



NUEVO 807

UN PLACER PROPIO DE GAMA ALTA

Un estilo actualizado, además de equipamientos tecnológicos y una nueva motorización dinámica, hacen que el nuevo 807 ocupe un lugar de privilegio en la gama alta.

Lanzado en abril de 2002, del 807 se han fabricado más de 150 000 unidades gracias a argumentos que, más que nunca, marcan la diferencia dentro del segmento de los grandes monovolúmenes:

- Una carrocería dotada de dos puertas laterales deslizantes en la parte trasera, que facilitan el acceso a bordo y que se pueden electrificar, haciendo la operación casi 'mágica' a los ojos de los más jóvenes;
- Una modularidad interior que permite toda clase de configuraciones de las 7 potenciales plazas individuales (incluyendo 8 plazas con la opción de banqueta en la fila 3), espacios para colocación de objetos de gran amplitud, un salpicadero con estilo y ergonomía, una capacidad de acogida y de carga consecuente, con un habitáculo estudiado para convertirle en el monovolumen de "todos los posibles";
- Suspensiones de alto rendimiento para un comportamiento en carretera y un confort que garantizan un placer de conducir característico de la Marca Peugeot.
- Una seguridad de alto nivel, por su estructura protectora, sus medios de sujeción (cinco estrellas en la prueba EuroNCAP de protección de los adultos ocupantes de los vehículos) e incluso por la seguridad terciaria del servicio Peugeot Urgencias ligado al sistema de navegación RT4 ;
- Una gama de motorizaciones amplia y moderna, en perpetua evolución.

- Un estilo elegante, felino y dinámico, inmediatamente identificable en todos los modelos de Peugeot, estilo que, para la clientela europea del 807, sigue siendo una de las 2 principales razones para su elección.

Así, siempre con el deseo de seducir a esta clientela por su línea, pero también desarrollar el arte de viajar a bordo, el 807 evoluciona hoy a través de **toques estilísticos exteriores, nuevos ambientes interiores** más cualitativos, **equipamientos** suplementarios y grupos motopropulsores de alto rendimiento con la llegada del **2,2 l HDi FAP** 125 kW (\approx 170 CV) acoplado a una **caja de cambios manual de 6 velocidades** o bien, próximamente a una **caja automática de 6 velocidades**.

Con estas novedades, el 807 pretende consolidar su posicionamiento de **monovolumen dinámico y de alta gama**, adecuado para dar respuesta a usuarios cada vez más exigentes, cualquiera que sea su situación.

Enero 2008

ESTILO

Estilo exterior

A partir de un diseño exterior intemporal, los estilistas se han unido para conferir a este nuevo 807 un valor añadido de modernismo y de refinamiento. Numerosos y sutiles toques de estilo han sido introducidos en la parte delantera, con ligeras modificaciones de las rejillas de entrada de aire asociadas con elementos cromados horizontales, un león en la calandra de tamaño importante así como la adición de una moldura de cromo que rodea la totalidad del vehículo. Esta moldura viene, por otra parte, a reforzar las protecciones de la carrocería que están pintadas color del vehículo. De acuerdo con estos nuevos elementos cromados, las manillas de las puertas laterales están igualmente realizadas en este mismo material. En la parte trasera, el emblema de la marca dispone también de un territorio más amplio, mientras que el embellecedor cromado del portón, más generoso, integra el rótulo de "PEUGEOT".

Por último, citamos la adopción de dos nuevos colores metalizados, el "azul de Rodas" y el gris "Moondust".

Estilo interior

En el interior, los guarnecidos, elementos decorativos y de ebanistería evolucionan para permanecer en armonía con las expectativas de la clientela, beneficiándose el conjunto de una calidad percibida acumulada.

Dentro de este espíritu, los materiales plásticos que componen el salpicadero, las contra-puertas... pasan a ser de color negro "Mistral". Asimismo, numerosas piezas prensibles fueron objeto de un tratamiento en pintura suave. Las manillas de las puertas, el pomo de la palanca de cambio de velocidades y los cursores de las salidas de aireación del salpicadero son de acabado en cromo, lo que participa igualmente en el ambiente de alta gama del habitáculo.

En lo que respecta a los guarnecidos de los asientos, del salpicadero y de los paneles de las puertas, el nivel bajo de la gama (disponible según los países) hace uso de un nuevo tejido de cadena y trama de color gris "Bise".

Este color está recuperado en el nivel 2, con acolchados y tejido de cadena y

trama aterciopelado, pudiendo también el cliente elegir otro ambiente, claro y luminoso, denominado “Matinal”.

Esta armonía se encuentra en el nivel 3 con guarnecidos Alcántara en los asientos acompañado de tejido y asientos ofrecidos con un tapizado en cuero como opción. Otro color de cuero disponible es el negro “Mistral”, siendo entonces los guarnecidos de los paneles de las puertas y del salpicadero revestidos de guarnecido Alcántara del mismo color.

EL MOTOR 2,2 L HDi FAP – DW12BTED4

y sus cajas de 6 velocidades, manual o automática

Como último incorporado a la gama 807, el motor 2,2 l HDi FAP 125 kW (\approx 170 CV) corona la oferta diesel HDi del 807, reforzando así su posicionamiento dinámico y de alta gama.

Este motor bi-turbo, aparecido recientemente en el 407 y luego en el 607, se distingue por una dotación tecnológica de alto nivel. Esto proporciona un brío y una comodidad de utilización dignas de cilindradas superiores, beneficiándose de un consumo controlado para desechos de CO₂ contenidos.

En diesel HDi, la gama de los grupos motopropulsores, ofrecida en el 807, se establece como sigue:

- 2,0 l 16 v HDi FAP 88 kW (\approx 120 CV), par de 300 Nm y caja manual de 6 velocidades
- 2,0 l 16 v HDi FAP 100 kW (\approx 136 CV), par de 320-340 Nm y caja de cambios
- **2,2 l 16 v HDi FAP 125 kW (\approx 170 CV), par de 370 Nm y caja de cambios manual de 6 velocidades**
- **2,2 l 16 v HDi FAP 125 kW (\approx 170 CV), par de 400 Nm y caja de cambios automática de 6 velocidades (disponible en la primavera de 2008).**

La gama de gasolina se compone, por sí misma, de dos ofertas:

- 2,0 l 16 v 103 kW (\approx 141 CV), par de 200 Nm y caja de cambios manual de 5 velocidades
- 2,0 l 16 v 103 kW (\approx 141 CV), par de 200 Nm y caja de cambios automática de 4 velocidades.

Este nuevo motor 2,2 l HDi FAP es el resultado de la cuarta fase de la cooperación entre PSA Peugeot Citroën y Ford Motor Company y completa la gama HDi desarrollada, en común y con éxito, después de la firma del acuerdo de cooperación en 1998.

Este cuatro cilindros de 2179 cm³ culmina con una culata de 16 válvulas y doble árbol de levas en la cabeza. Alcanza su potencia máxima de 125 kW a 4000 r.p.m para un par máximo generoso de 370 Nm a 1500 r.p.m. para la caja de cambios manual e incluso de 400 Nm a 1750 r.p.m. con la caja de cambios automática de 6 velocidades tipo Tiptronic System Porsche.

El par y el tiempo de respuesta a bajo régimen han sido particularmente cuidados y hasta 1000 r.p.m., el motor desarrolla ya un par de 200 Nm y luego 280 Nm a 1250 r.p.m.

Además, la gama de utilización está muy extendida con una gran disponibilidad a todos los regímenes (todavía más de 350 Nm a 3000 r.p.m.).

Una cámara de combustión de un nuevo tipo, el common rail (rampa de alimentación común) de 3^a generación que lleva la presión hasta 1800 bares y la presencia de un doble turbocompresor secuencial paralelo, son las principales innovaciones tecnológicas de este motor.

Por último, este conjunto mecánico aporta al 807 un dinamismo y una comodidad de conducción propia de la gama alta y todo ello acoplado siempre con una caja de cambios de 6 velocidades, manual o automática.

Tecnologías

El doble turbo secuencial paralelo

La tecnología del doble turbo secuencial paralelo de este motor sigue siendo una primicia mundial en el segmento de los cuatro cilindros.

El sistema (patentado con Honeywell Turbo Technology) está constituido por dos turbocompresores idénticos de tamaño reducido.

A bajo régimen, un solo turbo asegura la reactividad del motor. Está respaldado por un segundo turbo que entra en acción paralelamente entre 2600 y

3200 r.p.m. según la carga demandada y las condiciones atmosféricas. De esta forma, todo el régimen del motor está así cubierto. El control del conjunto está completamente asegurado por el calculador del control del motor.

Por otra parte, la inercia de los turbos, debido a su pequeño tamaño, suprime el tiempo de respuesta en el momento de su puesta en acción.

Estas innovaciones tecnológicas permiten la mejora del disfrute de la conducción y en particular, una gran disponibilidad del par. Además, el usuario puede rodar a bajo régimen y reducir así su consumo de carburante.

La cámara de combustión ECCS (Extreme Conventional Combustion System)

La cámara de combustión se caracteriza por una tasa de compresión reducida (16,6) y un gran diámetro, lo que contribuye a disminuir la cantidad de carburante de combustión incompleta, limitando así la proporción de carburante en contacto con las paredes. Este efecto se obtiene por los tratamientos particulares de la geometría y del diseño del pistón (realizado en aluminio con un excelente comportamiento mecánico y térmico). Esta geometría permite igualmente disminuir, de manera significativa, el SWIRL (movimiento giratorio del aire dentro de la cámara de combustión) limitando las pérdidas térmicas contra las paredes.

Estas evoluciones permiten una mejor homogeneidad de la mezcla de aire / carburante, que tiene como resultado una mejora significativa del rendimiento global del motor así como una combustión más silenciosa.

Un common rail de tercera generación cuya presión se lleva a 1800 bares

Este sistema de combustión ECCS está asociado a una common rail (rampa de alimentación común) Bosch de tercera generación, cuya presión de inyección se lleva a 1800 bares (1350 bares con la primera generación).

La presión de inyección elevada, asociada a los inyectores piezoeléctricos, de la que está dotada cada tobera de 7 orificios de un diámetro de 135 micrones, permite multiplicar el número de inyecciones (potencialmente hasta 6 por ciclo) y generar una gran finura de pulverización del gasóleo.

Con una mezcla de aire / gasóleo así optimizada, la combustión es más completa, más homogénea y reduce las emisiones contaminantes en origen.

El medio ambiente

Este nuevo 2,2 l HDi FAP debería constituir un ejemplo en materia del respeto del medio ambiente en un monovolumen de gama alta como el 807.

Ante todo, recordemos que por su propio diseño el motor diesel se beneficia de un excelente rendimiento termodinámico y que la inyección directa HDi eleva todavía más sus rendimientos.

Gracias a la inyección a muy alta presión del sistema de rampa común, la pulverización extremadamente fina del gasóleo, dentro de la cámara, permite una combustión más homogénea y más completa que produce un mejor rendimiento de la combustión que reduce sensiblemente las emisiones en origen.

Además, el funcionamiento de los dos turbocompresores y el sistema de recirculación de los gases de escape participan activamente en la protección del medio ambiente.

Más concretamente, en este nuevo 2,2 l HDi FAP, la incorporación de la nueva cámara de combustión con una presión de 1800 bares permite una reducción de las emisiones de orden de magnitud del 30 % con respecto al motor 2.2 l HDi de la generación anterior.

Evidentemente, está asociado a la tecnología del FAP de última generación, con filtro aditivado. Este filtro de partículas de tercera generación de tipo "octosquare" posee, en el 2,2 l HDi, una periodicidad de cambio de 180 000 km. Esta periodicidad se hace posible por la mejora del aditivo y del soporte filtrante.

El aditivo Eolys, cuya eficacia acumulada permite la disminución de la dosificación en el carburante, al mismo tiempo reduce la cantidad de residuos almacenados sobre las paredes del filtro.

El soporte filtrante presenta una nueva estructura, cuya geometría octosquare y el mayor diámetro de los canales de entrada aumentan netamente la capacidad de almacenamiento de los residuos.

La acústica y las vibraciones

El carter de cilindro de doble pared, patentado y realizado directamente en fundición, permite mejorar los rendimientos acústicos de motor de forma significativa.

Dos árboles de equilibrado, en contra-rotación, disminuyen notablemente el nivel vibratorio y el amortiguamiento de las zapatas del motor, así como el doble volante del motor optimizado, con lo que se consigue la filtración de las vibraciones.

Además, la válvula de mariposa situada en el sistema de admisión, dotada de un tiempo de respuesta muy corto, se dispara en la fase de parada del motor para evitar cualquier vibración producida en esta fase.

El mantenimiento

Un depósito de aceite de gran contenido, y en dos partes, permite llevar la periodicidad del vaciado a un intervalo de 30 000 km.

Dentro del mismo espíritu, la correa de arrastre y sus accesorios motores están diseñados y dimensionados para evitar todo mantenimiento en el curso de la vida útil del vehículo.

La caja de cambios mecánica de 6 velocidades - ML6C

EL motor del 807, 2,2 l HDi FAP, está acoplado con la caja de cambios mecánica del tipo ML6C de 6 velocidades, cuya palanca está, como siempre en el 807, idealmente situada en una posición elevada.

La caja de cambios automática de 6 velocidades “Tiptronic System Porsche” - AM6

Dando respuesta a las expectativas del mercado para una mayor comodidad de utilización, la incorporación de la caja de cambios automática de seis velocidades de tipo AM6 constituye una auténtica novedad en el 807.

Culminando la gama HDi FAP, este nuevo conjunto de motor / caja de cambios aporta no solamente, en el 807, dinamismo y reactividad, sino también una

comodidad de conducción suplementaria.

Sus seis velocidades le confieren, a la vez, brío en el arranque gracias a la primera velocidad corta, una apreciable continuidad de aceleración debido a la suavidad de los pasos de las velocidades así como una comodidad general ligada a la utilización optimizada de la gama del par del motor. Así, la sexta velocidad “alargada” optimiza el consumo, el nivel sonoro y el confort en autopista, sin ningún compromiso frente a relanzamiento del vehículo, que se beneficia instantáneamente de la retrogradación de una o de varias velocidades. Por último, esta caja de cambios permite soportar un par todavía más generoso, lo que permite al grupo motopropulsor reivindicar un par de 400 Nm a partir de 1 750 r.p.m.

Esta caja de cambios permite **dos modos de conducción**: uno automático auto-adaptativo para una conducción tranquila, sin estrés, adaptándose al estilo de conducción del conductor y el otro más activo, gracias a su mando secuencial “Tiptronic system Porsche”.

Lanzada, en un primer tiempo, en los motores V6 de gasolina y HDi del 607, la caja de cambios automática AM6 está desarrollada por “Aisin AW” según un pliego de condiciones fijado por el Grupo PSA Peugeot Citroën.

Su principio básico es utilizar las combinaciones de dos trenes epicicloidales, uno simple y otro doble, controlados por solamente cinco elementos de fricción (embragues o frenos).

Este principio permite una compacidad y un peso reducido comparable a los de las cajas de cambios automáticas de cuatro velocidades.

Para más seguridad, la caja de cambios dispone de una función shift lock que impide, con el motor funcionando, abandonar la posición de Parking (P) sin pisar simultáneamente el pedal del freno. Asimismo, una alerta sonora se activa cuando el conductor abre su puerta, con el motor apagado, sin haber llevado la palanca de cambios de velocidades a su posición Parking.

Características técnicas

El motor 2,2 l HDi FAP confiere al 807 excelentes recuperaciones, una flexibilidad a bajo régimen y una comodidad de conducción digna de la gama alta.

Sus rendimientos lo testimonian puesto que, al conductor, en el caso de la caja de cambios manual, le bastan 31.4 segundos para recorrer 1000 m partiendo de parado (32,1 con la caja de cambios automática en posición Drive) y, sobre todo, la recuperación desde 80 a 120 km/h se realiza en 9,6 segundos solamente en la 5ª velocidad (incluso 7,7 segundos con la caja de cambios AM6). La velocidad máxima de 200 km/h se alcanza en la última velocidad (197 km/h para la caja de cambios automática).

Las tecnologías de este motor y su consecuencia sobre la disponibilidad del par a bajo régimen moderan el consumo de carburante y permiten emisiones de CO2 reducidas (7,2 l/100 km en ciclo mixto o bien 191 g/km y 8.2 l para 218 g/km con la caja de cambios AM6).

Este consumo controlado asociado a un depósito de 80 litros confiere al 807 una excelente autonomía.

Suspensiones

Las suspensiones han sido adaptadas al dinamismo del conjunto motopropulsor.

El tren delantero, de tipo pseudo Mc Pherson triangulado, y el tren trasero de traviesa deformable del 807, le garantizan originalmente un excelente comportamiento en carretera y una buena precisión de la dirección.

El 807 está dotado de amortiguadores traseros y de una barra anti-vuelco específica, mientras que las articulaciones traseras de los triángulos delanteros tienen una mayor rigidez. Estas evoluciones permiten, al conjunto, el mejor compromiso posible entre comportamiento en carretera y comodidad para una seguridad activa y un placer de conducción propio de la gama alta.

El 807, así motorizado, está exclusivamente dotado de ruedas en aleación de aluminio de 16 pulgadas con neumáticos de tamaño 215/69R16H, con llantas

que reciben, de serie, un detector de baja presión de los neumáticos.

Dimensionado a la altura del dinamismo del vehículo, la frenada dispone de discos ventilados de 310 x 32 mm en la parte delantera asociados a estribos de tipo bi-pistón. El conjunto proporciona al 807 una frenada eficaz, segura y fácil de dosificar.

Un dispositivo anti-bloqueo de las ruedas, un repartidor electrónico de frenada que la gestiona, rueda por rueda, para mayor eficacia así como un dispositivo de ayuda a la frenada de emergencia (AFU) completan el dispositivo.

Como en todos los 807, un sistema ESP (Electronic Stability Program / Control Dinámico de Estabilidad) Bosch de última generación, dotado de una gestión particularmente precisa, corrige cualquier iniciación de “sub-viraje” como de “sobre-viraje”.

EQUIPAMIENTOS

Estilísticas y orgánicas, las evoluciones del nuevo 807 se refieren igualmente a su equipamiento con tecnologías al servicio del conductor, pero también de todos sus pasajeros, tanto a nivel de su seguridad como de su confort. El 807 se beneficia de un kit de manos libres Bluetooth™, de una ayuda al aparcamiento delantero así como de un sistema multimedia trasero constituido por una pantalla de 16/9 de relación de aspecto y de un lector de DVD.

Un sistema multimedia trasero perfectamente integrado

Para el bienestar de todos los pasajeros de la parte trasera, y para la serenidad del conductor, una pantalla de 16/9 ocultable y orientable, asociada a un lector de DVD, están idealmente ubicados a nivel del lámpara de techo central del vehículo. Para la comodidad individual de cada uno de sus ocupantes, dos cascos de infrarrojos y un telemando son suministrados con el sistema. Gracias a una entrada de audio / vídeo, los niños pequeños o grandes, y cualquier adicto a las tecnologías digitales podrán, evidentemente, disfrutar

de las consolas de juegos, reproductores digitales de vídeo, ordenadores, camescopios, cámaras fotográficas, etc.

Este sistema, ofrecido como opción, se equipa también en vehículos de serie con nivel de acabado superior en algunos países.

El kit de manos libres Bluetooth™

Asociado a la autorradio, este sistema permite reconocer un teléfono móvil Bluetooth™ presente en el vehículo, captar sus principales funcionalidades y transferirlas al vehículo. El conductor puede utilizar su teléfono móvil sin manipularlo beneficiándose de los altavoces del vehículo.

La ayuda al aparcamiento delantero

Una ayuda al aparcamiento delantero – de serie en el nivel superior en algunos países – está acoplada con la ayuda al aparcamiento trasero.

Se trata de una ayuda de gran valor para las maniobras de aparcamiento y la seguridad de las personas, la ayuda al aparcamiento emite, a través del altavoz más próximo al obstáculo, sonidos más o menos rápidos.

Además, de una forma visual, las distancias restantes son materializadas gráficamente en la pantalla multifunción.

El sistema, constituido por cuatro sensores de ultrasonidos en la parte delantera y sus 4 sensores en la parte trasera, se activa al paso a la marcha atrás o a una velocidad inferior a 10 km/h, a condición de que sea observada una parada de más de 3 segundos.

Recordemos, por último, que el 807 recibe, desde hace algunos meses, el nuevo sistema telemático RT4. Asociado a una pantalla de color en 3D y reagrupando las funciones de audio, GSM, GPS y Peugeot Urgencia, integra un disco duro de 30 Gb que le permite ofrecer la cartografía de Europa completa y registrar hasta 180 horas de música en formato IMP3.

Enero 2008

807 2,2 ℓ HDi FAP

125 kW (≈ 170 CV CEE)

CAJA MANUAL O AUTOMÁTICO DE 6 VELOCIDADES

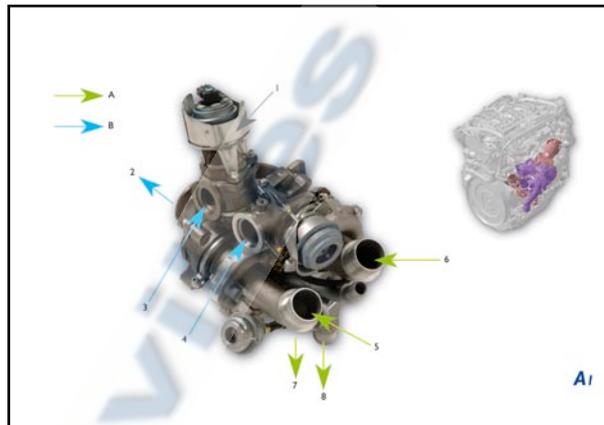
		807 DW12B-Euro 4	
MOTOR		Caja manual	Caja automático
	Cilindrada (cm ³)	2 179	
	P. max. en KW (ch) / régimen (r.p.m.)	125 (170) / 4000	
	C. max. (N.m) / régimen (r.p.m.)	370 / 1500	400 / 1750
NEUMATICOS			
	Dimensiones	215/60 R16H	
	Circunferencia de rodadura (m)	2,019	
TRANSMISION			
	Tipo de caja de cambios	ML6C/L	AM6
	Puente	17 / 71	15 / 53
	Descente	--	52 / 49
	Velocidad (km/h) por 1000 r.p.m. en 1 ^{ère}	8,48	8,76
	en 2 ^a	16,26	15,34
	en 3 ^a	25,84	23,36
	en 4 ^a	36,43	31,47
	en 5 ^a	44,78	42,31
	en 6 ^a	54,21	52,99
PRESTACIONES (conductor solo / ½ carga útil)			
	Velocidad máxima (km/h)	200	197
Aceleraciones:			
	0 a 400 m (s)	17,3 / 17,8	17,8 / 18,2
	0 a 1 000 m (s)	31,4 / 32,3	32,1 / 32,9
	0 a 100 km/h (s)	10,0 / 10,8	10,8 / 11,7
Reprises:			
	80 a 120 km/h en 5 ^a (s)	9,6 / 11,0	7,7 / 8,5 ⁽¹⁾
	80 a 120 km/h en 6 ^a (s)	12,4 / 14,2	--
CONSUMOS (l/100 km)			
	ECE (consumo urbano)	9,2	11,0
	EUDC (consumo extra urbano)	6,1	6,6
	Mixto	7,2	8,2
	CO ₂ (g/km)	191	218
PESO			
	En vacío en kg - depósito lleno	1790	1818

(1) Resultados realizados en posición "Drive"

LEYENDA DE LOS DISEÑOS TÉCNICOS

A1 Principio de funcionamiento de la doble sobrealimentación

- A - Flux aire
- B - Flux escape de gas
- 1 - VT2 : Válvula Turbina 2
- 2 - Salida comunes turbinas
- 3 - Entrada Turbina 2
- 4 - Entrada Turbina 1
- 5 - Entrada Compresor 2
- 6 - Entrada Compresor 1
- 7 - Salida Compresor 2
- 8 - Salida Compresor 1



A2 El sistema de doble sobrealimentación secuencial paralela esta constituido de cuatro:

2 a escape:

- VT2, válvula de aislamiento de la turbina 2.
- Waste-gate, válvula que permite la descarga de los turbocompresores.

Y 2 de admisión:

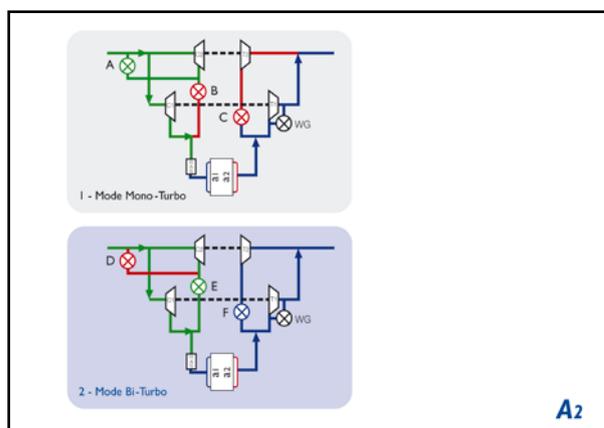
- Vc2, válvula de aislamiento del compresor 2
- Vrecirc, válvula de recirculación que permite el funcionamiento del compresor fuera de su zona de bombeo cuando arranca el turbocompresor 2.

1 - Modo Mono - Turbo

- A - Vrecirc abierta
- B - Vc2 cerrada
- C - VT2 cerrada
- a1 - Admisión
- a2 - Escape

2 - Modo Bi -Turbo

- D - Vrecirc cerrada
- E - Vc2 abierta
- C - VT2 abierta
- a1 - Admisión
- a2 - Escape



U 807 2,2 l 16v HDi FAP, 4 cilindros diesel
 DW12BTED4: 125 kW (\approx 170 CV) – 370 Nm

Cilindrada : 2179 cm³

a : Régimen motor

b : Escala de potencia

c : Escala de par

d : Curva de potencia ; potencia máxima : 125 kW a 4000 r.p.m.

e : Curva de par ; par máximo : 370 Nm a 1500 r.p.m.

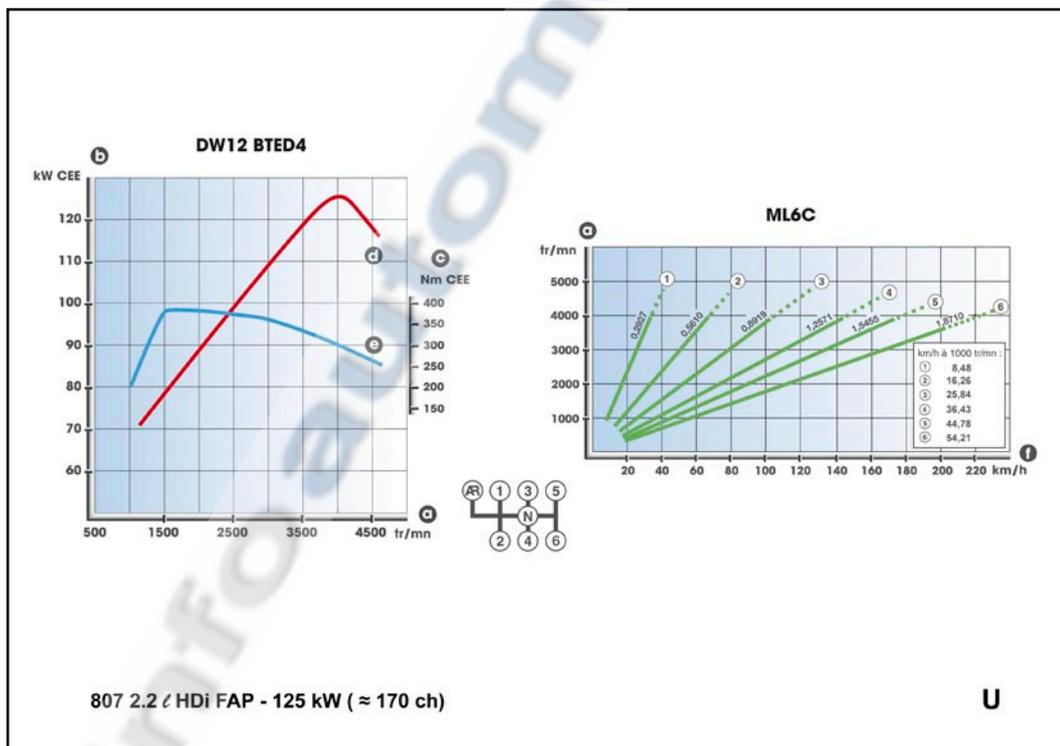
f : Escala de velocidad ; velocidad máxima (km/h) : 200

Puente : 17/71 (0,2394)

Caja de cambios manual de 6 velocidades ML6C

Neumáticos : 215/60 R16H

Circunferencia de rodadura : 2,019



V 807 2,2 ℓ 16v HDi FAP, 4 cilindros diesel
 DW12BTED4: 125 kW (≈ 170 CV) – 370 Nm

Cilindrada : 2179 cm³

a : Régimen motor

b : Escala de potencia

c : Escala de par

d : Curva de potencia ; potencia máxima : 125 kW a 4000 r.p.m.

e : Curva de par ; par máximo : 370 Nm a 1750 r.p.m.

f : Escala de velocidad ; velocidad máxima (km/h) : 197

Puente : 15/53 (0,2830)

Caja de cambios manual de 6 velocidades AM6 secuencial

Neumáticos : 215/60 R16H

Circunferencia de rodadura : 2,019

