

COMO ADQUIRIR O VEÍCULO APROPRIADO

Os 4x4 são veículos caros comparados com os automóveis de turismo, embora hoje em dia se fabriquem modelos para todos os gostos e ao alcance de quase todas as bolsas. Mas, como podemos estar seguros de adquirir o veículo apropriado? Em primeiro lugar, sabendo exactamente para que se quer e que uso se vai dar ao 4x4. Em segundo lugar, conhecendo a oferta de preços e prestações da vasta gama de modelos presente no mercado.

Pouco se pode dizer sobre os gostos pessoais ou as necessidades de cada utilizador quando se decide a comprar um todo-o-terreno. Neste aspecto, só convém recordar ao futuro condutor que um 4x4 não é um veículo convencional, que a sua condução é mais difícil do que a de um automóvel de turismo e que para a sua escolha não se pode reger pelos mesmos critérios.

No tocante à oferta de mercado, esta é tão variada que o utilizador fará bem em informar-se e aconselhar-se antes de se decidir por um determinado modelo.

A escolha do veículo adequado

Oferecemos em seguida critérios de escolha que serão úteis ao condutor que ainda não tenha uma ideia clara acerca do veículo que quer comprar.

A potência

É possível estabelecer uma primeira selecção dos veículos todo-o-terreno consoante a sua potência máxima. É uma classificação geral, mas servirá para que o condutor interessado faça uma primeira ideia dos veículos que se lhe oferecem. Assim, é possível definir três gamas:

- .gama baixa: até 100 CV,
- .gama média: de 100 a 140 CV;
- .gama alta: mais de 140 CV.

A gama baixa define os veículos todo-o-terreno de dimensões reduzidas e de preço mais acessível. Costumam ter um comprimento que ronda os três metros e meio e uma largura que não ultrapassa os dois metros na maioria dos casos.

Destinados, em princípio, ao utilizador mais jovem, são fáceis de manobrar e têm um consumo relativamente baixo, entre os 10 e os 13 litros aos cem.

Em quase todos os modelos desta gama, a tracção às quatro rodas é opcional, ou seja, pode circular-se com a tracção num só eixo, o que melhora os valores do consumo.

São veículos ideais para uso combinado em meio urbano e rural, pois deslocam-se com comodidade e desenvoltura no emaranhado de ruas de uma cidade e no terreno acidentado de caminhos e pistas de montanha. São ágeis, manobráveis, com um diâmetro de viragem curto e uma velocidade máxima em estrada e 130-140 km/h.

Os preços dos veículos desta gama costumam ser ligeiramente mais elevados do que os seus equivalentes de turismo, embora se possam encontrar modelos ainda mais baratos, sobretudo de fabricantes de países da Europa de Leste e da Ásia.

A gama média. esta categoria incluem-se os 4x4 com uma potência situada entre 100 e 140 cv: Salvas as devidas distâncias, poderia dizer-se que, se os todo-o-terreno de gama baixa correspondem ao clássico «utilitário» nos automóveis de turismo, os de gama média têm o seu equivalente nos «familiares».

São veículos de maiores dimensões, preparados para transportar comodamente entre cinco e sete passageiros.

Costumam medir à volta de quatro metros de comprimento e entre 1,6 e 1,8 metros de largura. O consumo varia entre os 13 e os 16 litros aos cem quilómetros e podem atingir em estrada uma velocidade máxima entre 140 e 160 km/h, dependendo do fabricante e do modelo.

Adequam-se a grandes deslocções, a viagens seguras com a família em trajectos mistos asfalto terra batida. A sua utilização em cidade por particulares, como se fosse um automóvel de turismo, apresenta mais inconvenientes do que vantagens, embora muitos profissionais escolham modelos desta gama tanto pelas suas prestações como pela sua capacidade de carga.

Resistentes, com potência suficiente para saírem da forma mais airosa dos desafios mais difíceis, os 4x4 da gama intermédia são uma boa solução tanto para os momentos de lazer como para as actividades económicas no meio rural.

São mais caros do que os seus equivalentes de turismo os familiares mas têm a vantagem, em tempo de férias, de serem capazes de puxar um atrelado ou uma caravana sem problemas de maior.

De mecânica robusta e fiável, oferecem um habitáculo cómodo e incluem muitas das novidades, acessórios e luxos dos veículos de estrada.

A gama alta. São os veículos mais potentes do mercado, com mais de 140 CV (há modelos a gasolina de 4,5 litros de cilindrada e 225 CV DIN de potência), e também os mais caros.

Foram concebidos para se comportarem como os automóveis de grande turismo em estrada velocidades máximas superiores aos 160-170 km/h e uma invejável aceleração dos 0 aos 100 km/h e como grandes 4x4 no meio natural.

De condução cómoda ausência de vibrações, suspensões muito bem desenvolvidas, habitáculos com melhor insonorização os veículos desta gama são fáceis de conduzir e respondem com segurança aos inconvenientes de um trajecto extenso fora da estrada.

Não são veículos adequados a percursos de trial e, por vezes, o condutor pouco experiente sente que o carro tem centímetros a mais por todo o lado, sobretudo em zonas estreitas ou em caminhos com muitas irregularidades e acidentados.

Adaptam-se mal ao tráfego citadino, mas quando saem das ruas e entram na estrada ou na auto-estrada o seu comportamento é equivalente ao de um automóvel de grande turismo de elevadas prestações.

Os consumos são altos nestes modelos: entre 17 e 20 litros aos cem para motores a gasolina e um pouco menos para os diesel. Claro está que é preciso deslocar uma «máquina» que chega, às vezes, a pesar mais de duas toneladas.

Antes de se decidir

Como se pôde comprovar, a oferta de veículos todo-o-terreno é vasta. É possível encontrar um veículo para todas as bolsas e para todos os gostos: para o turismo de fim-de-semana ou de férias sem complicações de maior; para grandes travessias fora de estrada; para condutores experientes que apreciam percursos de trial e inclusive para os mais audaciosos que se aventuram por países e terrenos desconhecidos.

A margem da classificação dada nas páginas anteriores, o condutor pouco experiente faria bem em ter em consideração as seguintes recomendações:

Mecânica

Apesar de serem veículos robustos, capazes de suportar as condições mais rigorosas, os 4x4 também se avariam.

Por isso, antes de se decidir por uma ou outra marca é preciso ter em conta um factor de importância vital: que disponham de uma boa rede de assistência técnica e que não seja difícil encontrar acessórios e peças sobressalentes.

Em geral, quando uma marca entra no mercado de um país é costume exigir-lhe que disponha de uma rede de distribuição e de oficinas concessionadas suficientemente vasta para satisfazer as necessidades do consumidor. A problema surge quando se viaja com o todo-o-terreno fora desse âmbito ou no caso de a rede de oficinas e de pontos de venda ser deficiente.

Posto isto, antes de comprar um 4x4 convém assegurar-se de que disporá de toda a assistência técnica devida.

Dimensões

A este respeito, o conselho que damos ao utilizador que se inicia na condução de um todo-o-terreno é o de adquirir um veículo de dimensões regulares. A não ser que pretenda, precisamente, uma grande capacidade de carga ou de tracção de um atrelado ou de uma caravana o condutor que vive em meio urbano só encontrará inconvenientes num todo-o-terreno de grandes dimensões: para superar obstáculos, para deslocar-se por ruas e estradas congestionadas, para estacionar; além, é claro, dos grandes consumos.

Segurança

Cada vez são mais os utilizadores que se decidem por um todo-o-terreno por motivos de segurança viária. As razões são de peso:

As plataformas são sólidas e suportam melhor os impactos em caso de colisão do que os automóveis de turismo.

A tracção às quatro rodas e o diferencial autoblocante oferecem muito mais segurança em estradas de montanha e em condições de condução difíceis: com neve e gelo, em piso molhado, em estradas em mau estado.

Quando se adquirir um todo-o-terreno para utilizar basicamente em estrada, o factor altura é essencial, pois com uma maior altura mínima, o centro de gravidade fica mais elevado e o veículo torna-se instável em curvas apertadas. Por esse motivo, deve optar-se pela altura mais baixa.

Comprar um todo-o-terreno em segunda mão

Um 4x4 usado é uma boa opção para quem procura um segundo veículo, a adicionar ao automóvel de turismo, e não queira investir muito dinheiro nele. Além disso, é conveniente para quem se inicia e quer aperfeiçoar a sua técnica de condução fora da estrada, pois pode praticar com ele sem receio de danificar um carro que quase sempre é bastante caro.

A vida útil de um todo-o-terreno costuma ser maior do que a de um automóvel de turismo, desde que o seu proprietário o tenha tratado bem e não tenha sofrido nenhum acidente grave.

Como detectar veículos com demasiado uso

Há pormenores simples que permitem mostrar, mesmo àqueles que não percebem muito de mecânica, que um todo-o-terreno está demasiado velho ou sofreu um acidente grave:

O revestimento dos assentos, sobretudo o do condutor, muito gastos.

Portas ou capôs que não se ajustam na perfeição aos seus encaixes respectivos; indicaria uma capotagem ou uma pancada forte que poderiam ter afectado a estrutura da plataforma.

Tons de pintura diferentes ou zonas com pintura velha e outras com pintura nova indicarão que a carroçaria sofreu danos e foi reparada.

Perdas de óleo pela junta da tampa de válvulas ou pelo cárter, fáceis de detectar no chão, debaixo do veículo, depois de este permanecer algum tempo estacionado após um percurso de teste mais ou menos extenso.

Em veículos todo-o-terreno em segunda mão há marcas que se valorizam mais do que outras, sobretudo porque a sua concepção e a sua fiabilidade asseguram ao comprador um bom investimento.

Assim, é possível encontrar modelos de fabricantes da Europa de Leste ou da Ásia, de pouca implantação no mercado ocidental, que vêm o seu preço reduzido praticamente a metade ao fim de um ou dois anos. De certo modo trata-se de uma pechincha, sempre que o veículo esteja bem conservado e não apresente defeitos estruturais nem mecânicos de maior importância.

Os modelos mais populares, de marcas de reconhecido prestígio, têm cotações mais altas. Um Nissan ou um Land Rover, por exemplo, com um ! ano de antiguidade e 10.000 ou 15 000 km pode custar dois terços do seu preço original.

Com três ou quatro anos e dependendo do seu estado de conservação pode-se sempre negociar um preço mais baixo no caso de se detectarem deficiências os mesmos modelos têm uma cotação de cerca de metade do preço de venda em novos.

A partir do quinto ano podem encontrar-se verdadeiras pechinchas. Contudo, a não ser que se conheça o vendedor e o uso que deu ao seu veículo, é absolutamente imprescindível fazer uma revisão a fundo antes da aquisição.

