



لامبورغيني أفينتا دور إس: الارتقاء بمعيار السيارات الرياضية الفائقة

شركة لامبورغيني للسيارات

الاتصالات

جيرالد كالكلي

رقم الهاتف: +39 051 6817711

gerald.kahlke@lamborghini.com

المكتب الصحفي - إيطاليا وجنوب أوروبا

كلارا مانياني

رقم الهاتف: +39 051 6817711

clara.magnanini@lamborghini.com

المكتب الصحفي - الشركات ورياضة السيارات

كيارا ساندوني

رقم الهاتف: +39 051 6817711

chiara.sandoni@lamborghini.com

المكتب الصحفي - الفعاليات و

مجموعة كوليتسوني أوتوموبيلي لامبورغيني

ريتا باساريني

رقم الهاتف: +39 051 6817711

rita.passerini@lamborghini.com

المكتب الصحفي - المملكة المتحدة والشرق الأوسط

جوليت جارفيز

رقم الهاتف: +44 (0) 7733 224774

juliet@jic.uk.com

المكتب الإعلامي - أمريكا الشمالية والجنوبية

جيانينا كاسترو

رقم الهاتف: +1 (703) 364-7926

jiannina.castro@lamborghini.com

المكتب الصحفي - منطقة جنوب شرق آسيا

وأوقيانوسيا والهند

سيلفيا سالييتي

رقم الهاتف: +65 9651 8955

silvia.saliti@lamborghini.com

المكتب الصحفي - الصين

نانسي رونغ

رقم الهاتف: +86 10 6531 4614

xuefei.rong@lamborghini.com

المكتب الصحفي - اليابان وكوريا الجنوبية

كوميكو أريساوا

رقم الهاتف: +81 3 5475 6626

kumiko.arisawa@lamborghini.com

- الجيل التالي من سيارة لامبورغيني V12 الرئيسية
- سمات تصميمية إبداعية تركز على أداء ديناميكيات الهواء
- نظام جديد للتوجيه الرباعي
- نظام تعليق وأنظمة إلكترونية محسنة إلى حد كبير وأوضاع قيادة قابلة للتخصيص
- محرك V12 يعمل بسحب الهواء الطبيعي ذو قدرة أعلى ينتج 740 حصاناً
- تسارع من صفر إلى 100 كم/س في 2.9 ثانية، بسرعة قصوى 350 كم/س

سانت أجاتا بولونيز، 19 ديسمبر 2016 - تتميز لامبورغيني أفينتا دور إس بتصميم جديد لديناميكيات الهواء، ونظام تعليق أعيد تطويره، إلى جانب قدرة أعلى لديناميكيات قيادة جديدة. وحرف 'S' اللاحق لاسم السيارة هو ذاته الخاص بطرازات اللامبورغيني المحسنة السابقة، والذي يرسم ملامح معيار جديد للامبورغيني V12.

يقول رئيس مجلس إدارة لامبورغيني للسيارات ومديرها التنفيذي ستيفانو دومينيكالي "هذا هو الجيل التالي من أفينتا دور وهو أيضاً تجسيد لمعالم جديدة في التكنولوجيا والأداء في مجال تطوير السيارات الرياضية الفائقة. وتمثل أفينتا دور إس تصميماً ملهماً، وتكنولوجيا وديناميكيات قيادة متطورة، تتحد معاً في تناغم تام، وترتقي بمفهوم السيارات الرياضية الفائقة إلى مستوى جديد".

التصميم وديناميكيات الهواء

يوجي تصميم أفينتا دور إس الجديدة بوضوح بظهور جيل جديد من أفينتا دور. حيث ترخر أفينتا دور إس بعدد من جوانب التطوير في تصميمها الخارجي، ولا سيما في المقدمة والمؤخرة، في الوقت الذي ظل فيه شكلها الجانبي هو ذاته الشكل المميز لأفينتا دور بوضوح. وكل من المكونات المعدلة أعيد تصميمه لغرض، ألا وهو تحقيق أقصى كفاءة لديناميكيات الهواء، مع إبراز الديناميكية الجبارة المركبة لأفينتا دور. وعلاوة على ذلك، قام مركز تشنترو ستيله بلامبورغيني بدمج عناصر معينة من أيقونات سابقة في هذا الطراز، مثل خطوط أقواس العجلات الخلفية التي تعيد إلى الأذهان طراز كاونتاش الأصلي.

وتعمل المقدمة الأكثر إقداماً والمقسم الأمامي الأطول على إعادة توجيه تدفق الهواء لتحقيق كفاءة أفضل في ديناميكيات الهواء، وتحسين تبريد المحرك وزيادة تبريد المشعات. ويعمل الأنبوبان الهوائيان الموجودان في جانب المصدّم الأمامي على الحد من تداخل الإطارات الأمامية مع ديناميكيات الهواء، وتحسين تدفق الهواء خلف السيارة إلى المشع الخلفي.

ويهيمن على مؤخرة أفينتا دور إس ناشر أسود، يتوافر بألياف الكربون عند الطلب، ويتسم بعدد من الريشات الرأسية التي تضخم تأثير تدفق الهواء، وتقلل من مقاومة الهواء من خلال استعادة الضغط وتوليد قوة سفلية. وتخرج من المصدّم الخلفي ثلاثة مخارج منفردة للعدم.

والجناح الخلفي النشط قابل للتحرك في ثلاثة أوضاع تبعاً للسرعة ووضع القيادة المختار، وهو يعمل على تحقيق أقصى أداء للتوازن الكلي المحسن للسيارة، ويعمل جنباً إلى جنب مع مولدات الدوامة الموجودة في مقدمة ومؤخرة الجزء السفلي من الشاسيه، التي تزيد من تدفق الهواء فضلاً عن المساعدة في تبريد المكابح.

ويحقق تصميم أفينتا دور إس أداء معززاً إلى حد كبير في ديناميكيات الهواء. وقد تحسنت القوة السفلية الأمامية بنسبة تزيد على 130٪ عن أفينتا دور كوبيه السابقة. وعندما يكون الجناح في وضعه المثالي تتحسن الكفاءة الكلية عند القوة السفلية العالية بما يزيد على 50٪، وعند السحب المنخفض بمقدار يزيد على 400٪ مقارنة بالطراز السابق.



منشور إعلامي

وهناك أربع سمات رائعة تعمل على تطوير مشاعر القيادة:
الدفع الرباعي، نظام التعليق الجديد النشط، النظام الجديد للتوجيه الرباعي ووضع قيادة EGO الجديد.

ويحتفظ شاسيه أفينتادور إس بالشاسيه الأحادي المصنوع من ألياف الكربون الذي تتفرد به أفينتادور والذي يمتاز بصلابته الشديدة وخفة وزنه، وإطار الألومنيوم الموصلة به، مما ينتج وزناً جافاً يبلغ 1,575 كجم فقط.

وقد أعيد تطوير أفينتادور إس بناءً على 'مفهوم التحكم الكامل' لتحقيق تميز في القيادة والركوب والأداء؛ حيث طور كل جانب من جوانب أنظمة التعليق والتحكم الإلكتروني للسيارة، بهدف تعزيز التحكم ومشاعر القيادة على وجه الخصوص.

ويتحقق التحكم الجانبي المحسن بفضل التوجيه الرباعي الجديد، والذي يعتمد للمرة الأولى في إحدى سلاسل الإنتاج بلامبورغيني. حيث يوفر النظام خفة حركة محسنة في السرعات المنخفضة والمتوسطة وثباتاً أكبر في السرعات العالية. وعلى المحور الأمامي، يتكامل مع نظام لامبورغيني للتوجيه الديناميكي (LDS)، الذي تم ضبطه لمنح شعور طبيعي وأكثر استجابة في الانعطافات الحادة إلى الداخل. وتم تكييفه خصيصاً ليتكامل مع نظام لامبورغيني للتوجيه الخلفي النشط (LRS) على المحور الخلفي: حيث يتفاعل مشغلان منفصلان في غضون خمسة مللي من الثانية مع حركات توجيه السائق، مما يتيح ضبطاً في الوقت الحقيقي للصلابة مع التحرك بزوايا أو في منعطفات.

وعند السرعات المنخفضة، تتوجه العجلات الأمامية إلى اتجاه معاكس لزاوية التوجيه، وبالتالي تقلل عملياً من قاعدة العجلات. وبفضل حاجتها إلى زاوية عجلة توجيه أقل، تتسم أفينتادور إس بخفة أكبر في الحركة، مع انخفاض نصف قطر الدوران، مما يضمن أداءً عالياً في المنحنيات وييسر المناورة داخل المدن وعند السرعات المنخفضة.

وعلى العكس من ذلك، عند السرعات العالية، تشترك كلاً من العجلات الأمامية والخلفية في نفس زاوية التوجيه، مما يؤدي عملياً إلى إطالة قاعدة العجلات، الأمر الذي يوفر المزيد من الثبات ويحسن من استجابة السيارة.

التحكم الرأسي يتأتى من قضبان دفع لامبورغيني المحدثة ونظام التعليق المغناطيسي الانسيابي من لامبورغيني، مع تنقيح ديناميكياتها الحركية ومواءمتها مع التوجيه الرباعي الجديد. وتتضمن هندسة التعليق الجديد، المحسن من أجل نظام لامبورغيني للتوجيه الخلفي، ذراعاً علوياً وسفلياً وحاملة عجلات للحد من الميلان والحمل على النظام. ويعمل نظام تخميد متغير في الوقت الحقيقي على تحقيق التحكم الأمثل في العجلات والبدن، مع تحقيق أقصى توازن وصلابة على الأرض. كما تعزز اليايات الخلفية الجديدة توازن السيارة.

ويتحقق التحكم الطولي بفضل استراتيجية محسنة لنظام التحكم الإلكتروني في الثبات من خلال تحكم أسرع وأدق في التحكم في الجر وديناميكيات المركبة، تبعاً لوضع القيادة المختار. وتتميز أفينتادور إس، التي اختبرت بكثافة على أسطح مثل الجليد والتلج، بتحسين اكتشاف الالتصاق لتحقيق أقصى تشبث والتصاق بالأرض في جميع الظروف، وتعزيز قدرات القيادة والانقياد بها. وتمت معايرة الدفع الرباعي الدائم في أفينتادور إس من أجل التأثير المثبت لنظام لامبورغيني الجديد للتوجيه الخلفي، مما يتيح مزيداً من العزم على المحور الخلفي: عندما إيقاف تشغيل الخائق، ينقل عزم دوران أقل إلى المحور الأمامي للسماح بسلوك التوجيه الزائد وقيادة رياضية تتسم بالأمان.

وقام مهندسو لامبورغيني بدمج وحدة التحكم الذكية (LDVA) **Lamborghini Dinamica Veicolo Attiva** لإدارة هذه الأنظمة بالسيارة. وتعد وحدة LDVA بمثابة المخ الجديد للسيارة، والذي يستقبل معلومات دقيقة وفي الوقت الفعلي عن حركة البدن من خلال المدخلات القادمة من جميع المستشعرات بالسيارة. ويحدد في التو أفضل إعداد لجميع الأنظمة الفعالة لضمان تحقيق أفضل الديناميكيات للمركبة في كل الظروف وجميعها.



مفهوم EGO – أوضاع القيادة القابلة للتخصيص

تتيح أفينتا دور إس للسائق الاختيار بين أربعة أوضاع قيادة مختلفة: **STRADA**، **SPORT**، **CORSA** ووضع **EGO** الجديد، الذي يؤثر على سلوك الجر (المحرك، صندوق التروس، الدفع الرباعي)، التوجيه (نظام لامبورغيني للتوجيه الخلفي، نظام لامبورغيني للتوجيه الديناميكي، **Servotronic**) والتعليق (نظام التعليق المغناطيسي الانسيابي من لامبورغيني).

ويعني **STRADA** تحقيق الراحة القصوى للاستخدام اليومي. ويوفر وضع **SPORT** شعوراً رياضياً من خلال الدفع الخلفي، بينما يعد الوضع **CORSA** مناسباً للأداء الأقصى على حلبة السباق.

أما **EGO** فهو خيار وضع القيادة الجديد. حيث يوفر عدة أنظمة إعداد إضافية وشخصية، قابلة للتخصيص من قبل السائق، تمكنه من اختيار معاييره المفضلة للجر والتوجيه والتعليق في إعدادات الأوضاع **SPORT**، **STRADA** و**CORSA**.

وأعيدت معايرة جميع أوضاع القيادة في أفينتا دور إس، لتحسين تكامل نظام التحكم الإلكتروني في الثبات مع نظام الدفع الرباعي الكامل والواجهة بين نظام إدارة عزم المحرك ورد فعل نظام التحكم في الجر. وقد أعيدت معايرة تقسيم العزم المستمر بين المحورين الأمامي والخلفي في كل من أوضاع القيادة من أجل نظام لامبورغيني للدفع الخلفي وتعزيز التمايز بين أوضاع القيادة.

ففي الوضع **STRADA** أصبح التخميد التدريجي أكثر سلاسة من أجل مزيد من الراحة والثبات على الطرق الوعرة. وتم تقسيم العزم بين الخلف والأمام بنسبة **60/40** قياسياً؛ مما يمنح أماناً وثباتاً مع أقصى قدر من الالتصاق، ويسهل قيادة السيارة والتحكم بها.

وفي الوضع **SPORT**، يتيح التأثير المثبت لنظام لامبورغيني للتوجيه الخلفي توجيه ما يصل إلى **90%** من العزم إلى العجلات الخلفية لتحقيق أقصى أداء رياضي ومنتعة قيادة في الطرق المنحنية. كما تحسنت دقة القيادة والتغذية المرتدة للسائق، مع الحفاظ في الوقت نفسه على السلامة، دونما مساس بالراحة. وعند إيقاف تشغيل المعجل، ينقل عزم أقل إلى المحور الأمامي لتعزيز خفة حركة السيارة، وتسهيل التوجيه الزائد والانجراف باستخدام تحكم خفيف في الخانق وعجلة القيادة.

وفي الوضع **CORSA**، يستمتع السائق بتدخل أقل تطفلاً في التحكم الديناميكي والتحكم بالجر، مع الحفاظ في الوقت نفسه على دقة القيادة والجر. وتمنح المستويات العالية من قوة التخميد السائق الشعور والتغذية المرتدة من جميع مدخلات السائق مثل التوجيه والكبح والخنق. وتم تعزيز التوجيه المتعكس في مواقف الأداء العالي وموازنة العزم بين كلا المحورين، بنسبة تقسيم قصوى **80/20** بين الخلف والأمام من أجل سلوك أقرب إلى الطبيعي وتحقيق أقصى أداء على حلبة السباق.

المحرك والعام

ينتج محرك لامبورغيني أفينتا دور سعة **6.5** لتراً المكون من **12** أسطوانة ويعمل بسحب الهواء الطبيعي **40** حصاناً من القدرة أعلى من سابقه، لتصل إلى **740** حصاناً، و**690** نيوتن متر من العزم عند **5,500** لفة في الدقيقة. ولتحقيق هذه الزيادة في القدرة تم تحسين كلاً من توقيت الصمام المتغير (**VVT**) ونظام السحب المتغير (**VIS**) على أمثل وجه بغرض الحصول على منحنى عزم محسن. وعلاوة على ذلك، زادت أقصى لفات للمحرك من **8,350** إلى **8,500** لفة في الدقيقة.

ويحقق الوزن الجاف البالغ **1,575** كجم فقط نسبة وزن إلى قدرة قدرها **2.13** كجم/حصان. ويتحقق التسارع من صفر إلى **100** كم/س في **2.9** ثانية مع سرعة قصوى تبلغ **350** كم/س. ويتم نقل الحركة من خلال نظام ناقل الحركة **7** سرعات بفضيب التغيير المستقل خفيف الوزن من لامبورغيني، الذي ينقل السرعات ألياً في زمن يصل إلى **50** مللي ثانية.



منشور إعلامي

وتعتمد أفينتا دور إس نظام عادم جديداً هو نتاج مشروع بحث وتطوير كبير. فهو يأتي أخف وزناً من سابقه بنسبة 20٪، كثرة اختبار للعديد من التكوينات؛ والنتيجة هي تحسن في صوت وصدى محركات لامبورغيني V12 التي تعمل بسحب الهواء الطبيعي والذين لا يمكن مضاهاتهما من الأصل، وذلك من خلال ثلاثة مخارج أنابيب منفردة في الجزء الخلفي لأفينتا دور إس، مما يعطي تذكراً مرئية بنظام العادم الجديد.

كما إن أفينتا دور إس، كما هو الحال مع سابقتها، مجهزة بنظام إيقاف وبدء ونظام إخماد للأسطوانات لتحقيق الكفاءة المثلى للمحرك. فعندما لا تكون هناك حاجة إلى قدرة المحرك الكاملة، يتم إبطال ست أسطوانات من أسطواناته الاثنتي عشرة عن طريق إيقاف أحد صفي الأسطوانات. وعندما يتسارع السائق، يعيد النظام فوراً تشغيل المحرك في وضع الأسطوانات الاثنتي عشرة، مع سلاسة في التبديل يكاد يستحيل معها أن يلاحظها السائق.

الإطارات وأنظمة الكبح

يحمل أفينتا دور إس طاقم جديد، مصنع خصيصاً، من إطارات **Pirelli P Zero**. وهذه الإطارات المصممة لتحقيق أمثل توجيه وجر وتغيير للحارات وكفاءة للكبح، صممت تحديداً للاستجابة للسلوك الديناميكي الناتج عن نظام لامبورغيني للتوجيه الخلفي، على نحو يضمن تناسق القيادة والالتقياد وإمداد السائق بتغذية مرتدة. وبفضل التوليد المحسن للقوة من كلاً من الإطارات الأمامية والخلفية، توفر إطارات **Pirelli P Zero** تسارعاً جانبياً أعلى وتقليلاً لخصائص نقص التوجيه.

وتأتي المكابح المصنوعة من الكربون والخزف كتجهيز قياسي في أفينتا دور إس، وتعمل أقراص الكربون والخزف المهواة والمثقبة (Ø 38 × 400 مم – Ø 38 × 380 مم) على تعزيز أداء الكبح من 100 كم/س إلى السكون في مسافة 31 م.

أفينتا دور إس – محيط السائق

تزرخ مقصورة أفينتا دور إس بالوظائف الجديدة ولمسات الرقي. فلوحة العدادات الرقمية الجديدة على شاشة TFT يمكن تخصيصها على حسب تفضيلات السائق، وتأتي بشاشات **kombi** مختلفة لأوضاع **SPORT**، **STRADA** و **CORSA** بالإضافة إلى وضع **EGO**. وزر **EGO** الذي يمكن اختياره من خيارات أوضاع القيادة الموجودة على لوحة التحكم، يكشف عن المزيد من الخيارات على الشاشات الرقمية المنبثقة، لتتيح للسائق اختيار إعداداته المفضلة.

ويعد **AppleCarPlay** من بين المواصفات القياسية، ل يتيح لراكبي المقصورة إدارة الاتصالات والترفيه على أجهزة آبل الشخصية بالأوامر الصوتية.

ويتوفر نظام لامبورغيني للقياس عن بعد كمواصفة اختيارية: حيث يسجل أزمنة لفات السباق والأداء على الحلبة فضلاً عن بيانات الرحلة، ومن ثم يعد نظام القياس عن بعد جذاباً لمالك السيارة، ولا سيما الذي يرغب في قيادة السيارة على حلبة السباق.

أما عن مواصفاتها الداخلية، فالخيارات المتاحة لأفينتا دور إس لا حصر لها تقريباً بفضل برنامج المواعمة الشخصية "Ad Personam" من لامبورغيني. سعر لامبورغيني أفينتا دور إس وموعد التسليم بالأسواق

يتسلم أول عملائنا سياراتهم الجديدة لامبورغيني أفينتا دور إس في ربيع 2017، بالسعر المقترح التالي:

أوروبا: 281.555,00 يورو (سعر التجزئة المقترح غير شامل الضريبة)
المملكة المتحدة: 225.955,00 جنيه إسترليني (سعر التجزئة المقترح غير شامل الضريبة)



منشور إعلامي

الولايات المتحدة الأمريكية: **421.350,00** دولار أمريكي (سعر التجزئة المقترح – شاملاً ضريبة الوقود)
الصين: **6.739.673,00** رنمينبي (سعر التجزئة المقترح شاملاً الضريبة)
اليابان: **41.578.179,00** ين (سعر التجزئة المقترح شاملاً الضريبة)

للاطلاع على صور وفيديوهات أخرى:

media.lamborghini.com

للحصول على المزيد من المعلومات عن شركة لامبورغيني:

www.lamborghini.com



Technical Data - Lamborghini Aventador S

CHASSIS AND BODY

Frame	Carbon fiber monocoque with aluminum front and rear frames
Body	Carbon fiber engine bonnet, movable rear spoiler and fixed air inlets; Aluminum front bonnet, front fenders and doors; SMC rear fender and rocker covers
Suspension type	Push rod magneto-rheological active front and rear suspension with horizontal dampers and springs
Suspension geometry	Aluminum double wishbone fully independent front and rear suspension
ESP	ESC/ ABS Bosch 8.0 with different ESC characteristics managed by drive select mode
Brakes	Dual hydraulic circuit brake system with vacuum brake booster; front and rear CCB, (6-cylinder brake calipers, 4-cylinder brake calipers)
Ventilated discs (front – rear)	Carbo ceramic discs (Ø 400 x 38 mm – Ø 380 x 38 mm)
Steering	Steering Gear with 3 different servotronic characteristics coupled with Lamborghini Dynamic Steering (LDS) and Lamborghini Rear-wheel Steering (LRS), managed by drive select mode
Steering wheel ratio	10:1 – 18:1
Steering wheel turns lock to lock	2,1 – 2,4
Steering wheel diameter	358 mm
Tires (front – rear)	Pirelli P Zero 255/30 ZR20 – 355/25 ZR21
Wheels (front – rear)	9"JX20" H2 ET 32.2 – 13" JX21" H2 ET 66.7
Kerb-to-kerb turning circle	11.5 m (37,73 ft.) - average value, variable due to dynamic condition, thanks to LRS



Mirrors	External mirrors heated, electrically adjustable and foldable
Rear spoiler	Movable – 3 positions depending on speed and drive select mode
Airbags	Front dual stage driver airbag and front adaptive passenger airbag seats with side “head-thorax” airbags; passenger and driver knee airbags in selected markets

ENGINE

Type	V12, 60°, MPI
Displacement	6498 cc (396.5 cu. in)
Bore and stroke	Ø 95 mm x 76,4 mm (3,74 in. x 3 in.)
Valve per cylinder	4
Valve gear	Variable valve timing electronically controlled
Compression ratio	11.8 ± 0.2
Maximum power	740 hp (544 kW) at 8.400 rpm
Specific Power output	113,9 hp/l (83,7 kW/l)
Maximum torque	690 Nm at 5.500 rpm
Engine speed, maximum	8.500 rpm
Power to weight ratio	2,13 kg/hp
Emission class	EURO 6 - LEV 2
Emission control system	Catalytic converters with lambda sensors
Cooling system	Water and oil cross flow cooling system with variable air inlets
Engine management system	Lamborghini Iniezione Elettronica (LIE) with Ion current analysis
Lubrication system	Dry sump



DRIVETRAIN

Type of transmission	4WD with Haldex generation IV
Gearbox	7 speed ISR, shifting characteristic depending on drive select mode
Standard	AMT
1 st gear ratio	3,909
2 nd gear ratio	2,438
3 rd gear ratio	1,810
4 th gear ratio	1,458
5 th gear ratio	1,185
6 th gear ratio	0,967
7 th gear ratio	0,844
Reverse ratio	2,929
Final drive ratio (rear – front)	2,867 - 3,273
Clutch	Dry double plate clutch, Ø 235 mm (9,25 in.)

PERFORMANCE

Top speed	350 km/h (217 mph)
Acceleration 0-100 km/h [0-62 mph]	2,9 sec.
Acceleration 0-200 km/h [0-124 mph]	8,9 sec.
Acceleration 0-300 km/h [0-186 mph]	24,5 sec.
Braking 100-0 km/h [62-0 mph]	31 m



DIMENSIONS AND WEIGHT

Wheelbase	2,700 mm (106.29 in.)
Overall length	4,797 mm (188.86 in.)
Overall width (excluding mirrors)	2,030 mm (79.92 in.)
Overall height	1,136 mm (44.72 in.)
Track (front – rear)	1,720 mm (67.71 in) – 1,680 mm (66.14 in.)
Ground clearance (standard – lifting)	115 ± 2 mm (front with lifting 155 mm)
Dry weight	1,575 kg (3,472 lb)
Weight distribution (front – rear)	43% - 57%

CAPACITIES

Fuel tank	85 liters
Engine oil	13 liters
Engine coolant	25 liters
Luggage compartment	140 liters

CONSUMPTION*

Urban cycle	26,2 l/100 km
Extra urban cycle	11,6 l/100 km
Combined	16,9 l/100 km
CO ₂ emission	394 g/km

** In accordance with
Dir. 1999/100/CE*