

# A LENDA FAZ 30 ANOS

E nada melhor do que comemorar o aniversário do Mitsubishi Pajero Full em seu habitat natural - trilhas cobertas de lama e riachos cheios de água



**N**o próximo mês de abril, a indústria automobilística comemora uma data marcante: os 30 anos de lançamento do Pajero Full, o primeiro SUV – Sport Utility Vehicle – da história. Aliás, quando o Pajero foi lançado pela Mitsubishi Motors, nem se falava em SUV, ou utilitário esportivo. A expressão surgiria apenas uma década depois, nos anos 90, quando as demais marcas seguiram a rota pioneira aberta pela marca dos três diamantes. De qualquer maneira, o nome do carro é uma homenagem ao *Leopardus pajeros*. Mais conhecido como gato-dos-pampas ou gato-palheiro, trata-se de um felino ágil, notável caçador de hábitos noturnos, com incrível habilidade para escaladas e muito resistente. Igualzinho ao Pajero Full 2012 escolhido pela *MIT Revista* para uma expedição de fim de semana à célebre trilha de Castelhanos, em Ilhabela, SP [leia mais no quadro ao fim do texto].

Alçado à condição de lenda 4x4 dentro do universo *off-road* ao longo de 12 anos de vitórias – sete delas consecutivas – no Rally Dakar, o mais difícil do mundo, o Pajero Full fez por merecer o dístico *The car – The legend*. “Ele parece mesmo um felino, com respostas rápidas tanto nas ultrapassagens e retomadas no asfalto como na força e facilidade com que vence a lama ou atravessa riachos”, comparou o fotógrafo Tuca Reinés, numa referência aos 200 cavalos do motor diesel 3.2 da versão testada. Frequentador do litoral norte paulista desde a adolescência, Tuca não apenas mantém ali seu barco

a motor como está sempre velejando na região. Para experimentar o carro, levou a mulher, Carla, os filhos Georgia e Eric – além de Lucas, um amigo dos filhos.

Mesmo com cinco pessoas a bordo descendo a serra do Mar, a versão 5 portas testada pela família Reinés poderia levar tranquilamente outros dois passageiros, graças à terceira fileira de bancos, rebatível. Versátil desde seu lançamento, o Pajero Full elenca hoje diversos itens de conforto – sem abrir mão do DNA que fez dele um vencedor nas areias do Saara. “O carro tem ar-condicionado automático, bancos de couro com ajuste elétrico, assentos aquecidos na frente, coluna de direção com regulagem de altura, comando de áudio no volante, descansabrazos, porta-copos, uma parafernália de itens que tornam a vida no trânsito e na estrada muito mais fácil”, enumerou. “E tem um porta-malas bem grande – o que, para quem faz esporte e gosta de aventura como nós, é tudo de bom.”

Tuca disse se lembrar bem da campanha publicitária que apresentou o Pajero Full ao mercado mundial. “A publicidade dizia que ele podia ser encontrado na porta de um bistrô parisiense ou nas areias do deserto”, contou. “Esse conceito de versatilidade sobrevive até hoje – apenas com o acréscimo de tecnologia a cada ano que passa.” Tecnologia é mesmo o que não falta ao veículo. A começar pelo sistema multimídia Power Touch bem no centro do painel. Com um simples toque na tela de 7 polegadas, você aciona o rádio AM/FM, o CD player com DVD ou o Bluetooth estéreo com viva-voz e áudio streaming. O sistema conta ainda com entrada para USB e iPod. “Isso sem falar

no GPS com navegação em 3-D e mais de 1.250 cidades brasileiras mapeadas, com todas as mãos de direção e áudio em português”, acrescentou o velejador.

Colocar barcos na água ou retirá-los, por falar nisso, é tarefa tranquila para o Pajero Full. Ele traciona de 750 quilos (reboque sem freio) a 1,8 tonelada (reboque com freio). E já que falamos em tração, aqui se encontra um dos pontos altos do veículo. O sistema Super Select 4 WD II permite quatro escolhas: o 2H utiliza tração traseira, garantindo performance no asfalto. O 4H aciona a tração 4x4, aumentando a aderência no asfalto molhado ou para um *off-road* leve. Se a coisa complicar, basta acionar o 4 HLC, que bloqueia o diferencial central. “E para casos extremos ainda resta o modo 4 LLC”, explicou Tuca. “É o bloqueio do diferencial central com reduzida, para dunas ou lama grossa, aclives ou declives acentuados.” Na hora de vencer a trilha rumo a Castelhanos, porém, bastou acionar a tração 4x4 no modo 4H. “Apesar da lama e dos córregos transbordando, o carro passou na maior segurança.”

Segurança. Eis outra palavra que, ao lado da tecnologia, vem fazendo a fama do Pajero Full nestas últimas três décadas. “O carro vem com ABS e EBD nos freios”, conta Tuca. ABS você conhece. É a sigla em inglês para Anti-lock Braking System. O do Pajero tem 4 canais e evita que as rodas travem em freadas bruscas, permitindo ao motorista manter o controle do veículo. EBD é outra sigla mágica: Electronic Brake-force Distribution. Trata-se de um sistema que analisa as condições de giro em cada eixo – e aplica eletronicamente a força de frenagem sobre o peso do carro.

Ajudado pelo filho, Eric, Tuca retira equipamento de velejar do Pajero Full. O porta-malas amplo e a capacidade de tração fazem dele um carro versátil, para ser usado na cidade ou em condições extremas











Acima, pausa para foto na trilha. Ao lado, Tuca no carro e cruzando um rio; Eric e Lucas; caminhada ao fim do dia em Castelhanos: Tuca e Carla no centro da Vila

Ou seja, distribui a frenagem de maneira harmoniosa, dependendo da lotação do veículo, se está carregado ou vazio.

O que mais impressionou nosso piloto durante os 25 quilômetros da trilha, no entanto, foi outra sigla: ASTC. “O controle ativo de estabilidade e tração é demais”, disse Tuca, traduzindo para o português a expressão Active Stability Traction Control. Em relação à estabili-

dade, se o carro apresentar tendência de sair da trajetória inicial, o mecanismo movimenta cada roda com força e velocidade diferentes, para mantê-lo no rumo certo. “Funciona como se ele tivesse uma reação instintiva”, comparou o fotógrafo. Quanto à tração, se o sistema detectar alguma roda girando em falso, automaticamente o freio é aplicado nessa roda – e a potência transferi-

da para as de maior aderência. “Aí é até covardia”, disse ele, enquanto levava a turma, no fim do dia, para saborear um sorvete na Vila, como é mais conhecido o centro de Ilhabela. “Com o controle de tração, a lama vira asfalto daqueles bem porosos, de fazer as rodas grudarem no piso.”

[www.pajerofull.com.br](http://www.pajerofull.com.br)

## TRAGÉDIA NO MAR DEU ORIGEM AO NOME CASTELHANOS

Com cerca de 1.500 metros de extensão e situada na baía do mesmo nome, a praia de Castelhanos, na parte leste de Ilhabela, é a maior de toda a ilha. Ali o mar é normalmente agitado, com ondas perfeitas que costumam atrair os surfistas. Poucas casas de caixaras, dois bares que servem refeições caseiras, um camping improvisado e a barra de dois rios que ali deságuam completam a bela paisagem local. Por terra, o único acesso é pela mal-conservada trilha de 25 quilômetros que corta o Parque Estadual. Mesmo na época seca, o caminho não é dos mais fáceis. Com as chuvas, vira um paraíso – para quem tem alma 4x4. O traçado começa ao nível do mar, chega aos 800 metros de altitude, quando

se avista a baía do topo da Mata Atlântica, e termina na areia.

A baía é conhecida desde que, em 1502, Américo Vesputio descobriu a ilha de São Sebastião, sede do município de Ilhabela. Serviu durante anos como esconderijo de piratas e corsários, além de local de desembarque de escravos. Um trágico acidente deu o atual nome à praia. Na madrugada de 3 de março de 1916, um domingo de Carnaval, o transatlântico espanhol *Príncipe de Asturias* chocou-se violentamente contra a ponta da Pirabura, ao sul. Dos 620 passageiros a bordo, 477 morreram naquele que é até hoje o maior naufrágio da costa brasileira. Levada pela correnteza, boa parte dos cadáveres foi dar à praia, batizada a partir daí de Castelhanos.

