explorar mais essa relação com a Petrobras, queria que você puxasse aí da memória, experiências desses rallies, alguma experiência que tenha te marcado, como é... Vou juntar algumas perguntas que tem aqui, né? Se a paisagem do lugar lá, na hora, vocês conseguem observar um pouquinho, ou vocês estão tão envolvidos ali na competição que num...? R – Bom, Paris-Dakar é uma prova extremamente perigosa, né, não há dúvida. Mas não imagina os perigos... Não queira calcular o perigo sem conhecer o que é o rally, os equipamentos e sem conhecer a preparação que nós fazemos, mas, enfim. Então é uma

prova que envolve velocidade, o caminho é desconhecido, quer dizer, velocidade ganha o mais rápido, o caminho é desconhecido, então não tem treino, você tem que achar o caminho, você pode se perder, é cheio de armadilhas, porque como o caminho é desconhecido e você anda muito rápido, o que não é perigoso, se torna perigoso. E o maior perigo de todos é que você não está, como na Fórmula 1, por exemplo, num circuito cercado por médicos, bombeiros, ambulâncias, então, se acontecer um acidente, o resgate pode demorar. Tem todo um esquema para chamar o socorro, etc, mas não é como na Fórmula 1, que o médico está quase dentro ali do carro, né, é hiper bem estruturado essa parte, mas mesmo assim, é como se sofresse um acidente na cidade. Você está aqui na cidade, numa cidade grande como no Rio de Janeiro, sofre um acidente ali na Avenida Getúlio Vargas, quanto tempo leva o socorro? Menos de 15 minutos num... Só se der o caso da ambulância ter sido a que te atropelou [risos], porque senão... E no Paris-Dakar eles conseguem te atender em 15, 20 minutos, o que é bastante rápido se você entender tudo que envolve. Então, a concentração tem que ser total, primeiro que você quer ganhar, segundo porque você não quer se enfiar num buraco. Então, paisagem, você absolutamente não vê. Às vezes tem trechos que a gente pega no rally, são estradas abertas, ou passa por cidades, nesses trechos eles põem o deslocamento, aí não é contra o relógio, para ir daqui até ali, você tem tantos minutos e são minutos mais que o suficiente, não dá para parar para fazer um piquenique, mas não precisa ir voando, dá para andar tranquilamente... Então, nesses lugares você observa um pouco mais, mas muitas vezes esse lugar já é à noite ou tal, mas quando é de dia, aí sim. Agora, quando está ali na 8, 10, 15 horas por dia pilotando, você não vê nada. Às vezes eu pego, depois do rally, eu pego o filme do rally e falo: “Nossa, não reconheço um lugar, nada!” Tá o filme ali, aparece até eu passando e eu falo: “Não, não lembro desse lugar aqui que eu passei.” Até porque, como o percurso muda todo ano, e não é repetido, e é secreto para ninguém fazer reconhecimento, para ninguém fazer teste, para ninguém fazer treinamento, então, você não... É uma volta só, uma volta de 10 mil quilômetros, é muito difícil de decorar, mas mesmo que desse para decorar, você está quase um cavalo, digamos assim, olhando para a frente. P/2 – E você pode contar para a gente alguma experiência que tenha te marcado pelo desafio do momento, pelo perigo...? R – Ah, experiências marcantes eu tenho milhares, eu tenho que marcaram fisicamente com acidente [risos], tem que marcaram na cabeça por ser divertido, ou por ser de perigo, qual que você prefere? P/2 – Uma perigosa e uma divertida. R – Ah, é perigosa, a própria do acidente. Isso aqui foi em 1991, no ano até que o André conseguiu nossa primeira vitória, naquele ano foi o primeiro ano que a gente estava com uma estrutura melhor, eu estava na... Até então, de 1988, 1989 e 1990, nós andamos juntos, né, no primeiro a gente se perdeu, no segundo a gente já não se perdeu, a gente comete erros, mas a gente consegue não repetir. [risos] E aí, para ganhar, a gente teria que andar mais rápido, então, como já tinha experiência, a gente passou a andar separados no deserto. Isso não quer dizer que um não ajudasse o outro. A técnica era a seguinte: a gente ia estabelecer até um... Quatro, cinco ou dez, até um ponto no rally onde quem estivesse na frente, o outro passava só a ajudar esse. Porque num rally, apesar de nós estarmos lá os dois de moto, nós éramos concorrentes um do outro, né? E naquele ano a gente estava andando separado e eu estava na frente e pegamos uma etapa de tempestade de areia, 800 quilômetros, na época não tinha ainda o GPS, então você se perdia sem tempestade de areia, com tempestade de areia era uma insanidade atravessar o deserto naquela velocidade e a sensação era constante de estar perdido. Mesmo quando não tem tempestade de areia, você não tem certeza que você está indo no caminho correto. Mas, às vezes, a planilha diz assim, que vai ter uma montanha de diferente, ao longe você a montanha, ou vê uma evidência: “Uh, até aqui eu estou certo.” Agora, quando tem a tempestade de areia você não vê a montanha, então. É um estresse assim, fenomenal. E todo dia e... “Será que estou no caminho certo? Tem que ir, tem que ir, vai acabar a gasolina...” Aí, eu avisto a cidade chegando, que era Agades e eu avistei primeiro os aviões, que tem muito avião que vai na organização e eu avistei a cauda, né, não sei se cauda, a parte de trás ali dos aviões, deu para ver de longe, né, assim, uns 2 quilômetros e, sabe, só faltou comemorar em cima da moto, [risos], eu não sabia se eu estava bem ou mal, comemorei de chegar. Saí, cheguei, sobrevivi, né? E tem o ponto de chegada, então, para não perder tempo eu comecei a procurar o ponto de chegada me distraí, em invés de estar olhando aqui, comecei olhar a paisagem, não que eu estava para ver a paisagem, eu queria ver onde estava o PC de chegada, passei numa erosão enorme, a moto capotou... E eu já tinha ouvido histórias no Paris-Dakar, que as pessoas no Paris-Dakar faziam coisas sobrenaturais. E eu achava tudo lorota. Mas eu caí da moto, rapidamente... Achei que não tinha acontecido nada, levantei, levantei a moto, desentortei um pouco o guidão e senti muita dor no braço direito. Na época a Ténéré já tinha partida elétrica, fui apertar o botão da partida elétrica, uma dor, liguei a moto com a mão esquerda assim, engatei primeira e saí andando... Senti tanta dor no braço que... Me escureceu e eu comecei a desmaiar. Consegui parar a moto, por os pés no chão, eu falei: “Não desmaia, porque se você cair no chão... – eu estava num lugar rápido – pode vir um carro, não te ver e passar por cima...” Fiquei conversando comigo, mas sem enxergar nada, um preto. Hora que a dor diminuiu eu consegui recuperar a visão, andei mais 100 metros e a dor muito forte, mas já avistei daí já o PC da chegada. E aquela dor e parei, faltavam uns 500 metros, né? Eu falei: “Nossa, precisa por gelo hoje à noite, que está muito dolorido.” Eu falei: “Onde é que eu vou arrumar gelo aqui no deserto?” Não tem gelo, não tem eletricidade. Andei mais 100 metros e parei de novo com a dor, falei: “Não está dando, a dor está muito grande.” E Agades é uma cidade grande, era até o dia de descanso no rally, entre os 20 dias, no décimo dia sempre tem um dia que a gente fica parado num lugar e ia ser ali. Então, tinha mais pessoas ali, sempre tem um médico na chegada, essas pessoas vieram: “Ô, o que que foi e tal, vamos te ajudar.” E você precisa cruzar a linha de chegada andando, eles falaram: “Nós vamos tirar o acelerador, por na esquerda, para você cruzar.” E eu: “Pô, não sei, tal...” E os caras começaram a mexer, nem podia, mas é que esse rally é tão difícil, que chega uma hora assim, que eles não se importam... Não podia ter ajuda externa, mas o médico também veio, mas eles nem mexeram na moto, o médico mexeu no braço, já estava sangue assim pela... Ele falou para mim que era uma fratura exposta e o rally estava acabado para mim ali. Por sorte já estava tendo atendimento médico, então... Porque o maior problema da fratura exposta não é a fratura, é a infecção, então isso tudo ajudou logo ter um atendimento, e eu tenho aqui então, uma bem marcante [risos]. Porque daí eu tive que operar, eu tenho 16 parafusos no braço e duas placas até hoje, aqui, daquela participação e o André, que vinha em segundo, aí assumiu a liderança e ganhou o rally, então, para a gente foi... Muitas pessoas, quando eu cheguei ao Brasil... Que eu operei o braço na França, cheguei aqui, muita gente achou que eu ia estar desanimado... Eu estava animadíssimo, porque eu tinha ido com uma boa equipe, eu estava andando bem, aconteceu o acidente que fazia parte. Isso pode acontecer, não era uma, digamos, uma surpresa para nós, né? Foi bem mais doloroso 2 anos antes, por não ter 300 dólares, não ter dinheiro para levar um pneu e continuar na prova, né? E uma divertida assim, uma coisa meio esquisita, tem várias coisas que acontecem lá no rally que são tão fora do que você pode prever, é assim... A realidade às vezes é maior do que a ficção, né? Então, teve um ano que o... As etapas do rally são gigantescas, são enormes, então você chega com uma expectativa, como se falasse assim: “Hoje você vai andar 800 quilômetros.” Você imagina que vai ter um terreno de chão duro de terra, para andar rápido, mas é uma buraqueira, em vários lugares você está andando a 20, 30 por hora, durante 200, 300 quilômetros, falando: “Nunca vou completar esses 800 quilômetros, isso aqui está impossível.” E o terreno começa a ser tão impossível que você começa a duvidar que você está no caminho certo, né? E, daqui a pouco eu estou andando numa situação assim, sem ver ninguém há horas, mas vendo rastros na minha frente e eu vejo um habitante lá do deserto, atrás de uma dunetinha baixa, assim e eu parei: “Vou perguntar para esse cara se é por aqui, se os outros passaram pelo menos.” Porque eu não estava acreditando que podia ser por ali, falei: “Mas

como é que eu vou falar com eles?” Esse pessoal fala dialeto, eu comecei a tentar mímica, fui sinalizar, né, vai ter que ser na base da mímica. Comecei com o braço assim para ele e ele levantou e levantou um outro atrás dele, que eu só tinha visto a carinha dele assim, né? Quando eles levantaram, eles estavam vestindo assim, trapos, pareciam assim quase o Fred Flintstone, assim, os trapos... E eu vi aquilo e aí que eu me dei conta, falei: “Mas que que esses caras estão fazendo aqui?” Eu não via ninguém faziam 400 quilômetros, faltavam ainda mais 400 para chegar aonde eu precisava, não tinha uma vegetação, não tinha um nada, o que que esses caras, né, duas crianças ali. E eles aí, eles vieram correndo na minha direção e levantaram um machadinho, né, de pedra assim, sabe, então... E eu vi aquilo, na hora assim, eu nem reagi porque... Na hora, só faltou: “Não, deixa eu me beliscar, será que é uma miragem, eu estou delirando,” E começaram a gritar alguma coisa assim, aí eu não pude ficar ali para entender a situação e eu saí dali, né, e.. “Nossa, o que que foi aquilo.” Porque foi um túnel do tempo onde eu entrei e vi aquilo e... À noite, no acampamento, eu soube que outras motos passaram, mas por um outro cantinho que eu não passei, e eles estavam derrubando os caras para assaltar, né, na base do cipó, não sei da onde, tinha uma corda, um cipó e as machadinhas de pedra. Ali, então, aquilo foi uma coisa meio... Mas era um roubo assim, de ameaça besta, um desespero, não era os roubos que hoje em dia acontecem, que até a organização sabe lidar com isso, de guerrilheiro que vem com arma pesada e ataca o rally, é uma coisa meio querendo água, comida, né, era quase que um: “Me ajude por favor, se não eu te mato”. [risos] Mas não bateram, não feriram ninguém, acabaram pegando água, comida, teve gente que deu dinheiro para os caras, falei: “Mas o que que eles fazem, são colecionadores de dinheiro?”, por que o que os caras vão fazer com dinheiro naquele lugar? P/2 – Então, retornando aí com o patrocínio, quando ele começou e o que representou para vocês o início do patrocínio da Petrobras? R – Então, o patrocínio da Petrobras começou em... O contato começou durante o ano de 1994 e a primeira prova que nós fizemos com a Petrobras, era com as marcas até Lubrax Moto 2 e Lubrax Moto 4, né, que era justamente em cima daquilo que a gente conversou, que eles queriam reforçar a imagem, fizeram o lançamento desses dois novos lubrificantes, tinha sido montado uma nova linha lubrificantes ali em Duque de Caxias e tudo. Para nós foi muito importante porque primeiro a gente passou a conversar com patrocinador importante, que a gente tinha um outro importante, mas que não... A nossa equipe é uma equipe pequena, então a parte sentimental é muito importante, né, e a Petrobras tinha esse espaço para a parte sentimental, além da parte racional, né, os números, os resultados, isso também tinha, mas era importante para a gente a gente ter esse contato com o ser humano e começar a vislumbrar que as coisas poderiam crescer e poderiam ir adiante e que tinha alguém, uma empresa que acreditava na gente e, eu não sei de que maneira dizer também, meio esquisito isso, escrito não, mas difícil de descrever, mas acontece que a Petrobras é uma empresa brasileira e lógico, quando você está no Paris-Dakar, não é o Klever, ou o André, ou o Jean, são os brasileiros em primeiro plano, né? Então, por ser uma empresa brasileira, isso mexia um pouco com o nosso orgulho, além de ter as cores do Brasil. Então, tinha umas satisfações um pouco meio difíceis de explicar, tudo meio do lado também, sentimental, do orgulho, não era uma coisa só racional. Isso foi muito importante, ser um patrocínio que não ficava só do lado racional, que encontrava espaço para esse lado sentimental. P/1 – Mas como é que é esse patrocínio, como é que funciona, o que que a Petrobras faz por vocês? R – Bom, a parte básica nós precisávamos de um montante em recursos para visibilizar, em troca de montante de recursos a Petrobras teria parte do uniforme nosso, por exemplo, hoje em dia essa parte, essa parte aqui é da Petrobras e nos veículos também tem a parte dela, né, a outra parte a gente tinha que achar outros patrocinadores, ou já tinha, para viabilizar, entre troca disso ela tinha isso, ela tinha a utilização da nossa imagem, ela podia utilizar os nosso depoimentos, a credibilidade, a gente iria trabalhar com ela em diversos eventos, por exemplo, salão de moto ela estaria com estandes, a gente ia disponibilizar os nossos equipamentos, a nossa presença lá, além de outros eventos. Haveria parte de desenvolvimento de produto, de teste para a gente realmente dar um feedback, ia testar a qualidade, ia utilizar os produtos dela. Com certeza o maior custo no Paris-Dakar não é o custo de lubrificantes. Só para se ter uma idéia, inscrição por pessoa, não importa se é piloto, se é co-piloto, se é mecânico, se é jornalista, por pessoa, custa 15 mil dólares, né? Então, não adiantaria a Petrobras vir: “Nós vamos pagar a conta do combustível, ou dar o combustível e dar os lubrificantes.” Ok, mas a conta é muito maior do que isso. Então, tinham esses recursos que além de viabilizar a nossa participação, viabilizavam os nossos treinos no Brasil, a gente também tinha a nossa estrutura de assessoria de imprensa, então essa verba que vem da Petrobras também ajudava a manter a estrutura de assessoria de imprensa, é um pacote que cada vez foi ficando maior. Nós fomos daí conhecendo a Petrobras, a Petrobras foi nos conhecendo, hoje em dia a gente faz uma série de outras contrapartidas para a Petrobras, o patrocínio é muito maior também, mas que na época não tinha. Por exemplo, hoje em dia a gente se especializou em palestras para treinamento, motivação, hoje em dia a gente faz em média 20 palestras por ano, para a Petrobras, que ela poderia estar contratando... O pessoal até nem sabe que a Petrobras é tão grande, o cara lá de Natal liga para contratar a nossa palestra, porque a gente vende para outras empresas, né, no pacote de patrocínio não tem isso: “Eu quero contratar, quanto é que é?” Eu falo: “Não, para a Petrobras não custa nada, basta só você solicitar pela gerência de marketing só para ela saber.” Então foi se encontrando uma série de outras contrapartidas que a gente hoje em dia dá para a Petrobras, em troca do patrocínio. P/2 – Como é que se organiza a equipe Petrobras-Lubrax? R – O que você chama de organizar a equipe? P/2 – Como é que se estrutura uma equipe de patrocínio, enfim, são vocês, aí tem pessoas que vão dar suporte, você falou que é uma equipe pequena, mas que... o que que é essa equipe aí? R – A equipe Petrobras-Lubrax é um produto de uma empresa. Na verdade existia a Dakar Promoções, que é uma empresa que foi criada para viabilizar e coordenar a nossa participação no Paris-Dakar. Não se chamava equipe Petrobras-Lubrax antes, isso inclusive é uma das contrapartidas que nós damos para a Petrobras, nós damos o benefício do nome para fortalecer ainda mais essa aliança, divulgar mais. Então, essa empresa é uma empresa como outra qualquer, ela tem funcionários, ela tem contabilidade, ela tem equipe de vendas e casualmente ela tem a equipe Petrobras-Lubrax. Então, essa empresa cuida de tudo, ela cuida de vender os patrocínios, de fazer os projeto, ela cuida das roupas, da camiseta, dos bonés, ela cuida dos veículos, ela cuida da preparação, nós temos estrutura hoje em dia para as provas no Brasil, nós temos estrutura para provas fora, estruturas para exposição, porque, por exemplo, às vezes as pessoas falam: “Ah, poxa, ah, vai patrocinar, legal, então dá para usar numa exposição.” Aí, você chega lá, o patrocinador: “Ô, me empresta o carro, eu vou participar do salão.” “Não, vou correr!” Então tem uma outra estrutura para exposição e esse carro tem que estar no lugar certo, na hora certa, bonitinho, arrumadinho, às vezes quando a gente vê a coisa montada, parece fácil, mas não é tão fácil, né? Até para vir nessa entrevista, alguém ligou no escritório, falou com a secretária, marcou a passagem, ela viu o horário, agendou, então, tem todo o trabalho de uma empresa. A equipe em si, ela tem os pilotos, hoje em dia nós somos a única equipe que corre nas três categorias do rally cross country, aqui no Brasil e no Paris-Dakar, então, atualmente o Jean Azevedo é o piloto da moto, eventualmente nós temos um segundo piloto de moto, isso depende muito dos interesses, das expectativas dos patrocinadores e dos recursos que eles vão dispor para chegar lá, nós temos no carro, eu sou o piloto e eu tenho um navegador, no carro você pode estar em dois, ter piloto e navegador, eventualmente pode ter mais algum carro, também dependendo do interesse dos patrocinadores e nós temos o caminhão, o piloto atual do caminhão é o André. No Brasil, o caminhão só corre com piloto e navegador, no Paris-Dakar o caminhão corre com piloto, navegador e mecânico. Fora isso, existe a equipe de apoio, que é a equipe de mecânico, equipe... Por exemplo, no Paris-Dakar, você leva tantas peças no Paris-Dakar, que tem até um cara que é o almoxarife do caminhão, porque são milhares de itens, ele tem que saber onde está cada coisa, cada ferramenta, cada instrumento, cada peça, tem o piloto do caminhão de

apoio, tem o mecânico do caminhão de apoio, tem os mecânicos, tem toda uma estrutura. E, em função da maneira como nós trabalhamos, a gente também trabalha com vários terceiros. Por exemplo, tem serviços que a gente não tem volume de serviço, mas nós precisamos de um fotógrafo, então a gente contrata um fotógrafo terceirizado e que inclusive trabalha para os nossos concorrentes, mas isso não tem o menor problema, é um paradigma, mas a gente se une aos concorrentes para viabilizar um serviço bom, profissional. Quem faz... Desenha, que a gente tem ideia, mas eu não tenho habilidade no computador, não conheço o programa, eu vou lá, digo, mas eu contrato um cara que vem e faz os desenhos. Mesmo como mecânico, a gente trabalha assim. Nós não temos uma oficina nossa, nós temos uma oficina no Brasil, que cuida do caminhão, uma oficina na Europa que cuida do caminhão que corre lá, nós temos uma oficina que cuida do carro aqui, nós temos na Europa uma oficina que cuida do carro que a gente corre lá, uma oficina cuida da moto aqui, outra que cuida lá, nós temos carro de apoio, outra oficina, e nós temos uma estrutura um pouco nossa para cuidar dos veículos, então, tem parte da equipe que é terceirizada e tem parte que é exclusiva. A gente diz que é uma equipe pequena, porque é uma equipe conhecida, mas são poucas pessoas que estão ali trabalhando. Por exemplo, no Paris-Dakar nós vamos lá com 11 pessoas brasileiras e temos cerca de 70 terceirizados trabalhando para nós. Mas eles não são exclusivos nossos, eles estão trabalhando para uma série de outras pessoas também. Comparando, se você falar de 11 pessoas, comparando, quem dirá com a Petrobras, é uma equipe bem pequena. P/2 – E, vem cá, do seu ponto de vista, qual a importância de uma empresa como a Petrobras, patrocinar Esporte Motor? R – Bom, eu acho que a Petrobras, o produto fim dela, está muito ligado ao Esporte Motor. Por exemplo, se fosse um fabricante de cigarro, vamos dizer, o que que ele vai ajudar no meu desempenho? Só a grana mesmo, ele não tem como, tecnologicamente, resolver nada, pode até talvez só piorar, para não falar de cigarro, vamos supor que fosse um perfume, quer dizer, só teria imagem ligada ao negócio, não teria nada efetivamente tecnológico. A Petrobras, da maneira como ela faz os patrocínios, que os produtos têm que estar ligados e sendo utilizados, ela desenvolve o produto, ela certifica, ela aprende com certeza com isso. Esse aprendizado, às vezes, no primeiro momento, não está disponível para o público, mas acaba estando disponível e ela conquista a credibilidade disso, porque... Eu lembro quando nós começamos a usar o lubrificantes da Petrobras, mesmo aqui no Brasil, ninguém em competição utilizava e hoje em dia é largamente utilizado. Combustível, por exemplo, antigamente todo mundo comprava qualquer combustível, hoje em dia, em competição, por exemplo, só para dar uma ideia, todo mundo quer utilizar o Podium, a gasolina Podium, porque foi utilizado o aprendizado da Fórmula 1, ela conquistou essa credibilidade, ela, inclusive, acho que para brasileiro... Brasileiro tem uma tendência de valorizar o estrangeiro... E isso é até interessante, é muito bom.. Lá fora a gente não vê isso, aqui a gente estica o tapete vermelho para os estrangeiros, lá fora não oferecem um cafezinho. Eu não acho ruim o brasileiro fazer isso, mas o brasileiro precisava valorizar, olhar mais para si, ter mais orgulho de si mesmo e a Petrobras consegue resgatar esse orgulho do brasileiro nele mesmo, né? Não quero fazer campanha política aqui de ninguém [risos], não sou partidário de ninguém, mas é quase como uma campanha aí que tem do atual governo, que o melhor do Brasil, é o brasileiro. P/2 – Assim, atualmente, nas suas horas de lazer, já finalizando aqui a entrevista, o que você costuma fazer? R – Ó, atualmente... Você quando é sócio de um negócio, as pessoas confundem dono do negócio, eu sou muito mais partidário do escravo do negócio [risos]. Você é o que mais, eventualmente, eu acho que em quase 90% dos casos, o que mais trabalha, o que mais está envolvido e você tem que até encontrar um equilíbrio para isso, porque também só trabalhar não dá certo. Essa parte do lazer é uma parte importante, mas eu, como tenho filhos pequenos, eu substituí um pouco o meu lazer pela atenção aos filhos pequenos, inclusive eu tive que substituir um pouco de treino pela atenção, para me dedicar um pouco mais aos filhos, aproveitar esse momento porque é um momento que não volta atrás. P/2 – Eles têm que idade? R – Eu tenho... O Matheus tem 8 anos e a Carolina tem 3 anos, então eu procuro curtir com eles bastante e, mesmo nas horas de lazer, elas ficam também ligadas ao treinamento, né? Hoje em dia, como a gente tem muito trabalho, muito compromisso, a gente também tem que treinar e tecnicamente treinar para o que a gente faz é um treino caríssimo e cada vez mais difícil. Quando eu comecei aqui, que a gente até falou, eu saía de São Paulo, ia na Serra da Cantareira, em Alphaville, que era perto. Hoje em dia não dá. Alphaville virou loteamento e está cheio de favelas, ficou perigosíssimo andar lá, então, hoje em dia, para treinar e como eu estou de carro, que ainda também é outra coisa mais complicada que treinar de moto, eu tenho que andar 2, 3 horas para chegar num lugar onde eu possa treinar, mas 2, 3 horas para voltar, fora o treino. Às vezes falam: “Ah, está com patrocínio, está mais fácil.” Não é tão assim, a matemática não é um mais um dá dois, nesse caso. Às vezes eu tenho que também transformar o meu lazer no treino que é envolvido com trabalho, tem que dar um jeito de me distrair. P/2 – Bom, aproveitar para fazer mais uma perguntinha. O seu currículo de vitórias é bastante grande. Tem alguma aí que tenha te marcado mais particularmente, enfim, que tenha te deixado... Um momento...? R – Olha, as vitórias elas, na época, naquele momento da vitória, ela te marca, é muito alegre, mas o que me marca, o que eu penso, é no futuro, a vitória é o passado, a experiência vai me ajudar, mas o que me marca sempre é o próximo desafio, eu estou muito mais ligado no próximo desafio, na próxima meta, do que... Vivendo em cima do passado. P/2 – Para finalizar, eu gostaria de saber o que você achou de ter participado desse projeto, né, o Projeto Memória da Petrobras, e de ter prestado esse depoimento para a gente? R – Bom, é uma grande honra eu estar em nome da equipe Petrobras-Lubraxis participando desse projeto Memória da Petrobras, eu acho excelente, como eu disse aqui, até num depoimento, a Petrobras tem esse lado, ela tem esse lado das pessoas, ela encontra esse espaço para o sentimento das pessoas, que é muito importante, uma empresa é feita de pessoas, muita gente acha que pensa que a empresa é feita de máquinas, de equipamentos, eu acho que a empresa é feita de pessoas e podem roubar tudo de uma pessoa, podem roubar de uma pessoa o dinheiro dela, a vida, todo mundo tem hora, entre aspas, marcada para se ir aí [riso], né, mas o conhecimento de uma pessoa não é roubado, agora, se ele não for guardado num projeto como esse, ele pode, de repente, sim... Então, acho excelente, fico muito contente de ter participado e muito curioso depois para conhecer de fato a Petrobras, que hoje em dia tive já oportunidade, principalmente fazendo essas palestras que eu já fiz pela Petrobras, tive oportunidade de conhecer um pouco dessa equipe, das pessoas, os lugares no Brasil, mas é uma empresa tão grande, eu quero conhecer mais dela, tenho muita curiosidade, muito interesse em conhecer isso tudo. P/2 – Então tá bom, muito obrigada pelo depoimento, foi ótimo. R – Obrigado. P/1 – Obrigada. ----FIM DA ENTREVISTA----