



BMW i8.

Obsah.

- 1. BMW i8.**
- 2. Technické údaje.**



1. To nejlepší z obou světů: BMW i8 – hnací soustava, nízká hmotnost a jízdní zážitky.

Značka BMW i je synonymem vizionářských koncepcí individuální dopravy a nové definice prémiové kvality, která je silně zaměřena na odpovědnost k životnímu prostředí. Dalším krokem BMW Group po představení prvního sériového modelu BMW i – BMW i3 – je rozšíření obzorů v otázkách individuální dopravy budoucnosti do segmentu sportovních vozů. Značka BMW i ve svém testovacím centru Miramas ve Francii právě představuje prototyp svého druhého sériového automobilu – modelu BMW i8. Tento plug-in hybridní sportovní model je nejprogresivnějším sportovním vozem současnosti a přináší základy filozofie BMW i, stojící na trvale udržitelné mobilitě, do dalšího segmentu.

BMW i8 ztělesňuje pro BMW typickou radost z jízdy v revoluční a zcela fascinující podobě, která je patrná již z emotivního řešení designu, dynamické výkonnosti odpovídající charakteru sportovního vozu, stejně tak jako spotřeby paliva a produkce emisí odpovídajícím automobilu ze segmentu malých vozů. BMW i8 je dalším krokem vývojové strategie BMW EfficientDynamics. Spojuje se v něm extrémně nízká hmotnost, aerodynamicky optimalizovaná karoserie s hnací soustavou BMW eDrive, přepínaným motorem 1,5 l BMW TwinPower Turbo a inteligentním řízením toků energií. Revoluční přístup ke konstrukci tohoto vozu vytvořil neopakovatelnou kombinaci mezi výkonností a spotřebou paliva. Zásadou prostoru pro posádku vyrobeného z uhlíkových kompozitů CFRP (Carbon Fibre Reinforced Plastic) stanovuje BMW i8 nová měřítko pro hmotnost plug-in hybridního automobilu. Vůz může být poháněn výhradně elektřinou, takže při jízdě z výfuků nevycházejí žádné emise, a přitom nabízí dynamiku sportovního vozu, kterou dokládá schopnost zrychlení z klidu na 100 km/h během 4,5 s.

BMW i8 bylo již od počátku svého vývoje navrženo jako plug-in hybridní sportovní vůz s důrazem na agilitu svého projevu a příkladnou hospodárnost. Základem pro mimořádně nízkou hmotnost je architektura LifeDrive, která je specialitou BMW i. Převážně hliníkový modul Drive v sobě obsahuje spalovací motor, elektromotor, akumulátor, výkonovou elektroniku, komponenty podvozku, stejně tak jako přesně definované deformační zóny. Modul Life je naopak navržen jako bezpečnostní schránka pro cestující, vyrobená z uhlíkových kompozitů CFRP a určená pro čtveřici cestujících



s uspořádaním sedadel 2+2. Architektura LifeDrive má přímý vliv na snížení těžiště a současně na optimální rozložení hmotnosti v poměru 50:50. Obě tyto vlastnosti jsou významným příspěvkem pro obratnost automobilu.

Plug-in hybridní hnací soustava byla navržena speciálně pro BMW i8 a její vývoj i výroba probíhají přímo u BMW Group. Tato soustava je dalším evolučním krokem ve vývojové strategii BMW EfficientDynamics. Hlavními prvky hnací soustavy jsou kompaktní tříválcový spalovací motor s technologiemi BMW TwinPower Turbo, elektromotor a lithium-iontový akumulátor, který lze nabíjet také z domácí elektrické zástrčky. Spalovací motor s výkonem 170 kW/231 k posílá svoji sílu k zadním kolům, zatímco elektromotor disponující výkonem 96 kW/131 k pohání kola přední nápravy. Toto řešení umožňuje dojezd na čistě elektrický pohon do vzdálenosti přibližně 35 km a nejvyšší rychlost 120 km/h. Oba motory současně dodávají BMW i8 účinný pohon všech kol s funkcí vektorového řízení dynamiky pro sportovní jízdní projev. Výkonnější z motorů pohání zadní kola, což je zárukou typické radosti z jízdy s vozem BMW při současně revolučně nízké spotřebě paliva. Na základě měření podle normovaného cyklu EU pro plug-in hybridní automobily bude BMW i8 při svém uvedení na trh vykazovat kombinovanou spotřebu menší než 2,5 l/100 km s produkcí emisí CO₂ méně než 59 g/km.

Optimální vyvážení dynamiky a spotřeby paliva: BMW i8 je vzrušující evolucí strategie BMW EfficientDynamics.

Je tomu již více než deset let, co BMW představilo svoji vývojovou strategii BMW EfficientDynamics, jejímž cílem bylo výrazně zlepšit dynamiku a současně také hospodárnost všech modelů BMW Group. EfficientDynamics spojuje jak evoluční vývoj stávajících řešení, tak přináší nové a mnohdy zcela revoluční hnací systémy. Součástí přístupu EfficientDynamics je snižování hmotnosti, zlepšování aerodynamiky, vysokovýkonné motory využívající technologii TwinPower Turbo, ale současně též koncepty BMW eDrive s inteligentním řízením toků energií uvnitř automobilu. Nové a revoluční technologie jsou uváděny právě v modelech značky BMW i a postupně si najdou cestu i do automobilů mateřské značky BMW.

BMW i stanovuje standardy v oblasti bezemisní dopravy ve městech. Výzkumný a vývojový projekt „project i“, spuštěný v roce 2007, navrhuje revoluční řešení dopravy, která reflektují ekonomické, ekologické a sociální změny, jež probíhají po celém světě. BMW Group zaujímá integrální přístup, který reprezentuje značka BMW i, jejímž cílem je neustále hledat a nacházet vyvážení mezi potřebami individuální mobility a globálními požadavky



budoucnosti. Obecně řečeno je BMW i zaměřené především na čistě elektrické nebo plug-in hybridní hnací systémy. Hranice bořící design, inteligentní lehká konstrukce, typická radost z jízdy BMW spojená s nulovými emisemi, inteligentní hospodaření s energiemi a zdroji, stejně tak jako úsporné výrobní metody – to vše je součástí tohoto inovativního balíčku prémiové kvality.

Architektura LifeDrive s hliníkovým podvozkem a hnací soustavou a schránkou pro posádku z uhlíkových kompozitů: pro více vzrušení, nižší hmotnost a optimalizovaný odpor vzduchu.

Architektura LifeDrive, která byla vyvinuta speciálně pro automobily BMW i, je ideálním základem pro utažení takzvané hmotnostní spirály a současně vytvoření osobitého designu ve stylu BMW i. BMW i8 se vyznačuje proporcemi typickými pro sportovní vozy. Má délku 4689 mm, šířku 1942 mm a výšku 1293 mm. Jeho dynamická osobnost je dána i dlouhou přední kapotou a plynule se svažující střechou, která zvyšuje účinnost aerodynamiky. Charakteristické jsou též krátké převisy karoserie a dlouhý rozvor 2800 mm. Charakteristický styl BMW i je vyjádřením sportovní výkonnosti a hospodárnosti v jednom charismatickém celku a v automobilu s uspořádáním sedadel 2+2.

BMW i8 se vyznačuje minimalizovaným koeficientem čelního odporu vzduchu $c_x = 0,26$ a příkladnou aerodynamickou vyvážeností. Přesně definované obtékání všech částí karoserie vzduchem přispívá k excelentnímu poměru přitlaku a vztlaku, jehož důsledkem je mimořádná jízdní dynamika a stabilita.

Inteligentní odlehčená konstrukce – od celkového konceptu až do nejmenšího detailu.

Dokonalou ukázkou inteligentně odlehčené konstrukce, která je jedním z hlavních principů přístupu EfficientDynamics, je již samotná základní architektura LifeDrive s hliníkovým modulem Drive a strukturou pro posádku vyrobenou z uhlíkových kompozitů CFRP (modul Life). High-tech materiál v podobě uhlíkových kompozitů CFRP s vynikajícími vlastnostmi v případě nárazu se při stejné tuhosti vyznačuje o 50 procent nižší hmotností ve srovnání s ocelí a 30procentní hmotnostní úsporou oproti hliníku. Tato úspora vyvažuje hmotnost elektromotoru a vysokonapěťového akumulátoru. Pohotovostní hmotnost BMW i8 má proto hodnotu nižší než 1490 kg. Přínos architektury LifeDrive spočívá také v oblasti rozložení hmotnosti. Akumulátor je umístěn nízko a uprostřed vozu, takže výsledkem je blízko silnici situované těžiště, které je přínosem pro bezpečnost. Žádný jiný vůz z produkce BMW Group nemá tak nízké těžiště, jako právě BMW i8.



Rozložení hmotnosti mezi přední a zadní nápravu je téměř v ideálním poměru 50:50. Kompaktní elektromotor je spolu s převodovkou a výkonovou elektronikou umístěn v těsné blízkosti elektricky poháněné přední nápravy. Intenzivně přeplňovaný zážehový tříválec je v jednom celku uložen spolu s převodovkou u zadní nápravy, kterou pohání. Pro ideální rozložení hmotnosti je lithium-iontový akumulátor umístěn ve střední části vozidla, mírně předsunutý směrem vpřed. Toto umístění akumulátoru je ideální i z hlediska bezpečnosti, protože je chráněn hliníkovými nosníky.

Dveře jsou tvořené vnitřní strukturou z uhlíkových kompozitů a hliníkovými povrchovými díly. Toto řešení snižuje ve srovnání s konvenčním hmotnost dveří o 50 procent. Kvalitní a přírodně činěná kůže použitá na sedadlech je vyjádřením „prémiovosti budoucnosti“, která je součástí filozofie BMW i.

Hořčíkový nosník přístrojové desky přináší snížení hmotnosti hned dvěma způsoby. Samotný příčník je zásluhou inteligentní konstrukce o přibližně 30 procent lehčí než stejný díl použitý například v BMW řady 6. Vysoká strukturální pevnost tohoto dílu umožnila použití odlehčených ostatních dílů, což zajistilo další úsporu o velikosti přibližně 10 procent. Použití inovativních pěnových plastů na vedení klimatizace přináší úsporu hmotnosti ve výši 60 procent ve srovnání s konvenčními komponenty. Současně nové řešení účinněji tlumí hlučnost.

Těsná blízkost výkonové elektroniky a elektromotoru umožnila omezit množství kabeláže, další hmotnostní úsporu zajistilo částečné použití hliníkových kabelů. Důraz na snižování hmotnosti je patrný také na konstrukci podvozku BMW i8 – například na 20palcových kovaných kolech s aerodynamickým designem. Důsledné zaměření na minimalizaci hmotnosti se projevuje použitím hliníkových nýtů a šroubů, které jsou přibližně o 45 procent lehčí než šrouby vyrobené z oceli, a to při stejné pevnosti a funkčnosti.

BMW i8 je prvním velkosériově vyráběným automobilem s chemicky vytvrzeným sklem. Tato pokroková technologie, která se až do současnosti používala především v chytrých telefonech, se vyznačuje velmi vysokou pevností. Pro rozdělení prostoru pro posádku a zavazadlového prostoru se použily dva pláty chemicky tvrzeného skla s tloušťkou 0,7 mm, mezi které je umístěna akusticky izolační fólie. Kromě excelentních protihlukových vlastností toto řešení přináší hmotnostní úsporu přibližně 50 procent ve srovnání s konvenčním řešením s použitím laminovaného skla.



Pro maximální radost z jízdy a hospodárnost: Motor BMW TwinPower Turbo a elektromotor vyvinutý BMW.

Plug-in hybridní systém spojuje BMW TwinPower Turbo s technologií BMW eDrive a přináší to nejlepší ze dvou světů: excelentní potenciál pro zlepšení hospodárnosti a současně pro sportovní jízdní projev. BMW Group vlastními silami nevyvinula pouze spalovací motor, ale také elektromotor, výkonovou elektroniku a akumulátor. To znamená, že se všechny tyto komponenty vyznačují vysokými kvalitativními standardy, které se opírají o rozsáhlé zkušenosti BMW Group z vývoje a výroby hnacích systémů.

Revoluční charakter BMW i8 je dán i následující inovací: použitím nového spalovacího motoru, který má premiéru právě v tomto modelu. BMW i8 je prvním sériovým vozem BMW vybaveným zážehovým tříválcovým motorem. Tento přeplňovaný motor disponuje nejnovější generací technologií BMW TwinPower Turbo. Je mimořádně kompaktní a produkuje litrový výkon 113 kW/154 k, což je hodnota srovnatelná s motory vysokovýkonných sportovních vozů a současně nejvyšší hodnota ze všech sériově vyráběných motorů BMW Group.

Nový tříválcový motor má charakteristiku typickou pro řadové šestiválce BMW, která se projevuje dravým podáním výkonu, ochotou k vytáčení a kulturou chodu. Tříválec BMW TwinPower Turbo disponuje vysokovýkonným systémem přeplňování, přímým vstřikováním High Precision Injection s centrálně umístěnými vstřikovači a rozvodem VALVETRONIC, který plynulou změnou zdvihu ventilů nahrazuje škrtkící klapku. Stejně jako u řadových šestiválců, také tříválec vykazuje úplné vyvážení volných setrvačných sil, tedy setrvačných sil prvního a druhého řádu. Pro tříválcové jsou však typické volné podélné momenty od rotačních hmot, které se eliminují vyvažovací hřídelí. Hladký chod motoru i v nízkých otáčkách zajišťuje tlumič integrovaný do samočinné převodovky.

Technologie ze souboru BMW TwinPower Turbo spolu s malým vnitřním třením motoru přinášejí snížení spotřeby a současně značnou sílu motoru. Reakce motoru na pohyb plynového pedálu je velmi ostrá a tříválec rychle dosáhne maxima svého točivého momentu s hodnotou 320 Nm.

Druhým zdrojem síly v BMW i8 je hybridní synchronní elektromotor, který BMW Group vyvinulo a vyrábí přímo pro BMW i. Elektromotor disponuje nejvyšším výkonem 96 kW/131 k a již od nulových otáček poskytuje točivý moment přibližně 320 Nm. Pro elektromotor jsou typické okamžité reakce, stejně tak jako zátaž od nulových až do vysokých otáček. Lineární produkce výkonu, která pokračuje až k horní hranici možných otáček, je specialitou konstrukčního řešení, jež používá motor BMW i. BMW eDrive zdokonaluje



princip synchronního elektromotoru s permanentními magnety speciálním uspořádáním a velikostí komponentů vytvářejících točivý moment. Tím vzniká dodatečné magnetické pole, které je obvyklé pouze u reluktančních elektromotorů. Právě toto magnetické pole zajišťuje stabilitu elektromotoru i ve vysokých otáčkách.

Kromě toho, že elektromotor dodává více síly spalovacímu motoru, může také automobil pohánět samostatně. A to až nejvyšší rychlostí 120 km/h. Dojezd BMW i8 na čistě elektrický a takřka neslyšný pohon činí až 35 km. Zdrojem energie pro elektromotor je centrálně ve vozidle umístěný lithium-iontový akumulátor. Tento vysokovýkonný akumulátor byl vyvinutý v rámci BMW Group a vyrábí se přímo pro model BMW i8. Akumulátor s kapalinovým chladicím systémem lze nabíjet z běžné elektrické zástrčky, nabíječky BMW i Wallbox nebo z veřejných dobíjecích stanic. K plnému nabití akumulátoru je z běžné zástrčky potřeba méně než tři hodiny, z nabíječky BMW i Wallbox méně než dvě hodiny.

Koncepce vozu BMW i8, stejně tak jako řídicí systém jeho hnacího systému, je stejně progresivní jako tento revoluční sportovní vůz. BMW i8 dokáže v každém provozním režimu nalézt optimální vyvážení mezi výkonností a hospodárností. Když to energetické požadavky dovolí, dochází k nabíjení akumulátoru prostřednictvím elektromotoru. Pro dobíjení akumulátoru lze použít také vysokonapěťový startér-generátor, který slouží pro nastartování spalovacího motoru a současně je schopen při jeho chodu vyrábět elektřinu. Různé možnosti hnacího systému BMW i8 dovolí účinně nabíjet akumulátor tak, aby byla vždy připravena potřebná energie pro elektrický pohon. Čistě elektrický pohon je navržen tak, aby dokázal uspokojit většinu jízdních požadavků při městském provozu. Při jízdě mimo zastavěná území se BMW i8 vyznačuje dynamikou sportovního vozu, elektromotor, který s pohonem pomáhá spalovacímu motoru, zvyšuje celkovou hospodárnost hnacího ústrojí. Díky své přizpůsobivosti se BMW i8 řadí do nové generace sportovních vozů, které spojují prvotřídní výkonnost s hospodárností, radostí z jízdy a minimální zátěží životního prostředí.

Tlačítka voliče jízdních režimů Driving Experience Control a eDrive: Na výběr je hospodárnost nebo dynamika – stačí pouhý stisk tlačítka.

Zadní kola BMW i8 pohání zážehový motor spojený se šestistupňovou samočinnou převodovkou. Předním kolům dodává sílu elektromotor sprážený s dvoustupňovou samočinnou převodovkou. Spojením obou zdrojů síly vzniká nejen pohon všech kol, ale vytváří se také celkový výkon 266 kW/362 k a točivý moment 570 Nm. To je ideálním základem pro



značnou dynamiku i hospodárnost. Inteligentní řídící jednotka BMW i8 má na starosti dokonalou souhru obou typů motorů. Variabilní rozdělování hnacího výkonu mezi oba zdroje síly zajišťuje, že BMW i8 je neustále připraveno podat maximální výkon a současně zajistit maximální účinnost celého systému v jakémkoliv okamžiku. S využitím obou zdrojů síly je automobil schopen zrychlit z klidu na 100 km/h za méně než 4,5 s. Lineární akcelerace je zajištěna i ve vysokých rychlostech. Během zrychlování jsou přitom přerušeny toky výkonu ke kolům, jež vznikají při řazení, eliminována vzájemnou souhrou obou motorů. BMW i8 je schopné dosáhnout elektronicky omezené nejvyšší rychlosti 250 km/h, kterou zvládne trvale udržovat i při pohonu pouze na spalovací motor. Vzrušující projev v zatáčkách je připravena zajistit schopnost aktivního rozdělení točivého momentu mezi přední a zadní nápravu. V nájezdu do zatáček je pro zvýšení přesnosti a ochoty k zatáčení přesunuta hnací síla dozadu. Pro intenzivní výjezdy ze zatáček se rozložení točivého momentu vrátí k výchozímu nastavení, jakmile se zmenší úhel natočení volantu. BMW i8 umožňuje svému řidiči, aby si přizpůsobil charakteristiku hnacího systému a podvozku svým individuálním požadavkům – k tomu používá volič jízdních režimů Driving Experience Control, který je známý i z nejnovějších modelů BMW. Kromě toho má BMW i8 také speciální tlačítko eDrive.

Pohybem voliče převodovky může řidič zvolit standardní režim D s automatickou volbou rychlostních stupňů, nebo může aktivovat režim SPORT. V tomto nastavení je k dispozici nejen manuální sekvenční volba převodových stupňů, ale současně dojde také k aktivaci velmi sportovního nastavení hnacího ústrojí a podvozku. V režimu SPORT spalovací motor i elektromotor poskytují rychlou odezvu, plynový pedál má přímější charakteristiku a dojde k maximalizaci asistenčního režimu elektromotoru. A pro zajištění maximálně účinného dobíjení akumulátoru se nastaví nejvyšší intenzita rekuperace kinetické energie ve fázích brzdění a jízdy bez plynu: toto dobíjení má na starosti elektromotor přepnutý do režimu generátoru. Současně s tím se zrychlí řazení a dojde k přitvrzení standardně dodávaných aktivních tlumičů Dynamic Damper Control. V tomto režimu nabídne multifunkční přístrojový panel kromě otáčkoměru i více dalších informací souvisejících s jízdou.

Volič jízdních režimů Driving Experience Control, umístěný na středovém panelu, nabízí volbu ze dvou nastavení. Po nastartování je aktivní režim COMFORT, který je kompromisem mezi sportovní dynamikou a hospodárností bez omezení přístupu ke komfortním funkcím vozu. Alternativně lze stiskem tlačítka zvolit režim ECO PRO, který v modelu BMW i8, stejně tak jako v ostatních vozech BMW mění činnost různých



systémů s cílem maximalizace hospodárnosti. Elektronická řídící jednotka hnacího systému cílí činnost spalovacího motoru a elektromotoru na co možná nejvyšší účinnost a nejlepší možnou hospodárnost. Při jízdě bez plynu inteligentní řídící jednotka podle aktuální jízdní situace rozhodne, zda je účelnější kinetickou energii automobilu rekuperovat, nebo pokračovat v jízdě setrvačností s vypnutým spalovacím motorem. V režimu ECO PRO současně dochází k úpravě činnosti klimatizace, vyhřívání sedadel či zpětných zrcátek směrem k minimální spotřebě energie – to vše samozřejmě bez kompromisů v oblasti bezpečnosti. Maximální dojezd BMW i8 na plnou nádrž paliva a s plně nabitým akumulátorem činí v režimu COMFORT více než 500 km. Režim ECO PRO dokáže dojezd prodloužit až o 20 procent.

Režim ECO PRO lze aktivovat také při jízdě na čistě elektrický pohon. Automobil je v tomto nastavení poháněn výhradně elektromotorem. Pouze v případě, že dojde k poklesu nabití akumulátoru pod určitou úroveň, nebo po náhlém a intenzivním stisknutí plynového pedálu (kickdown) dojde k automatické aktivaci spalovacího motoru.

Zvolený jízdní režim se řidiči zobrazuje na multifunkčním přístrojovém panelu formou specifického barevného podání, grafiky i zobrazovaných informací. Trojrozměrné grafické znázornění působí nesmírně futuristickým dojmem, což vhodně ladí s celkovým charakterem BMW i8.

Vyspělé technologie podvozku, DSC a aktivní tlumiče Dynamic Damper Control standardem.

Propracovaný podvozek je vpředu tvořen dvojitými příčnými rameny a vzadu pětivrčkovým zavěšením. Hliníkové díly podvozku a specificky navržená geometrie přispívají ke snížení hmotnosti. Elektromechanický posilovač řízení zajišťuje snadné manévrování ve městě a současně přesnost řízení při jízdách vysokými rychlostmi. Součástí standardní výbavy je také systém aktivně řízených tlumičů Dynamic Damper Control. Tyto tlumiče mění svoji charakteristiku podle zvoleného jízdního režimu.

Součástí stabilizačního systému DSC (Dynamic Stability Control) je ABS, kontrolované rozdělování brzdového účinku v zatáčkách CBC (Cornering Brake Control), funkce přednatlakování brzdové soustavy DBC (Dynamic Brake Control), brzdový asistent, asistent rozjezdu, kompenzace vadnutí brzdového účinku nebo funkce sušení brzd. Po stisku tlačítka DTC (Dynamic Traction Control) dojde k posunutí zásahů stabilizačního systému DSC, takže je umožněn mírný prokluz kol, který je vhodný například pro rozjezd na

zasněženém či zledovatělém povrchu nebo pro obzvláště dynamický jízdní styl.



Více informací o značce BMW spolu s fotografiemi je k dispozici v českém jazyce na: www.press.bmwgroup.com/pressclub/p/cz/startpage.htm nebo na mezinárodních stránkách <https://www.press.bmwgroup.com>.

Veronika Jakubcová

Corporate Communication Manager
BMW Group Česká republika



2. Technické údaje. BMW i8.

BMW i8		
Karoserie		
Počet dveří/míst		2/4
Délka/šířka/výška (nezatíženo)	mm	4689/1942/1293
Rozvor	mm	2800
Pohotovostní hmotnost	kg	< 1490
Odpor vzduchu	c _x	0,26
Hnací ústrojí		
Technologie spalovacího motoru	BMW TwinPower Turbo: turbodmychadlo, přímé vstřikování High Precision Injection, plně variabilní ventilový rozvod VALVETRONIC	
Uspořádání/počet válců/ventilů na válec	Řadové/3/4	
Zdvihový objem	cm³	1499
Výkon	kW/k	170/231
Točivý moment	Nm	320
Technologie elektromotoru	BMW eDrive: hybridní synchronní motor s výkonovou elektronikou, integrovaným nabíjecím modulem a režimem generátoru pro rekuperaci kinetické energie	
Výkon	kW/k	96/131
Točivý moment	Nm	250
Výkon celé soustavy	kW/k	266/362
Točivý moment soustavy	Nm	570
Vysokonapěťový akumulátor		
Typ akumulátoru	lithium-iontový	
Podvozek		
Hnací soustava	Hybridní pohon všech kol, spalovací motor pohání zadní kola, elektromotor kola přední nápravy	
Pneumatiky vpředu / vzadu	195/50 R20 / 215/45 R20	
Ráfky vpředu / vzadu	7J x 20, lehká slitina / 7,5J x 20, lehká slitina	
Převodovka		
Typ převodovky spalovacího motoru	6stupňová samočinná	
Typ převodovky elektromotoru	2stupňová samočinná	
Jízdní dynamika		
Zrychlení 0–100 km/h	s	<= 4,5
80–120 km/h	s	< 4,5
Nejvyšší rychlost	km/h	250
Nejvyšší rychlost na elektřinu	km/h	120
Dojezd	km	> 500
Dojezd na elektřinu	km	Cca 35
Spotřeba v cyklu EU		
Kombinovaná	l/100 km	<= 2,5
CO ₂	g/km	<= 59

Všechny údaje jsou předběžné.