

## **NOVO HYUNDAI COUPE BELO, IRREVERENTE E EXCITANTE**

O inteiramente novo Hyundai Coupe, vem redefinir a experiência de condução com uma poderosa mistura de performance emocionante e estilo desportivo e musculoso.

“O novo Coupe é sem sombra de dúvida um marco para nós. Exala juventude, elegância e vitalidade, assinalando uma direcção inteiramente nova para a marca Hyundai”, afirma Lee Chung-Goo, Presidente da HMC para a Investigação e Desenvolvimento.

“A performance dinâmica e vibrante é certamente um sinal de que estão para vir coisas ainda mais emocionantes. Em termos de design, performance e qualidade de construção, o novo Coupe constitui um avanço do conceito coupé e representa uma melhoria significativa em relação ao seu antecessor. Temos elevadas expectativas para este modelo em todos os mercados”, acrescentou o Presidente Lee.

O novo Coupé é mais longo, largo e alto que o seu antecessor, mas, mais importante do que isso, tem as dimensões e o equipamento ideal para colmatar a lacuna existente entre os coupés desportivos tradicionais, como o Toyota Celica, o Opel Astra ou o Ford Cougar, e os modelos compactos de que são exemplo o Opel Tigra e o Ford Puma que lideram o mercado europeu.

O modelo base, equipado com o motor de 1,6 litros e quatro cilindros seduzirá os clientes que apreciam a qualidade e que colocam o visual desportivo acima de tudo, ao passo que o topo de gama V-6 se destinará aos entusiastas dos carros desportivos que não gostam de fazer cedências em qualquer domínio.

### Vantagens dimensionais

A distância entre eixos de 2530 mm do Hyundai Coupe é mais longa que a do Tigra e do Puma, e o seu comprimento total de 4395 mm coloca-o à frente de grandes rivais como o Celica e o Astra. Em termos de largura total, com os seus 1760 mm, o Hyundai tem uma maior linha de cintura que o Integra, Celica, Eclipse e Prelude.

O visual elegante de influência europeia capta a essência do prazer desportivo e agita os sentidos ao fazer confluír a estética de carro desportivo com as necessidades de conforto do condutor e dos passageiros. O Coupe combina avançados elementos de design com formas curvilíneas exuberantes e equilibradas e um perfil baixo e esguio que dá uma expressão perfeita ao conceito de coupé desportivo.

O Hyundai Coupe vem bem equipado incluindo de série, entre outros, retrovisores exteriores com comando eléctrico, volante ajustável em inclinação, sistema de fecho centralizado de portas, desbloqueio eléctrico da tampa da mala, fechadura da ignição iluminada e deslizamento/reclinamento do banco para facilitar o acesso com função de memória de posição.

O espaço interior é um prolongamento das qualidades emocionais da escultura exterior, com uma abundância de pormenores visuais e tácteis, como os elementos decorativos em metal brilhante e a incrustação das superfícies com padrões geométricos.

Os especialistas de cores do Centro de Investigação e Desenvolvimento da Hyundai em Namyang especificaram o preto como principal cor do habitáculo a fim de criar uma maior sensação de serenidade, transmitindo simultaneamente uma sensação de velocidade e energia.

Os sentidos continuam a ser estimulados, desta vez pela escolha dos materiais contrastantes: os bancos e painéis das portas revestidos de pele ou tecido exalam calor, ao passo que os comandos e instrumentação são tratados com um acabamento metalizado acetinado que se revela fresco ao toque e ao olhar.

#### Performance por todas as razões

Equipado com o motor Alpha II DOHC de 1,6 litros com quatro cilindros, debitando 77 kW (105 cv) @ 5800 rpm e um binário notavelmente robusto de 143 Nm (14,6 kg.m) @ 4500 rpm, a versão base da gama alcança a velocidade máxima de 185 km/h e uma aceleração dos 0 aos 100 km/h em 11,6 s, com a transmissão manual de 5 velocidades.

O Beta II DOHC de 2,0 litros tem uma potência de 101,5 kW (138 cv) @ 6000 rpm e um impressionante binário de 181,4 Nm (18,5 kg.m) @ 4500 rpm sem o benefício do comando variável de válvulas. Equipado com este motor de gama média, o Coupe atinge a velocidade máxima de 206 km/h e cumpre o arranque dos 0 aos 100 km/h em 9,2 segundos.

Por encomenda e para beneficiar do que de melhor existe em matéria de condução do Hyundai Coupe, o Delta V-6 de 2,7 litros debita 122,9 kW (167 cv) @ 6000 rpm e um fogoso binário de 245,1 Nm (25,0 kg.m) @ 4000 rpm, suficiente para atingir uma velocidade máxima de 220 km/h com a caixa manual de seis velocidades. O tempo de aceleração dos 0 aos 100 km/h para este motor é de 8,2 segundos.

O Coupe é proposto com duas caixas manuais de 5 ou 6 velocidades ou uma transmissão automática. Esta é constituída por uma caixa de quatro velocidades aperfeiçoada que vem equipada com um modo desportivo sequencial que reduz os intervalos entre as mudanças para obtenção de uma aceleração mais rápida e que permite igualmente saltar algumas relações de caixa.

#### Transmissão manual de seis velocidades

A caixa manual é proposta em versões de cinco velocidades e, pela primeira vez na Hyundai, de seis velocidades, sendo esta última um modelo orientado para as elevadas performances, fabricado pela Aichi no Japão. A disponibilidade da caixa manual de seis velocidades está limitada aos Coupe equipados com motores V-6.

O excepcional comportamento em termos de segurança é o toque que culmina as qualidades de engenharia do Coupe. Na simulação do teste NCAP, obteve uma pontuação de quatro estrelas no domínio da segurança do condutor e passageiros. Nos testes standard SINCAP (NCAP de impacto lateral), o Coupe obteve três estrelas sem airbags laterais (quatro estrelas com airbags laterais).

Os engenheiros desenharam o Coupe com um sistema de sete percursos de dissipação de energia para ajudar a canalizar as forças do impacto para zonas de deformação especialmente concebidas.

## EXTERIOR

O design criteriosamente concebido do Coupe pode ser apreciado de qualquer perspectiva mas a definitiva é a da dianteira, na qual as linhas de carácter bem arredondadas convergem ao longo do capot, criando uma tensão dinâmica que define o seu carácter atlético e musculoso.

Os faróis de quatro focos e a grelha simples e esguia do radiador constituem pontos-chave e acentuam o volumoso pára-choques dianteiro envolvente que incorpora uma entrada de ar horizontal de grandes dimensões.

Quanto ao perfil lateral, os designers de Namyang adoptaram o mesmo vocabulário curvilíneo e orgânico da perspectiva dianteira, conferindo ao Coupe uma silhueta fluida e rebaixada que garante a este veículo um coeficiente aerodinâmico de 0,342 – uma melhoria de 7% em relação ao seu antecessor e uma vantagem em relação ao Audi TT (0,353) e ao Ford Mercury Cougar (0,345).

### Simplicidade elegante

A simplicidade elegante do design é embelezada por linhas de acentuadas, um spoiler traseiro embutido e entradas de ar com lâminas agressivamente esculpidas, localizadas atrás das rodas, constituindo uma nota orgânica e agressiva.

Os retrovisores exteriores apresentam rebordos distintivamente esculpidos que constituem um eco subtil das características esculturais do automóvel. As jantes de liga de cinco raios medem 17 polegadas no equipamento de topo de gama, por forma a encher bem a roda e assegurar características superiores de aderência à estrada, sendo de 16 polegadas nas outras versões.

Um toque desportivo adicional é constituído pelo tampão do depósito ao estilo dos de competição, contornado por sete porcas sextavadas montadas à face.

A perspectiva traseira, com a extensa iluminação posterior, arestas vivamente cinzeladas e a forma geométrica distintiva dos farolins, conserva muitas das características de estudos de design anteriores do Coupe. O volumoso pára-choques e a ponteira de escape dupla de grande diâmetro reforçam ainda mais a sensação de potência e performance. A tampa traseira, sustentada por dois amortecedores de gás, tal como o capôt, eleva-se à impressionante altura de 1905 mm, proporcionando assim uma ampla abertura.

Graças ao capot de grande inclinação descendente e ao amplo pára-brisas, o condutor do Coupe beneficia de uma excelente visibilidade em todas as direcções, para uma condução mais segura e mais confiante. A visibilidade dianteira do Coupe tem um generoso ângulo de 31,2 graus.

## INTERIOR

No interior, reina a simplicidade, a começar no espaço de condução semelhante a um cockpit e nos interruptores de fácil acesso que proporcionam um controlo claro e uma sensação de fácil compreensão. No combinado central de instrumentos – dotado de uma protecção contra os reflexos da luz solar – os mostradores brancos com ponteiros vermelhos fornecem a informação necessária e apresentam um toque desportivo.

Encaixado entre os instrumentos principais, encontra-se o computador digital de bordo, um prático elemento de série que inclui o totalizador do conta-quilómetros, o totalizador parcial do conta-quilómetros, um indicador da velocidade média, um temporizador de trajecto e um indicador DTE (autonomia com o combustível existente no depósito). No piso, os pedais com acabamento metálico apresentam revestimentos de borracha anti-deslizante.

O revestimento das portas do Coupé reflecte a exuberância e o carácter vibrante do design exterior orientado para a performance. A pega e o apoia-braço foram inteligentemente integrados.

A consola central com o sistema Hyundai de ar condicionado, de série, é um estudo de excelência ergonómica.

O seu inovador sistema de instrumentos múltiplos é um ponto de atracção de sucesso garantido. Localizado na parte superior do conjunto, por cima dos comandos do rádio e do ar condicionado, os três indicadores apresentam-se contornados por anéis metálicos de acabamento acetinado e os ponteiros vermelhos fornecem as leituras do binário motor, consumo instantâneo e tensão da bateria.

As dimensões interiores foram aumentadas num esforço de melhorar o conforto dos ocupantes dos bancos dianteiros e traseiros. O novo Coupe da Hyundai oferece mais espaço para a cabeça à frente e atrás (965 mm e 875 mm) que o Audi TT (959 mm e 828 mm). O espaço para as pernas (1095 mm) posiciona-o à frente do Ford Cougar (1082 mm) enquanto o espaço para as pernas atrás (760 mm) é superior ao do Toyota Celica (686 mm). Na categoria do espaço livre à altura dos ombros, o Hyundai oferece 1370 mm muito competitivos à frente e 1284 mm atrás.

A capacidade da mala do Hyundai Coupe, de 418 litros, faz sombra às dos restantes concorrentes e, como bónus acrescido, a altura do rebordo traseiro da mala é de apenas 725 mm para uma maior facilidade de cargas e descargas.

## CONFORTO E COMODIDADE

O Coupe está predestinado para ser apreciado como um dos coupés desportivos mais confortáveis de sempre graças aos bancos dianteiros de desenho Recaro, com assentos extra-longos e grandes apoios laterais e das coxas, destinados a proporcionar a mistura justa de conforto e apoio desportivo.

Um sistema de memória do banco para facilidade de acesso elimina a necessidade de o reajustar depois da entrada ou saída dos passageiros do banco traseiro. Basta repor o encosto na posição de repouso e o sistema devolverá automaticamente os bancos à sua posição inicial.

Os bancos de série, forrados a tecido, com oito ajustes manuais, foram desenhados com a ajuda da Keiper Recaro, líder mundial em sistemas de bancos. Nos apoios laterais, o tecido normal foi substituído por uma elegante seda felpuda.

É possível dispor de bancos de pele em preto mas estes estão limitados à versão 2.0. A utilização de pele perfurada na zona central dos bancos, volante, punho da alavanca de mudanças e revestimentos das portas acrescenta um toque de elegância ao ambiente anterior. Os encostos dos bancos dianteiros estão equipados com bolsas feitas de uma rede prática e desportiva. O banco traseiro é rebatível a 50:50 a fim de disponibilizar espaço adicional para carga.

Na parte inferior da consola central encontra-se o sistema de comando do ar condicionado. A versão 1.6 vem equipada com interruptores rotativos de toque suave assistidos por vácuo. As saídas de ar de grandes dimensões montadas no centro e um potente motor eléctrico asseguram uma eficaz ventilação em todo o habitáculo. O fluxo de ar para a traseira foi melhorado em 10% comparativamente ao anterior Coupe. O sistema de comando totalmente automático do ar condicionado, disponível de série no 2 litros, oferece a funcionalidade “regular e esquecer”. Vem equipado com AQS (Sistema de Qualidade do Ar) para filtrar os poluentes, incluindo poeira e fumos químicos.

O novo ar condicionado combina o evaporador e o sistema de aquecimento numa única unidade para um maior fluxo de ar e um funcionamento mais silencioso.

A lista de equipamentos de série em qualquer das versões é longa e completa. Apesar do seu pedigree de coupé desportivo, o novo Hyundai Coupe oferece um abundante espaço para bagagem na mala. Com 418 litros, a espaçosa bagageira pode “engolir” facilmente dois grandes sacos de golfe e outros objectos. O piso da bagageira está coberto por um tapete com uma função de dobra tripla para aceder facilmente à roda de reserva, estojo de ferramentas e espaço para arrumações sob o piso. Uma rede e ganchos de bagagem ajudam a manter tudo correctamente organizado.

## GRUPO MOTO-PROPULSOR

Os compradores do novo Coupe dispõem de uma escolha mais ampla de motores e transmissões do que nunca. A Hyundai oferece três motores, incluindo um V-6 e três caixas de velocidades: uma nova caixa manual de seis velocidades, uma manual de cinco velocidades e uma automática Shiftronix de quatro velocidades. Existem certas limitações nas combinações de motores e transmissões.

Para uma elevada performance, a Hyundai introduz o motor Delta de 2,7 litros, o primeiro V-6 proposto num Coupe da marca. Dirigido ao verdadeiro entusiasta dos automóveis desportivos, o Delta apresenta bloco e cabeça inteiramente em alumínio para obtenção de uma notável relação peso-potência.

Capaz de debitar 122,9 kW (167 cv) @ 6000 rpm e 245,1 Nm (25,0 kg.m) de binário @ 4000 rpm, o Delta apresenta diversas inovações destinadas a reduzir o peso, como sejam as bielas em metal sinterizado que se revelam não só mais leves como também reduzem a fricção interna para um funcionamento mais uniforme e silencioso. Outros exemplos do uso inovador de novos materiais são a aplicação de um cárter de óleo em alumínio que contribui para uma maior rigidez do bloco e para um funcionamento mais suave.

Para produzir um conjunto mais compacto, os engenheiros especificaram um passo diametral e um ângulo entre as séries de cilindros, mais reduzidos, bem como correias de distribuição separadas para as árvores de cames de admissão e de escape. Uma correia em serpentina contribui igualmente para uma configuração mais compacta e eficiente e para uma manutenção simplificada.

Numa realização pioneira, os engenheiros de produção da Hyundai desenvolveram um novo método de fabrico para a cambota do motor Delta V-6. Substituindo o método de torção co-patenteado pela Toyota/Nissan e amplamente utilizado, o novo método de “não-torção” da Hyundai reduz a complexidade do fabrico, melhorando a qualidade e reduzindo o custo. A Hyundai registou patentes para este novo e revolucionário método nos Estados Unidos, Reino Unido, Alemanha, Canadá e Japão.

A electrónica foi reforçada com a utilização de um avançado sistema de controlo de detonação com vista a dotar o Delta de uma taxa de compressão de 10:1 e uma ECU (Unidade Electrónica de Comando do Motor) e uma CAN (Rede de Area de Comando) aperfeiçoadas. A CAN emprega arquitectura digital para facilitar o intercâmbio de dados em tempo real entre diversos sistemas do veículo, reduzindo a necessidade de cablagem e melhorando o rigor, velocidade e grau de controlo.

Para aumentar a durabilidade das velas de ignição, foram utilizadas velas com ponta de platina. Graças aos esforços criativos da equipa de engenharia do Delta, este novo V-6 permite ao Coupe satisfazer as expectativas dos mais ardentes entusiastas dos automóveis desportivos.

Na gama média, a Hyundai propõe o Beta II 2,0 litros, um motor de quatro cilindros em linha que incorpora mais de duas dezenas de melhoramentos específicos que elevam a potência máxima para 101,5 kW (138 cv) @ 6000 rpm e a fazem acompanhar de um binário máximo de 181,4 Nm (18,5 kg.m) @ 4500 rpm. A eficiência da combustão foi otimizada através do redesenho da câmara de combustão e dos orifícios da cabeça de motor. Para obter uma melhor respiração do motor, o Beta II é equipado com um depósito de impulso de fluido revisto, um colector de admissão mais longo e um novo ressonador que cria ondas de pressão que se revelam vantajosas para melhorar a eficiência da combustão.

O rácio do nível de aceleração e o ponto de ignição foram otimizados tendo-se baixado simultaneamente o regime de rotação ao ralenti. Os novos dispositivos de ajuste hidráulico de folga das válvulas minimizam a perda de fricção e permitem um funcionamento mais silencioso e sem necessidade de manutenção.

O bloco de motor e o suporte do alternador foram rigidificados com vista a melhorar o nível de NVH (ruído, vibração e aspereza). Com o fim de reduzir a contrapressão do vácuo, baixar o nível de ruídos e emissões, o catalisador e colector de escape foram redesenhados tendo-lhes sido integrados novos pontos de soldadura. Em resumo, o Beta II é o motor de eleição para o condutor que deseja juntar o útil ao agradável: um excepcional comportamento dinâmico e uma notável economia de combustível.

Para os condutores que prezam a economia, a Hyundai oferece o Alpha II de 1,6 litros. Incorporando bastantes alterações a nível de engenharia, o Alpha II constitui a segunda versão de uma das unidades motrizes mais populares da Hyundai, sendo apreciado pela sua durabilidade, eficiência e economia. Ao aumentar o curso e otimizar o comando das válvulas e os perfis dos comes, melhorou-se o comportamento dinâmico, especialmente nos regimes baixos e médios. A eficiência da combustão foi novamente melhorada através de aperfeiçoamentos do padrão de fluxo da admissão e eficiência de sucção. Para além disso, as válvulas foram montadas num ângulo mais apertado de 30,85 graus, criando uma câmara de combustão mais compacta e mais eficiente.

As dezasseis válvulas são controladas por dispositivos de ajuste de folga hidráulicos para um funcionamento mais silencioso e uma virtual ausência de manutenção. Foram introduzidos melhoramentos a nível de NVH através da rigidificação do bloco de motor e da aplicação de uma cambota de oito contrapesos.

A electrónica actualizada desempenha um papel importante na renovação do Alpha II. A aplicação de um ciclo de controlo de feedback do binário motor permite um novo nível de controlo e diálogo entre a ECU, a TCU (Unidade de Comando da Transmissão) e TCS (Sistema de Controlo de Tracção). O Alpha II apresenta ainda uma bobina de ignição mais pequena, uma nova ECU e um novo alternador completo com circuitos de auto-diagnóstico.

Para um maior controlo do aquecimento, o sistema de refrigeração apresenta agora um novo ciclo de fluxo com curva em U. Os contaminantes do óleo são filtrados com maior eficácia graças a um novo filtro de óleo interno de tipo tampão. Para além disso, as juntas de vedação tradicionais no cárter de óleo e o vedante do cárter traseiro foram substituídos por uma nova versão de tipo líquido que asseguram uma vedação mais eficaz.

No V-6, a potência e o binário são transferidos às rodas por uma caixa manual de seis velocidades fabricada pela Aichi, a primeira caixa de seis velocidades da Hyundai, permitindo ao Coupe atingir os 100 km/h em terceira velocidade e alcançar a velocidade máxima de 220 km/h. As relações de caixa bem espaçadas servem um abundante binário ao longo de todo o regime de rotações do motor e facilitam reduções suaves e uma desaceleração bem controlada. A alavanca de mudanças tem uma concepção curta a fim de promover mudanças de velocidade rápidas e precisas.

Para proteger contra o engrenamento inadvertido da marcha-atrás, que poderia danificar a caixa de velocidades, a marcha-atrás é bloqueada por uma patilha de levantar. Outros aperfeiçoamentos incluem o volante de duas massas para ajudar a reduzir flutuações no binário motor e um sincronizador de cone duplo para a obtenção de melhores características em primeira e segunda. A característica de engrenamento da terceira beneficia da aplicação de novo material de fricção. Um outro toque de apuramento encontra-se na esfera de haste e prato localizada entre a quinta velocidade e a marcha atrás.

Para os condutores que valorizam a comodidade, a Hyundai oferece a sua inovadora caixa automática Shiftronix de quatro velocidades. A concepção de selector duplo, permite ao condutor seleccionar entre o modo de engrenamento totalmente automático e o modo manual-sequencial sem embraiagem, para uma condução de tipo desportivo. Deslocando a alavanca de mudanças da posição Drive para a direita através da ranhura, é engatado o modo semi-automático. Empurrando para a frente, são engrenadas mudanças mais altas, puxando para trás são introduzidas mudanças mais baixas. Os condutores podem saltar velocidades, premindo na mesma direcção em sucessão rápida.

O Shiftronix vem equipado com HIVEC (Comando Electrónico Integrado do Veículo Hyundai). No coração do HIVEC encontra-se um microprocessador de elevada performance que emprega lógica neural para engrenar as mudanças em função dos desejos e expectativas do condutor. Ao “ler” as condições de estrada e “aprender” os hábitos individuais de cada condutor, o sistema HIVEC adapta o programa de mudanças por forma a que este se adapte ao estilo de condução especial do automobilista. Se se carregar no pedal do acelerador com relativa rapidez, o HIVEC capta a necessidade de uma performance mais rápida e desportiva e de uma mudança mais rápida para as velocidades superiores. Poderá mesmo saltar uma mudança para fornecer mais potência. Inversamente, se se carregar “normalmente” no acelerador, o sistema prolonga os intervalos entre as mudanças de velocidade para maximizar a economia de combustível.

## CHASSIS

Um chassis superiormente desenhado é o segredo que se encontra por trás da agilidade felina e dos reflexos do novo Coupe. Para começar, foram aumentadas as vias de 1465 mm para 1490 mm e o ângulo de convergência de 2,39 para 3,12 graus.

Para dotar a direcção de uma sensação leve e quase neutra, o Coupe tem um ângulo de camber zero que minimiza também o desgaste dos pneus dianteiros. Para além disso, a barra estabilizadora dianteira foi reposicionada por forma a minimizar as características de oscilação da carroçaria e de afundamento do nariz.

A suspensão dianteira constituída por um conjunto mola/amortecedor MacPherson e a configuração dual link na traseira mantêm um alinhamento ideal das rodas em condições de condução heterogéneas para obtenção de uma superior estabilidade. A configuração traseira revela-se particularmente eficiente em reduzir as alterações de camber em todo o curso das rodas.

Nas quatro rodas, as molas cónicas não lineares e os amortecedores de nitrogénio pressurizado limitam a oscilação e melhoram a estabilidade em todos os tipos de piso e a qualquer velocidade. A alta velocidade, o conforto de suspensão e o comportamento são melhorados através de válvulas de controlo de velocidade extra baixa nos amortecedores. O grande ângulo de excentricidade da mola contribui igualmente para o notável equilíbrio entre comportamento desportivo e conforto de suspensão do Coupe.

O mesmo elevado padrão de engenharia foi aplicado no sistema de travagem. Os travões de disco nas quatro rodas constituem equipamento de série. Os novos servo-freios de 7" + 8" – ou 8" + 9" com ABS – em tandem, são maiores que os do antecessor e asseguram uma maior eficácia de travagem ao mesmo tempo que melhoram a sensação no pedal. Os discos dianteiros ventilados são agora de 15", comparativamente aos de 14" do modelo anterior, e são mais espessos, permitindo fazer mais eficazmente face ao uso brusco e repetido. Com o V-6, o Coupe é equipado com discos dianteiros de 16". As rodas traseiras estão equipadas com discos sólidos de 14" que apresentam pastilhas de travão redesenhadas que ajudam a encurtar as distâncias de travagem. O EBD (Distribuição Electrónica da Força de Travagem) faz parte do conjunto de travagem de série.

Graças ao processador CAN altamente sofisticado, o Coupe beneficia da máxima tracção em todos os tipos de piso quando equipado com sistema de controlo de tracção permanente (FTCS). O FTCS está apto a combinar a travagem e a intervenção do acelerador para reduzir o binário numa roda que esteja a patinar,

redireccionando a potência para a roda com maior tracção. Isto é conseguido através de uma combinação do atraso do ponto de ignição ou corte de combustível.

O Coupe monta pneus 205/55 R 16 montados em jantes 6.5 J x 16" que lhe conferem excelentes características de aderência à estrada. No entanto está também homologado em Portugal para jantes de 6.0x15 e 7.0x17 polegadas, estas para a versão 2.7 V6.

## NVH

Um aturado esforço de engenharia NVH dotou o Coupe de uma condução muito mais silenciosa e uniforme do que o seu antecessor. Com efeito, uma medição do ruído interior em aceleração é inferior à do Celica em toda a faixa de regimes. Ao ralenti, o nível de ruído (44dB) é inferior ao do Audi TT (46dB) ao passo que o som máximo ao ralenti de 80 dB se revela melhor que o do Celica (84 dB).

As vibrações indutoras de fadiga que emanam do volante e do piso foram significativamente reduzidas. Os dados de ensaio revelam que os níveis de vibração do Coupe nestes dois pontos de origem são inferiores aos do Celica e do Audi TT.

A utilização de novas faixas nos vidros das portas, resultaram em reduções significativas dos ruídos aerodinâmicos, tornando o habitáculo do Coupe mais silencioso que o do Mitsubishi Eclipse, Toyota Celica e Audi TT. Um novo painel de isolamento de oito camadas, ajuda a isolar os ruídos que emanam do compartimento do motor.

## SEGURANÇA

Com a ajuda da investigação de acidentes, de uma aturada análise das condições de tráfego e dos históricos de acidentes, realizadas internamente, o novo Coupe cumpre as mais rigorosas normas de segurança de colisão da Europa e América do Norte, utilizando toda uma panóplia de sistemas de segurança passiva e activa.

Os pontos críticos da carroçaria em aço, como os painéis dianteiros internos e laterais externos, são feitos de chapas soldadas à medida (TWB) para uma absorção máxima de impactes. Recorrendo à utilização de TWBs em elementos estruturais, entre os quais os das partes internas das portas, tampa traseira, pilar B e armação lateral da carroçaria, a Hyundai junta-se aos maiores construtores automóveis mundiais ao melhorar a rigidez, a segurança e a eficiência de fabrico com uma consequente redução do peso e do nível de ruídos e vibrações.

Um quadro auxiliar rectangular em forma de D incorpora um sofisticado percurso de dissipação de energia de sete vias que ajuda a dispersar as forças de impacte nas colisões frontais totais e descentradas. Utilizando super-computadores Cray e a análise de elementos finitos, a carroçaria do Coupe está protegida por zonas de deformação altamente eficazes à frente e atrás e numerosos reforços dos elementos transversais que ajudam a reduzir o risco de lesões graves nos ocupantes do habitáculo. As portas são reforçadas com elementos de aço de elevada força tênsil para assegurar protecção contra as colisões laterais. Os reforços dos pilares B, tejadilho e da estrutura do painel do piso proporcionam uma linha adicional de defesa neste tipo de acidente.

No âmbito do seu empenhamento em alcançar os mais elevados padrões de segurança, a Hyundai introduz airbags laterais integrados nos bancos dianteiros. Os airbags dianteiros especificados para o Coupe são do tipo desactivável da última geração: um airbag de 60 litros para o condutor e um de 130 litros para o passageiro. Os airbags dispõem de um sistema de activação de dois patamares que reduz o risco de disparo accidental em colisões a baixa velocidade. Os cintos com pré-tensores e limitadores de carga constituem equipamento de série com o airbag.

## AMBIENTE

A sedução do novo Coupe é ampliada pelo respeito da Hyundai para com o ambiente e pelo seu exemplar empenhamento em criar um mundo mais verde para as gerações vindouras. O novo Coupe incorpora mais materiais recicláveis que o seu antecessor.

Para facilitar os esforços de reciclagem onde eles existem, todas as peças de plástico com mais de 100 gramas são estampadas com um código de composição do material e foram concebidas para facilitar o desmantelamento. Os plásticos mais dispendiosos mas também mais recicláveis foram utilizados de maneira inovadora, como por exemplo na tampa da cabeça do motor, colector de escape, filtro de ar e impulsor da bomba de água, para substituição das peças metálicas, com a consequente redução do peso e diminuição do consumo.

O gás refrigerante utilizado no sistema de ar condicionado é do tipo R134a e já não de freon, um gás nocivo para a camada de ozono e amplamente considerado como um dos causadores do aquecimento global. Os gases de escape do Coupe são depurados por forma a satisfazer as exigências das normas Euro III e IV com a utilização de um avançado catalisador.

O novo Coupe é montado numa fábrica com certificação ISO 14001 com a mais elevada garantia por parte da Organização Internacional de Normalização de que as instalações de produção da Hyundai minimizam o impacte nocivo no ambiente.

Através do ensaio de novos materiais e processos de produção, a Hyundai procura constantemente novas vias para aumentar o conteúdo reciclável dos seus automóveis e lidera, a nível nacional e internacional, a tendência para satisfazer as expectativas dos clientes de automóveis mais verdes para um futuro mais verde.

## EM PORTUGAL

O novo Hyundai Coupe está disponível em três versões - 1.6 FX, 2.0 FX e 2.7 V6. Existem quatro cores disponíveis: Mystic Teal (azul), Smart Silver (cinza), Samba Red (vermelho) e Ebony Black (preto).

Produzido na Fábrica da Hyundai em Ulsan, o novo Coupe foi desenvolvido com um custo total de 230 milhões de dólares, incluindo os custos de produção de protótipos e ferramentas e a realização dos ensaios. Desde a conclusão da fase de concepção em Maio de 1999 até à primeira produção em Setembro de 2001, todo o programa foi completado num período record de 27 meses.

## ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

### **DIMENSÕES mm**

	Comprimento total		4.395
	Largura total		1.760
	Altura total		1.330

<b>Exterior</b>	Distância entre eixos		2.530
	Via	Dianteira	1.490
		Traseira	1.490
	Projeção da carroçaria	Dianteira	975
		Traseira	890

<b>Interior</b>	Interior	Comprimento	1.790
		Largura	1.420
		Altura	1.055
	Espaço para as pernas	À frente	1.095
		Atrás	760
	Altura livre acima da cabeça	À frente	965 (930)
		Traseira	875
	Espaço à altura dos ombros	À frente	1.370
		Atrás	1.284
	Espaço à altura das ancas	À frente	1.310
		Atrás	1.135
	Altura mínima livre ao solo (mm)		152 (125 : 2,7 T/M 6)
Bagageira (SAE/VDA)		418/312	
Capacidade do depósito (l)		55	

### **PESOS kg**

Tipo (sem chumbo)		1.6 DOHC	2.0 DOHC	2.7 V6 DOHC	
		Caixa Manual 5 vel.	Caixa Manual 5 vel.	Caixa Manual 6 vel.	Automática
Europa	Mais leve	1.233	1.280	1.333	1.335
	Mais pesado	1.317	1.363	1.409	1.412
Peso bruto do veículo (kg)		1.700	1.740	1.740	
Peso admissível parcial	À frente	1.000			
	Atrás	860			

### **MOTOR**

		1.6 DOHC	2.0 DOHC	2.7 V6 DOHC
<b>Geral</b>	Cilindrada (cc)	1.599	1.975	2.656
	Diâm.x curso (mm)	76,5 x 87	82 x 93,5	86,7 x 75,0
	Rel. de compressão	10	10,1	10
	Potência máx. (Kw/cv/rpm)	77/105/5.800	101,5/138/6.000	122,9/167/6.000
	Binário máx. (Nm/rpm)	143/4.500	181,4 (179,4)*/4.500	245,1/4.000
Sistema de ignição		Sem distribuidor		
Sistema de válvulas		Do tipo com accionamento directo		
Sistema de combustível		Injecção multiponto		
Sistema de refrigeração		Bomba de água centrífuga		
Sistema controlo emissões		Circuito fechado, controlo de evaporação, catalisador de 3 vias		
Sistema eléctrico	Bateria	MF 60Ah/MF 68Ah	MF 68Ah	←
	Alternador	13,5V, 80 <sup>A</sup>	←	13,5V, 95 <sup>A</sup>
	Motor de arranque	0,9 kW	1,2 kW	←
Sistema de Lubrificação		Tipo duocêntrico		
Capacidade óleo lubrificante (l)		2,67	4	4,5
Capac. líquido refrigeração (l)		2,7	3,0	3,3

### **PRESTAÇÕES**

	1.6 DOHC	2.0 DOHC	2.7 V6 DOHC
--	----------	----------	-------------

Tipo (sem chumbo)		Caixa Manual 5 vel.	Caixa Manual 5 vel.	Caixa manual 6 vel.	Caixa Automática
<b>Velocidade máxima (km/h)</b>		185	206	220	218
<b>Aceleração (s)</b>	0→100 km/h	11,6	9,2	8,2	8,5
	60→100 km/h	10,8	9,0	6,4	4,8
	0 aos 400 m	17,7	16,3	15,8	16,0
<b>Travagem (m)</b>	50→0 km/h	11,6			
	100→0 km/h	41,1			

## CONSUMO

		1.6 DOHC	2.0 DOHC	2.7 V6 DOHC	
		Caixa manual de 5 vel.	Caixa manual de 5 vel.	Caixa manual de 6 vel.	Caixa Automática
<b>Urbano</b>	Litros/100 km	9,8	11,2	15,0	15,4
<b>Extra-urbano</b>	Litros/100 km	6,3	-	-	-
<b>Combinado</b>	Litros/100 km	7,6	-	-	-
<b>60 km/h (km/l)</b>		16,6	16,7	14,4	16,0
<b>80 km/h (km/l)</b>		-	-	-	-
<b>100 km/h (km/l)</b>		14,6	14,4	12,7	12,6

## TRANSMISSÃO

Tipo		Caixa Manual		
Motor		1.6 DOHC	2.0 DOHC	2.7 V6 DPHC
<b>Geral</b>		Transm. de 5 veloc. C/ alavanca de mudanças no piso		Transm. de 6 veloc. c/ alavanca de mudanças no piso
<b>Rel. de caixa</b>	1ª	3,462	←	3,153
	2ª	2,053	←	1,944
	3ª	1,393	←	1,333
	4ª	1,061	←	1,055
	5ª	0,837	←	0,857
	6ª	-	-	0,704
Marcha-atrás		3,250	←	3,002
<b>Relação final</b>		4,412	4,056	4,428
<b>Capacidade de lubrificante (l)</b>		2,15	←	2,2

Tipo		Caixa Automática	
Motor		2.7 V6 DOHC	
<b>Geral</b>		Transmissão de 4 velocidades com alavanca de mudanças no piso	
<b>Rel. de caixa</b>	1ª	2,842	
	2ª	1,529	
	3ª	1,000	
	4ª	0,712	
	Marcha-atrás	2,480	
<b>Relação final</b>		4,407	
<b>Capacidade de lubrificante (l)</b>		6,6	

## DIRECÇÃO

Tipo	1.6 DOHC	2.0 DOHC	2.7 V6 DOHC
Volante	Volante de 3 raios Coluna de direcção deformável com amortecimento de energia		
Desmultiplicação da direcção	13,53		
Voltas de volante (entre batentes)	2,57		
Raio mínimo de viragem (m)	5,44		

## TRAVÕES

Tipo	1.6 DOHC	2.0 DOHC	2.7 V6 DOHC
Geral	Sistemas de travões de duplo circuito em diagonal, assistido, com válvula doseadora (ABS)		
Travões dianteiros	Travões de disco ventilado de 15 polegadas, com pinças flutuantes e indicador de desgaste das pastilhas		
Travões traseiros	Travões de disco maciço de 14 polegadas, com pinças flutuantes e indicador de desgaste das pastilhas (mecanismo do travão de mão integrado)		
Servo-freio	Diâmetro	CBS: diâm. 190 + diâm. 215 mm (7"+8"), ABS (TCS) : diâm. 215 + diâm. 240 mm (8"+9")	
	Relação do servo-freio	7,0:1	
Travão de estacionamento	Tipo montado no piso		
ABS/TCS	4 canais 4 sensores Mando MGH – 20		

## SUSPENSÃO

Dianteira	Conjunto mola/amortecedor MacPherson independente com mola helicoidal, barra estabilizadora
Traseira	Tipo dual link com mola helicoidal, barra estabilizadora
Amortecedores	A gás, telescópicos do tipo com acção dupla

## JANTES E PNEUS

Jantes	Jante de liga de alumínio (6.5J x 16)	Jante de liga de alumínio (6.5J x 16)	Jante de liga de alumínio (7J x 17)
Pneus (classe de velocidade)	205/55 R16 (V)	205/55 R16 (V)	215/45 ZR 17 (Y)

## EMISSÕES DE CO<sub>2</sub>

	1.6 DOHC	2.0 DOHC	2.7 V6 DOHC
CO <sub>2</sub> – (g/ Km)	182	202	250