

MAZDA MX-3 X TOYOTA PASEO

DESAFIO DE

Bom preço para o mercado nacional, design moderno, estabilidade precisa e desempenho crítico são as principais características destes japoneses quase idênticos.



Texto: Marcelo Ragazzi Onaga

PILOTO: INGO HOFFMANN

Cada vez mais os carros esportivos ganham o gosto do consumidor brasileiro. Coupês com visual agressivo, cores fortes e design arrojado começam a invadir as ruas da cidade e a fazer sucesso, principalmente não só entre o público mais jovem. Tanto é assim que quase todas as importadoras têm, pelo menos, um desses modelos entre seus produtos. Diferente das montadoras nacionais, que "esportivaram" al-

guns de seus carros, para também abocanhar e acabar por reconhecer a grande força desta fatia do mercado.

No caso desses importados, uma das características mais marcantes é o alto preço, o que afasta de muitos o sonho de andar em uma máquina diferenciada. É nessa faixa que se enquadram o Mazda e a Toyota, respectivamente com seus modelos MX-3 e Paseo. Pequenos esportivos, com visual de supermáquinas, ótima estabilidade, conforto e desempenho razoáveis, já que ambos possuem motores pequenos.

Design

Neste item, os mini-esportivos da Mazda e da Toyota dão um banho. Principalmente o MX-3, com sua coluna em S (ou Z, dependendo da lateral que for vista) e o enorme vidro traseiro. O MX-3 é pequeno (tem 4,2 metros), mas possui ótimo espaço interno, acomodando bem dois passageiros grandes na frente e, com razoável conforto, duas pessoas de até 1,70 metro no banco de conveniência traseiro. Isso, graças ao vidro traseiro, em forma de

ESTILO



bólha, que desce pelas laterais, integrando perfeitamente à carroceria do carro e dando um visual bastante diferenciado ao MX-3. O porta-malas também foi favorecido pela bolha, e tem espaço ideal para uma pequena família. Outra solução encontrada, para dar mais espaço à bagagem, foi a utilização de um estepe na medida 125/70 R14, bem menor que o pneu normal, que só serve para chegar ao borracheiro mais próximo. Essa solução já foi adotada até pela Ferrari em alguns de seus modelos. ↔



Mazda MX3

Toyota Paseo

O enorme vidro, associado às inovadoras colunas em S, também proporciona excelente visibilidade, coisa rara entre esportivos. O chamado "ponto cego" do Mazda é muito pequeno, o que aumenta bastante a segurança do motorista.

O aerofólio traseiro, além de bonito, confere maior estabilidade ao carinhão, que dá shows em curvas. Os conjuntos óticos, tanto dianteiros como

traseiros, estão em perfeita harmonia com o visual esportivo do MX-3 e os pára-choques, mais que envolventes e pintados da cor do carro, reforçam seu espírito esportivo.

O MX-3 dá a impressão de ser um modelo bastante moderno e de ter um coeficiente de penetração aerodinâmica (cx) bastante baixo. É evidente que a Mazda caprichou no quesito design, criando um carro inovador. Um detalhe interessante e charmoso do MX-3 é uma luz espia situada na fechadura da porta do motorista e no contato, que facilita a "árdua" missão de encontrar o lugar certo para colocar a chave durante a noite.

O único ponto que destoa neste pequeno Mazda são suas rodas, conserva-

doras demais para um modelo tão esportivo. Parece um atleta vestido com o uniforme de um time de basquete e que usa um sapato bico fino. Simplesmente não combina.

O Toyota Paseo também tem ótimo desenho, apesar de parecer mais antigo que o rival. Suas linhas são muito agressivas, mas parecem menos modernas. O espaço interno é bom para duas pessoas na frente. Quem tiver mais de 1,60 metro não deve se arriscar a viajar no banco traseiro deste Toyota, sujeito a doloridas cabeçadas no vidro traseiro. Ao contrário do Mazda, que além de ter um enorme vidro, é um dois volumes, o Paseo possui um vidro que espreme os passageiros que viajam atrás e é um três volumes, ou seja, tem uma tampa exclusiva para seu porta-malas, o que reduz seu espaço. Aliás, o compartimento para bagagens do

O painel, muito prático, tem acabamento básico



Detalhes bem-vindos: porta-copos e descanso para o pé esquerdo

Na carroceria do Paseo uma feliz mistura de nostalgia e agressividade





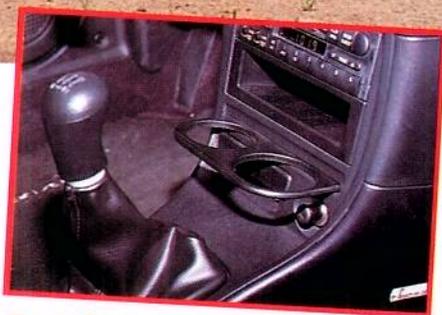
O MX-3 tem espírito totalmente esportivo, numa carroceria com soluções inéditas

Toyota é bastante reduzido e só serve para quem sabe realmente como fazer uma mala, deixando todos os supérfluos em casa.

O Paseo é um carro bem mais discreto, não tendo nenhum detalhe inovador. Seu aerofólio é bastante eficiente e bonito e incorpora uma terceira luz de freio. O modelo, assim como o MX-3, é todo de uma cor só e seus faróis e lanternas também combinam perfeitamente com o conjunto.

O Paseo tem um teto-solar, que apesar de não ser muito prático, é bastante agradável. Esse teto-solar, em vidro, não é recolhido através de uma manivela ou do acionamento de um botão. O motorista precisa retirá-lo manualmente e guardá-lo no porta-malas, onde se encontra uma capa, que também abriga a tampa de forração do teto.

Tanto o Mazda como o Toyota têm boa altura do assoalho em relação ao solo, o que proporciona bastante versatilidade para o uso em nossas esburacadas ruas repletas de lombadas.



Performance

É um pouco frustrante acelerar carros com características tão esportivas e respostas tão dóceis. Na verdade, por causa da performance, tanto o MX-3 quanto o Paseo podem ser considerados esportivos *lights*. Os motores 1.6 de 16 válvulas do MX-3 e o 1.5, também de quatro válvulas por cilindro, do Paseo, são muito bem desenvolvidos, chegando a alcançar a potência de 110 cv no Mazda e 101 cv no Toyota, mas na pista ambos deixam a desejar.

O MX-3 peca por sua aceleração, bastante lenta. A relação de marchas não favorece o carro, que perde muita rotação nas trocas. Para conseguir um desempenho um pouco melhor, é necessário ter uma certa habilidade para



No painel com acabamento detalhado, também há presença do porta-copos

manter o motor sempre em rotações elevadas. A velocidade máxima por sua vez é boa para um motor de 1.599 cc, mas não condiz com o visual do carro. A fábrica não declara a velocidade final, mas é certo que não ultrapassa os 190km/h, deixando evidente que o velocímetro, que marca até os 240km/h, é bastante decorativo. O motor possui um sistema de segurança que limita os giros entre 6.900 rpm



O porta-malas do Paseo guarda uma capa para o transporte do teto-solar.



A tampa do porta-malas do MX-3 inclui o pára-brisa traseiro. O encosto pode ser rebatido.

marca que se pode atingir com esse pequeno e discreto esportivo. Como em seu concorrente, o motor do Paseo tem limitador de giros e, quando o carro chega perto dos 7.000 rpm, o motor “corta”.

Ambos têm retomada de velocidade razoável e transmitem segurança em ultrapassagens. O ronco do motor do MX-3 é muito comportado, roubando um pouco das características agressivas do veículo. Já o Paseo tem um ronquinho mais gostoso e grave, incentivando o motorista a pisar fundo.

Dirigibilidade e estabilidade são as melhores características dos dois modelos. Parece que tanto o MX-3 quanto o Paseo poderiam andar eternamente em curvas. Em pistas sinuosas, eles mostram desempenho excelente, e realmente são comparáveis aos melhores esportivos.

A suspensão do Mazda, independente nas quatro rodas, com molas helicoidais, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora deixa o carro seguro e muito gostoso, sem ser extremamente “duro”, mas longe de ser uma “gelatina”. É um ponto excelente de equilíbrio entre conforto e performance. A dirigibilidade do Mazda também é

muito boa, com uma direção hidráulica leve e precisa, mas que requer atenção do piloto nas curvas, onde o carro pode escapar com certa facilidade. O sistema de freio do MX-3 é eficiente, com ABS, mas poderia ter discos no lugar dos tambores traseiros.

A suspensão dianteira do Paseo é independente, com barra estabilizadora, e a traseira, com barras de torção e estabilizadora. Ambas possuem molas helicoidais e amortecedores hidráulicos. O Toyota também é bastante firme, mas não perde conforto. Sua direção é segura em altas velocidades e extremamente ágil em manobras.

Conforto

O Paseo não pode ser chamado de um carro simples, mas falta muito para ser considerado um modelo luxuoso. Ele tem equipamentos básicos, como uma boa direção hidráulica progressiva, vidros elétricos, um ótimo ar-condicionado, um providencial descanso para o pé esquerdo e bancos razoáveis, além de um porta-copos. Mas é só. Nem o acionamento de travas elétricas é encontrado neste Toyota, que peca por um acabamento simplista, além do já comentado e angustiante espaço para os passageiros que viajam no, mesmo que ocasional, banco traseiro. Detalhes como um discutível mas útil apito que avisa o motorista quando ele está sem o cinto de segurança e várias luzes no painel de controle, que além do aviso do cinto indicam o não travamento das portas, são simpáticos, porém passaram a ser itens comuns desde a entrada dos importados no país.

O MX-3 é mais confortável e tem

e 7.000 rpm. Pelo que foi avaliado, fica claro que o motor ideal para o pequeno Mazda é o V6 de 1.800 cc e 24 válvulas, comercializado no Japão, Europa e Estados Unidos e que a importadora promete trazer para o país, talvez ainda em 95.

O Paseo, apesar de possuir motor menor e menos potente, tem respostas mais satisfatórias quanto à aceleração. Sua relação de marchas é bem dimensionada e proporciona uma agradável sensação de pilotagem em pequenas arrancadas. O carro é bem nervoso, mas nada que possa elevá-lo à condição de um esportivo puro-sangue. Em relação à sua velocidade máxima, o Paseo também decepciona. O velocímetro marca até 180km/h e é realmente essa a melhor

acabamento mais detalhado. Seus bancos são bastante aconchegantes e seguros, o motorista tem fácil acesso a todos os comandos e os detalhes dão a impressão de que se viaja em um carro luxuoso. Como o Toyota, o Mazda também tem porta-copos, descanso para o pé esquerdo, cinto de segurança de três pontos para os passageiros traseiros, vidros elétricos, acionamento elétrico para abertura do porta-malas, mas tudo é melhor desenhado e acabado. Como era de se esperar, o acionamento da trava da porta é elétrico.

Civic Coupê EXS (36,9 mil dólares, câmbio manual, 4c, 1.590cc) e os nacionais Ford Escort XR3 2.0i (22,1 mil reais), Volkswagen Logus GLSi 2.0 (21,9 mil reais), Chevrolet Vectra CD 2.0 MPFi (29,3 mil dólares) e Fiat Tempra 16V (28,4 mil reais).

Conclusão

A proximidade de projeto, design e conforto dos carros avaliados mostra que a excelente faixa desses modelos ainda não encontrou um caminho independen-

FICHA TÉCNICA

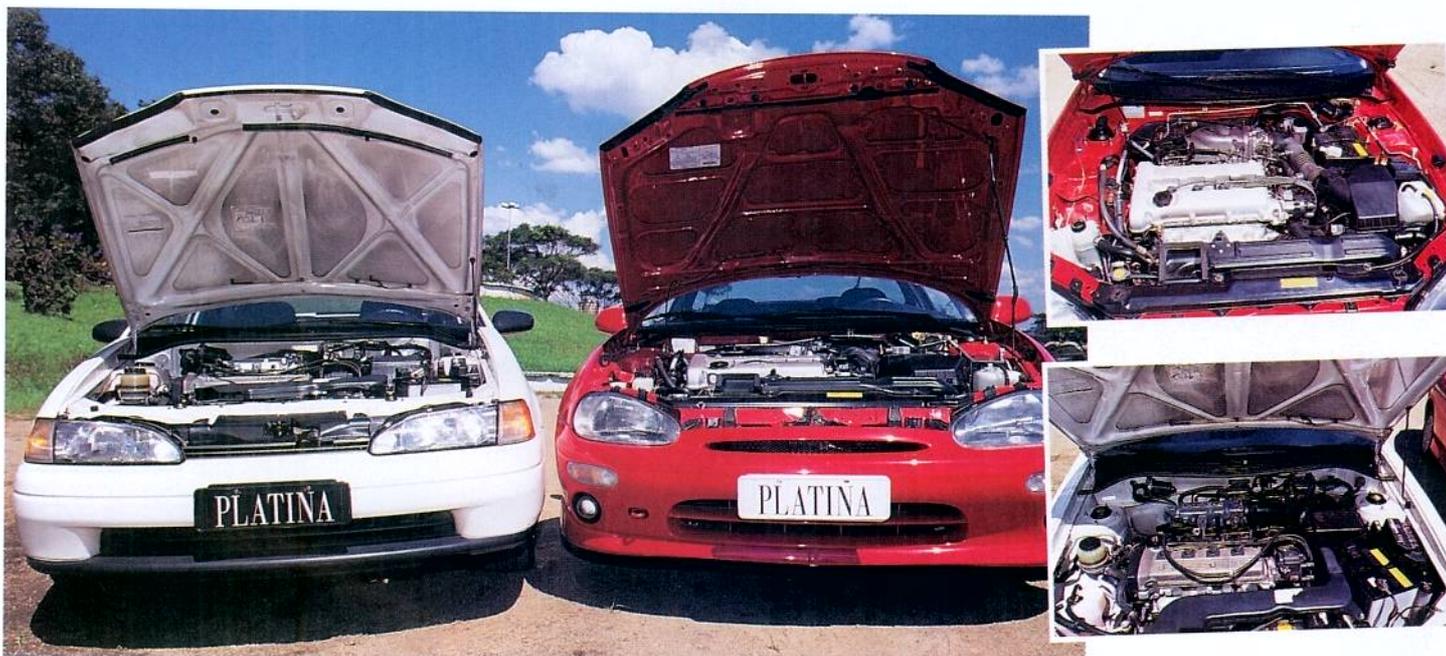
MAZDA MX-3

Motor: Quatro cilindros em linha, transversal dianteiro, gasolina, 1599cc, 16 válvulas, injeção eletrônica multiponto, ignição digital e potência máxima de 110 cv a 6.200 rpm

Suspensão: Independente nas quatro rodas, com molas helicoidais, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora

Freios: Dianteiro com discos ventilados e traseiros a tambor, ambos com ABS.

Direção e câmbio: Direção hidráulica, tipo pinhão e cremalheira. Câmbio manual com cinco marchas à frente e uma à ré



Motorizações próximas:
4c, 1.5l, 101cv para o Paseo,
4c, 1.6l, 110cv para o MX-3

Concorrentes

Com preços extremamente próximos, Mazda MX-3 (31,5 mil dólares) e Toyota Paseo (31,4 mil dólares) estão praticamente sem ter a quem enfrentar em sua categoria. Um incômodo rival é o Honda CRX (53,5 mil dólares), que por causa de seu preço muda até de categoria. O CRX possui uma charmosa capota elétrica e um desempenho excelente devido ao seu motor VTEC (4c, 1.595cc), o que pode justificar seu custo. Apenas e tão somente na faixa de preço do Mazda MX3 e do Toyota Paseo estão o Honda

te. Ambos são veículos atraentes, esportivos, com ótima estabilidade e desempenho sujeito à apreciação do interessado. O Mazda é mais moderno, com inovações no design, como sua coluna em S e seu vidro traseiro, que proporcionam maior conforto.

As vantagens do Toyota estão no desempenho, principalmente na aceleração, que dá ao carro características de pilotagem mais esportivas.

São ideais para quem procura um esportivo de verdade, mas não se importa tanto com o desempenho, além de não querer gastar muito. Com motorização mais forte, como já prometeu a Mazda e poderia acontecer com a Toyota, ambos estariam enquadrados na faixa dos esportivos de alta performance e baixo preço. ◆

Carroceria: Coupê esportivo, dois volumes e três portas. Pneus 185/65 R14 com rodas de liga-leve

Preço: US\$ 31.590,00

TOYOTA PASEO

Motor: Quatro cilindros em linha, transversal dianteiro, gasolina, 16 válvulas, 1.497cc, injeção eletrônica multiponto e potência máxima de 101cv a 6400 rpm

Suspensão: dianteira independente, com barra estabilizadora, e traseira, com barras de torção e estabilizadora, ambas com molas helicoidais e amortecedores hidráulicos

Freios: Dianteiro, com discos ventilados, e traseiros a tambor.

Direção e câmbio: Direção hidráulica progressiva e câmbio manual de cinco marchas à frente e uma à ré

Carroceria: Coupê esportivo de três volumes, com duas portas. Comprimento de 4,1 metros e pneus 185/65 R14

Preço: US\$ 31.358,00