

## WHAT CAR?

LAND ROVER DISCOVERY 4

PROVA **9** DOS



**2** ALTURA MÁXIMA SOLO

**1,993 MM**  
NÍVEL DA PROVA  
MÉDIO



O SUV com 1993 mm de altura de acesso no modo off-road enfrentou bem essa prova. Contudo, se estivesse equipado com pneus de uso misto (que são mais altos) ele teria se saído melhor. Com o modo mais elevado da suspensão pneumática selecionado, ele não raspou a parte de baixo do assoalho. Mesmo com sua boa altura, a dica é não parar o carro durante a travessia. Caso contrário, ele pode enroscar no trecho.



**3** ÂNGULO DE SAÍDA

**29,6°**  
NÍVEL DA PROVA  
MÉDIO

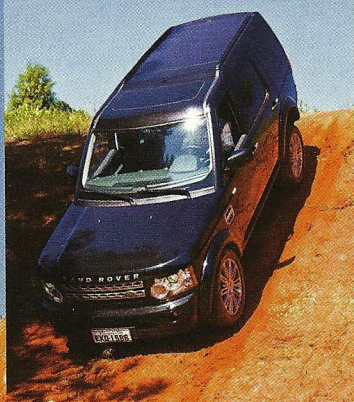


Dada a altura elevada do modelo e o posicionamento do estepe na parte de baixo do porta-malas, entre as rodas, ele se saiu bem. E mesmo os pneus totalmente voltados para o uso no asfalto não influenciaram negativamente no teste. Vale lembrar que essa prova foi feita com o Terrain Response selecionado no modo Sulco/Lama. Repare que a parte de baixo do para-choque ainda estava longe de chegar no chão.

# NA LAMA, MAS COM **LUXO!**

Dotado de muita tecnologia, o Land Rover Discovery 4 é quase imbatível quando o assunto é off-road

texto **Angelo Treviso** fotos **Pedro Bicudo**

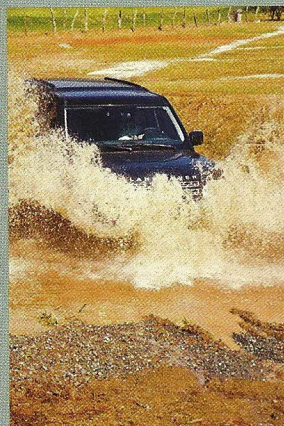


Com 37,2° de ângulo e 1.888 mm de altura de acesso no modo normal, o Discovery atacou o barranco sem raspar a frente no chão. Essas medidas facilitaram não somente a entrada do carro no obstáculo, mas também permitiram que ele entrasse no barranco embalado. Repare que, mesmo com a maior parte do peso concentrada na dianteira, a parte inferior está longe de encostar no chão.

Ao se observar um utilitário esportivo do porte do Land Rover Discovery 4 desfilando por bairros nobres das cidades do país, muita gente pode se perguntar: será que com esse tamanho todo ele encara uma trilha? Ou: será que quem compra um carro desse tem a noção do que ele é capaz de fazer longe do asfalto? E coragem para colocá-lo na terra, será que alguém tem? Particularmente, acredito que os proprietários desse modelo saibam muito bem do que ele é capaz, afinal, esse tipo de consumidor costuma ser exigente e conhecedor das capacidades do SUV inglês. Considerado um dos melhores modelos da marca de todos os tempos, o Discovery 4 oferece o luxo e o conforto de um sedã, o desempenho e a estabilidade de um esportivo, guardadas às devidas proporções, a modularidade de

um monovolume e, claro, a robustez de um utilitário. Ele traz acabamento refinado, com bancos de couro, regulagens elétricas e memórias de posição; mini frigobar no console central; dois tetos solares que deixam o interior do veículo mais claro e agradável; além de um sistema de som da marca Harman Kardon compatível com MP3 e DVD. Tudo para entreter os sete passageiros que pode acomodar. Mas levá-lo para uma trilha, como fizemos, é difícil que façam. No máximo, dirigem o carro pela estrada de terra batida até a fazenda.

Como se não bastasse, o modelo ainda é muito valente para enfrentar qualquer tipo de terreno. Para provar que este Land Rover de luxo vai além do esperado, o levamos até uma pista off-road, na qual foi exaustivamente avaliado em condições severas de uso.



Ele enfrentou a profundidade de até 0,5 m de água sem problemas de danificar o motor por inundação. Desde que o piso sob as rodas seja firme e a altura da suspensão esteja devidamente selecionada no Terrain Response, que é de 1.993 mm no off-road, ele vai muito bem. E, se ele enfrentou com valentia essa travessia, quem diria uma enchente na qual a água da rua geralmente costuma cobrir as rodas. Tranquilo!



O Discovery permite chegar a até 35° de inclinação com segurança. Contudo, ao atingir 25° de inclinação, a impressão para quem está dentro do carro, principalmente nos bancos da 2ª e 3ª fileiras, é a de que o carro vai tombiar. Mas é só uma sensação passada pela carroceria alta. A suspensão independente pneumática em todas as rodas apoia bem o modelo sem riscos, desde que os 35° sejam respeitados.

## WHAT CAR?

### LAND ROVER DISCOVERY 4

Para passar pelo o que ele passou, contamos com o auxílio de um sistema que distribui a tração permanente nas quatro rodas da melhor maneira para o utilitário rodar sobre grama, lama, pedras soltas e areia fofa, ou até mesmo pelo asfalto: o Terrain Response. O dispositivo "conversa" com a rotação do potente motor V8 de 32 válvulas, fruto de um desenvolvimento em conjunto com a Jaguar, que gera 375 cv de potência e 52,0 mkgf de torque, com o câmbio automático de 6 marchas e a suspensão pneumática, que eleva a altura do carro a até 1 993 mm no modo off-road.

O seu acionamento é fácil e não requer prática, tampouco habilidade. Com um simples girar do seletor no console central, escolhe-se cada um dos cinco modos de tração. No mesmo módulo, logo abaixo do comando, existem ainda as teclas que elevam a altura da suspensão, a reduzida das marchas e o HDC. Este último controla a descida em ladeiras, juntamente com o ABS e o ESP.

Com toda essa tecnologia, nada seguiu o Discovery 4 em ação. Ele não encontrou nenhum obstáculo que o fizesse ratear. Ao contrário, encarou com valentia lama, buracos, valetas, erosões e até a travessia de um riacho com 0,5 m de profundidade com a aptidão de um autêntico jipe. Pudera. Além do arsenal eletrônico, o modelo também conta com uma mecânica que o ajudou a vencer a Prova dos 9 com "um pé nas costas". Para entrar e sair de um barranco, por exemplo, o veículo tem bons ângulos de ataque e de saída: 37,2° e 29,6°, respectivamente. No momento de cruzar o

riacho, os 700 mm de profundidade que ele pode superar proporcionaram uma travessia tranquila e segura.

Se na prova ele se saiu bem, imagine durante uma enchente, na qual a água atinja a altura das rodas. Sua distância mínima do solo, que é de 240 mm, foi suficiente para o modelo vencer um atoleiro sem raspar a parte de baixo do carro no chão. Outra medida favorável para levar o Discovery 4 para uma trilha é a sua altura off-road de 1 993 mm. Só para ter ideia do que estou falando, a sua altura de acesso quando o carro está totalmente rebaixado é de 1 888 mm. A normal é de 1 938 mm. Com todos esses atributos e valores, não é de se admirar que a carroceria com chassi integrado do Discovery 4 seja estável.

Quanto ao desempenho do grandalhão aí do lado, que pesa mais de 2,5 toneladas, é muito bom. O motor V8 a gasolina não pode ser considerado econômico, mas, em contrapartida, oferece fôlego de sobra, seja no asfalto ou longe dele. É muito além do esperado para um veículo destinado ao uso no fora-de-estrada. Depois dessa, se aventurar a bordo de um jipão luxuoso desses já não parece tanta loucura, concorda? ■

Motor **8 cilindros em V a 90°, dianteiro, longitudinal**. Cilindrada **4 999 cm³**, Cabeçote **32 válvulas, DOHC**. Potência **375 cv a 6 500 rpm**. Torque **52,0 mkgf a 3 500 rpm**. Câmbio **automático de 6 marchas**. Tração **integral permanente**. Rodas **20" de liga leve**. Susp. dianteira **independente, pneumática**. Suspensão traseira **independente, pneumática**. Ângulo de entrada **37,2°**. Ângulo de saída **29,6°**. Transp. de rampa **152,1°**. Inclinação lateral **45°**. Travessia de água **700 mm**

## NA CIDADE

### Sobra luxo e conforto

Para quem imagina que o Discovery seja um carro desconfortável para rodar na cidade, em função de seus atributos off-road, esqueça. Ele é extremamente confortável. Seus bancos, por exemplo, são tão aconchegantes como poltronas, o ar-condicionado digital e o sistema de áudio são excelentes e o baixo nível de ruído interno completa o bem-estar. Como se não bastasse, esse Land Rover ainda é fácil de estacionar, graças à providencial câmera de marcha a ré, que proporciona ótima visualização nas manobras.

## NA ESTRADA

### Viagem de 1ª Classe: rápida e confortável!

É em auto estrada que se pode tirar o melhor proveito do desempenho vindo do motor V8 5.0 a gasolina, que torna o Discovery ágil. Para descontrair os seus passageiros, as pessoas da 2ª e 3ª fileiras de bancos contam com o sistema de entretenimento nas telas de DVD, posicionadas atrás dos assentos dianteiros. Assim, as viagens longas são mais prazerosas.



**6** **TRANSPosição CENTRAL**  
**152,1°**  
NÍVEL **BAIXO**

Essa prova também foi muito tranquila para o Land Rover. Sua excelente altura em relação ao solo proporcionada pela suspensão pneumática confere um ângulo central propício para cruzar barrancos. Mesmo se tivesse com sete passageiros a bordo, o Discovery 4 não rasparia o assoalho no chão. Só faltou mesmo um jogo de pneus mais adequado para a tração do utilitário esportivo melhorar. Muito bom!



**7** **RAMPA MÁXIMA**  
N/D  
NÍVEL **ALTO**

Mais uma vez, o Discovery superou o obstáculo com a leveza de um carro de passeio convencional. Com o modo Sulco/Lama selecionado, foi fácil vencer a inclinação da rampa, mesmo sem a reduzida engatada. Para escalar o barranco, foi preciso pouca pressão no pedal do acelerador para que o motor 5.0 a gasolina com 52,0 mkgf de torque vencesse a inclinação. Tudo feito apenas com a tração permanente.



# NOSSA OPINIÃO

PAULO NOBRE PILOTO DE RALI

## LAND ROVER DISCOVERY 4

### A opinião de quem conhece o assunto off-road

“Depois de ter avaliado o Troller T4 na edição passada, um jipe duro e sem muito conforto, desta vez, a rotina de testes foi muito mais confortável. A princípio, confesso que tive um certo receio em colocar um carro que custa quase R\$ 300 000 no barro, mas quando soube o que ele tinha a me oferecer no quesito off-road, resolvi arriscar. A primeira coisa que me chamou a atenção foi o seu sistema Terrain Response, que me permitiu selecionar o modo de tração que eu queria em cada prova apenas girando um seletor no console. Embora o Terrain Response seja fácil de operar e responda prontamente ao comando do botão giratório, aconselho a quem comprar um carro como esse que leia atentamente o manual do proprietário antes de sair para a trilha, pois é importante conhecer os vários recursos tecnológicos que o carro oferece. Outro ponto que se destacou no Discovery 4 é o fato de ele ter um câmbio automático sequencial de 6 marchas. Em minha opinião, esse tipo de transmissão vai muito

bem em rodovias em que é possível desenvolver uma velocidade elevada, ou até mesmo em uma estrada de terra na qual se possa trafegar em velocidade constante. Mas, em trilhas, desaconselho o seu uso no modo automático. É que, durante um obstáculo, a marcha escolhida não pode ser trocada, e isso o modo automático faz sem avisar. Sempre que estiver em uma situação off-road na qual é preciso vencer uma ladeira ou um atoleiro, procure sempre usar uma marcha baixa e constante. Seu único senão para rodar em trilhas são os pneus de perfil baixo. Modelos de uso misto seriam melhores. Mesmo assim, o Discovery 4 é apto para o off-road, com o conforto de um carro de passeio”.

■ No console central fica o Terrain Response, que aciona até cinco modos de tração!

#### AVALIAÇÃO FINAL



PASSOU FÁCIL


Quem compra um carro desse porte, dificilmente vai colocá-lo na terra como fizemos. Mas caso precise, ele enfrenta uma trilha com muito conforto e valentia.



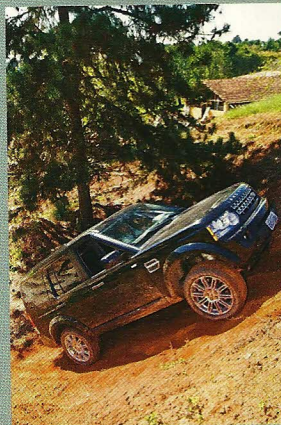
## 8

**CURSO DE SUSPENSÃO**

29º NÍVEL BAIXO




Repare na peça metálica no formato de garrafa dentro da caixa de rodas: ela armazena o ar comprimido que controla a altura e a carga da suspensão pneumática do Discovery 4. Veja, no vão entre a roda e o para-lamas, que o curso da suspensão “estica” sem que a roda saia do chão e perca a tração. Em casos severos, como cruzar uma valeta ou um facão de terra, por exemplos, o Discovery passa bem equilibrado.



## 9

**MARCHA REDUZIDA**

N/D NÍVEL ALTO



Força! Essa é a palavra que melhor define o poder de escalar morros que o Discovery tem. Com o câmbio no modo manual e utilizando a 2ª ou a 3ª marchas, a forte pendente foi facilmente vencida. No sentido contrário, durante a descida, o sistema HDC controlou o carro sem a interferência do motorista, mantendo a aceleração constante e o freio-motor atuando de maneira eficaz. Segurança para todos dentro do carro!