

DUAS RODAS

M O T O C I C L S M O



DUCATI SCRAMBLER Ducati

ESTILO RETRÔ
E DEZENAS DE
POSSIBILIDADES
DE CUSTOMIZAÇÃO
A CAMINHO DO BRASIL

PREPARAÇÃO

"TURBO É POUCO,
EU TAMBÉM QUERO NITRO!"

Off-road

POR ONDE COMEÇAR

QUANDO AS 2 TEMPOS
MANDAVAM NAS RUAS:
A HISTÓRIA DA YAMAHA
RD 350 LC BRASILEIRA



COMPARATIVO Scooter

X NOVO DAFRA CITYCLASS 200
HONDA PCX 150

HARLEY



Low Rider RENASCE O
MODELO DOS
ANOS 1970

YAMAHA
CROSSER
150

HONDA
BROS
160



MOSTRAMOS QUAL
É A MELHOR PARA SUAS AVENTURAS DIÁRIAS



R\$ 9,80

Da fra arma artilharia contra Honda PCX



A marca brasileira segue com sua estratégia de buscar nichos promissores, agora mirando o sucesso do honda 150

Foi assim com o Citycom 300, de cilindrada inexistente entre os scooters até seu lançamento, e se repetiu com o Maxsym 400, mais barato e completo do que o Suzuki Burgman estradeiro. Agora com o Cityclass 200 a Dafra coloca sua artilharia pesadamente armada com a mira em um único alvo: o Honda PCX 150, modelo mais vendido do país, à frente até dos mais baratos Lead 110 e Burgman 125.

No livro "A Arte da Guerra", escrito pelo general chinês Sun Tzu no século 4 A.C., ele ensina a estudar o exército inimigo para deixá-lo em desvantagem, mesmo com contingente menor, algo parecido com a situação da Dafra diante da Honda. Quem sabe eles fizeram a leitura... O Cityclass tem diferenciais sobre seu concorrente direto, o PCX: motor de 200cc, rodas de aro 16 polegadas, assoalho plano, gancho no escudo frontal, carregador USB e freio traseiro a





GOSTAMOS

- ▶ Aceleração
- ▶ Freios

NÃO GOSTAMOS

- ▶ Suspensão traseira

CONCLUSÃO

A diferença de cilindrada não deixa o PCX para trás, mas outros diferenciais do Dafra podem incomodar

HONDA PCX 150

MOTOR: 153CC, 1 CILINDRO, 2 VALVULAS, COMANDO NO CARECOTE, REFRIGERAÇÃO LÍQUIDA

DIÂMETRO X CURSO: 50 MM X 57,8 MM

TAXA DE COMPRESSÃO: 10,6:1

POTÊNCIA: 13,6 CV A 8.500 RPM

TORQUE: 1,4 KGF.M A 5.250 RPM

ALIMENTAÇÃO: INJEÇÃO ELETRÔNICA

CÂMBIO: AUTOMÁTICO

CHASSI: TUBULAR DE AÇO

SUSPENSÕES: GARFO TELESCÓPICO NA DIANTEIRA E DIAMORTECIDA AJUSTÁVEL NA PRE-CARGA DA MOLLA NA TRASEIRA

PREÇOS: 90/90-14 NA DIANTEIRA E 100/90-14 NA TRASEIRA

FREIOS: DISCO DE 220 MM COM PINÇA DE 2 PISTÕES NA DIANTEIRA E TAMBOR DE 130 MM NA TRASEIRA

COMPRIMENTO: 1.917 MM

LARGURA: 738 MM

ALTURA: 1.094 MM

ALTURA DO BANCO: 768 MM

ENTRE-EIXOS: 1.315 MM

DISTÂNCIA DO SOLO: 148 MM

PESO: 124 KG (SECO)

TANQUE DE COMBUSTÍVEL: 5,9 LITROS

PREÇOS: R\$ 8.600 E R\$ 9.900

MEDIÇÕES

ACELERAÇÃO DE 0 A 80 KM/H: 10s3

FREIAGEM DE 80 A 0 KM/H: 36,30 M

CONDIÇÕES DO TESTE: 750 M DE ALTITUDE, 26°C, UMIDADE RELATIVA 65%, PRESSÃO ATM. 1013 HPA.

disco. Já o Honda fica em vantagem na refrigeração líquida e sistema Start-Stop, que desliga o motor nas paradas de semáforo para economizar gasolina e o religa automaticamente quando o acelerador é acionado.

Visualmente o Cityclass é mais volumoso do que o PCX, a diferença de tamanho faz parecer maior a diferença na cilindra-

da, embora o design do Honda ainda seja um pouco mais arrojado. Sentando-se em cada um já é possível perceber que o Dafra deixa os braços mais esticados e elevados, enquanto o banco da PCX é claramente mais macio e confortável. Nos dois sobra espaço para as pernas, mesmo para os mais altos. O painel da Dafra tem o complemento do conta-giros digital, indisponível no Honda.

Já debaixo do banco do PCX tem, pelo menos, uma jaqueta de vantagem, além do capacete integral que os dois comportam. Só no Dafra há um porta-luvas grande com fechadura, para compensar, e um bagageiro metálico que valoriza a traseira da moto, servindo de base para o suporte de baú.

AÇÃO E REAÇÃO

Os argumentos do marketing da Dafra foram (quase) convincentes, mas foi na prática que estes dois scooters mostraram suas virtudes e defeitos, se é que podem ser chamados assim. A maior cilindrada do Cityclass não determina torque maior, elas empatam em 1,4 kgf.m, sendo que o PCX entrega tudo a 5.250 rpm,

enquanto o Cityclass o faz a 6.000 rpm. A diferença nas fichas técnicas é tão pequena (13,6 cv a 8.500 rpm contra 13,8 cv a 7.500 rpm, respectivamente) que só restou acelerá-los para tirar as conclusões sobre o desempenho. Ao girar o punho o Dafra demora mais para responder, há um atraso entre o acionamento e a real partida da moto. Na Honda a percepção à resposta do acelerador é mais imediata, dando até a impressão de arrancar melhor, mas os números desmentiram a sensação. No teste, para colher melhores acelerações com scooters, na arrancada seguramos o freio até que as rotações do motor subam, por causa do câmbio automático. Desta forma de 0 a 80 km/h do Cityclass precisou de 10s3, contra 10s9 do PCX.

CAPACETE INTEGRAL CABE NOS DOIS, MAS SÓ NO PCX SOBRA ESPAÇO



GOSTAMOS

- ▶ Rodas aro 16"
- ▶ Estabilidade nas curvas

NÃO GOSTAMOS

- ▶ Retardo no acelerador

CONCLUSÃO

As grandes virtudes do Cityclass estão nos calcanhares de Aquiles do PCX: as rodas, a suspensão traseira e o porta-luvas

DAFRA CITYCLASS

MOTOR: 199,1CC, 1 CILINDRO, 2 VALVULAS, COMANDO NO CARBOTE, REFRIGERAÇÃO A AR
DIÂMETRO X CURSO: 85 MM X 60 MM
TAXA DE COMPRESSÃO: 9,7:1
POTÊNCIA: 13,8 CV A 7.500 RPM
TORQUE: 1,4 KGFM A 6.000 RPM
ALIMENTAÇÃO: INJEÇÃO ELETRÔNICA
CÂMBIO: AUTOMÁTICO
CHASSI: TUBULAR EM AÇO
SUSPENSÕES: GARFO TELESCÓPICO NA DIANTEIRA E DIAMORTECIDA AJUSTÁVEL NA PRÉ-CARGA DA MOLLA NA TRASEIRA
PNEUS: 180/60-16 NA DIANTEIRA E 170/60-16 NA TRASEIRA
FREIOS: DISCO DE 240 MM COM PINÇA DE 3 PISTÕES NA DIANTEIRA E DISCO DE 220 MM COM 1 PISTÃO NA TRASEIRA
COMPRIMENTO: 2.087 MM
LARGURA: 711 MM
ALTURA: 1.300 MM
ALTURA DO BANCO: 785 MM
ENTRE-EIXOS: 1.440 MM
DISTÂNCIA DO SOLO: 120 MM
PESO: 135 KG (SECO)
TANQUE DE COMBUSTÍVEL: 6 LITROS
PREÇO: R\$ 9.300

MEDIÇÕES

ACELERAÇÃO DE 0 A 80 KM/H: 10s34
FRENAGEM DE 80 A 0 KM/H: 38,30 M
CONDIÇÕES DO TESTE: 750 M DE ALTITUDE, 26° C, UMIDADE RELATIVA 65%, PRESSÃO ATM. 1012 HPA

Só para ilustrar, o Dafra chegou a 80 km/h em 147,8 metros, enquanto o PCX ficou 7,7 metros atrás (155,6 metros), a distância de dois carros

aproximadamente. Com garupa, o torque máximo mais cedo no PCX ajuda a empurrar antes e mais rápido do que no Dafra, depois que pegam embalo o Cityclass passa novamente. A briga é bem próxima.

Os dois têm suspensões bem calibradas e transmitem segurança, mas no Dafra a rigidez garante boa estabilidade e transmite mais impactos ao guidão, principalmente em pavimento irregular. Contornando curvas fica bem assentado e os bons pneus Pirelli Diablo Scooter permitem inclinações abusadas, divertidas e sem sustos. O PCX tem rodas menores (14 polegadas), mais rápidas nas inclinações e um pouco menos estáveis contornando curvas de

maior velocidade, algo ressaltado com garupa, quando as pancadas de final de curso da suspensão traseira são quase inevitáveis.

Os scooters de um modo geral estão cada vez mais divertidos e seguros, com rodas maiores e freios de acionamento combinado (o traseiro aciona também o dianteiro). E no caso dos dois, mais uma vez, este foi um item do teste em que mostraram equivalência.

Sem dúvida o campo de batalha para conquistar o consumidor ganhou nova fronteira e a Dafra, a exemplo de Sun Tzu, parece ter plabejado para invadir o território inimigo, sem a pretensão de destruí-lo, mas com o propósito de seguir se firmando como boa opção de compra, sustentada pela boa qualidade de seus produtos e oferta de acessórios procurados pelos proprietários no mercado de reposição (caso do para-brisa alto), terreno ainda desprezado pela Honda. 🐦

