

BMW i8(抜粋版)

目次



1. 二つの世界のベストを統合: BMW i8 – パワートレイン、軽量構造、そして駆けぬける歓び	2
2. 主要諸元	9



1. 二つの世界のベストを統合： BMW i8 – パワートレイン、軽量構造、 そして駆けぬける歓び

BMW i ブランドは未来志向のモビリティ・コンセプトを提唱し、サステナビリティ(持続可能性)を重視したプレミアムな品質とはどのようなものかを再び定義します。BMW グループが未来のパーソナル・モビリティのあり方を示した革新的なクルマが BMW i モデルであり、すでにワールド・プレミアを飾った最初の量産モデル BMW i3 に続いて、スポーツカー・セグメントに新たなモデルを投入します。フランスのミラマにある BMW グループのテスト・コースで実施される試乗会に合わせて、BMW i ブランドは 2 番目の量産モデルとなる BMW i8 のプロトタイプを公開します。このプラグイン・ハイブリッド・モデルは、時代の最先端を駆けるスポーツカーです。スポーツカーでありながら持続可能性を徹底的に追求したこのクルマは、BMW i の根本原理を改めて明瞭にアピールします。

BMW i8 は、BMW 特有の駆けぬける歓びを、革新的かつ未来志向のフォルムに組み込んで具現化させました。心を揺さぶるデザイン、スポーツカーに匹敵するダイナミックな走行性能を持たせながら、燃費および排出ガス値はスモール・カー並みの水準に抑えられています。非常に軽量で空力的にも最適化されたボディに最先端の BMW eDrive テクノロジーを搭載し、さらに排気量 1.5 リッターのターボ過給式ガソリン・エンジンによる BMW ツインパワー・ターボ・テクノロジーを組み合わせ、それらをインテリジェント・エネルギー・マネジメントによって統合するという総合コンセプトは、BMW の EfficientDynamics (エフィシエント・ダイナミクス) 開発戦略が新たなステージに踏み込んだことを示しています。こうした革新的なアプローチによって、走行性能と燃費の比類ないバランスを実現しています。この BMW i8 は、炭素繊維強化プラスチック (CFRP) 製パッセンジャー・セルの採用により、軽量化の面でプラグイン・ハイブリッド・カーの進むべき方向性を示しました。BMW i8 は、電気だけで、すなわちゼロ・エミッションで走行できるだけでなく、0-100km/h の加速タイム 4.5 秒(暫定値)という数字が示すように、スポーツカーの名にふさわしい突出した運動性能も備えています。

BMW i8 は当初から、俊敏な走りを可能にする極めて効率の高いプラグイン・ハイブリッド・スポーツカーとしてデザインされました。BMW i 特有のライフドライブ・アーキテクチャーは、軽量構造を実現するための優れた前提条件を提供します。内燃エンジンと電気モーター、バッテリー、パワー・エレクトロニクス、シャシー・コンポーネントの他、ボディ構造や衝撃吸収機能も含めて、すべてアルミ製ドライブ・モジュール内に配置されています。他方、ライフ・モジュールの中心エレメントは、2+2 シーターの CFRP 製パッセンジャー・セルです。こうした構造の採用により、車両の重心を一段と下げることができるだけでなく、ほぼ 50:50 のバランスのとれた前後軸重量配分を実現し、BMW i8 の俊敏な走りに貢献しています。

BMW グループが BMW i8 専用に関係・製造するプラグイン・ハイブリッド・システムは、EfficientDynamics 開発戦略が一段階ステップアップしたことを物語っています。このシステムを構成するのは、BMW ツインパワー・ターボ・テクノロジー搭載の 3 気筒ガソリン・エンジンと電気モーター、そして一般の家庭用コンセントに接続して充電できるリチウム・イオン・バッテリーです。内燃式エンジンは出力 170kW[231ps]で後輪を駆動し、その一方で出力 96kW[131ps]の電気モーターがフロント・アクスルを駆動します。

こうしたシステム構成により、純粋に電気だけで最大 35km の距離を最高 120km/h の速度で走れるだけでなく、エンジンと電気モーターを併用する全輪駆動モードも可能となり、力強い加速とダイナミックなトルク・ベクトリングによるスポーティなコーナリングも実現します。ハイブリッド・システムの電気ブースト機能を使うことで、2つのパワーユニットを使ってさらに強力に後輪を駆動することもでき、BMW 特有の駆けぬける歓びを優れた効率で実現します。量産開始時の BMW i8 の燃料消費量は、プラグイン・ハイブリッド車に適用される EU テスト・サイクルで 2.5 リッター/100km 以下を記録し、CO₂ 排出量は 59g/km 未満です。

性能と燃費の最適なバランス: BMW i8 は EfficientDynamics 戦略が生み出した魅力あふれる果実

BMW グループは、10 年以上も前から EfficientDynamics 開発戦略を追求してきました。その目標は、BMW グループが市場に送り出す新車の性能と効率性の大幅な向上です。EfficientDynamics では、既存の技術の改良・進化と、革新的なドライブ・コンセプトの開発作業を並行して取り組んでいます。そのための効率的な車両コンセプトとしては、軽量構造やエアロダイナミクス、BMW ツインパワー・ターボ・テクノロジーを採用したパワーユニットと BMW eDrive による高性能ハイブリッド・システム、車両内のあらゆるエネルギー・フローのインテリジェント・マネジメントといったすべての要素を効果的に組み合わせます。新しい、革新的なテクノロジーは、まず BMW i ブランドのモデルに採用し、次いで BMW グループの他のブランド・モデルへ採用してゆきます。

また BMW i は、市街地走行における CO₂ 排出量をゼロにするという目標実現に向けてのパイオニアの役割も担っています。2007 年から「プロジェクト i」の一環として取り組んできた研究開発の結果、世界的な環境、経済、社会の変化を広範に考慮した、革新的な移動手段に関する基礎を確立しました。未来のモビリティに関する個人的なニーズとグローバルな要求とのバランスを確保するため、BMW グループは総合的観点から取り組んでいます。その努力の結晶とも呼べる成果が、BMW i ブランドのモデルです。BMW i ブランドでは、電気自動車とプラグイン・ハイブリッド・ドライブ車の両方に正面から向き合っています。先駆的なデザイン、インテリジェント・ライトウェイト構造、ゼロ・エミッションと一体になった BMW 特有の駆けぬける歓び、インテリジェント・エネルギー・マネジメント、そして省資源および省エネルギーに配慮した製造方法を組み合わせ、革新的でプレミアムな品質を保証します。

パワートレイン用アルミ製フレームと CFRP 製パッセンジャー・セルから成るライフドライブ・アーキテクチャー: より魅力的で、軽量で、空気抵抗を低減

BMW i の車両専用に開発されたライフドライブ・アーキテクチャーは、自動車における重量増加のスパイラルを逆転させ、同時にモデル特有の美しいデザインを実現するための理想的な前提条件を提供します。BMW i8 の寸法は全長 4,689mm、全幅 1,942mm、全高 1,293mm で、いかにもスポーツカーらしいプロポーションです。長いボンネット、一目でそれと分かる空力対策、流れるようなルーフ・ライン、ショート・オーバーハング、2,800mm にも達するロング・ホイールベースからも、ダイナミックなキャラクターがはっきり伝わってきます。BMW i 特有のデザインにより、スポーティさと効率の良さを巧みに組み合わせ、魅力あふれる 2+2 シーター・デザインとして仕上げています。Cd=0.26 という空気抵抗係数が示すように、BMW i8 は空力バランスに優れています。ボディのあらゆる部分の空気の流れを綿密に計算し、空気抵抗と揚力の絶妙なバランスを実現し、最高の運動性能と走行安定性を保証します。

インテリジェント・ライトウェイト構造 - 全体のコンセプトから細かなディテールまで

アルミ製ドライブ・モジュールと CFRP 製パッセンジャー・セル(ライフ・モジュール)で構成される BMW i8 は、EfficientDynamics 戦略の基本原則のひとつであるインテリジェント・ライトウェイト構造を徹底的に追求しています。軽量で耐衝撃性能にも優れたハイテク素材の CFRP は、重量がスチールのほぼ半分、アルミニウムより約 30% も軽量でありながら、同等以上の強度が得られ、こうして削減した重量を電気モーターと高電圧バッテリーのために割り当てることができます。BMW i8 の空車重量は 1,490kg を切っています。そしてライフドライブ・アーキテクチャーは、前後軸重量配分においても有利に作用します。バッテリーを車両中央の低い位置に搭載する関係で、安全性が向上するだけでなく、車両重心をボディ中央の低い位置に設定できます。BMW グループの他のブランドの現行モデルでも、これほどの低重心車はありません。

俊敏性を左右する大きな要因が、前後のアクスルにかかる重量の比率です。BMW i8 の場合、前後軸重量配分はほぼ完璧ともいえる 50:50 となっています。コンパクトな電気モーターは、ギア・ユニットとパワー・エレクトロニクスも含めて駆動対象であるフロント・アクスル付近に配置されています。BMW i8 のターボ過給式内燃機関も、最短距離でパワーを後輪に伝えられるよう、トランスミッションと共にリヤに格納されています。そして、同様に前後軸重量配分に影響を及ぼすリチウム・イオン・バッテリーの搭載位置は、車両中央のやや前寄りに位置しています。衝突安全性を考えると、アルミケース入りバッテリーの搭載位置としてはこれ以上望めない理想的な場所になっています。

ドアは、CFRP 製キャリアにアルミ・シートを張っています。従来の構造のドアに比べ、50% の軽量化を実現しています。インテリアに使用する天然素材の高級なめし革は、次世代プレミアム・カーとしての BMW i の持続可能性を象徴しています。

ダッシュボードの支持構造については、二つの方法で軽量化を実現しています。インテリジェント・デザインの採用により、コクピットは例えば BMW 6 シリーズに比べて約 30% の軽量化を達成しています。さらにマグネシウム製支持構造は結合強度が大きく、剛性を高める作用があります。このため部品点数を減らすことができ、さらに追加で約 10 パーセントの重量削減を達成しました。エア・コンディショナーの通風ダクトは、最新の樹脂発泡技術の採用により、従来に比べて 60% も軽量化されています。この発泡性材料はさらに吸音特性にも優れ、音響対策にも貢献しています。

接続ケーブルの長さを短縮化するため、パワー・エレクトロニクスは電気モーターに直結されています。また、ケーブルの一部にアルミ線を使用し、それによりさらに重量を削減しました。BMW i8 のシャシー・コンポーネントにも、軽量化につながる構造を採用しています。BMW i8 に標準装備される 20 インチ鍛造アルミニウム・ホイールは、空気抵抗において最適なデザインを採用しただけでなく、軽量化にも力を注ぎました。さらにライトウェイト構造戦略の一環として、特定のネジやボルトにアルミニウム製を使用し、スチール製と同等の強度、機能性を確保しつつ、約 45% の軽量化を実現しています。

また、BMW i8 には量産車として世界で初めて、化学的な硬化処理を施したガラスを採用しています。革新的な製法で生み出されたこの硬化ガラスは、これまで主にスマートフォンに使われていたもので非常に頑丈です。この特殊ガラスは遮音性フィルムを 0.7mm 厚の 2 枚のガラスで挟んだ構造となっていて、BMW i8 のキャビンとラゲッジ・ルームの間のパーテーションに使用し、音響特性を最適化しただけでなく、従来の合わせガラスに比べて半分の重量に軽量化しています。

最高の駆けぬける喜びと効率性: BMW グループが開発した BMW ツインパワー・ターボ・エンジンと電気モーター

BMW i8 の駆動系は BMW ツインパワー・ターボ・エンジンと BMW eDrive テクノロジーを組み合わせており、このプラグイン・ハイブリッド・システムは、効率性を向上するための大きなポテンシャルとスポーティな走行特性という、二つの世界のベスト・パフォーマンスを提供します。BMW グループは、エンジンだけでなく、電気モーターとパワー・エレクトロニクス、バッテリーまですべてを開発しました。つまり、パワートレインのあらゆるコンポーネントは BMW グループの卓越した開発力によって創り出され、極めて高い基準を確立する製品であり、厳しい品質基準を満たしているのです。

BMW i8 の革新性は、新たに採用したエンジンにも表れています。BMW i8 のメインの動力源となるのは、新開発の 3 気筒ガソリン・エンジンです。BMW がこのタイプのエンジンを量産モデルに搭載するのはこれが初めてです。このターボ過給式エンジンには、最新の BMW ツインパワー・ターボ・テクノロジーが組み込まれています。このエンジンは非常にコンパクトながら、出力 170kW[231ps]を発生します。このエンジンの排気量当たりの出力は、BMW グループのモデル・ファミリーでは最高の 113kW[154ps]/リッターを誇り、この数値は高性能スポーツカーのエンジンに匹敵します。

この新型 3 気筒エンジンのキャラクターは、胸のすくパワーの立ち上がり、軽快な吹け上がり、そして滑らかさで定評のある BMW 直列 6 気筒エンジンによく似ています。BMW ツインパワー・ターボ・テクノロジーには、高性能ターボ過給システムのほかに、吸排気バルブの中央にインジェクターを配置するハイプレシジョン・ダイレクト・インジェクション・システム、バルブトロニックも組み合わされます。バルブトロニックはスロットル・バルブ不要の負荷制御システムで、吸気バルブのストロークを無段階に調整することで負荷をコントロールし、エンジンの効率性と応答特性を最適化します。3 気筒エンジンの場合、直列 6 気筒エンジンと同様に 1 次、2 次の慣性モーメントが打ち消されます。また構造上もともと小さなローリング・モーメントは、バランス・シャフトによって極小レベルに抑え込みます。オートマチック・トランスミッションに組み込んだマルチ・ステージ・ダンパーが、低回転域でのエンジンの滑らかな回転を保証します。BMW ツインパワー・ターボ・テクノロジーと内部摩擦の小ささが、燃費およびトルク特性に有利に作用します。この 3 気筒エンジンは、アクセル・ペダルのある動きに即座に反応し、低回転域で早くも 320Nm の最大トルクを発生します。

そして BMW i8 の 2 番目のパワーユニットは、BMW グループが BMW i モデル専用に関
発・製造するハイブリッド同期電気モーターで、アクセルを踏んだ瞬間から 96kW[131ps]の
定格出力と約 250Nm の最大トルクを発生します。一般的に電気モーターは発進直後から
最大出力を得られるものですが、BMW i 用の電気モーターは、高負荷時でもそれに対応す
る大きなパワーを生み出す余力を備えています。高回転域に達してもなおパワーがリニアに
上昇するのは、BMW i 専用に関発された特殊構造の電気モーターの優れた特徴です。この
永久磁石励磁式同期モーターは、BMW eDrive テクノロジーの一環として細部に至るまで
最適化されました。トルク発生に関係する部品のサイズや配置を工夫した結果、一般にはい
わゆるリラクタンس・モーターでしか見られない自励効果を得られるようになりました。この追
加の励起を得たことにより、通電したときに形成される電磁場は、モーターの回転数が上昇
してもなお安定した状態を維持します。

加速時には電気モーターのブースト機能がガソリン・エンジンをバックアップします。もちろん、
電気だけで走るときにもこのモーターを使います。BMW i8 の場合、最高 120km/h の速度
で、最長 35km にわたり、純粋な電気駆動によるゼロ・エミッションかつ静粛な駆けぬける歓
びを楽しむことができます。それに必要なエネルギーを供給するのは、フロア下に格納した
リチウム・イオン・バッテリーです。このモデル専用仕様の高電圧バッテリーは、BMW グ
ループが開発・製造します。バッテリーは水冷式で、充電には家庭用コンセントまたは BMW
i ウォールボックス、あるいは公共の充電ステーションを使用します。充電時間は家庭用コン
セントを使用する場合で 3 時間以内、BMW i ウォールボックスからなら 2 時間足らずです。

BMW i8 の車両コンセプトとパワートレインの制御システムに、革新的なスポーツカーとして
の先進的なキャラクターが反映されています。さまざまな走行条件下で、運動性能と効率性
とのバランスを最適に保ちます。パワーに余裕が生じると、電気モーターは発電モードに
なって高電圧バッテリーに充電します。エンジン始動用モーターである高電圧スターター・オ
ルターネーターも、発電機として高電圧バッテリーの充電を補佐し、そのために必要なエネ
ルギーは BMW ツインパワー・ターボ・エンジンが供給します。このほか惰走時にも電気モ
ーターがエネルギー回生を行い、電力を高電圧バッテリーに送ります。これにより BMW i8 は、
バッテリー上がりを起こすことなく、走行中はいつでも電動ドライブを補助動力源として利用
できます。純粋に電気だけで走行する場合の航続距離は、市街地での移動に必要なレベル
を十分にカバーしています。また BMW i8 を郊外に持ち出せば、電気モーターのブースト機
能でエンジンをサポートし、スポーティな走りを、極めて効率的に実現することができます。こ
のように BMW i8 は非常に多才であり、新世代スポーツカーとして感動を呼ぶ運動性能と先
進的な効率性を両立させ、駆けぬける歓びの向上、そして持続可能性に対する責任を果た
すのを支援します。

ドライビング・パフォーマンス・コントロール・スイッチと eDrive ボタン: 効率性と運動性能をボタンひとつで選択可能に

BMW i8 のガソリン・エンジンのパワーは、6 速オートマチック・トランスミッションを通じて後輪に伝達されます。電気モーターのトルクは、モーターと一体になった 2 段式オートマチック・トランスミッションを通じて前輪に伝達されます。パワートレイン全体としてみると、システム合計で 266kW[362ps]に達する最高出力と約 570Nm もの最大トルクにより、ダイナミックで効率的な四輪駆動の駆けぬける歓びを満喫することができます。BMW i8 のインテリジェント・パワートレイン・コントロール・システムは、エンジンとモーターの 2 つの動力源を緻密に連携させ、BMW i8 のスポーティなキャラクターを維持しながら、システム全体のエネルギー効率をできるかぎり高い状態に保つように制御します。2 つのパワーユニットを連携させると、0-100km/h 発進加速タイムは 4.5 秒を切る数値をマークします(暫定値)。また、ギヤ・チェンジ時のトラクションの中断を 2 台のパワーユニットが相互に補完して効果的に埋め合わせることで、高速域においてもリニアな加速を実現しています。BMW i8 の最高速度は電子制御により 250km/h に制限されます。この速度はエンジンだけ走行した場合にも達することができます。刺激的でダイナミックなコーナリングをサポートするのが、状況に応じて前後アクスルへのトルク配分を制御するトルク配分コントロールです。例えばコーナー入り口ではステアリング精度を向上させるため、リヤ・アクスルにより多くの駆動トルクを配分します。ステアリング・アングルが小さくなると、パワートレイン・コントロールは標準のトルク配分に戻り、カーブ出口での加速に備えます。BMW i8 ではまた、ドライバーが希望する走行スタイルに合わせて、パワートレインの作動モードとシャシー・セットアップを変更できます。ドライバーはオートマチック・トランスミッションの電子式ギヤ・セレクターだけでなく、BMW の最新モデルではすでにお馴染みのドライビング・パフォーマンス・コントロール・スイッチ、そして今回初めて BMW i8 に用意された eDrive ボタンなどを使って好みの設定でドライブを楽しむことができます。

ドライバーはギヤ・セレクターを使って、オートマチック・ギヤ・シフトを行う「D」モードか、またはそれに代わる SPORT モードを選択できます。SPORT モードではマニュアルでシーケンシャル・ギヤ・シフトを行えるだけでなく、シャシーもスポーティな走りに適したセットアップに切り替わります。SPORT モードではさらに、エンジンと電気モーターの立ち上がりトルクがダイナミックになるほか、アクセル・ペダルの動きに対するレスポンスが素早くなり、電気モーターによるブースト機能も最高レベルに引き上げられます。それと同時に、常に十分なエネルギーを確保するため、SPORT モードでは惰走時や減速時のエネルギー回生も最大限に行います。そのため、運動エネルギーから得た電力でバッテリーを充電する電気モーターの発電機能も最大化されます。さらにギヤ・シフト時間が短くなるほか、標準装備のダイナミック・ダンパー・コントロールも極めてスポーティなセットアップに切り替わります。SPORT モードでは、プログラム可能なメーターパネルにはエンジン回転数表示のほか、走行に関連する追加情報を表示します。

センター・コンソールにあるドライビング・パフォーマンス・コントロール・スイッチで選択できるシャシーのセットアップは 2 種類あります。発進時には COMFORT モードが作動します。このモードはスポーティな走りとは効率的な走りをバランスよくサポートし、装備されている快適関連のすべての機能が無制限に利用できます。それに代わるモードとして、BMW i8 にもボタン操作で呼び出せる効率重視の ECO PRO モードがあり、パワートレイン・コントロールは可能な限り燃費を向上させるようにエンジンと電気モーターを連携させます。

例えば惰走時にブレーキ・エネルギー回生を行うか、またはパワートレインの接続を分離してコースティング・モードにするかを、走行条件や車両の状態を基準にインテリジェント・エネルギー・マネジメントが自動的に選択します。ECO PRO モードでは、さらにエア・コンディショナーやシート・ヒーター、ドア・ミラー・ヒーターなど、快適関連の電装品の電力消費を走行安全上必要最小限のレベルに抑制します。COMFORT モードで走行した場合、BMW i8 の最大航続距離は、燃料が満タン、バッテリーが満充電の場合で 500km 以上に達します。ECO PRO モードではさらに 20%延長されます。

ECO PRO モードは、BMW i8 を電気だけで走らせるときにも利用できます。この場合、BMW i8 に駆動力を供給するのは電気モーターだけです。バッテリー充電レベルが一定の限界値以下になるか、ドライバーがキックダウン操作によってもっと大きなパワーを要求した場合に初めてエンジンが自動的に始動します。

その時点で作動中のモードが何であるかは、プログラミング可能なメーターパネルに、各モードに対応する情報と共に、モード別のカラーによって表示されます。情報表示は立体的にデザインされており、未来志向の雰囲気強調しています。

上質なシャシー・テクノロジー、DSC およびダイナミック・ダンパー・コントロールを標準装備

BMW i8 のハイエンド・シャシー & サスペンション・システムは、ダブル・ウィッシュボーン・フロント・アクスルと 5 リンク・リヤ・アクスルをベースにしており、インテリジェント・ライトウェイト構造の考え方に従って特殊な形状に仕上げたアルミ製コンポーネントを採用しています。電動パワー・ステアリングは、市街地での低速走行では快適なハンドリングを、また高速走行ではスポーツカー特有の精密な方向転換を行うように制御されます。ダイナミック・ダンパー・コントロールも標準装備され、選択した走行モードに合わせて電子制御式ダンパーの作動特性が切り替わり、その状況に適した運動性能を実現します。

ダイナミック・スタビリティ・コントロール(DSC)には、アンチロック・ブレーキ・システム(ABS)、コーナリング時のブレーキングをサポートするコーナリング・ブレーキ・コントロール(CBC)、ダイナミック・ブレーキ・コントロール(DBC)、ブレーキ・アシスタント、ブレーキ・スタンバイ、発進アシスタント、フェード補正機能およびドライ・ブレーキ機能が含まれます。ボタン操作でオン/オフ可能なダイナミック・トラクション・コントロール(DTC)を作動させると、BMW i8 のスタビリティ・コントロール機能の制御限界値が引き上げられ、駆動輪の空転をある程度許容して雪道や砂利道での発進をサポートします。またドライバーがスポーティなコーナリングを楽しみたいときにも、DTC ボタンを押します。

2. 主要諸元

BMW i8



BMW i8			
ボディ			
ドア数/座席数			2/4
全長/全幅/全高(空車時)	mm		4689 / 1942 / 1293
ホイールベース	mm		2800
空車重量(DIN 準拠)	kg		< 1490
空気抵抗	Cd		0.26
パワートレイン			
内燃機関の技術		BMW ツインパワー・ターボ・テクノロジー: ターボ・チャージャー、ハイプレシジョン・ガソリン直接噴射システム、 無段階可変バルブ・コントロール・システムのバルブトロニック	
型式/気筒数/バルブ数			直列/3/4
排気量	cc		1499
最高出力	kW/ps		170 / 231
最大トルク	Nm		320
電気モーターの技術		BMW eDrive テクノロジー: ハイブリッド同期モーター、 パワー・エレクトロニクス、インテグレートッド・チャージ・モジュール、 およびエネルギー回生用の発電機能を統合	
最高出力	kW/ps		96/ 131
最大トルク	Nm		250
システム合計出力	kW/ps		266/ 362
システム合計トルク	Nm		570
高電圧バッテリー			
バッテリー技術			リチウム・イオン
運動性能			
駆動コンセプト		ハイブリッド 4WD 方式: 内燃機関で後輪を駆動し、 電気モーターで前輪を駆動	
タイヤ フロント/リヤ			195/50 R20 / 215/45 R20
ホイール フロント/リヤ			7J x 20 アロイ / 7.5J x 20 アロイ
トランスミッション			
トランスミッション: 内燃機関			6 速オートマチック・トランスミッション
トランスミッション: 電気モーター			2 段式オートマチック・トランスミッション
走行性能			
加速性能	0-100km/h	秒	<= 4.5
	80-120km/h	秒	< 4.5
最高速度		km/h	250
最高速度: 電気駆動時		km/h	120
航続距離		km	> 500
航続距離: 電気駆動時		km	約 35
EU テスト・サイクルによる燃費			
合計	リッター / 100km		<= 2.5
CO ₂ 排出量	g/km		<= 59

上記主要諸元はすべて暫定値です。