

OS 15 MELHORES NEGÓCIOS EM USADOS (E 5 MICOS DO MERCADO)

QUATRO RODAS

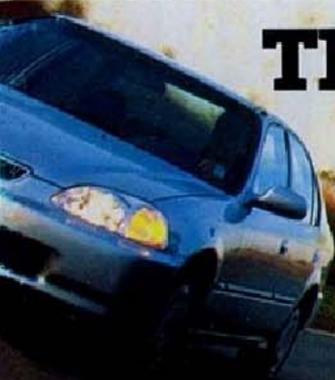
<http://www.quatro-rodas.com.br>

GRÁTIS
Suplemento especial dedicado à mulher que já tem (ou planeja ter) um carro

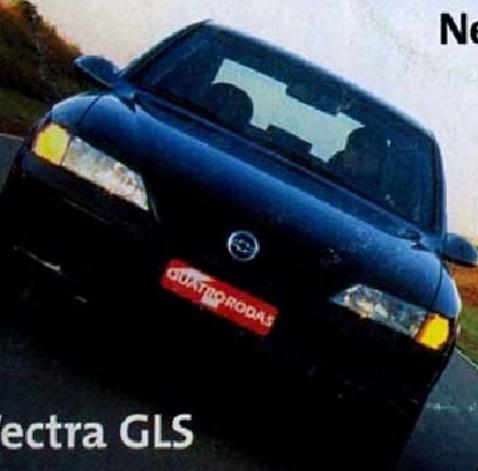


TRÊS CARRÕES. MAS O MAREA É A MELHOR ESCOLHA

Neste supercomparativo entre os mais cobiçados carros médios nacionais, ele foi o mais seguro, confortável e ágil



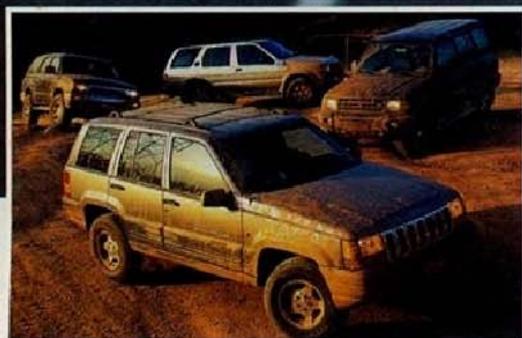
Civic LX



Vectra GLS



Marea ELX



BRAVO LAREDO

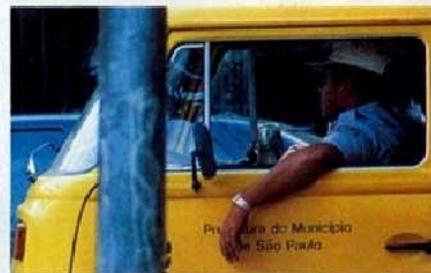
Com motor e suspensão mais valentes, ele derrotou Hilux SW4, Pathfinder e Pajero tanto no asfalto quanto na lama

PICAPE PALIO

Fotos exclusivas do carro que chega em outubro

CONSUMIDOR AVALIA CONCESSIONÁRIAS

Conheça as dez melhores autorizadas de cada marca segundo seus clientes. E aprenda a reconhecer sozinho as confiáveis e as nem tanto



FLAGRANTES NAS AUTORIDADES

Dirigir sem cinto é a mais leve das infrações que elas cometem nas ruas em vez de dar o exemplo

ISSN 0033-5908



9 770033 590007



ANO 38
AGOSTO 1998
R\$ 5,30



LAREDO É O MAIS

Testamos quatro utilitários esportivos com preços que variam de US\$ 53 500 a US\$ 62 600 e motores similares. Eles enfrentaram situações extremas em trilhas com terra, buraco e muita poeira. O **Laredo** foi o vencedor por ter um conjunto melhor que o do **Hilux** e por cumprir mais provas que **Pathfinder** e **Pajero**. Para avaliar o comportamento dos quatro carros, contamos com a assessoria do Jipe Clube de São Bernardo do Campo (SP)

Wilson Toume

Toyota
Hilux SW4 V6

Nissan
Pathfinder SE

Mitsubishi
Pajero GLS 3.5



Jeep Grand Cherokee Laredo

As provas de cada um

	LAREDO	HILUX	PATHFINDER	PAJERO
Ângulo de entrada	✓	✓	●	✓
Ângulo de saída	✓	✓	✓	●
Subida de rampa	✓	✓	✓	✓
Erosões	●	●	●	●

✓ Provas cumpridas pelos jipes

● Testes não superados. Nenhum carro conseguiu vencer a prova de erosão



FOTOS GERMANO LUIZES

O ângulo de entrada do Laredo permitiu a ele vencer rampas facilmente



O motor 4.0 de 176 cv levou o jipe da Chrysler a escalar até barrancos

O Laredo impressionou pelo motor e pelo conforto

O Laredo venceu o teste na avaliação dos jipeiros, destacando-se pelo conjunto motor/câmbio, prazer ao dirigir e conforto. E não é para menos: o possante motor de seis cilindros em linha, com 176 cavalos de potência, é suficiente para superar as piores adversidades. Por dentro, o jipe oferece conforto similar ao de um carro de passeio, com revestimento de couro e espaço de sobra para os ocupantes. Além disso, é o único a oferecer tração

integral permanente, ou seja, não é necessário engatar a 4x4 para sair de um atoleiro. Outro detalhe que ajuda nas trilhas é o estepe colocado no porta-malas, embora sacrifique um pouco o espaço para bagagens. As barras protetoras da transmissão, instaladas sob o carro, limitaram a capacidade do jipe em superar erosões, já que a proteção raspava no chão. Nas subidas de rampa, o Laredo se saiu bem, graças aos bons ângulos de entrada e de saída.

VALENTE DOS JIPES



O Grand Cherokee Laredo confirmou sua robustez em todas as situações do teste

As suspensões propiciaram estabilidade e conforto sobre pista de terra batida

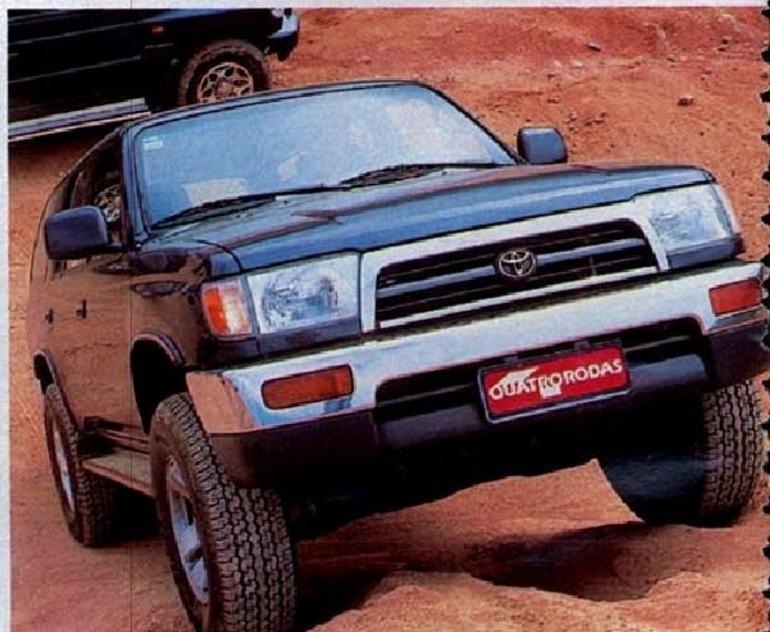


As suspensões do Toyota são as mais longas, o que evita que a carroceria torça ao vencer erosões como as da foto acima

Acabamento simples do Hilux deixa a desejar

O detalhe que mais pesou para que o Hilux SW4 acabasse em segundo lugar foi o acabamento simples demais para um veículo que custa US\$ 58 798. Nos demais itens, o Hilux destacou-se pela eficiência dos freios a disco na dianteira e tambor na traseira, que transmitiram confiança em todos os momentos. Motor e câmbio também não fizeram feio, mostrando-se adequados para o jipe. A alavanca do câmbio, aliás, possui um formato mais anatômico, lembrando um joystick de videogame. Pena que esteja afastada do motorista, exigindo que ele se desloque para a direita na hora de acioná-la. As suspensões foram as que mostraram maior curso, fazendo com que o SW4

vencesse buracos e erosões com maior facilidade. A posição do estepe, fixado sob a carroceria, é ruim para esse off-road, a exemplo do que ocorre no Pathfinder. Um detalhe exclusivo do Toyota é a possibilidade de abrir o vidro da tampa traseira por meio de um botão no console. Mas o motorista deve ficar atento, pois com o carro em movimento os gases do escapamento tendem a entrar no veículo. A capacidade de bagagens do Hilux é comprometida pela existência de um banco rebatível no porta-malas, recomendado para crianças porque é pequeno para um adulto. Além disso, o acesso só pode ser feito pela porta traseira, dificultando ainda mais seu uso.



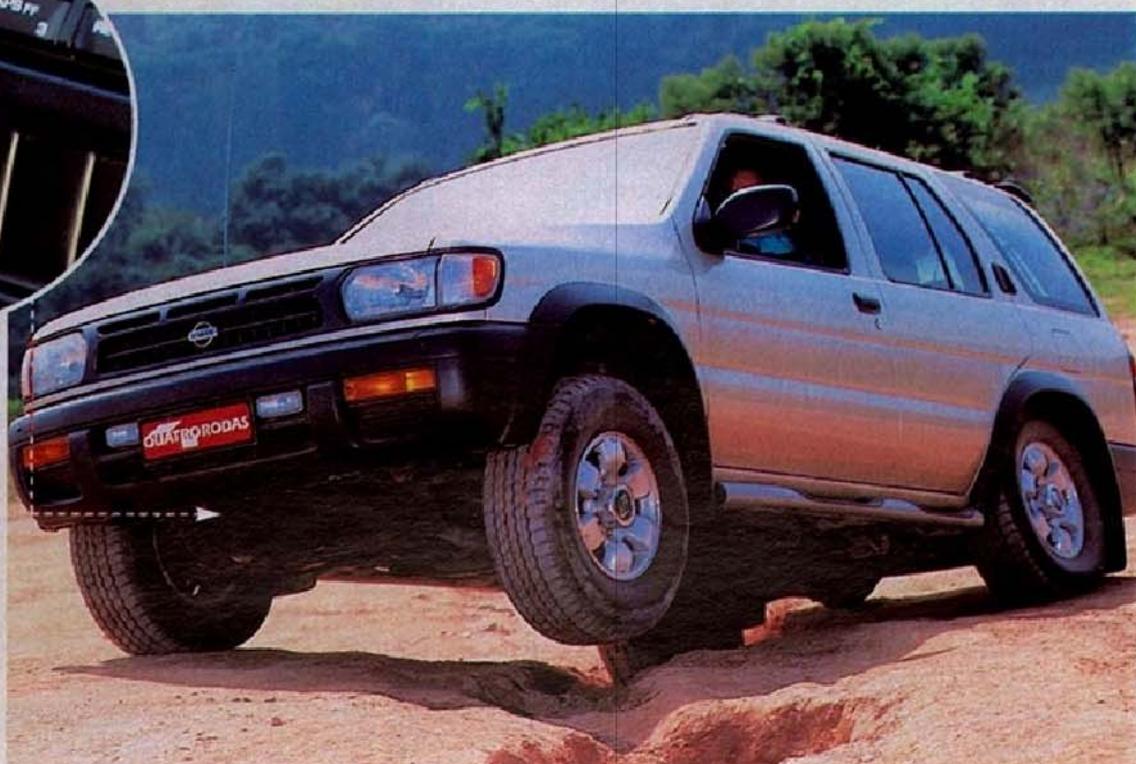
IVAN CARNEIRO

O motor V6 3.4 de 186 cv demonstrou força em todas as provas

O acabamento de tecido do Hilux é o mais simples entre o dos quatro jipes



No Pathfinder, um recurso exclusivo entre os jipes testados: a tecla no painel regula eletronicamente a carga dos amortecedores, deixando a suspensão mais confortável ou esportiva



No Pathfinder, o ponto forte são as suspensões

Dos quatro utilitários avaliados, o jipe da Nissan é o que possui motor menor e menos potente (3.3 litros e 170 cv). Apesar disso, ele foi elogiado pelos membros do Jipe Clube, principalmente por suas suspensões. É que no Pathfinder existe uma tecla no painel que, acionada, deixa os amortecedores mais duros ou macios. O comportamento nas trilhas, de maneira geral, agradou. Os freios mereceram aplausos, pois não transmitiram insegurança em momento algum. As críticas, no entanto, começaram antes mesmo da trilha, numa análise preliminar do carro: a posição do estepe, instalado sob a carroceria, é incômoda. Imagine o esforço necessário para trocar o pneu caso ele

fore com o carro numa poça de lama. Outro ponto negativo é o acionamento da tração integral e da reduzida. Em nenhuma ocasião ao longo do teste a 4x4 entrou na primeira tentativa. Foi preciso insistir até o engate ser feito. Na hora de reduzir, então, o esforço foi ainda maior. Por fim, o Pathfinder acabou sendo o único jipe a raspar a dianteira na subida de rampa. Outra ressalva diz respeito à ausência do indicador de marchas no painel, que obriga o motorista a desviar o olhar para saber em que marcha o carro está trabalhando. Além disso, o carro avaliado possuía teto solar elétrico. Ele diminui a altura do assento traseiro até o teto, reduzindo o conforto de quem vai atrás.



Decepção na subida de rampa: o Pathfinder raspou a dianteira, em virtude de seu ângulo de entrada menor



Estribos laterais ajudam na hora de entrar no carro, mas prejudicam a capacidade do jipe em vencer obstáculos



Os 2 163 kg do Pajero exigiram atenção maior nas descidas sobre pisos escorregadios, pois fica mais difícil controlar o carro

Pajero: potência maior, mas com muito peso

Conforto e praticidade ao dirigir foram os pontos fortes desse jipe. Já o motor, embora seja o mais potente entre os avaliados (202 cv), não impressionou durante as provas. Bom mesmo é o acabamento interno. Ele chega ao requinte de possuir apliques de madeira no volante e no painel, além de detalhes como descansa-braços laterais, com porta-copos integrados nos bancos traseiros. Fica até difícil imaginar que alguém pague US\$ 62 600 num veículo assim para colocá-lo numa trilha. No painel, existem instrumentos de navegação, como bússola eletrônica, inclinômetro e altímetro. Mas Alfeu Pinho Ribeiro, do Jipe Clube, considera apenas a bússola útil. "Quase não se

usam outros instrumentos numa trilha," afirma. Uma limitação surgiu na hora de subir uma rampa mais íngreme: o estribo traseiro, cuja função é facilitar o acesso ao terceiro banco, raspou no solo. As maiores críticas ao Pajero referem-se ao peso. Seus 2 163 kg prejudicaram o desempenho na trilha, especialmente na frenagem. Afinal, não é simples segurar esse peso todo numa descida íngreme coberta de barro. As suspensões apresentaram bom curso e absorveram bem as irregularidades do piso. A posição do estepe, preso na porta traseira, foi considerada a melhor para o off-road, já que não rouba espaço interno e permite manuseio fácil, mesmo que o carro esteja num atoleiro.



Na subida de rampa, o estribo do Pajero raspa o chão

IVAN CARNEIRO



Bancos de couro e porta-copos no descansa-braço: requintes de carro de luxo

O TESTE DE QUATRO RODAS

Os quatro veículos off-road são 4x4 com a opção de marcha reduzida. Apenas o Laredo, porém, trabalha com tração integral o tempo todo, sem possuir 4x2. Na pista, ele confirmou sua superioridade, chegando à frente de Pathfinder, Pajero e Hilux

FICHA DOS CARROS

LAREDO



Motor

Dianteiro, gasolina, longitudinal, seis cilindros em linha, doze válvulas, comando simples no bloco, alimentado por injeção eletrônica multipoint de combustível.

Diâmetro x curso 98,5 mm x 86,6 mm

Cilindrada 3964 cm³

Taxa de compressão 8,8:1

Potência 176 cv a 4 600 rpm

Potência específica 44,4 cv/litro

Torque 30,7 kgfm a 2 400 rpm

Suspensão

Dianteira - Eixo rígido, com quatro braços longitudinais e barra estabilizadora.

Traseira - Eixo rígido, com quatro braços, amortecedores hidráulicos.

Preço (sugerido)

US\$ 53 500

PAJERO



Motor

Dianteiro, gasolina, longitudinal, seis cilindros em V, 24 válvulas, comando simples no cabeçote, alimentado por injeção eletrônica multipoint de combustível.

Diâmetro x curso 93,0 mm x 85,8 mm

Cilindrada 3497 cm³

Taxa de compressão 9,5:1

Potência 202 cv a 5 000 rpm

Potência específica 57,7 cv/litro

Torque 31,5 kgfm a 3 500 rpm

Suspensão

Dianteira - Independente, com barra de torção e amortecedores hidráulicos.

Traseiro - Eixo rígido, com molas helicoidais e amortecedores hidráulicos.

Preço (sugerido)

US\$ 62 600

PATHFINDER



Motor

Dianteiro, gasolina, longitudinal, seis cilindros em V, doze válvulas, comando simples no cabeçote, alimentado por injeção eletrônica multipoint de combustível.

Diâmetro x curso 91,5 mm x 83,0 mm

Cilindrada 3275 cm³

Taxa de compressão 8,9:1

Potência 170 cv a 4 800 rpm

Potência específica 51,9 cv/litro

Torque 27,1 kgfm a 2 800 rpm

Suspensão

Dianteira - Independente, tipo McPherson, com molas helicoidais.

Traseiro - Eixo rígido, com cinco braços, molas helicoidais e barra estabilizadora.

Preço (sugerido)

US\$ 59 980

HILUX SW4



Motor

Dianteiro, gasolina, longitudinal, seis cilindros em V, 24 válvulas, duplo comando no cabeçote, alimentado por injeção eletrônica multipoint de combustível.

Diâmetro x curso 93,5 mm x 82,0 mm

Cilindrada 3378 cm³

Taxa de compressão 9,6:1

Potência 186 cv a 4 800 rpm

Potência específica 55,1 cv/litro

Torque 30,0 kgfm a 3 600 rpm

Suspensão

Dianteira - Braços duplos triangulares, molas helicoidais e barra estabilizadora.

Traseira - Com quatro pontos de fixação, molas helicoidais e barra estabilizadora.

Preço (sugerido)

US\$ 58 798

RETOMADA (40 A 100 KM/H) em Drive

Laredo		8s67
Hilux SW4		9s32
Pajero		10s48
Pathfinder		10s75

FRENAGEM (80 A 0 KM/H)

Pathfinder		27,9 m
Laredo		29,5 m
Pajero		31,0 m
Hilux SW4		32,0 m

ADERÊNCIA LATERAL

Laredo		0,82g
Hilux SW4		0,80g
Pathfinder		0,80g
Pajero		0,78g

CONSUMO MÉDIO EM KM/L

Pathfinder		7,64 km/l
Pajero		7,35 km/l
Laredo		7,09 km/l
Hilux SW4		7,07 km/l