

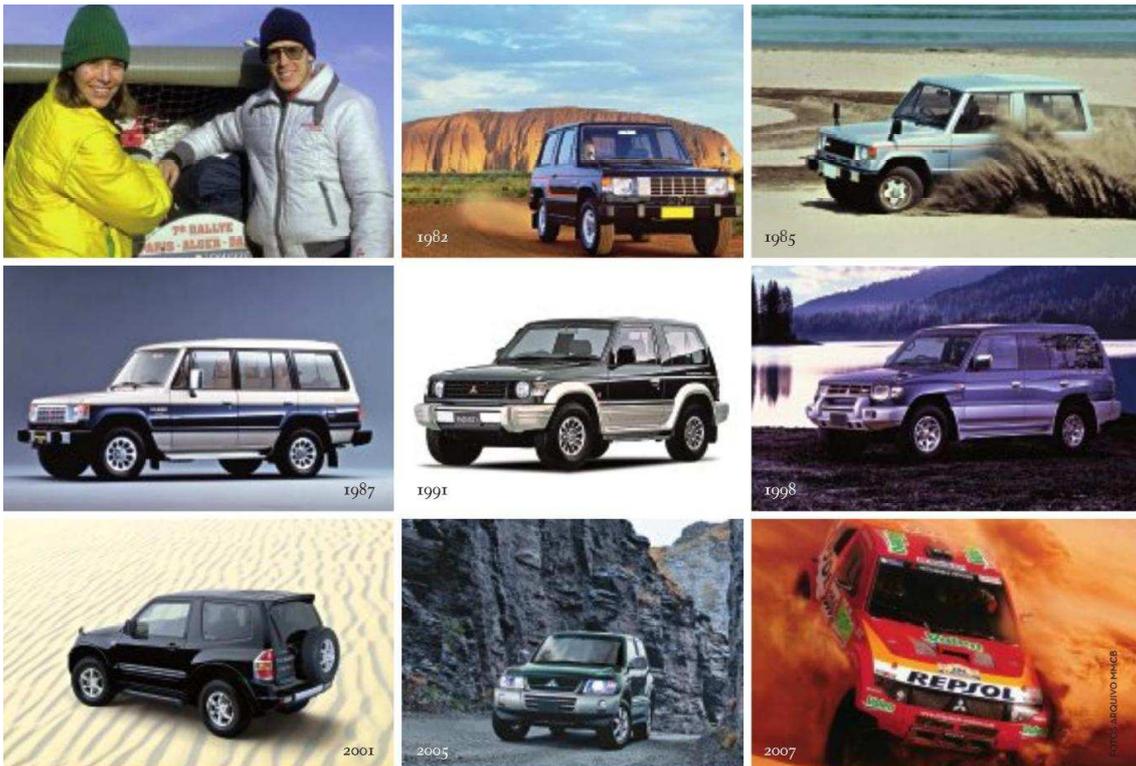


# LENDA 4X4

*Seu nome vem de um gato selvagem ágil e resistente. Duas qualidades sempre presentes no Mitsubishi Pajero Full desde que foi lançado, em 1982*

*L* *eoopardus pajeros*. O nome científico, em latim, designa um felino ágil, com incrível habilidade para escaladas e muito resistente, cujo *habitat* vai do Peru ao Chile. Maior e mais musculoso que um gato doméstico, tem pintas pelo corpo e cauda peluda. Vive nos dois lados da cordilheira dos Andes e é um caçador de hábitos noturnos. Eis o que se sabe sobre o discreto gato-dos-pampas, ou gato-palheiro, o nosso *Leo-pardus pajeros*. E, no entanto, poucos carros são tão célebres, conhecidos e admirados quanto o que leva seu nome: Mitsubishi Pajero Full.

Alçado à condição de lenda viva do automobilismo como o único carro doze vezes vencedor do Rally Dakar, o mais difícil e rigoroso do planeta, o Pajero Full surgiu como protótipo em novembro de 1973. No Salão de Tóquio daquele ano, era impossível não arregalar os olhos com o carro-conceito da Mitsubishi. Na aparência externa, tratava-se de um jipe – até então visto apenas como veículo de trabalho. Por outro lado, oferecia o aconchego e a facilidade de manejo de um veículo de passeio. Ou seja, um conceito inovador, capaz de juntar a valentia do utilitário ao conforto do automóvel.



O PRÍNCIPE ALBERT E A IRMÃ, CAROLINE DE MÔNACO, COM O PAJERO FULL NO RALLY DAKAR, EM 1985. NA SEQUÊNCIA, A EVOLUÇÃO DO CARRO

Mas como catalogar o recém-nascido Pajero, aquela genial invenção? Como enquadrar aquele misto de jipe-automóvel? “Não se sabia ainda, mas uma nova nomenclatura na indústria automobilística estava sendo criada pela Mitsubishi: *sport-utility vehicle*, sintetizada depois pela sigla SUV”, explica o jornalista Luiz Guerrero. Mesmo assim, foi preciso quase uma década até que o Pajero chegasse à linha de produção.

Depois de exibir uma segunda versão do protótipo no Salão de Tóquio em 1978, e após uma pesquisa exaustiva no mundo inteiro, foi somente em 1982 que a Mitsubishi Motors resolveu produzir em série seu utilitário esportivo. “Ele pode ser visto na porta de um bistrô parisiense ou nas areias do deserto”, afirmava a campanha de lançamento.

“Hoje é fácil imaginar o 4x4 nesses e em muitos outros lugares”, prossegue Guerrero. “Na época, entretanto, a polivalência do carro era um assombro, uma ousadia que corria o mesmo risco de todas as grandes revoluções, independentemente do setor em que ocorram.” Mas foi justamente graças às areias do deserto que o futuro SUV da Mitsubishi se transformou numa lenda, fazendo jus ao *slogan* que o tornaria mundialmente respeitado: *The car, the legend*.

É que o Mitsubishi Pajero mal saiu da fábrica e já enfrentou seu batismo de fogo: dunas, areias e pedras impiedosas dos desertos do Saara e do Têneré. Antes de exportar o carro, a Mitsubishi resolveu

promovê-lo internacionalmente. E para isso decidiu participar da prova *off-road* mais exigente do mundo. Em 1983 a fábrica inscreveu quatro Pajero no Rally Dakar. Dois para competir e os demais para levar peças de reposição – as regras da época não permitiam equipe de apoio. Os carros, conversíveis e a gasolina, tinham motor 2.6 aspirado, de 4 cilindros e 110 cavalos.

Com a exceção de apenas um, que capotou, a estreia no Dakar terminou muitíssimo bem. Os Pajero sobreviveram a 20 dias de massacre. Chegam em 11º, 14º e 30º na geral. Mas venceram na categoria Production (carros de fábrica sem modificação) e na Marathon (com modificações limitadas). De quebra, ainda levaram o troféu de Melhor Trabalho em Equipe, pela conclusão da prova sem problemas mecânicos.

Bastaram dois anos para que, em 1985, a dupla de pilotos Patrick Zaniroli e Andrew Cowan conquistasse os dois primeiros lugares da prova ao volante de seus Pajero. O carro, no entanto, começava a fazer sucesso também por seu *glamour* de aventureiro: naquele mesmo ano, o príncipe Albert e sua irmã, a princesa Caroline de Mônaco, escolheram o Pajero Full para disputar o Rally Dakar.

Em 1986, nada menos que 64 Pajero vindos de locais tão diversos quanto Peru e Alemanha se inscreveram na prova, 30 deles na categoria Production, destinada a carros de fábrica. As vitórias



VERSÃO COMPACTA DO 5 PORTAS, O PAJERO FULL 3 PORTAS TEM TECNOLOGIA E CONFORTO IDÊNTICOS, MAS SEM A TERCEIRA FILEIRA DE BANCOS

foram se sucedendo até a consagração final: doze campeonatos no mais espetacular rali do planeta, sete deles consecutivos, de 2001 a 2007. Feito inédito para qualquer montadora de veículos.

“O carro não quebra nunca, só vai para a oficina na hora da revisão”, elogia a jornalista paulistana Joyce Pascowitch. Usuária de Mitsubishi 4x4 há mais de uma década, quando adquiriu uma cabine dupla L200 para auxiliá-la na construção da casa de campo na serra da Mantiqueira, Joyce é uma apaixonada pelo sistema multimídia de seu Pajero Full [leia quadro na próxima página].

#### ÁGIL, RESISTENTE E VALENTE

Quanto à resistência do carro, Joyce pode mesmo ficar tranquila. Em sua quarta geração, o Pajero Full mantém no DNA os cromossomos da durabilidade e da valentia que o consagraram no deserto – mas tornou-se definitivamente um carro de luxo. Um genuíno objeto do desejo, que está para os SUVs como um Rolex para os relógios.

Para isso contribuem as principais *features* do carro, atualizadas sempre com tecnologia de ponta, como o teto solar panorâmico e faróis de xênon (com lavador e regulagem automática). Ou o novo motor diesel Common Rail DI-D de 3,2 litros e 200 cavalos de potência. Na versão a gasolina, a potência chega aos 250 cavalos, graças ao motor V6 de 3,8 litros. Por outro lado, a transmissão auto-

mática Invecs-II com troca inteligente de marcha e câmbio sequencial Sports Mode permite a esportividade de um câmbio manual com todo o conforto de um automático.

No quesito tração, o avançado sistema SS4 II (Super Select 4WD) permite a escolha de quatro modos distintos: 4x2, 4x4, 4x4 com bloqueio do diferencial central e 4x4 reduzida com bloqueio. Nos três primeiros, a troca pode ser feita com velocidades de até 100 quilômetros por hora.

Para auxiliar ainda mais o motorista, o Pajero Full conta também com o controle ativo de estabilidade e tração ASTC. Trata-se de um sistema que analisa de modo contínuo as condições de rodagem e controla eletronicamente a estabilidade do veículo em qualquer tipo de estrada ou piso. Com isso, antecipa eventual perda de controle do veículo e adota medidas preventivas para evitar acidentes ou riscos – chegando mesmo a acionar os freios da roda que apresenta perda de aderência.

O Pajero Full se apresenta em duas versões: 5 e 3 portas, ambas com bancos de couro dianteiros elétricos. A versão 5 portas tem espaço para até 7 passageiros. A de 3 portas – na realidade uma versão compacta do Pajero Full 5 portas – oferece o mesmo conforto interno, mas sem a terceira fileira de bancos. Tanto um como o outro, no entanto, honram o nome: são ágeis, resistentes e valentes como um *Leopardus pajeros*.



FOTOS RICARDO ROLLO

## FEITO NO BRASIL PARA BRASILEIROS

*Assim é o GPS do Pajero Full, o único da categoria que fala nossa língua*

“Essa câmera é o sonho de todo motorista: ela avisa quando você está quase batendo no carro de trás, ou no poste ou no que quer que seja. Convenhamos: isso é tudo!” A declaração entusiasmada da jornalista Joyce Pas-cowitch refere-se à nova câmera de ré do Mitsubishi Pajero Full. Ela é uma das grandes atrações tecnológicas que diferenciam o carro.

Integrante do sistema multimídia Power Touch, a câmera de estacionamento pode ser vista na tela de 7 polegadas do tipo touch screen instalada no centro do painel, à direita e ao alcance dos dedos do motorista. É por meio dela que o motorista ou o acompanhante têm acesso a todo o sistema multimídia: navegador GPS, viva-voz Bluetooth estéreo com audio streaming (capaz de baixar imagens e som em alta velocidade), DVD e CD player, MP3 e MP4 WMA player, entrada USB para

iPod, iPhone ou pen drive (com capacidade para tocar até 15 mil músicas), rádio AM/FM e câmera de estacionamento.

### NAVEGAÇÃO EM 3-D

“O GPS do Pajero Full se destaca daqueles que equipam os carros da concorrência por diversos detalhes”, explica Wilson de Andrade, do Instituto Mitsubishi de Tecnologia. “Para começar, ele é produzido no Brasil pela Clarion, o que garante maior acuidade dos mapas das cidades brasileiras e a transmissão das ordens de navegação em português.” Wilson explica que o GPS se conecta a até 16 satélites, e no mínimo a quatro. “E mostra as mãos de direção de todas as ruas, o que não acontece com os GPS importados.” Além de traçar novas rotas, armazena aquelas mais utilizadas pelo motorista.

“O GPS trabalha em duas dimen-

sões ou em 3-D, e uma novidade são os pontos turísticos como referência”, afirma. “Se você estiver na avenida 23 de Maio, em São Paulo, nas imediações do Obelisco, por exemplo, ele indica a posição do carro em relação ao monumento, em três dimensões”, prossegue. “Para quem mora aqui, pode parecer dispensável, mas para um motorista que vem de fora faz toda a diferença.”

Wilson ressalta ainda que o GPS do Pajero Full tem 1.300 cidades brasileiras mapeadas, 350 das quais totalmente navegáveis, com as mãos de direção indicadas. “Mais: ele tem 800 mil pontos de interesse - restaurantes, farmácias, supermercados - mapeados”, esclarece. “Se você estiver na reserva de combustível, basta digitar ‘postos’ que ele indica os mais próximos, com bandeira e tudo.”

Em resumo: mais conforto e muita tecnologia de ponta.