



Internationaler Automobil-Salon, Genf 2019

ID. BUGGY – die Weltpremiere

Hinweis: Diese Presseinformation sowie Bildmotive und Filme
zum ID. BUGGY finden Sie im Internet unter www.volkswagen-newsroom.com

1 = Studie



Inhalt

ID. BUGGY

Comeback eines Lebensgefühls

Auf den Punkt

Wichtige Fakten – der ID. BUGGY in Stichpunkten Seite 03

ID. BUGGY – kompatibel mit den Stränden dieser Welt Seite 03

Zentrale Aspekte

Exterieur-Design – Buggy pur, ID. pur Seite 06

Interieur-Konzept – minimalistisch, unverwüstlich Seite 08

Elektrischer Antrieb – Zero Emission, wie es Euch passt Seite 10

Flexible Schnellladesäulen – Revolution der Ladeinfrastruktur Seite 10

Historisches Vorbild – California Dreamin' Seite 12

Technische Daten – konstruktive Parameter Seite 13



Auf den Punkt

Comeback eines Lebensgefühls: Die Weltpremiere des elektrischen ID. BUGGY

Wichtige Fakten – der ID. BUGGY¹ in Stichpunkten

- **Sommer-Cruiser:** ID. BUGGY transferiert die Idee der legendären Dune-Buggys in das Zeitalter der Elektromobilität
 - **Purer Fahrspaß:** Mit der Studie des ID. BUGGY zeigt Volkswagen eine neue, freizeitorientierte Facette der Elektromobilität
 - **Ursprung in Kalifornien:** Der Dune-Buggy wurde in den 60er Jahren an der Westküste der USA auf Käfer Basis erfunden
 - **Statement:** „Das puristische Design ist die moderne, retrofreie Interpretation einer Ikone“ (Klaus Bischoff, Chefdesigner)
 - **Schwebender Aufbau:** Die Karosserie scheint optisch über dem Chassis und den 18-Zoll-Rädern zu schweben
 - **MEB als Basis:** Sicherheitschassis mit Zero-Emission-Antrieb und Batterie basiert auf dem Modularen E-Antriebs-Baukasten (MEB)
 - **Kein Dach, keine Türen:** Wetterfester Innenraum mit zwei Integralsitzen und volldigitalem Cockpit
 - **Flexible Schnellladesäule:** Bereich Volkswagen Konzern Komponente stellt revolutionäres E-Fahrzeug-Ladesystem in Genf vor
 - **Chance für externe Hersteller:** ID. BUGGY kann von Start-ups in den verschiedensten Versionen gebaut werden
-

ID. BUGGY – kompatibel mit den Stränden dieser Welt

Wolfsburg / Genf, März 2019. Dieses Auto ist ein Zeitsprung: der ID. BUGGY. Ein Fingerschnippen – und plötzlich ist es, als hätte jemand das Konzept der kalifornischen Dune-Buggys der 60er Jahre und das damit verbundene Lebensgefühl in die Zukunft katapultiert. „Das puristische Design des ID. BUGGY ist die moderne, retrofreie Interpretation einer Ikone. Unverkennbar ein Buggy. Und doch komplett neu gedacht“, skizziert Volkswagen Chefdesigner Klaus Bischoff. Ein Zero-Emission-Hightech-Vehicle für den Sommer, den Strand, die City – optisch und technisch eine neue Facette des Modularen E-Antriebs-Baukasten (MEB). Volkswagen zeigt den ID. BUGGY erstmals

Contact

Volkswagen Group Communications
Product Communications

Jochen Tekotte
Sprecher Product Line E-Mobility
Tel: +49 5361 9-87057
jochen.tekotte@volkswagen.de

Tim Fronzek
Sprecher Product Line E-Mobility
Tel: +49 5361 9-77639
tim.fronzek@volkswagen.de



Mehr unter
volkswagen-newsroom.com



im Rahmen des 89. internationalen Genfer Automobil-Salons (07. bis 17. März 2019). Parallel dazu stellt das Unternehmen in einer Messepremiere eine seriennahe Studie für eine flexible Schnellladesäule vor, mit der die Ladeinfrastruktur revolutioniert werden könnte.

Vom Boxer zum E-Motor. Die Parallelen zwischen den Strand-Buggys von einst und dem neuen ID. BUGGY verkürzen eine Zeitspanne von fünf Jahrzehnten zu einem Wimpernschlag: Alle 60er-Jahre-Buggys zeigten eine hohe modulare Variabilität – die Basis dafür bildete das Chassis des legendären Käfer; im Heck arbeitete ein Vierzylinder-Boxermotor. Über das Chassis und den Motor des Käfer spannten Kleinserienhersteller eine Hülle aus Glasfaserkunststoff (GFK) und schrieben damit Automobilgeschichte. An dieses Kultkonzept knüpft der ID. BUGGY mit den technischen Möglichkeiten der Moderne an: Die Basis bildet hier das progressive Chassis des MEB. In den Fahrzeugboden integriert: eine Hochvoltbatterie. Dieser Lithium-Ionen-Akku versorgt einen 150 kW / 204 PS starken Elektromotor im Heck mit Strom. Ebenfalls denkbar wäre ein zusätzlicher E-Motor in der Vorderachse, um so einen Allradantrieb mit „elektrischer Kardanwelle“ zu realisieren.

Kein Dach, keine Türen. Der MEB ist eine Steilvorlage, schärfste Proportionen mit der neuen Design-DNA der E-Mobilität zu verbinden – der ID. BUGGY zeigt das par excellence. Die klare, skulpturale Designsprache bringt das einzigartig freie Fahrgefühl des Buggys zum Ausdruck. Um den Fahrtwind spüren zu können, wurde bewusst auf ein festes Dach und Türen verzichtet. Deshalb zeichnet sich der unverwüstliche und minimalistisch konzipierte Innenraum durch wasserfeste Materialien aus. Die Studie ist ein reiner 2-Sitzer; alternativ wäre der ID. BUGGY aber auch als 2+2-Sitzer umsetzbar.

Powered by Volkswagen, built by X. Der in einer Aluminium-Stahl-Kunststoff-Mischbauweise hergestellte Karosserieverbund ist selbsttragend. Dank des modularen Aufbaus kann der obere Karosseriebereich vom MEB-Chassis gelöst werden. Klares Signal an Kleinserienhersteller und Start-ups: Wie einst, öffnet sich Volkswagen mit dem Konzept des ID. BUGGY externen Produzenten. Das Angebot: Sie können auf dieser Basis den emissionsfreien



Dune-Buggy einer neuen Zeit bauen – ganz gleich ob für das kalifornische Santa Barbara, die chinesische Yalong-Bucht oder das deutsche St. Peter-Ording. Generell besitzt der MEB darüber hinaus das Potenzial, für viele Automobilhersteller zur neuen technischen Basis der E-Mobilität zu werden. Hintergrund: Anfang 2019 hatte Volkswagen erstmals angekündigt, den MEB als Elektrofahrzeug-Plattform auch Wettbewerbern zugänglich machen zu wollen.

Vorbote eines weiteren ID. Modells? Gleichzeitig verdeutlicht der ID. BUGGY, welches großes Spektrum der emissionsfreien Mobilität mit dem Modularen E-Antriebs-Baukasten innerhalb der Marke Volkswagen realisiert werden kann: Nach dem ID. (Kompaktklasse), ID. BUZZ (Van), ID. CROZZ (SUV) und ID. VIZZION (Limousine) ist der neue ID. BUGGY bereits die fünfte Studie auf der Basis des MEB, mit der Volkswagen das Facettenreichtum der ID. Familie untermauert. Anders als bei den vier ersten Concept Cars, wurden im ID. BUGGY bewusst keine Systeme für das autonome Fahren integriert. Er soll als fahraktiver Sommer-Cruiser vor allem auf kurzen Distanzen Spaß machen. Dabei zeigt die Studie beispielhaft, dass auch ein sehr reduziert ausgestattetes Zero-Emission-Vehicle – welcher Art auch immer – Platz im künftigen Spektrum der ID. Familie hat.



Zentrale Aspekte

Exterieur-Design – Buggy pur, ID. pur

Knackige Proportionen. Design wurde der ID. BUGGY für Fahrten über unbefestigte Pisten, Dünen, Strände. Das sieht man ihm an, auf jedem Millimeter und aus jeder Perspektive. Doch natürlich ist dieser Volkswagen ebenso prädestiniert für laue Abende in den Metropolen. „Summer in the City“, live und via Bluetooth-Lautsprecher. Fahrer und Beifahrer blicken auf prägnant ansteigende Kotflügel; in der Fahrzeugmitte setzen die abgesenkten Einstiegsöffnungen die Linie der Kotflügel fort; in den Rückspiegeln taucht die weit nach oben ansteigende Schulter der Heckpartie auf. Die umlaufende Linie aus freistehenden Kotflügeln, Einstiegsöffnungen, hochgezogener Fronthaube und noch höherer Heckpartie – lackiert im matten aber strahlenden „Fern Green“ – umfließt den Wagen. Der Bereich darunter – ebenfalls umlaufend – ist im dunklen „Grey Tech Blue“ gehalten, einem Strukturlack. Der Effekt dieser zwei Farben ist brillant: Er lässt den grünen Part optisch über dem dunkelblauen Bereich schweben. Das ist neu, leicht. Und doch Buggy pur, ID. pur. Lang ist die offene Zero-Emission-Studie 4.063 mm, breit 1.890 mm und hoch 1.463 mm. Kurz: der vordere (686 mm) und hintere (727 mm) Überhang. Zwischen den Achsen spannt sich ein Radstand von 2.650 mm.

Sympathische Frontpartie. Volkswagen ist einer der wenigen Automobilhersteller, deren Fahrzeuge selbst ohne klassischen Kühlergrill sofort der Marke zuzuordnen sind. Weil das Design genetisch auf den Käfer und den Transporter zurückgeht. Autos ohne jeglichen Kühlergrill. Sie brauchten ihn mit ihren luftgekühlten Heckmotoren nicht. Nichts anderes gilt für die ID. Familie. Weil ihre Elektromotoren ebenfalls auf den Fahrtwind verzichten können. Das prägt auch die Frontpartie des ID. BUGGY. Ein völlig neues Auto, das doch sofort als Volkswagen auszumachen ist. Diese Prägnanz des Designs macht auch den ID. BUGGY einzigartig. Mehr noch: Das Team um Klaus Bischoff schuf mit dieser Studie einen völlig neuen Ansatz für einen Sommer-Cruiser: Die umlaufende Linie der Fronthaube scheint in der Tat über dem



massiven Stoßfänger zu schweben. Gleiches gilt für die dreidimensional ausgeführten LED-Scheinwerfer mit ihrem ovalen Tagfahrlicht und dem wie Pupillen wirkenden Abblend- und Fernlicht. Optisch entsteht der Eindruck, als seien die LED-Ovale ebenfalls freischwebend und nur im Bereich der Fronthaube fest mit dem Wagen verbunden. Als LED-Element ausgeführt ist auch das VW-Zeichen vorn in der Fronthaube. In den Stoßfänger eingearbeitet sind zwei rote, robuste Stahlösen, um andere Fahrzeuge oder den ID. BUGGY selbst zu befreien, falls es mal irgendwo nicht weiterging. Seitlich und oben in den Rückspiegelkappen sind LED-Blinker integriert. Alle Details zusammen formen das freundliche, souveräne Gesicht eines neuen Allterrain-Fahrzeugs. Last, but not least sorgt ein massiver Aluminium-Unterbodenschutz dafür, dass die Vorderachse und Nebenaggregate bei Offroad-Fahrten nicht beschädigt werden.

Schwebende Silhouette. Analog zur Fronthaube, scheint auch die obere Seitenpartie der Karosserie zu schweben. Sie fließt mit ihrer markanten Charakterlinie über die 18 Zoll großen Räder und die Offroad-Reifen (vorn 255/55er und hinten 285/60er BFGoodrich® All Terrain T/A). Im Bereich des Einstiegs senkt sich diese Linie ab und steigt nach hinten wieder an. Parallel dazu verläuft der Seitenschweller. Er übernimmt gleichzeitig die Funktion eines weiteren Unterbodenschutzes; auch hier fiel die Materialwahl auf Aluminium (beschichtet mit einem Chromeffektlack). Die Bodenfreiheit unter den Achsen beträgt 240 mm. Alles ist clean und doch emotional gestaltet. Wenige Linien, die ein „Must-Have-Feeling“ erzeugen. Mittig gewährt die offene Silhouette den Blick auf die Lehnen der Integralsitze und das multifunktionale ID. Lenkrad. Die Dachrahmen sind in „Grey Tech Blue“ gehalten. Der verstärkte Windschutzscheibenrahmen erzeugt zusammen mit dem seitlich ebenfalls offenen Targa-Bügel einen Überrollschutz. Ein Dach im klassischen Sinne gibt es nicht. Als Sonnensegel respektive leichter Wetterschutz lässt sich jedoch eine schwarze Persenning zwischen Windschutzscheibenrahmen und Targa-Bügel spannen.



Energiegeladene Heckpartie. Sehr hoch und breit ist die Heckpartie – typisch für einen Buggy. Sie wirkt clean und cool, leicht und doch robust. Auch hier setzt sich die umlaufende Charakterlinie fort. In „Fern Green“ lackiert, scheint dabei auch der obere Part des Hecks über dem unteren, dunkelblauen Teil zu schweben. Genau wie die LED-Scheinwerfer der Frontpartie, sind hinten die dreidimensionalen LED-Rückleuchten oval gestaltet; der äußere Kranz ist oben in den in Wagenfarbe lackierten Bereich integriert, die unteren 60 Prozent schweben deshalb optisch über der schwarzen Karosserieebene. Unterhalb des beleuchteten VW-Logos im Heck ist die Schnittstelle zum Laden der Batterie angeordnet. Darunter folgt ein solider Stoßfänger-Querträger – auch hier ausgestattet mit roten Ösen als Anlenkpunkt für Seile. Daneben platziert: die LED-Blinkleuchten. In der untersten Ebene schließlich gibt es wieder einen aus Aluminium gefertigten Unterfahrschutz.

Interieur-Konzept – minimalistisch, wasserfest

Unverwüstlicher „Open Space“. Die Welt der 60er-Jahre-Dune-Buggys und die neue Epoche der Elektromobilität verschmelzen an Bord des ID. BUGGY zu einer retrofreien Interpretation des Klassikers. Der minimalistische Innenraum zeichnet sich durch einfachste Bedienbarkeit und wasserfeste Materialien aus. Die analog zum Exterieur clean ausgeführten Oberflächen wirken unverwüstlich. Alle außen umlaufenden Elemente sind eine Fortsetzung der in „Fern Green“ lackierten Karosserie. Darauf farblich abgestimmt: die oberen Bereiche der Sitzlehnen in „Akzent Fern Green“. In „Grey Tech Blue“, innen als robuster Softtouchlack, ist das Gros der Interieur-Verkleidungen ausgeführt. Sie überstehen die Fahrt über den Strand ebenso schadlos wie einen sommerlichen Regenschauer in der City. Das gilt insbesondere für die Bodenplatte mit Anti-Rutsch-Noppen. Fahrer und Beifahrer nehmen auf Integralsitzen Platz; Kopfstützen und Gurtführungen sind in die Lehnen integriert. Dabei haben sie ungewöhnlich viel Platz, da auch der ID. BUGGY – trotz modular verkürztem Radstand – aufgrund des kompakt bauenden E-Antriebs und der weit außen angeordneten Achsen den typisch geräumigen „Open



Space“ der ID. Familie aufweist. Dieser „Open Space“ bietet stets ein Platzangebot, das in etwa eine Klasse über dem vergleichbarer Autos mit konventionellem Antrieb liegt.

Lenkrad als Hexagon. Der Fahrer greift auf ein Multifunktionslenkrad (abgeflachtes Hexagon) mit Bedienelementen in der Querspange (in „Akzent Fern Green“) zu. Die Bedienelemente reagieren auf Berührungen (kapazitiv); gleichwohl muss ein leichter Druck (kraftsensitiv) ausgeübt werden, um das unbeabsichtigte Aktivieren von Funktionen auszuschließen. Über die beleuchteten Felder werden die Funktionen „Phone“ und „Media“ gesteuert. Der Außenkranz des Lenkrades ist mit einem wasserabweisenden Leder bezogen (Farbton „Nappa Silver Grey“). In „Grey Tech Blue“ ausgeführt ist der innere Kranz. Dieser dunkelblaue Softtouchlack prägt auch die Kofferraumablage im Heck; die Ladung wird dort über verstellbare Spanngurte gesichert.

Digitale Instrumente. Minimalistisch und damit auf den Charakter und das Design des ID. BUGGY abgestimmt, wurde auch das „Digital Cockpit“ konzipiert. Mit der Display-Anzeige „Hey you“ begrüßt die Studie ihren Fahrer und macht ihn darauf aufmerksam, betriebsbereit zu sein. Intuitiv verständlich haben die Volkswagen Designer und Ingenieure die gesamte Bedienlogik gehalten. Simple Beispiele: Wechselt der Fahrer rechts an der Lenksäule über ein kleines Drehrädchen durch ein Vor- oder Zurückklicken die Gangstufe („D“, „N“ und „R“), wird dieser Gangwechsel als visualisierte Drehbewegung direkt in das „Digital Cockpit“ übertragen – Klickbewegung und visuelle Wahrnehmung verschmelzen. Ein anderes Beispiel für eine selbsterklärende Bedienlogik ist die Pedalerie: In das Fahrpedal ist das dreieckige Pfeilsymbol für „Play“ eingearbeitet, wie man es aus dem Bereich der Consumer-Elektronik kennt; das Bremspedal ist mit dem vertikalen Doppelbalken für „Pause“ ausgestattet. Eine Symbolik, die weltweit verstanden wird.



Elektrischer Antrieb – Zero Emission, wie es Euch passt

Variable Konfiguration. Der Zero-Emission-Antrieb des I.D. BUGGY setzt sich aus dem in die Hinterachse integrierten E-Motor samt Leistungselektronik, einem 1-Gang-Getriebe, der im Wagenboden platzsparend angeordneten Hochvoltflachbatterie und den im Vorderwagen installierten Zusatzaggregaten zusammen. Der Elektromotor entwickelt eine Leistung von 150 kW / 204 PS. Zum Charakter des sportlichen ID. BUGGY passt dabei die Eigenschaft, dass der Motor aus dem Stand heraus sein maximales Drehmoment von 310 Nm zur Verfügung stellt. Damit liefert das Elektroauto auch im Gelände stets genügend Kraft auf die Hinterachse. Bei voller Beschleunigung auf befestigten Pisten ist die Studie nach nur 7,2 Sekunden 100 km/h schnell. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 160 km/h elektronisch abgeregelt. Alternativ zum Heckantrieb wäre es möglich, in der Vorderachse des ID. BUGGY einen zweiten Elektromotor zu integrieren. In diesem Fall würde eine „elektrische Kardanwelle“ die Kraft des 4MOTION-Allradantriebs in Sekundenbruchteilen zwischen der Vorder- und Hinterachse verteilen, sobald dies aus fahrdynamischen Gründen erforderlich ist.

Sportlich-tiefer Schwerpunkt. Unabhängig vom Heck- oder Allradantrieb gilt, dass eine Leistungselektronik den Hochvoltenergiefluss zwischen Motor und Batterie steuert. Die Leistungselektronik wandelt dabei den in der Batterie gespeicherten Gleichstrom (DC) in Wechselstrom (AC) um. Über einen DC/DC-Wandler wird indes die Bordelektronik mit 12V versorgt. Positiv auf die neutralen Handlungseigenschaften des ID. BUGGY wirkt sich die Lage der Batterie im Fahrzeugboden aus, da der Schwerpunkt damit tief nach unten rückt.

Flexible Schnellladesäulen – Revolution der Ladeinfrastruktur

Laden an jedem Ort der Welt. Wie das Laden an jedem beliebigen Standort – ganz gleich ob am Strand, bei Festivals, in der City oder wo auch immer – künftig realisiert und revolutioniert werden kann, zeigt in Genf die Marke



Volkswagen Konzern Komponente: Mit der Messepremiere einer flexiblen Schnellladesäule. Sie kann temporär aufgestellt oder auch fest stationiert werden.

Powerbank für E-Fahrzeuge. Die seriennahe Studie dieser mobilen Ladesäule funktioniert nach dem Prinzip einer Powerbank, wie sie Millionen von Menschen auf Reisen für ihr Smartphone nutzen – nur deutlich größer und leistungsstärker. Die Ladekapazität liegt bei bis zu 360 kWh (DC-Schnellladetechnologie mit einer maximalen Ladeleistung von 100 kW). Unterschreitet der Energieinhalt des in der Ladesäule verbauten Batteriesatzes einen definierten Wert, wird die entleerte Ladesäule einfach gegen eine geladene getauscht. Schließt man sie hingegen fest an das Stromnetz an, lädt sich das Batteriepack permanent eigenständig nach.

Ladesäule als Baustein der Energiewende. Erfolgt das Laden der Säule mit regenerativ erzeugtem Strom – etwa durch Solar- oder Windenergie – ermöglicht die neue Ladesäule erstmals das Zwischenspeichern von nachhaltigem Strom. Damit wird die Elektromobilität CO₂-neutral. Besonders Länder wie Deutschland, die dank Energiewende einen hohen Anteil regenerativ gewonnenen Stroms in das Netz einspeisen, werden einen Teil dieser Energie somit zum ersten Mal puffern können, sobald das Netz der Schnellladesäulen als Schwarm eine definierte Größe erreicht.

Eine Batterie, zwei Leben. Die flexible Schnellladesäule ist zudem doppelt nachhaltig. Denn das Batteriepaket der Säule ist technisch mit dem der künftigen ID. Familie verwandt. Dieses Konzept bietet nicht nur den Vorteil einer Skalierbarkeit in Versionen mit unterschiedlicher Kapazität – es ermöglicht vielmehr gleichzeitig eine Zweitverwertung von älteren Batterien der ID. Modelle. Hintergrund: Unterschreitet eine Fahrzeugbatterie im Laufe ihres Lebenszyklus eine definierte Restkapazität, wird sie ausgetauscht. Besteht diese Batterie anschließend einen ausführlichen Test, kann sie in einer mobilen Ladesäule eingesetzt und so weiter genutzt werden.



Produktion ab 2020 in Deutschland. Die flexiblen Schnellladesäulen werden dazu beitragen, den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu beschleunigen. Bereits 2020 wird der Bereich Volkswagen Konzern Komponente die Produktion der neuen Ladesäulen im deutschen Komponentenwerk Hannover starten und sie damit parallel zu den ersten Modellen der neuen ID. Familie auf den Markt bringen.

Historisches Vorbild – California Dreamin'

Kalifornien als Ursprung. Die Idee des Buggy wurde in Kalifornien geboren. Erstmals cruisten dort in den 50er Jahren selbstgebaute Racer mit V8-Motoren durch die Dünen der Pazifikstrände. Irgendwann tauchen dann die ersten Käfer-Chassis samt Überrollbügel und Boxer-Motoren im Heck an den Stränden auf. Dieser Anblick brachte Bruce Meyers, bis dahin mit dem Bau von Booten und Surfboards beschäftigt, auf die Idee einer leichten GFK-Karosserie. 1964 stellte der Amerikaner sein erstes Modell vor: ein knallrotes Etwas namens „Old Red“. In den Dünen von Pismo Beach, einer lässigen Kulisse zwischen San Francisco und Los Angeles, schrieb er damit Automobilgeschichte. Als Ingenieur, Künstler, Bootsbauer und Surfer brachte er die perfekte Kombination von Berufen und Berufung mit, um damit eine neue Fahrzeuggattung zu begründen, die als Dune- oder Beach-Buggy bald hunderttausende Menschen begeistern sollte. Anfang der 70er Jahren brach die Buggy-Mania dann auch in Europa aus. Zu verdanken ist der Durchbruch maßgeblich drei Redakteuren der deutschen Zeitschrift „Gute Fahrt“: Das Trio setzte ein Mustergutachten beim TÜV durch und gewann zugleich den langjährigen Volkswagen Partner Karmann für die Produktion und den Bau des „Karmann GF Buggy“. Vom Mustergutachten profitierten fortan alle in Deutschland zugelassenen Buggys. Bis zum Höhepunkt des Buggy-Booms in den 80er Jahren stiegen in Europa viele weitere Anbieter in den Markt ein. Einer der bekanntesten und erfolgreichsten Kleinserienhersteller war dabei die Firma Apal aus Belgien.



Technische Daten – konstruktive Parameter

Technische Basis	Modularer E-Antriebs-Baukasten
Status	Concept Car

Antrieb / Reichweite / Fahrleistungen

Antrieb:	E-Motor, Heckantrieb (optional Allradantrieb)
Max. Leistung E-Motor:	150 kW / 204 PS
Max. Drehmoment E-Motor:	310 Nm
Beschleunigung (0-100 km/h):	7,2 s
Höchstgeschwindigkeit:	160 km/h (abgeregelt)

Karosserie

Länge:	4.063 mm
Breite:	1.890 mm
Höhe:	1.463 mm
Radstand:	2.650 mm
Überhang vorn / hinten:	686 / 727 mm
Bodenfreiheit:	240 mm
Spurweite Vorderachse:	1.589 mm
Spurweite Hinterachse:	1.598 mm
Räder/Reifen:	VA 255/55 R18, HA 285/60 R18
Farben:	„Fern Green“, „Grey Tech Blue“

Innenraum / Kofferraum

Sitzplätze:	Zwei Integralsitze vorn
Kofferraum:	Flexibel nutzbar, mit Spanngurten
Farben:	„Fern Green“, „Akzent Fern Green“, „Grey Tech Blue“