

El nuevo BMW C evolution. Indice.



1. El nuevo BMW C evolution. (Versión resumida.)	2
2. Tecnología y diseño del vehículo.	4
3. Programa de equipamiento.	11
4. Potencia de motor y par.	13
5. Especificaciones técnicas.	14

1. El nuevo BMW C evolution. Versión resumida.



El nuevo BMW C evolution – e-movilidad innovadora sobre dos ruedas.

Desde hace ya años, ha habido cambios drásticos en la demanda de conceptos de movilidad individual, en especial en las aglomeraciones urbanas. El volumen de tráfico en constante crecimiento, los costes energéticos al alza y las restricciones de CO₂ cada vez más rigurosas para el tráfico en las ciudades son los retos que los vehículos eléctricos deben afrontar. Siguiendo la estrategia de sostenibilidad de BMW Group y en paralelo con el BMW i en el sector del automóvil, BMW Motorrad se introdujo en el campo de la movilidad eléctrica ya en 2012, haciendo una convincente declaración de intenciones con el lanzamiento del scooter eléctrico C evolution.

Rendimiento mejorado y una versión europea que cumple con los requisitos para el carnet de conducir A1. Autonomía de 160 y 100 kilómetros respectivamente.

Con el nuevo C evolution, disponible en dos versiones – la versión “Long Range” y la versión europea que cumple con los requisitos del carnet de conducir A1 - BMW Motorrad sube ahora el listón en el segmento de los scooters eléctricos. Con una nueva generación de baterías con una capacidad de celdas de 94 Ah, como las que se usan en el actual BMW i3, la autonomía se amplía de forma significativa. Es más, ahora se incluye un nuevo cable de carga con un diámetro menor de serie. Nuevos accesorios, como la base para Smartphone, también hacen que ahora haya más formas de personalizar el BMW C evolution.

En el nuevo C evolution Long Range la entrega continua es de 19 kW (26 cv), 8 kW (11 cv) más que en el modelo anterior, mientras la autonomía se ha ampliado de forma significativa a aproximadamente 160 kilómetros. La velocidad máxima es de 129 km/h (limitada electrónicamente).

En la versión para el carnet de conducir A1 (sólo para Europa), el nuevo C evolution tiene una potencia de 11 kW (15 cv). La autonomía aquí es de unos 100 kilómetros, con una velocidad punta de 120 km/h.

Acabados de pintura dinámicos en Plata Ión metálico / Verde Eléctrico.

Por último, pero no menos importante, el nuevo BMW C evolution se pone

ahora bajo los focos con una apariencia visual refinada. Ambas versiones del nuevo C evolution están disponibles con los nuevos acabados de pintura **Plata lón metálico / Verde Eléctrico**, combinados con el color de contraste Negro Tormenta metálico. Un nuevo diseño gráfico se ha añadido al puente central de la versión "Long Range". Ya disponible en Alemania, Francia, Italia, España, Reino Unido, Suiza, Austria, Holanda, Bélgica, Luxemburgo, Portugal, Irlanda y China, el C evolution se lanzará ahora también en EEUU, Japón, Corea del Sur y Rusia.

Resumen de los puntos más destacados:

- Motor eléctrico refrigerado por líquido, correa dentada y transmisión final con planetarios.
- Significativo aumento de la autonomía gracias al aumento de la capacidad de las celdas a 94 Ah (antes 60 Ah).
- Versión "Long Range": 19 kW (26 cv) de entrega continua y 35 kW (48 cv) de potencia máxima. Velocidad punta 129 km/h, autonomía aproximada 160 km.
- Versión carnet de conducir A1 (sólo Europa): 11 kW (15 cv) de entrega continua y 35 kW (48 cv) de potencia máxima. Velocidad punta 120 km/h, autonomía aproximada 100 km.
- Recuperación inteligente al circular sin acelerar la frenada.
- Cable de carga de menor diámetro de serie.
- Posibilidad de tiempos de carga cortos.
- Sinergias con BMW i y estándares automovilísticos en seguridad eléctrica.
- Chasis híbrido y bajo centro de gravedad que proporcionan agilidad y fácil maniobrabilidad.
- Potente sistema de frenada con ABS.
- Amplia gama de equipamiento de serie, incluyendo cuadro de instrumentos multifunción TFT, luz diurna de LED, intermitentes de LED, varios modos de conducción, marcha atrás y asistente de control de par (TCA).
- Nuevos acabados de pintura Plata lón metálica / Verde Eléctrico.
- Detalles de alta calidad, como pantalla tintada y costuras del asiento en color.

2. Tecnología y diseño del vehículo.



Rendimiento eléctrico al nivel de un motor de combustión.

Con una entrega continua de 19 kW (26 cv) (homologación según ECE R85 a determinar la entrega de motor) y una potencia máxima de 35 kW (48 cv), el nuevo C evolution ofrece una potencia considerable y un alto nivel de diversión de conducción. La versión del carnet de conducir A1 para el mercado europeo también ofrece suficiente potencia, con una entrega continua de 11 kW (15 cv). Las velocidades punta son 129 (Long Range) y 120 km/h respectivamente, mientras que en aceleración de 0 a 50 km/h las cifras de rendimiento del C evolution están a la par, si no mejor, que las de los actuales maxi scooters con un cubitaje de 600cc.

Como resultado, ambas versiones del nuevo C evolution pueden rodar por autopista y adelantar con facilidad, incluso llevando dos personas. Es capaz de subir carreteras empinadas con un pasajero sin esfuerzo alguno. Comparado con los motores de combustión convencionales, el motor eléctrico del nuevo C evolution ofrece, de hecho, ventajas significativas, sobre todo a baja velocidad. Gracias a unos elaborados reglajes de potencia electrónicos, el motor eléctrico ofrece al piloto una respuesta instantánea, espontánea y sensible a la vez. No hay retrasos en la entrega de par, típicos de los motores de combustión al tener que acoplar y desacoplar el embrague.

Mayor autonomía con aproximadamente 160 y 100 kilómetros respectivamente debido a la mayor capacidad de la batería.

Con 94 Ah en lugar de los anteriores 60 Ah, el nuevo C evolution tiene una capacidad mayor de la celda de la batería, garantizando una autonomía de aproximadamente 100 kilómetros en la versión del carnet de conducir A1 como antes, pero aumenta la de la variante "Long Range" hasta 160 kilómetros. Eso significa que la conducción con cero emisiones realistas no es problema en la ciudad y en entornos urbanos. Aquí, BMW Motorrad se ha beneficiado de las sinergias con los coches BMW i. Por ejemplo, el C evolution usa los mismos módulos de almacenaje de iones de litio que los instalados en el actual BMW i3. Los desarrolladores han prestado especial atención a la alta calidad y durabilidad de las baterías para asegurar que el piloto puede aprovechar al máximo la gran autonomía incluso después de varios años de vida y en condiciones muy frías.

Debido a la optimización del conjunto dentro de la celda, con más electrolitos y adaptación del material activo, BMW ha conseguido aumentar la capacidad de la celda a 94 Ah en colaboración con Samsung SDI.

Uno de los retos tecnológicos más importantes era conseguir la máxima refrigeración de la batería de alto voltaje. Por un lado, era necesario evitar temperaturas excesivamente bajas debido al hecho de que aumenta mucho la resistencia interior de las celdas, lo que reduce la potencia. Por otro, deben evitarse las altas temperaturas, ya que tendrían un impacto negativo en la vida útil de la celda.

Mientras en los coches eléctricos se usa normalmente un agente refrigerador para refrigerar la batería, en el C evolution esta función se realiza por refrigeración por aire para ahorrar espacio y peso. El calor de la batería de alto voltaje se disipa mediante un tubo de aire optimizado en el centro de la carcasa de la batería, a través del cual pasa un flujo de aire constante. Para asegurar la disipación óptima del calor, la base de la batería tiene puntos de refrigeración situados longitudinalmente.

Sin embargo, la carcasa de la batería, de aluminio fundido, no solamente sostiene la arquitectura de la celda, sino toda la unidad electrónica necesaria para monitorizar las celdas. También actúa como elemento del chasis para sostener la carga.

La electrónica para el motor eléctrico está instalada detrás de la carcasa de la batería. La electrónica no solamente controla el motor entre 100 y 150 voltios, también informa sobre órdenes de conducción como la posición del acelerador. El sistema también procesa información del sistema de frenos y decide si se activa la recuperación y que cantidad de par de recuperación se aplica a la rueda trasera, si es necesario.

Innovador impulsor con basculante, motor eléctrico refrigerado por líquido, correa dentada, engranaje planetario y asistencia a marcha atrás.

El conjunto propulsor del C evolution es una unidad compacta que forma el brazo basculante. El motor eléctrico situado detrás de la carcasa actúa como un componente integrado del basculante. La proximidad física del eje de salida del motor y el eje del basculante minimiza el momento de inercia en torno al centro de rotación del basculante, permitiendo una configuración óptima de la amortiguación y una respuesta sensible.

El propulsor secundario es vía correa dentada desde el motor a la polea de la correa trasera en el eje de salida. Desde ahí, la transmisión de potencia a la

rueda trasera se realiza a través del engranaje planetario. La reducción total es de 1: 8.28, mientras que la velocidad rotacional máxima del motor es de 9.200 rpm. El motor y la electrónica están refrigerados por líquido.

Una cómoda característica especial del nuevo C evolution es la marcha atrás. Se activa desde la piñadel manillar izquierdo y llama la atención del conductor con una ligera vibración y la indicación apropiada en la pantalla TFT. Cuando se aprieta el interruptor de activación, el C evolution puede ir marcha atrás a paso lento, facilitando la maniobra.

Recuperación inteligente al circular con inercia y al frenar.

BMW Motorrad ha llevado a cabo extensas pruebas en carretera para desarrollar una forma de recuperación única en vehículos de dos ruedas y muy transparente para el conductor. El C Evolution se conduce exactamente como un scooter de motor de combustión. El conductor no tiene que iniciar activamente la recuperación, el vehículo lo hace automáticamente siempre que sea posible.

Por ejemplo, la recuperación comienza cuando se cierra gas y, como en un motor de combustión, la función generador del motor eléctrico crea un par de arrastre que depende del grado de recuperación. El par generado por el motor es como el familiar “freno motor” que se crea cuando se suelta el acelerador en un vehículo con motor de combustión.

La recuperación también se utiliza durante la frenada, convirtiendo la energía cinética en energía eléctrica para cargar la batería. Aquí, el sistema de sensores se utiliza para ver los niveles de presión de frenada en el freno de la rueda delantera y trasera. Cuando la electrónica detecta que el conductor está frenando, el motor crea par de arrastre, apoyando la maniobra de frenada y recuperando energía. Si la recuperación tiene lugar en modo de inercia o frenada, se aumenta la autonomía entre un 10 y un 20 por ciento, dependiendo del perfil de conducción.

Control de deslizamiento mediante el Asistente de Control de Par (TCA).

El nuevo C evolution incluye Torque Control Assist (TCA) o Asistente de Control de Par, similar al Control Automático de Tracción de las motos BMW con motor de combustión. El TCA limita el par motor en relación con el deslizamiento de la rueda trasera.

Para permitir el control óptimo del par motor, la electrónica del motor monitoriza las revoluciones de la rueda trasera y reduce el par cuando se excede cierto nivel plausible, de la misma forma en que el Control Automático

de Tracción de las motos BMW con motor de combustión. De esta forma, TCA ayuda a la conducción especialmente en la salida, evitando que la rueda trasera gire sin control en superficies con un coeficiente de fricción reducido, como en adoquines mojados.

Además, el Asistente de Control de Par sirve para prevenir el bloqueo de la rueda trasera durante una recuperación intensa y el par de arrastre resultante, sobre todo en una superficie resbaladiza.

Varios modos de conducción para un uso diario eficiente.

Al desarrollar el C evolution, BMW Motorrad le dio una importancia especial a ofrecer al conductor la oportunidad de elegir individualmente entre la máxima eficiencia y la máxima diversión de conducción. Como resultado, el nuevo C evolution tiene cuatro modos de conducción.

Modo Road: Aquí está disponible toda la capacidad de aceleración y cuando se suelta el acelerador, la recuperación en inercia utiliza aproximadamente un 50% del par de arrastre del motor. Lo mismo se aplica a la recuperación en frenada. La autonomía estándar está disponible en este modo.

Modo Eco Pro: En este modo, el par de arrastre durante la inercia aumenta significativamente, mientras la recuperación máxima combinada con una limitación en la aceleración y, por tanto, en el consumo de energía, permite ampliar la autonomía entre un 10 y un 20 por ciento. El conductor siente el aumento del par de arrastre como una ligera intensificación del par de deceleración al soltar el acelerador. Con este modo se consigue la máxima autonomía.

Modo Sail: En este modo, el motor eléctrico no genera ningún par de arrastre y la recuperación solamente se use en la frenada. La "navegación" se muestra al conductor en que cuando se suelta el acelerador no se genera prácticamente ningún par de frenada y el vehículo rueda prácticamente libre, una sensación de conducción nueva que no es familiar en los vehículos de dos ruedas con motor de combustión.

Modo Dynamic: En este modo, la máxima aceleración se combina con una recuperación intensa y, por tanto, un "freno motor" potente para una conducción muy dinámica.

Tiempos de carga cortos y tecnología de carga basada en el sistema utilizado en BMW i.

La batería se carga mediante un cargador integrado, tanto en un enchufe normal de casa como en una estación de carga. El tiempo de carga para una

batería completamente vacía es de unas tres horas para la versión de 11 kW y de cuatro a cinco horas para la variante “Long Range”, dependiendo de la potencia disponible. Una característica de serie del nuevo C evolution es un nuevo cable de carga de tamaño reducido para ahorrar espacio.

El enchufe cargador está basado en los estándares de automóviles y situado debajo de una cubierta en la zona delantera izquierda. En la parte derecha hay un compartimento de almacenaje para el cable de carga. Éste último tiene un enchufe que cumple las especificaciones del país en cuestión.

El hecho de que el enchufe sea idéntico al del tipo utilizado en automóviles tiene la ventaja de que el C evolution se puede cargar en estaciones de carga con cable integrado y enchufe estándar, tal y como se utilizan en EEUU, por ejemplo. Para las estaciones de carga de otros países, se ofrecen cables de carga específicos como accesorio opcional.

Efectos de la sinergia con los automóviles BMW i y seguridad técnica según estándares de coches.

Al contrario que cualquier otro fabricante de motos y debido a su integración en BMW Group, BMW Motorrad puede aprovechar la experiencia en el sector de los automóviles para el desarrollo de vehículos con motor eléctrico. Las sinergias disponibles van desde el uso de los mismos componentes técnicos a la experiencia con tecnología de alto voltaje y los requisitos de seguridad asociados en cuanto a cables, enchufes, electrónica de baterías y cierre de seguridad.

Esto también incluye el sistema de monitorización de aislamiento, el indicador de alto voltaje, el distribuidor de alto voltaje y el convertidor DC-DC que sirve para convertir el alto voltaje en bajo voltaje para alimentar el sistema de 12 voltios del vehículo y las unidades de control.

Los estándares de seguridad de alto voltaje y la fiabilidad funcional establecidos por los fabricantes de automóviles líderes (corriente directa de > 60 voltios) se han aplicado aquí por primera vez a un vehículo de dos ruedas. El desarrollo según la norma ISO 26262 es actualmente único entre los vehículos de dos ruedas con motor eléctrico, lo que asegura que todas las características de funcionamiento relevantes están desarrolladas según los estándares apropiados y reflejan el actual estado de la ciencia y la tecnología.

Chasis híbrido que proporciona un ágil manejo del vehículo gracias a su bajo centro de gravedad.

Al contrario que los maxi scooters actuales con motor de combustión, el nuevo C evolution no tiene un bastidor principal en el sentido habitual. El

objetivo del desarrollo de chasis para el C evolution era combinar la mejor estabilidad direccional posible a velocidades de autopista con un manejo ágil en el tráfico urbano. Los ingenieros también querían aprovechar al máximo las ventajas ofrecidas por un centro de gravedad extremadamente bajo, gracias a la posición baja de la batería. Por esta razón, el diseño del chasis está basado en una estructura híbrida con rigidez torsional que consiste en una carcasa de batería de rigidez a la torsión para soporte carga hecha de aleación ligera, con un soporte integrado para el basculante. Atornillado a ello está el soporte de la dirección y el bastidor trasero en tubo de acero.

En el tráfico urbano en particular, la experiencia de conducción se caracteriza por un manejo excepcionalmente ligero y unas excelentes características de conducción lenta. El peso del vehículo es comparable al de un maxi scooter con motor de combustión.

El guiado de las ruedas, así como la suspensión y la amortiguación, están controlados delante por una horquilla invertida con un tubo de horquilla de 40 mm. La suspensión trasera está formada por un brazo de una sola cara. En la parte trasera, la suspensión y la amortiguación la realiza un muelle situado a la izquierda, directamente controlado y ajustable en el soporte del muelle.

El recorrido del muelle es de 115 milímetros delante y detrás, ofreciendo un alto grado de confort.

En la parte delantera, el nuevo C evolution lleva una rueda de 5 radios de aleación ligera, de 3,5 x 15 pulgadas, mientras que el tamaño de la rueda trasera es de 4,5 x 15 pulgadas. Los neumáticos del nuevo C evolution tienen un tamaño generoso, con 120/70 R 15 delante y 160/60 R 15 detrás.

Potente sistema de frenos con ABS.

Delante, un sistema de freno de doble disco con 270 milímetros de diámetro y 2 pinzas flotantes de 2 pistones garantizan una deceleración potente y segura. En la parte de atrás, hay un único disco, también con un diámetro de 270 milímetros y pinza flotante de 2 pistones. Para lograr un punto de presión estable y un control óptimo, todos los cables de freno están recubiertos de acero.

BMW Motorrad ABS garantiza la máxima seguridad activa. Con un peso de apenas 700 gramos y un tamaño extremadamente compacto, el ABS Bosch 9M 2-canales permite la regulación independiente de los dos circuitos de freno para el freno delantero y trasero. Sin embargo, el software ABS también se ha adaptado para controlar el proceso de recuperación según los requisitos específicos del C evolution. Como en los maxi scooters BMW Motorrad

C 650 Sport y C 650 GT, el freno se activa automáticamente cuando se extiende el caballete lateral.

Cuadro de instrumentos multifunción y luz diurna de LED.

El cuadro de instrumentos del C evolution tiene una gran pantalla TFT fácil de leer, con un concepto basado en la del BMW i3. Incluye la información obligatoria, así como muchas otras informaciones. Esto incluye la información del estado de carga de la batería (SOC = State of Charge) y el equilibrio de energía. Este último se muestra como una barra de progreso, indicando al conductor si la energía se está convirtiendo en propulsión o está siendo recuperada. Esta información ayuda al conductor en su esfuerzo por conducir de la forma más eficiente posible.

Además de los habituales indicadores de estado, el cuadro de instrumentos también incluye lo que los vehículos eléctricos deben llevar según la ley. Hay una información para indicar fallo de aislamiento, por ejemplo, así como un testigo luminoso para indicar cuando la potencia se limita por sobrecarga (ver ECE R100).

La unidad de iluminación frontal incluye luces de cruce y de carretera. El C evolution también tiene una luz diurna central. Además de la luz trasera con tecnología LED, también tiene intermitentes de LED.

Concepto de color y diseño innovador.

El nuevo C evolution se basa en el innovador estilo de la familia BMW Motorrad, con lo que ofrece un diseño emocionante e inspirador que arranca una respuesta emotiva a la nueva tecnología de motor. Como en otras motos BMW, el llamado frontal dividido está en la sección frontal, dándole al scooter una imagen frontal distintiva y dinámica.

La interacción entre el acabado de pintura Plata lón metalizada y el color Verde Electrico junto con el color de contraste Negro Tormenta metalizado, destaca las características específicas del vehículo, como la máxima compatibilidad ecológica, rendimiento dinámico superior y un manejo sencillo. La variante "Long Range" del nuevo C Evolution también incluye un nuevo diseño gráfico en los elementos del puente central.

El característico diseño BMW Motorrad se refleja también en el estilo de la pantalla tintada de doble punta en la parte delantera y en el carenado flotante estilo boomerang de los laterales. La trasera corta y deportiva con almacenaje integrado para el casco subraya el carácter de conducción activa del C evolution, como las costuras de los asientos en color.

Ya disponible en Alemania, Francia, Italia, España, Reino Unido, Suiza, Austria, Holanda, Bélgica, Luxemburgo, Portugal, Irlanda y China, el C evolution está ahora en el mercado de EEUU, Japón, Corea del Sur y Rusia.

3. Programa de equipamiento.



Equipamiento opcional BMW y Accesorios Originales BMW Motorrad para amplias posibilidades de personalización.

Está disponible un extenso programa BMW Motorrad para personalizar el nuevo C evolution.

Los extras opcionales de BMW se suministran directamente de fábrica y están integrados en el proceso de producción. Los accesorios Originales BMW los instala el concesionario BMW Motorrad o los propios clientes. Estas características también pueden instalarse después de la compra.

Equipamiento Opcional BMW.

- Asiento Confort Plus (altura de asiento: 785 mm / longitud interior: 1,770 mm).
- Puños calefactables.
- Sistema de alarma (DWA).

Accesorios Originales BMW Motorrad.

Almacenamiento.

- Top case 35 l (Tapa acabada en Plata Metálica Ionic).
- Respaldo para top case 35 l.
- Bolsa interior para topcase.
- Soporte equipaje.

Ergonomía y confort.

- Pantalla Touring.

Navegación y comunicación.

- Navegador BMW Motorrad.
- Soporte Smartphone.

Seguridad.

- Retrovisor esférico.

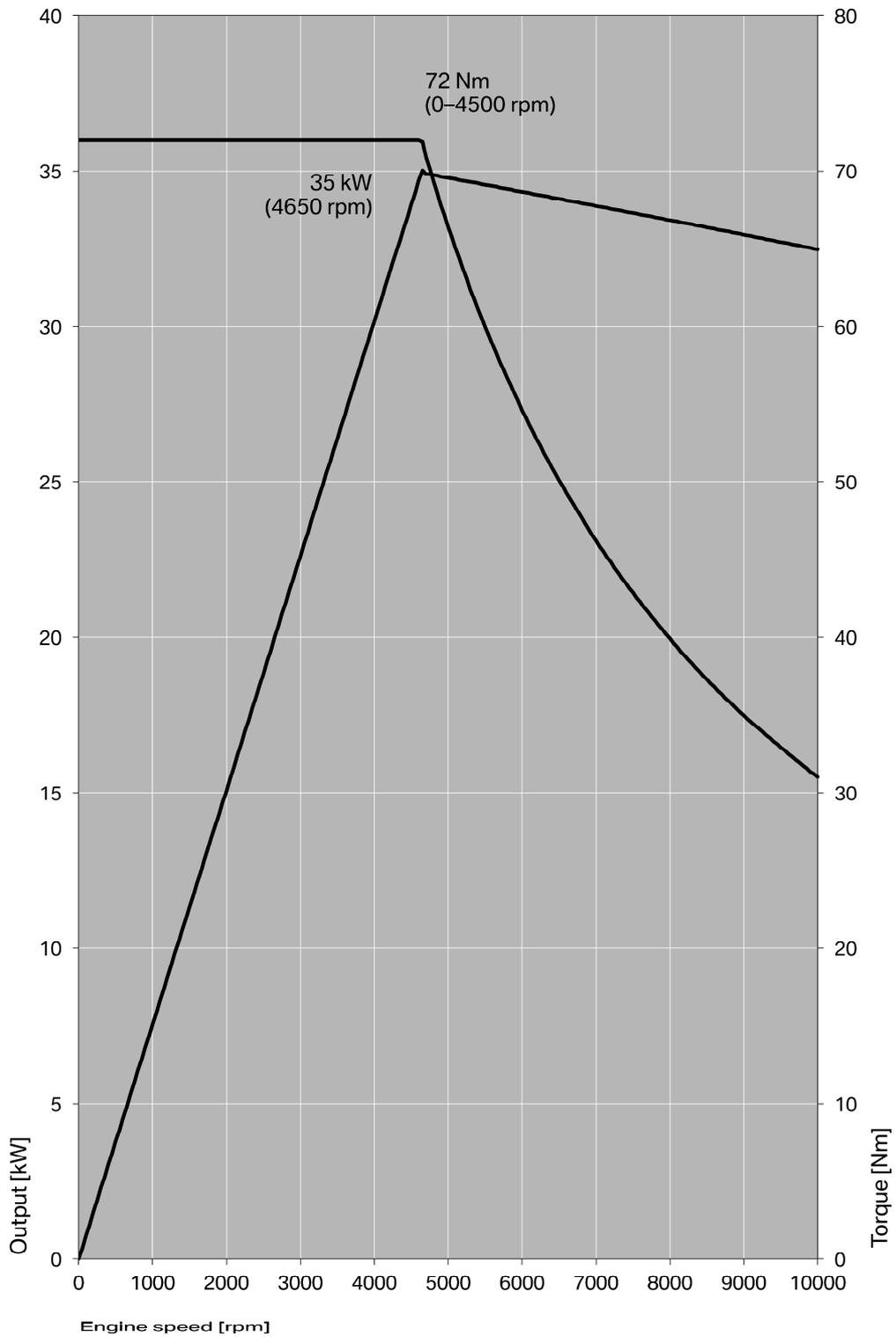
Carga.

- AC cable de carga rápida CEE.
- AC cable de carga rápida Tipo 2.

- AC cable de carga rápida Tipo 3.

BMW Motorrad también ha ampliado su gama de equipamiento motorista, incluyendo atractivos productos para movilidad urbana a conjunto con los nuevos maxi scooters.

4. Potencia y par.



5. Especificaciones técnicas.



BMW C evolution Long Range // BMW C evolution		
Motor		
Entrega continua	kW/cv	19/26 // 11/15
Potencia máxima	kW/cv	35/47.5
A régimen	rpm	4,650
Par	Nm	72
A régimen	rpm	0 a aprox. 4,500
Tipo	Basculante con motor eléctrico refrigerado por líquido, motor con imán síncrono permanente con imanes de superficie. Velocidad máxima motor 9.200 rpm	
Sistema eléctrico		
Batería motor	Batería de alto voltaje ion-litio refrigerada por aire con ventilador adicional	
Capacidad batería	kWh	8 (3 módulos con 12 celdas de 94 Ah cada una)
Voltaje batería (nominal)	V	133
Capacidad de carga	kWh	3 (sistema de carga integrado)
Duración de carga (dependiendo del suministro de potencia)	Con 220 V / 12 A carga corriente: aprox. 4:30 h para 100 %; aprox. 3:50 h para 80 % Con 220 V / 16 A carga corriente: aprox. 3:50 h para 100 %; aprox. 3:05 h para 80 %	
Batería secundaria	V/Ah	12 / 8
Generador	W	Convertidor DC/DC integrado en sistema de carga, 475
Faro	Cruce/Carretera: 12 V/55 W, halógeno; Luz diurna de LED /luz aparcamiento	
Luz trasera	Luz de freno de LED/luz trasera	
Transmisión de potencia – caja de cambios		
Transmisión secundaria		
Reducción total	1: 8.28	
Suspensión		
Tipo de construcción	Suspensión híbrida con carcasa de batería soporte de carga en aluminio, soporte de dirección y bastidor trasero de tubos de acero	
Suspensión rueda delantera	Horquilla telescópica invertida, ø 40 mm	
Suspensión rueda trasera	Basculante de una sola cara con muelle montado directamente ajustable manualmente hasta 7 niveles	
Recorrido muelle, delante/detrás	mm	120/115
Rueda	mm	95
Distancia entre ejes	mm	1,594
Angulo de giro	°	65.9
Frenos	Delant.	Freno hidráulico de doble disco, Ø 270 mm Pinza flotante de doble pistón
	Trasero	Freno hidráulico de disco, Ø 270 mm, Pinza flotante de doble pistón
ABS	BMW Motorrad ABS	
Llantas	Llantas de aluminio	
	Delant.	3.50 x 15"
	Trasero	4.50 x 15"
Neumáticos	Delant.	120/70 R15
	Trasero	160/60 R15

BMW C evolution Long Range // BMW C evolution		
Dimensiones y pesos		
Longitud total	mm	2,190
Anchura total con retrovisores	mm	947
Altura total	mm	1,301
Altura sillín (sin piloto)	mm	765 (sillín confort opcional 785)
Peso DIN en vacío, listo para rodar	kg	275
Peso máximo permitido	kg	445
Cifras de rendimiento		
Velocidad punta	km/h	129 // 120 (limitada electrónicamente)
Aceleración		
0-50 km/h	s	2.8
0-100 km/h	s	6.8
Autonomía según WMTC	km	hasta 160 // hasta 100
Consumo combustible según WMTC	kWh	9
Recuperación	Recuperación automática en modo inercia y frenada, par de arrastre simulado ("freno motor")	