

# RENAULT SPORT

## DOSSIER DE IMPRENSA

### NOVO RENAULT MÉGANE R.S. TROPHY-R: FOCADO NO DESEMPENHO

O Novo Renault MÉGANE R.S. TROPHY-R é o carro de produção de melhores desempenhos alguma vez comercializado pela Renault. Tem as suas raízes na prolífica e bem-sucedida história do desporto automóvel da marca e perpetua a tradição de recordes alcançados pelas diferentes gerações Mégane R.S., transportando para a estrada as tecnologias e os conhecimentos adquiridos pela Renault Sport em pista. E os resultados estão à vista com a obtenção de um novo recorde em Nürburgring.

- O novo MÉGANE R.S. TROPHY-R mantém o motor 1.8 de 300 CV, com uma incrível potência específica de 167 cv por litro. Com esta fantástica base de trabalho, os engenheiros da Renault focaram as suas atenções nas melhorias do desempenho em torno de três outras áreas principais:
- **Trabalho drástico na redução de peso.** Da ausência do banco traseiro à adopção de jantes em carbono (opcionais), passando pelo exclusivo sistema de escape em titânio da Akrapovic, a “caça” aos quilos extra foi levada ao extremo. Veredicto da balança: menos 130 kg em relação a um Mégane R.S. Trophy desprovido de opções.
- **ligações ao solo aperfeiçoadas para um desempenho ainda mais excepcional.** Eixo dianteiro com maior ângulo de caster negativo, eixo traseiro em H mais leve, amortecedores específicos da Öhlins ajustáveis, pneus Bridgestone Potenza S007 exclusivos e sistema de travagem de alta performance da Brembo, com discos carbono-cerâmicos (em opção).
- **Aerodinâmica ainda mais avançada.** Carenagens específicas sob a carroçaria e um novo difusor em carbono melhoram o apoio aerodinâmico e a circulação dos fluxos de ar. O Mégane R.S. Trophy-R conta com entradas de ar NACA e condutas de ventilação junto aos travões, entre outras soluções técnicas.
- Todo este trabalho foi atestado pelo cronómetro: o Mégane R.S. Trophy-R alcançou um novo recorde absoluto para um tração dianteira de série, no passado dia 5 de Abril de 2019, ao cumprir os 20,6 km do Nordschleife, em Nürburgring, em apenas 07'40"100. O Mégane R.S. Trophy-R estabeleceu, ainda, o tempo de referência de 07'45"389 numa volta completa oficial ao circuito. Um desempenho de exceção quando sabemos que a margem de progressão, a esse nível, é cada vez mais estreita.
- O excepcional e exclusivo novo Mégane R.S. Trophy-R, será comercializado, até ao final de 2019, sob a forma de uma série limitada de 500 automóveis devidamente numerados.

#### Patrice RATTI, Director Geral da Renault Sport Cars :

*"O Novo Mégane R.S. Trophy-R completa a oferta do Mégane R.S. com uma versão ainda mais extrema, que está muito perto de um modelo de corrida, mas que é homologado para estrada. Para os engenheiros, é uma oportunidade de aproveitar o seu extenso know-how na busca pelas melhores soluções, para o tornar o mais rápido possível, e o recorde de Nürburgring é a clara demonstração das suas capacidades e da excelência do desempenho a todos os níveis.»*

# INTRODUÇÃO

Há 15 anos que as versões Renault Sport baseadas no Mégane escrevem páginas memoráveis na história dos automóveis compactos desportivos modernos. E há mais de uma década que as versões mais radicais do MÉGANE R.S. batem, sucessivamente, recordes em Nürburgring, uma exigente pista de renome mundial que escrutina, ao detalhe, o nível de desempenho de um desportivo.

A última geração do Mégane tem o pináculo no novo MÉGANE R.S. TROPHY-R, que à imagem dos antecessores foi desenvolvido tendo em vista um desempenho extremo. Em vez de simplesmente pensar na potência, para a Renault Sport a questão passa por procurar as melhores soluções para maximizar a eficácia, concentrando-se em três grandes pilares: a redução de peso, o incremento da eficiência aerodinâmica e a eficácia das ligações ao solo.

Este "foco no desempenho" dá continuidade à nobre tradição de modelos Renault Sport que privilegiam a eficácia em traçados sinuosos e não tanto a rapidez em linha reta.

O novo MÉGANE R.S. TROPHY-R nasceu sob a égide da competição, com a ambição de colocar os conhecimentos adquiridos em pista ao serviço de um modelo de produção em série da Renault Sport.

O novo MÉGANE R.S. TROPHY-R é um desportivo de estrada que está pronto para a pista. Com mais tração, velocidade em curva e resistência à travagem, é capaz de proporcionar imenso prazer a quem consiga tirar pleno partido das suas capacidades. Com este nível de desempenho, o R.S. Trophy-R concorre com modelos de mais de duas rodas motrizes e com mais de 300 cavalos sob o capô.

Um carro excepcional, que será comercializado sob a forma de uma série limitada a 500 exemplares numerados.

## Índice

### 01

#### OS TRÊS PILARES DE PERFORMANCE

### 02

#### UMA SÉRIE LIMITADA CONCEBIDA SOB O EXCLUSIVO SIGNO DO DESEMPENHO

### 03

#### A PROVA EM FORMA DE RECORDE



## A. REDUÇÃO DE PESO, UMA OBSESSÃO...

O novo MÉGANE R.S. TROPHY-R foi alvo de uma redução de peso muito significativa: 130 quilos quando comparado com a versão mais leve do Trophy sem opções. Os resultados estão à vista, com um peso mínimo declarado de 1306 kg, o que se traduz numa incrível relação peso/potência de 4,35 kg/cv.

### Exterior:

- **Capô em carbono:** metade do peso (8 kg apenas). O carbono é utilizado na entrada de ar NACA e no núcleo da estrutura do capô que depois é revestida a fibra de vidro. O capô incorpora um aspeto funcional no seu design, com “guelras” e uma entrada de ar NACA que, além de úteis, incrementam naturalmente o design desportivo do automóvel.
- **Difusor traseiro totalmente em carbono**
- **Jantes:** o desenho das jantes em liga leve “Fuji Light” de 19 polegadas permite uma poupança de 2 kg por roda. **As opcionais jantes de carbono**, desenvolvidas pela Carbon Revolution e adaptadas pela Renault Sport ao Mégane R.S. Trophy-R, proporcionam um ganho adicional de 2 kg/roda. Este equipamento é um exclusivo no mundo dos construtores generalistas, e em especial neste segmento.
- **O sistema de escape em titânio da Akrapovič**, que oferece um som ainda mais empolgante, permite um ganho de mais de 6 kg.
- **O eixo traseiro mais leve** é específico e contribui com uma redução de 38 kg. Para atingir a relação peso/potência desejada e o objetivo final de redução de peso, a Renault Sport optou por um eixo traseiro não direcional no novo MÉGANE R.S. TROPHY-R que é um automóvel para condutores experientes. Esta solução permite, ainda assim, manter um desempenho excepcional, como fica patente no recorde estabelecido em Nürburgring.
- **As opcionais entradas de ar**, que substituem os faróis R.S. Vision, poupam mais 2 kg na dianteira.
- Uma bateria de alta capacidade e maior desempenho em chumbo-ácido DESS (Dual Energy Storage System) é de série. Como acessório, uma bateria de lítio DESS, que permite um ganho adicional de até 4,5 kg, está disponível através da loja online R.S. Performance (website [www.renaultsport.com](http://www.renaultsport.com)).

### **Escape Akrapovic**

A Renault Sport trabalha há vários anos com o maior especialista em escapes desportivos, a Akrapovic. Os concept-cars Clio R.S. 16, Clio IV R.S. Trophy, Mégane R.S. 275 Trophy e Trophy-R foram equipados com sistemas de escape de marca eslovena.

No MÉGANE R.S. TROPHY-R, a Akrapovic fornece o escape em titânio. A experiência da Renault Sport e a competência técnica da Akrapovic permitiram definir, desde o início do projeto, por simulação digital, um sistema de escape aprovado para utilização em estrada e em circuitos, integrada na arquitetura do automóvel e compatível com o difusor em carbono. O resultado é uma unidade mais leve e com um som de escape ainda mais “metálico”, envolvente e empolgante.

## Interior:

No habitáculo, a redução de peso também é sinónimo de uma atmosfera semelhante à de um carro de corrida.

- **As baquets monobloco da Sabelt**, são feitos de material compósito e cobertos a Alcantara® (ganho de aproximadamente 7 kg/assento). Ambos os bancos podem ser colocados em 3 níveis de altura distintos. O novo MÉGANE R.S. TROPHY-R está preparado para receber (como acessório) um arnês da Sabelt, com 6 pontos de apoio.
- **O berço para um kit de rodas em circuito**, mais leve do que o banco traseiro (menos 25,3 kg), permite acomodar, em opção, 4 rodas de carbono devidamente protegidas e presas. Esta zona continua acessível através das portas traseiras, que se mantêm operacionais.
- O MÉGANE R.S. TROPHY-R tem **vidros mais finos, os vidros das portas traseiras são fixos e o óculo traseiro deixou de ter limpa vidros**.
- **Ecrã multimédia de 7"**: o peso supérfluo é controlado até ao mais pequeno pormenor (-250 g em comparação com o ecrã de 8,7"), favorecendo ainda o acesso direto do "piloto" à ventilação. No entanto, a câmara de visão traseira, devido ao peso negligenciável, é mantida para evitar os riscos de danificar o difusor de carbono durante as manobras.

### BAQUETS SABELT

O novo MÉGANE R.S. TROPHY-R está equipado com dois assentos monobloco da Sabelt, montados numa estrutura mais leve e específica para este desportivo. O revestimento em Alcantara® contribuiu para um melhor apoio do piloto, transmitindo ainda uma atmosfera quase de competição.

Para uma integração perfeita no resto do habitáculo, a Sabelt integrou, nos revestimentos, as cores interiores do novo MÉGANE R.S. TROPHY-R

## B. LIGAÇÕES AO SOLO: VELOCIDADE E PRECISÃO EM CURVA

Mantendo a mesma potência, o novo MÉGANE R.S. TROPHY-R apurou ao máximo a eficácia do comportamento. A geometria da suspensão foi revista para aumentar a velocidade de passagem em curva e a tração no final das mesmas.

Com as várias regulações que são possíveis, o novo MÉGANE R.S. TROPHY-R assemelha-se a um automóvel de corrida homologado para circular em estrada.

- O novo MÉGANE R.S. TROPHY-R tem um chassis específico, com uma geometria própria e um **diferencial autoblocante mecânico da Torsen®**. Como um automóvel de corrida, o eixo dianteiro, sempre de pivot independente, tem um maior **ângulo de caster negativo** (mais 1°) face ao Mégane R.S. Trophy: com -2,05° no total, um valor raro para um automóvel de produção. O resultado é uma maior superfície de contacto do pneu em curva, que se traduz numa maior velocidade de passagem e numa melhor tração ao sair da mesma.
- O eixo traseiro mais leve, em forma de H, específico desta versão, também tem uma geometria ajustada.
- O novo MEGANE R.S. TROPHY-R está equipado, de série, com os **pneus Bridgestone Potenza S007** (também disponíveis em opção no Mégane R.S. Trophy). Desenvolvidos

especificamente para a Renault Sport (apresentam uma marcação R.S. exclusiva, tendo o TROPHY-R em vista), oferecem um nível muito elevado de aderência e agilidade.

- A travagem também está ao nível do desempenho desportivo do novo MÉGANE R.S. TROPHY-R. A eficiência foi, naturalmente, aumentada, graças à redução do peso. Mas, de série, o Mégane R.S. Trophy dispõe de discos dianteiros bi-matéria com ranhuras de 355 mm e por novas pinças de 4 pistões Brembo de 42 mm (40 mm no R.S. Trophy). Como **opção ultra-exclusiva, pode ser equipado com discos dianteiros carbo-cerâmicos de 390 mm**, o tamanho máximo compatível com rodas de 19". As pinças de 4 pistões Brembo Gold (pistões superiores de 44 mm, pistões inferiores de 40 mm) completam este sistema de travagem de ultra elevado desempenho. O seu desenvolvimento, com uma calibração do ABS/ESP específica, proporciona uma maior desaceleração com menos esforço do pedal e mantêm as prestações constantes, mesmo em condução extrema. Isto dá ao novo MÉGANE R.S. TROPHY-R uma capacidade de travagem excepcional e uma resistência extrema numa utilização mais radical. Além de que o material dos discos carbo-cerâmicos lhe dá uma vida útil dez vezes maior.
- **Os amortecedores específicos da Öhlins** contribuem de forma decisiva para a eficácia dinâmica do novo MÉGANE R.S. TROPHY-R. Na dianteira, são reguláveis em altura e compressão/extensão. Na traseira, são ajustáveis em compressão/extensão, com a possibilidade de ajustar a altura, até -16 mm, graças a um kit que inclui molas mais curtas que está disponível como acessório na R.S. Performance. O chassis do Mégane R.S. Trophy-R também possui ajustes específicos, com molas de maior rigidez, mas barras estabilizadoras menos firmes que, tendo em conta a redução de peso alcançada, estão mais focadas no eixo traseiro.
- Os diferentes modos de condução, semelhantes aos do Mégane R.S. Trophy e que podem ser seleccionados através da interface Multi-Sense, continuam a estar presentes.

#### **PNEUS BRIDGESTONE**

Com os evoluídos Potenza S007 de altas prestações, a Bridgestone é a marca exclusiva de pneus para o novo MEGANE R.S. TROPHY-R.

Especialmente desenvolvidos para tirar pleno partido das capacidades dinâmicas do Mégane R.S. TROPHY e do TROPHY-R, os Potenza S007 garantem uma acrescida capacidade de resposta à direção e uma excelente tração em condução desportiva. Com uma marcação R.S. específica nos flancos, este modelo é exclusivo e também estará disponível no serviço pós-venda. Um pneu de alta performance que pode ser usado diariamente e é capaz de garantir recordes no Nordschleife.

#### **AMORTECEDORES ÖHLINS**

O especialista sueco em suspensões, presente na competição ao mais alto nível, já fornecia o exclusivo Mégane R.S. 275 Trophy-R (estando disponível em opção no Trophy). No novo Mégane R.S. Trophy-R, a Öhlins está de volta e logo com amortecedores invertidos. Graças ao ajuste de compressão/extensão e, à frente, da altura da carroçaria, o cliente pode ajustar as afinações do automóvel de acordo com as suas necessidades.

#### **TRAVÕES BREMBO**

A Renault Sport voltou a contar com a colaboração dos especialistas da Brembo, líder mundial em sistemas de travagem, tanto em estrada como em pista, para a conceção e desenvolvimento do sistema de travagem carbo-cerâmico. Todas as simulações numéricas e informáticas, bem como a validação dos resultados, através de testes físicos, foram realizados em conjunto com as equipas da Renault Sport e da Brembo.

Uma característica específica do Trophy-R são as pinças Brembo Gold com o logótipo Renault Sport inscrito.

## C. AERODINÂMICA: APOIO MÁXIMO

Na aerodinâmica, como em todas as áreas desta versão (R)adical, cada elemento foi escolhido e validado pela eficiência técnica que demonstrou. Neste Mégane tão especial, as escolhas de design foram feitas exclusivamente tendo em vista a otimização do desempenho. Um trabalho contínuo de interações entre os cálculos de CFD (dinâmica de fluidos computadorizada) e o apurado trabalho em túnel de vento.

O novo MEGANE R.S. TROPHY-R recebe um novo capô com uma entrada de ar NACA (National Advisory Committee for Aeronautics, antecessor da NASA, que desenvolveu entradas de ar com uma mínima perturbação do fluxo e baixo coeficiente de atrito) que permite, quando associado ao extrator inferior dianteiro, otimizar a refrigeração do compartimento do motor numa utilização mais dinâmica. Quando parado, as aberturas no capô proporcionam uma refrigeração natural em parceria com as entradas NACA.

Em opção, uma entrada de ar no lado esquerdo (em vez dos projetores R.S. Vision) é utilizada para reduzir a temperatura naquela seção. Como acessório, uma conduta de admissão estende esta entrada de ar até à caixa do filtro do motor.

Elementos aerodinâmicos específicos (pequenas condutas) são usadas ainda para melhorar a ventilação dos discos e, assim, incrementar a resistência em travagens consecutivas, em condições de utilização severa.

Uma lâmina inferior adicional, por baixo do pára-choques dianteiro, foi concebida para proporcionar um melhor equilíbrio aerodinâmico entre a dianteira e a traseira. Já as carenagens inferiores, sob a zona dianteira e por baixo do chassis, suavizam os fluxos de ar, para otimizar o fornecimento ao difusor traseiro.

Este difusor, totalmente em carbono, está equipado com aletas finas e curvas do tipo F1, com uma secção transversal aumentada, nomeadamente na parte central. O fluxo de ar maximizado aumenta assim o apoio em relação ao Mégane R.S. Trophy. Em linha com este objetivo, o sistema de escape em titânio da Akrapovic, colocado ao centro, tem um formato biselado que é muito pouco intrusivo.

## MOTOR: OS MESMOS 300 CV

Dada a elevada potência específica já alcançada pelo motor do Mégane R.S. (167 cv/l), o extraordinário desempenho do novo Mégane R.S. TROPHY-R fica a dever-se aos restantes atributos - maior leveza, cuidado tratamento aerodinâmico, apuradas ligações ao solo - que, em conjunto, permitem a este excelente motor extrair a essência mais radical desta versão R.

Recorde-se que este bloco 1.8 Turbo de injeção direta a gasolina, e resultante das sinergias da Aliança Renault-Nissan, desenvolve 300 cv (221 kW) às 6000 rpm e disponibiliza 400 Nm de binário máximo. Equipado com um filtro de partículas, cumpre as normas Euro 6dTemp. O turbocompressor é equipado com rolamentos de esferas de cerâmica para reduzir o tempo de resposta, mais uma tecnologia derivada diretamente da Fórmula 1.

A prova do desempenho deste 1.8 está no facto de ter sido este o bloco escolhido pela Renault Sport Racing para equipar a última geração de carros da Fórmula Renault, entrando no exigente campeonato da Fórmula Renault Eurocup.



Por ser mais leve do que a transmissão de dupla embraiagem EDC, o novo MÉGANE R.S. TROPHY-R só está disponível com a caixa manual de 6 velocidades.

Prestações:

Velocidade máxima: 262 km/h

0/100 km/h: 5,4 s

1.000 m DA: 24,5 s

80-120 km/h (em 3ª velocidade): 2,9 s

### **INDUSTRIALIZAÇÃO: MAIS UM DESAFIO DE EXCEÇÃO**

A Renault Sport Cars trabalhou em estreita colaboração com a fábrica de Palencia, mas também com o "satélite" da Renault TECH, localizado no final da linha de montagem. Esta oficina, que opera uma equipa de 15 pessoas, é capaz de montar soluções industriais, à medida, para o tipo de peças que não podem ser montadas na linha convencional. No novo Mégane R.S. TROPHY-R, a Renault TECH monta o capô, os bancos, o difusor e o kit de rodas de carbono. Um trabalho em que a mão do homem acrescenta o cuidado e a precisão exigidos por um automóvel excepcional como é este novo MÉGANE R.S. TROPHY-R.

A capacidade de produção da Renault TECH é de 15 automóveis por dia.

## **02**

### **UMA SÉRIE LIMITADA CONCEBIDA SOB O EXCLUSIVO SIGNO DO DESEMPENHO**

#### **A. 500 UNIDADES PARA OS CLIENTES MAIS EXIGENTES**

Tal como os antecessores - Mégane R.S. R26.R e Mégane R.S. 275 Trophy-R - o novo MÉGANE R.S. TROPHY-R é um automóvel limitado e exclusivo, que incorpora no seu ADN os códigos de uma identidade que se tornou lendária em 2014.

Destina-se ao segmento mais exigente dos clientes da Renault Sport: aqueles que procuram um desportivo avançado, sem concessões, e que são motivados, acima de tudo, pelo desempenho dinâmico.

O novo MÉGANE R.S. TROPHY-R será lançado numa série muito limitada de 500 unidades, todas numeradas.

#### **B. ACESSÓRIOS AINDA MAIS "RADICAIS" FEITOS POR MEDIDA**

O NOVO MÉGANE R.S. TROPHY-R oferece algumas opções exclusivas e incomuns que estão disponíveis sob encomenda:

Um **Pack "Carbono-Cerâmica"** numa edição limitada ultra exclusiva reduzida a apenas 30 unidades: travões dianteiros de com discos carbo-cerâmicos, admissão dinâmica de ar (em lugar dos faróis R.S. Vision), kit de quatro jantes adicionais em carbono com coberturas individuais com o logótipo "Trophy-R carbon" e dispostas no suporte fornecido para este efeito na área traseira, e mantidas no local por uma rede Sabelt exclusiva.

A Renault Sport também propõe um conjunto de acessórios exclusivos, com a assinatura R.S. Performance, dedicados ao novo MÉGANE R.S. TROPHY-R. Para ir ainda mais longe no



desempenho e no foco na eficácia dinâmica, os clientes também poderão encontrar na loja online ([www.renaultsport.com](http://www.renaultsport.com)) uma gama alargada de elementos "radicais":

- Jantes de carbono
- Suspensão traseira ajustáveis e com molas mais curtas
- Bateria de Lítio DESS
- Arnês Sabelt de 6 pontos de fixação
- Condução de ar para a admissão com entrada de ar dinâmica (disponível individualmente como acessório)

## 03

### A PROVA EM FORMA DE RECORDE

#### A. MÉGANE R.S.: MAIS DE 10 ANOS NO CORAÇÃO DO "INFERNO VERDE" DE NÜRBURGRING

No passado dia 5 de abril de 2019, o novo MEGANE R.S. TROPHY-R assinou um novo recorde oficial absoluto, para um tração dianteira, no Nordschleife, em Nürburgring, um "juri" de renome mundial para avaliar um verdadeiro desportivo.

Tendo percorrido os 20,6 km do traçado em 07'40"100, o Mégane R.S. Trophy-R estabeleceu ainda um tempo de referência recorde para um desportivo compacto numa volta aos 20,832 km totais, com o cronómetro a parar nos 07'45"389.

Um desempenho notável nesta pista extremamente exigente para "máquinas" e "pilotos", que concentra todas as dificuldades imagináveis numa série de curvas aparentemente intermináveis, ao longo dos mais de 20 quilómetros de extensão.

**A relação entre o Mégane R.S. e o "Ring" já dura há mais de 10 anos** e reflete o gosto pelo desafio que anima todos os colaboradores da Renault Sport. Desde então, a Renault Sport faz parte do grupo seletivo de construtores em Nürburgring (10 semanas reservadas aos fabricantes todos os anos) para testes de resistência de peças e veículos. Esta história começou em 2008 com um primeiro recorde na categoria de tração dianteira e continuou em 2019, numa "caça" ao segundo para bater um recorde que se tornou cada vez mais difícil de vencer.

**Quatro Mégane R.S. "radicais", quatro recordes sucessivos** na categoria de tração dianteira em Nürburgring (Nordschleife):

2008: **Mégane R.S. R26.R com 8'17".**

2011: **Mégane R.S. TROPHY com 8'07"97.**

2014: **Mégane III R.S. TROPHY-R com 7'54"36.**

2019: **Novo MEGANE R.S. TROPHY-R com 7'40"100**

Nota: O Nordschleife: um novo traçado oficial.

Até 2019, a maioria dos recordes foi estabelecido no percurso de 20,6 km: começando o cronómetro a contar no final da zona T13 e terminando na linha de partida/ chegada. A partir de 2019, o percurso oficial, de acordo com o circuito de Nürburgring, é a volta completa de 20,832 km: início e fim do tempo da volta na linha de partida/chegada (início do T13). Neste contexto, o tempo do Mégane R.S. Trophy-R está registado na categoria "compact cars" (veículos de produção sem modificações).





## FICHA TÉCNICA

### NOVO MÉGANE R.S. TROPHY-R

Combustível	Gasolina (SP95 E10 / SP98)
Normas de emissões	Euro6 D-temp

#### MOTEUR

Tipo	4 cilindros	turbo
	injeção directa	
Cilindrada (cm <sup>3</sup> )	1798	
Diâmetro x curso (mm)	79,7 x 90,1	
Número de válvulas	16	
Potência máxima kW CEE (cv) rpm/min	220 (300) à 6 000	
Binário máximo Nm CEE (m.kg) rpm/min	400 (40,8) à 3 200	
Distribuição	Por corrente	
Stop & Start	Sim	
Filtro de partículas	Sim	

#### Caixa de Velocidades

Tipo	Manual
Número de relações	6

#### PERFORMANCES

Velocidade máxima (km/h)	262
1000 m de arranque (s)	24,5
Aceleração 0-100 km/h (s)	5,4
Recuperações 80-120 km/h (em 3 <sup>ª</sup> )	2,9
Consumos e Emissões	
Ciclo urbano (l/100 km) NEDC	10,6
Ciclo extra-urbano (l/100 km) NEDC	6,4
Ciclo misto (l/100 km) NEDC	8
CO2 (g/km) NEDC	180



Capacidade do depósito (l)	50
<b>Ligações ao solo - Direção e suspensão</b>	
Direção elétrica com assistência variável	Sim
Diâmetro de viragem entre passeios (m)	10,3
Suspensão dianteira	De pivot independente
Suspensão traseira	Específica, em H
<b>Travagem</b>	
Dianteira	Discos ventilados 355 mm (carbo-cerâmicos : 390 mm em opção)
Traseira	Discos ventilados 290 mm
Sistema de assistência à travagem de urgência	Sim
Controlo de estabilidade ESC	Sim
<b>Jantes e pneus</b>	
Jantes / homologação	J19
Medida dos pneus de referência	245/35 R19
<b>Pesos (kg)</b>	
Peso em vazio (min.)	1 306
Peso bruto	1 650