

SCOOTER E DAFRA





motociclismo

www.motociclismo.com.br



NOVA BMW S 1000 RR

**ESPETÁCULO
DA TECNOLOGIA!**
A SUPERBIKE ALEMÃ muda
e se aproxima da perfeição

APRESENTAÇÃO



Triumph Tiger 800

Ficou hi-tech,
melhor de
pilotar e já
está no Brasil!

TESTE



Dafra Cityclass 200i

Conforto e
surpreendente
qualidade
por R\$ 9 390

Nº 206 - Ano 18 - Fevereiro 2015

ISSN 1415-1863 R\$ 9,90



9 771415 186009

**NESTA
EDIÇÃO**

- Yamaha MT-09 Tracer
- Moto2 Tito Rabat
- Rally Dakar 2015

MOTOGP 2015
Conheça em detalhes
as motos do Mundial





O scooter brasileiro

Conheça o Cityclass 200i, fruto de um eficaz trabalho da engenharia da Dafra, pronto para enfrentar o caos urbano

Texto Marcelo de Barros
Fotos Rafael Munhoz

ESTILO
Atual, com o famoso "design italiano", o Cityclass deve agradar pelo seu estilo bem resolvido

Um scooter não é uma motocicleta, e sim uma motoneta. É um veículo diferente, criado para ser um meio de transporte cômodo, de fácil manejo, que atende um público que preza mais pela razão do que pela emoção na pilotagem. Ninguém fica indiferente a um scooter: ou ama ou odeia. E os apaixonados por este simpático veículo costumam se intitular "scooteristas". Dito isso, vamos ao que interessa, o novo Cityclass 200i.

De acordo com a Dafra, o projeto-base do novo scooter, que recebeu cerca de 150 modificações em quase dois anos de desenvolvimento, para funcionar de acordo com as necessidades do brasileiro, não é da Garelli (modelo XÔ 200, lançado em 2010 no Salão de Milão), e sim de uma empresa que fornecia para a marca italiana. O modelo apresentado em 2013 no Salão Duas Rodas — ainda em fase final do desenvolvimento —, demorou mais um ano para chegar às concessionárias, e a diferença visível é a ausência das luzes auxiliares em LED na frente. O seu visual não é ousado, futurista, e segue o tradicional design italiano. O seu acabamento não é perfeito, mas, sem dúvidas, é bem satisfatório. Na pilotagem, notamos que o motor, que não é arrefecido a líquido como o Honda PCX, responde bem para empurrar o peso do piloto (e o próprio peso, de 146 kg em ordem de marcha) e de um passageiro, permitindo andar nos extensos corredores das vias expressas sem medo de ser atropelado pela moto que vem atrás. Isso significa mais confiança para enfrentar o trânsito congestionado, comum nas grandes cidades. Um ponto negativo que pode incomodar alguns usuários é que ele é ruidoso, principalmente acima de 6 000 rpm — rotação identificada graças ao conta-giros disponível no painel —, passando a



**SOB MEDIDA**

Entre o extinto Smart 125 e o consagrado Citycom 300i, o custo-benefício do Cityclass deve torná-lo o scooter mais vendido da Dafra



PROTEÇÃO Se desejar maior proteção, a Dafra comercializa um para-brisa maior, próprio para ele



PAINEL Dividido em três partes, sendo uma delas toda digital, é recheado de informações

▲ POSITIVO

- Desempenho
- Freios
- Conforto

▼ NEGATIVO

- Autonomia
- Motor ruidoso em alta rotação

impressão de que o scooter não está com o variador de avanço original, e sim um mais potente, upgrade que tem como efeito colateral o aumento do ruído do motor. Na estrada, seu desempenho extra em relação aos modelos 125 e 150 permite trafegar sem riscos (mas sem permitir abusos). O Cityclass acelera bem, mas freia melhor ainda! Tem o sistema de acionamento combinado e flexíveis de malha de aço na roda dianteira e na roda traseira, que evitam perdas por dilatação, comuns no flexível de borracha. O freio dianteiro tem potência de freio de motos maiores e aliado à ótima aderência dos pneus Pirelli Diablo Scooter, mesmo no piso molhado, passa confiança para frear sem medo. O conforto do usuário fica por conta dos aros 16", e as suspensões, principalmente a traseira, um ponto sempre crítico nos outros scooters, que costumam sempre dar fim de curso, principalmente com garupa. Mas, a Dafra fez bem a lição de casa, e a suspensão traseira com duplo amortecedor e ajuste de pré-carga é perfeita para este scooter. Absorve bem a buraqueira das ruas e mantém a estabilidade da moto, mesmo em curvas. Só que a suspensão traseira ficou tão boa, que a dianteira (que deve ser a mesma do projeto original) parece muito macia e passa parte das irregularidades da via para a mão do piloto. Use o ajuste da pré-carga, teste para encontrar o comportamento mais adequado a pilotagem, para nós é o me-



1 O porta-luvas com chave tem entrada USB para recarregar o celular no passeio

2 A altura do assento é de 785 mm, e a posição de pilotagem é confortável

3 No detalhe, a bem calibrada suspensão traseira

4 Sob o assento há espaço para um capacete integral (e a sua revista favorita)

lhora ajuste foi com a mola mais rígida. O consumo de combustível médio durante a avaliação foi de 25,8 km/h, mas pode atingir cerca de 34, se moderar no acelerador. No tanque entram apenas 5,5 litros (o volume "utilizável") enquanto a ficha técnica divulga 6 litros, para quem pretende usar na estrada, a baixa autonomia pode trazer problemas. Com garupa, mudou pouco a pilotagem. O assento é amplo e confortável, a posição do passageiro é confortável e não incomoda o piloto da vez.

O preço do Cityclass, dentro do que o mercado oferece, tem atrativa relação custo-benefício. O Honda PCX tem preço divulgado de

R\$ 9 015, entretanto sem frete e sem seguro. Na tabela Fipe (www.fipe.com.br), custa R\$ 9 590 e em São Paulo, SP, encontramos por R\$ 9 839, preço "salgado", por mais moderno que seja. A estratégia da Dafra é realmente interessante, e deve funcionar, enquanto Honda e Yamaha — que ainda não trouxe o scooter XMax 250 — não apresentarem nada maior. Eles posicionaram o Cityclass como um upgrade para os scooter e cub de 125 e 150 cm³, além de ser mais uma opção para iniciantes. Resta saber se com o passar do tempo, após 30, 40, 50 mil quilômetros de uso, ele continuará valente ou perderá suas qualidades. Isso só o tempo dirá!

Em 4 palavras

CIDADE No caos urbano, entre o mar de carros, o scooter demonstra valentia, acelerando bem e freando com eficácia, graças aos bons freios combinados, aliados aos ótimos pneus. Agradeça aos aros 16" e à suspensão traseira por superar a buraqueira da selva de pedra sem sofrimento.

★★★★☆

ESTRADA No deslocamento entre cidades, o Cityclass dá conta do recado, com segurança, mantendo 110 km/h (real) com estabilidade, mas, lembre-se de ajustar a pré-carga dos amortecedores ao seu peso. Para distâncias maiores, a baixa autonomia compromete o uso.

★★★★☆

GARUPA Em vias irregulares, levar um passageiro no scooter era sinônimo de final de curso nos amortecedores traseiros, o que além de desconfortável, compromete a estabilidade. Era, porque no Cityclass, além do conforto da posição, a suspensão não é de enfeite.

★★★★☆

CUSTO-BENEFÍCIO O Cityclass não é o mais tecnológico scooter do Brasil (é o PCX da Honda), mas é uma opção muito competente, pelo que oferece ao seu "scooterista", muito adequado à exigente realidade brasileira, graças ao trabalho da engenharia Dafra. Vale os R\$ 9 390.

★★★★☆

FICHA TÉCNICA

Dados de fábrica

Motor monocilíndrico | 4 tempos
| arrefecido a ar | OHC, 2 válvulas
| injeção eletrônica

Cilindrada	199,1 cm ³
Diâmetro x curso	65 mm x 60 mm
Taxa de compressão	9,7:1
Potência máxima	13,88 cv a 7 500 rpm
Torque máximo	1,42 kgf.m a 6 000 rpm

TRANSMISSÃO	
Embreagem	Centrífuga, tipo seca
Câmbio	Automática (CVT)
Secundária	Por correia

CHASSI	
Tipo	Underbone/plataforma
Balança	Duplo braço de aço
Câster / trail	27° / 144 mm

SUSPENSÃO	
Dianteira	Garfo telescópico
Barras	Não declarada
Curso	87 mm
Regulagens	Não possui
Traseira	Duplo amortecedor
Curso	65,6 mm
Regulagens	Pré-carga da mola

FREIOS	
Freio dianteiro	Disco de 240 mm
Pinça	3 pistões
Freio traseiro	1 disco de 220 mm
Pinça	1 pistão de 35 mm

RODAS E PNEUS	
Dianteira	100/80-16 M/C 50P
Traseira	120/80-16 M/C 60P
Modelo de pneu	Pirelli Diablo Scooter

OUTROS DADOS (VERIFICADOS)	
Potência específica	57,9 cv/l
Relação peso-potência (seco)	12,66 kg/cv
Consumo médio (cidade/estrada)	25,8 km/l
Autonomia média	142 km

MEDIDAS	
Comprimento • 2 087 mm	Largura • 711 mm
Entre-eixos • 1 440 mm	Alt. do assento • 785 mm
Capacidade do tanque • 6 litros	
Peso em ordem de marcha • 146 kg	
Capacidade máxima de carga • 157 kg	
Distância mínima do solo • 130 mm	
Capacidade máxima de carga do bagageiro • 3,5 kg	

CORES



Nossa avaliação

MOTOR

RENDIMENTO 10%	
Velocidade máxima	8,0
Aceleração	8,0
Retomada	7,5

MOTOR 15%	
Entrega de potência	8,0
Resposta ao acelerador	8,5
Nível de vibração	8,5
Aspereza	9,0

TRANSMISSÃO 5%	
Tato e precisão do câmbio	-
Relação de marchas	-

CHASSIS

COMPORTAMENTO 20%

Estabilidade em retas	8,5
Estabilidade em curvas	8,5
Precisão da direção	8,5
Agilidade	9,0
Suspensões com piloto	9,0
Suspensões com garupa	9,0
Distância livre do solo	7,5
Comportamento frenagem	9,5

FREIOS 15%

Potência dos freios	9,0
Dosagem dos freios	9,0

USUÁRIO

USO DIÁRIO 20%

Facilidade para manobrar	8,5
Posição de pilotagem	8,0
Conforto do piloto	8,5
Conforto do garupa	8,5
Sensação de qualidade	9,0
Prazer ao pilotar	8,5
Autonomia	7,5
Equipamentos	8,0
Acabamento	8,5

ECONOMIA 15%

Preço de aquisição	9,0
Garantia	6,0
Consumo médio	8,0

Média final TÉCNICA 8,0

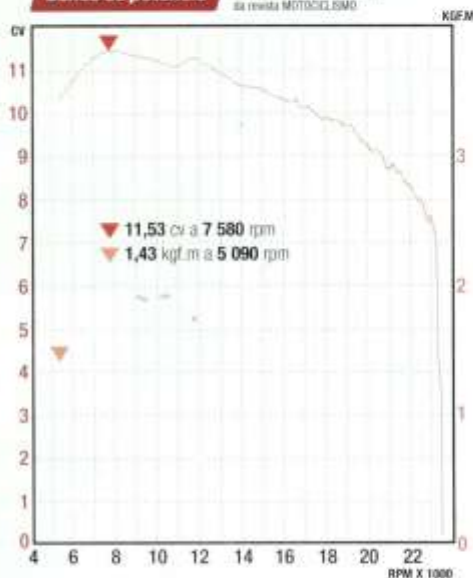
Preços e custos

PREÇO R\$ 9 390

Pastilha de freio dianteiro	R\$ 39
Pastilha de freio traseiro	R\$ 39
Manete do freio traseiro	R\$ 39
Farol (bloco óptico)	R\$ 239
Filtro de ar	R\$ 29
Filtro de combustível	R\$ 24
Vela de ignição	R\$ 59
Correia de transmissão	R\$ 179
Retrovisor direito	R\$ 109
Parabrisa maior (opcional)	R\$ 269

Banco de potência

Resultados obtidos no dinamômetro do ciclo fixo da revista MOTOCICLISMO



! Com câmbio automático, a curva é bem diferente da de um motor com câmbio manual. Em relação ao Honda PCX, (10,1 cv e 1,0 kgf.m, avaliado na edição 187 da MOTOCICLISMO) ele é mais forte, mas é mais pesado. A velocidade máxima real no teste foi de 113 km/h.

CONCLUSÃO
motociclismo



por MARCELO DE BARROS

Confesso que me surpreendi com o Cityclass por pontos que considero cruciais e pendentes em outras opções do mercado. O motor responde bem aos comandos no acelerador, permitindo um andar em bom ritmo, e a suspensão traseira funciona muito bem (minha coluna agradece). Seu estilo não é ousado, mas agrada, e seu tamanho permite entrar em qualquer espaço livre entre carros. A Dafra acertou comprando um projeto de 2010 e aplicando mudanças necessárias para enfrentar a realidade brasileira e seus exigentes usuários. Até conhecer o Cityclass, eu jamais teria um scooter, agora, passo a pensar nesta possibilidade.