Audi Q5 e-hybrid: vsestranski model z velikim električnim dosegom

* Priključnohibridna SUV in Sportback s sistemsko močjo 220 kW in 270 kW lahko na izključno električni pogon prevozita do 100 kilometrov
* Visokonapetostna baterija z večjo kapaciteto, višja stopnja rekuperacije in inteligentno upravljanje hibridnega pogona zvišujejo učinkovitost in zmogljivost
* Obogatena serijska oprema s 3-consko komfortno avtomatsko klimatsko napravo; izvedba z močjo 270 kW vključuje LED-žaromete plus in MMI experience plus

Ingolstadt (Nemčija)/San José Chiapa (Mehika), 11. junij 2025 – Audi širi novo družino Q5: poleg modelov z notranjim zgorevanjem s tehnologijo MHEV plus bosta SUV in Sportback na trg prišla tudi kot posodobljena priključna hibrida (PHEV). Oba, Q5 SUV e-hybrid quattro\* in Q5 Sportback e-hybrid quattro\*, bosta na voljo s sistemsko močjo 220 kW in 270 kW. Nova generacija visokonapetostnih baterij v modelih Audi Q5 e-hybrid ima za okrog 45 odstotkov večjo kapaciteto. Za električno vožnjo je zdaj na voljo 25,9 kWh (neto 20,7 kWh).

Audi z [novo družino Q5](https://www.audi-mediacenter.com/de/audi-q5-59) odpira naslednje poglavje v uspešni zgodbi prestižnega SUV-ja srednjega avtomobilskega razreda. Priključnohibridna modela **Audi** **Q5** **SUV** **e-hybrid** **quattro\*** in **Audi** **Q5** **Sportback** **e-hybrid** **quattro**\* prinašata vse lastnosti, ki odlikujejo modele SUV in Sportback: prostornost, vsestranskost, primernost za vsakodnevno uporabo, pogon quattro ter še bolj napredno in dinamično silhueto. Izpiljen oblikovalski slog, najsodobnejša tehnologija motorjev z notranjim zgorevanjem in nov koncept upravljanja so še druge izstopajoče značilnosti nove generacije. Priključnohibridni modeli s sistemsko močjo do 270 kW in električnim dosegom do 100 kilometrov združujejo športno-udobno vožnjo z uravnoteženo kombinacijo zmogljivosti in učinkovitosti.

Nova modela **Audi Q5 SUV e-hybrid quattro**\* in **Audi Q5 Sportback e-hybrid quattro**\* sta na voljo v **dveh različno močnih izvedbah** z 220 kW in 270 kW. Za pogon skrbita motor 2.0 TFSI z močjo 185 kW in elektromotor. SUV in Sportback v izvedbi z močjo 270 kW (poraba goriva (ponderirana, kombinirana): 3,4–2,6 l/100 km; poraba električne energije (ponderirana, kombinirana): 16,9–15,8 kWh/100 km; emisija CO*2* (ponderirana, kombinirana): 77–60 g/km;

poraba goriva pri izpraznjeni bateriji (kombinirana): 8,4–7,4 l/100 km) pospešita od 0 do 100 km/h v 5,1 sekunde. Izvedba z močjo 220 kW (poraba goriva (ponderirana, kombinirana): 3,3–2,5 l/100 km; poraba električne energije (ponderirana, kombinirana):   
16,8–15,5 kWh/100 km; emisija CO*2* (ponderirana, kombinirana): 75–56 g/km; poraba goriva pri izpraznjeni bateriji (kombinirana): 8,3–7,2 l/100 km) potrebuje za pospešek od 0 do 100 km/h 6,2 sekunde. Vse različice dosežejo največjo hitrost 250 km/h. **Elektrificiran menjalnik z dvojno sklopko** v kombinaciji s pogonom quattro ultra zagotavlja športno in hkrati udobno vožnjo.

Novost je **visokonapetostna baterija**, ki ima v modelih Q5 e-hybrid celice razporejene v dveh ravneh, eni nad drugo. Njena kapaciteta 25,9 kWh (neto 20,7 kWh) je v primerjavi s pred­hod­nikom večja za okrog 45 odstotkov. Največja moč polnjenja z izmeničnim tokom (AC) znaša 11 kW. Če je baterija povsem prazna, jo lahko do 100-odstotne napolnjenosti napolnite v 2,5 ure.

Na voljo sta **dva načina delovanja**: **EV** in **Hybrid.** V načinu EV vozita SUV in Sportback izključno na električni pogon. Pri vožnji v načinu Hybrid upravljanje hibridnega pogona po potrebi vzdržuje konstantno raven napolnjenosti baterije, da se prihrani dovolj električne energije za kasnejšo uporabo. Poleg avtomatskega načina Hybrid je zdaj z digitalnim drsnikom prvič mogoče individualno izbrati želeno napolnjenost.

Audi je opazno povečal tudi **moč rekuperacije**. Stopnjo rekuperacije je v načinu EV mogoče z obvolanskimi ročicami nastavljati v treh stopnjah. Ob ustrezni aktivaciji vozilo rekuperira samodejno. Parametri, ki se upoštevajo za ta namen, so podatki o poti, shranjeni v navigaciji. **Audi Q5 SUV e-hybrid quattro\*** in **Audi Q5 Sportback e-hybrid quattro\*** omogočata avtomatsko rekuperacijo, tudi kadar ni aktivirano vodenje do cilja. Upravljanje hibridnega pogona novih modelov je zasnovano za kar največjo učinkovitost, prilagodljivost in vozno udobje ter samodejno skrbi za optimalno strategijo delovanja.

Za oba modela e-hybrid je značilna predvsem **obogatena serijska oprema**. Ta pri različici z močjo 220 kW med drugim vključuje športno S-podvozje in 3-consko komfortno avtomatsko klimatsko napravo. Različica z močjo 270 kW serijsko vključuje tudi žaromete LED plus z zadnjimi lučmi LED pro. Serijski infotainment sistem MMI experience plus je opremljen s trgovino Audi Application Store in vmesnikom za pametne telefone ter z Audijevim avdiosistemom. V serijsko opremo spadajo še paket notranje opreme S line s športnimi sedeži v kombinaciji usnja in umetnega usnja v črni barvi ter 19-palčna 10-kraka aluminijasta aeroplatišča in rdeče lakirane zavorne čeljusti. Posebej praktična rešitev je v celoti nastavljiva zadnja sedežna klop plus. Lahko jo premikate v vzdolžni smeri in prilagajate njen naklon.

**Audi Q5 SUV e-hybrid quattro\*** **s sistemsko močjo 220 kW** je v **Nemčiji** na voljo za ceno **od** **63.400 EUR.** Osnovna cena novega modela **Audi Q5 Sportback e-hybrid quattro\*** znaša **65.900 EUR**. Izvedba **SUV s sistemsko močjo 270 kW** vas bo stala od **71.800 EUR**. Cene za zmogljivejšo različico **Q5 Sportback e-hybrid quattro\*** se začnejo pri **74.300 EUR**.

Nove modele PHEV, ki jih proizvajajo v mehiškem mestu San José Chiapa, bo mogoče **v Evropi naročiti od sredine junija 2025**. Na trg naj bi prišli v tretjem četrtletju.

*Podrobne informacije o modelih Audi Q5 e-hybrid quattro\* najdete v nadaljevanju.*

Obogatena serijska oprema za SUV in Sportback

Tako kot modeli z motorji z notranjim zgorevanjem so tudi modeli Audi Q5 e-hybrid pridobili na produktni substanci in ponujajo občutek udobne prostornosti, ki ga potniki v vozilu občutijo že po prvih prevoženih metrih.

Del serijske opreme priključnih hibridov je v celoti nastavljiva zadnja sedežna klop. Premikati jo je mogoče vzdolžno in jo tudi prilagajati po naklonu – tako je po potrebi mogoče povečati bodisi prostornino prtljažnika ali udobje potnikov na zadnjih sedežih. Hkrati pa na zadnji klopi udobno sedijo tri osebe. Prostornina prtljažnika znaša pri SUV-ju 438 litrov, pri Sportbacku pa 433 litrov. Ko so zadnji sedeži podrti, se transportna prostornina poveča na 1.358 litrov v SUV-ju oz. 1.300 litrov v Sportbacku.

Druge praktične funkcije v primerjavi s prejšnjim modelom vključujejo povečan predal pod sredinskim naslonom za roke in številne manjše odlagalne površine za sončna očala, ključe in druge vsakdanje predmete, hlajen predal za indukcijsko polnjenje telefona s polnilno močjo 15 W v sprednji sredinski konzoli ter po dva priključka USB-C spredaj in zadaj. Sprednja USB-priključka lahko opcijsko podpirata polnjenje z močjo do 60 W, zadnja priključka pa omogočata polnilno moč celo do 100 W. Na njih je med vožnjo mogoče varno napajati in polniti večje naprave, kot so prenosni računalniki.

Obogatena serijska oprema pri različici z močjo 220 kW med drugim vključuje športno S‑podvozje in 3-consko komfortno avtomatsko klimatsko napravo. Različica z močjo 270 kW serijsko vključuje tudi žaromete LED plus z zadnjimi lučmi LED pro. Infotainment sistem MMI experience plus je opremljen s trgovino Audi Application Store in vmesnikom za pametne telefone ter z Audijevim avdiosistemom. V serijsko opremo spadajo še paket notranje opreme S s športnimi sedeži v kombinaciji usnja in umetnega usnja v črni barvi ter 19-palčna 10-kraka aluminijasta aeroplatišča in rdeče lakirane zavorne čeljusti.

Inteligentno upravljanje pogona za večjo učinkovitost

Upravljanje hibridnega pogona novih modelov je zasnovano za kar največjo učinkovitost, prilagodljivost in vozno udobje ter samodejno skrbi za optimalno strategijo delovanja. Električni pogon vozila omogoča sinhronski motor s stalnim vzbujanjem z maksimalno močjo 105 kW. Elektromotor je integriran v ohišju 7-stopenjskega avtomatskega menjalnika S tronic. Že blizu števila vrtljajev v prostem teku je na voljo največji sistemski navor – 500 Nm pri izvedbi z močjo 270 kW (poraba goriva (ponderirana, kombinirana): 3,4–2,6 l/100 km; poraba električne energije (ponderirana, kombinirana): 16,9–15,8 kWh/100 km; emisija CO*2* (ponderirana, kombinirana): 77–60 g/km; poraba goriva pri izpraznjeni bateriji (kombinirana):   
8,4–7,4 l/100 km) in 450 Nm pri izvedbi z močjo 220 kW (poraba goriva (ponderirana,   
  
kombinirana): 3,3–2,5 l/100 km; poraba električne energije (ponderirana, kombinirana):   
16,8–15,5 kWh/100 km; emisija CO*2* (ponderirana, kombinirana): 75–56 g/km; poraba goriva pri izpraznjeni bateriji (kombinirana): 8,3–7,2 l/100 km). Novo razvita je močnostna elektronika (pulzni pretvornik) priključnohibridnih modelov Q5. Pulzni pretvornik je manjši, lažji in učinkovitejši, zaradi česar je poraba električne energije manjša. Zato je manjša tudi poraba v načinu Hybrid.

Znatno večji tudi kapaciteta baterije in energijska gostota

Osrednja komponenta novih priključnih hibridov Q5 je nova visokonapetostna baterija, vgrajena v zadku vozila. Njena kapaciteta 25,9 kWh (neto 20,7 kWh) je v primerjavi s predhodnikom večja za okrog 45 odstotkov. Visokonapetostna baterija meri 517 x 880 x 302 milimetrov, kar omogoča najboljšo možno integracijo v razpoložljivi vgradni prostor. Zaradi nadgrajenega in občutno optimiziranega vzajemnega delovanja mehanskih zavor in regeneracije zavorne energije prek elektromotorja se je povečala tudi rekuperacijska moč.

Celice baterije za Q5 SUV e-hybrid quattro\* in Q5 Sportback e-hybrid quattro\* so zaradi vgradnega prostora nameščene v dveh ravneh in integrirane v zadnjem delu vozila. Vsaka prizmatična celica shrani okrog 46 odstotkov več energije kot celice, ki so se doslej uporabljale v vozilih z nizkim podvozjem v C-segmentu. Količina električnega naboja posamezne celice znaša 70 amperskih ur (Ah). Zaradi surovinske sestave 102 celic je energijska gostota večja. Šest skladov s po 17 celicami je združenih v enoto in vezanih zaporedno.

Glede namestitve baterijskih celic je Audi ubral novo pot. Pri tem postopku celice niso več postavljene v baterijski modul, temveč so nalepljene neposredno v ohišje baterije. Zaradi gostejše nameščenosti celic sta energijska vrednost in energijska gostota visokonapetostnega sistema večji, čeprav sistem pri vgradnji zavzame manj prostora. Zaradi tehničnih izboljšav kemijske sestave celic je v primerjavi s prejšnjo generacijo tudi ob nizki napolnjenosti baterije (angl. State of Charge/SOC) in pri nizkih zunanjih temperaturah na voljo več električne moči.

Največja možna moč polnjenja z izmeničnim tokom (AC) se je s 7,4 kW dvofazno povečala na 11 kW trifazno – odvisno od infrastrukture. Zaradi te povečane moči znaša čas polnjenja visokonapetostne baterije od 0 do 100 odstotkov 2 uri in pol. Polnilni kabel (način 3, tip vtiča 2) za udobno polnjenje doma in na poti je serijski. Audijeva lastna storitev polnjenja [Audi charging](https://www.audi.de/de/brand/de/elektromobilitaet/laden/unterwegs.html) opcijsko zagotavlja dostop do številnih polnilnih mest v 28 evropskih državah.

Več regeneracije zavorne energije med vožnjo brez dodajanja plina in med zaviranjem

V primerjavi s prejšnjo generacijo je Audi občutno povečal rekuperacijsko moč. Priključnohibridni model načeloma poskuša čim dlje časa voziti na elektromotor, da bi do konca izkoristil napol­njenost baterije. Za učinkovitost priključnohibridnega pogona so odločilne faze, v katerih voznik umakne nogo s pedala za plin. V takih situacijah se rekuperacija uravnava glede na izbrani vozni program prek vsakič posebej opredeljenega pojemka. Poleg tega je mogoče v voznih programih D in M v sistemu MMI prednastaviti avtomatsko rekuperacijo. Vozilo pri tem rekuperacijo samostojno spreminja.

Parametri, ki se za ta namen upoštevajo, so podatki o poti, shranjeni v navigaciji, kot so vožnja navzdol, polmeri zavojev, krajevne table ali omejitve hitrosti. Še en pomemben dejavnik so spredaj vozeča vozila. Takoj ko je izbrana avtomatska rekuperacija, prediktivna asistenca za učinkovitost prediktivne signale shrani v funkcijo za rekuperacijo. Q5 e-hybrid\* lahko samodejno rekuperira tudi brez aktivnega vodenja do cilja.

V fazah zaviranja ob dodatnem pritiskanju na zavorni pedal lahko Q5SUVe-hybridquattro\* in Q5Sportback e-hybrid quattro\* regenerirata do 88 kW moči in jo shranita v visokonapetostno baterijo. Elektromotor, ki deluje kot generator, prevzame več kot 90odstotkov vsega zaviranja. Integrirani sistem za uravnavanje zaviranja (iBRS) pri tem skrbi za zaviranje brez pritiskanja in čim boljšo rekuperacijo. Šele pri močnejšem zaviranju začnejo delovati hidravlične kolesne zavore. Na voznikov občutek zaviranja to nikakor ne vpliva, saj sta zavorni pedal in zavorna hidravlika ločena.

Nastavljanje rekuperacije z obvolanskimi ročicami

Zaradi nove arhitekture elektronike E3 je mogoče stopnjo rekuperacije v električnem načinu EV tako kot v popolnoma električnih modelih tristopenjsko nastaviti z obvolanskimi ročicami. Električna zavorna stopnja in s tem stopnja rekuperacije se nastavi z levo ročico (minus). Z desno ročico (plus) se stopnja rekuperacije zniža. Tako je mogoče na primer pred ovinkom z ročicama nastaviti višjo stopnjo zaviranja. Priključni hibrid na stopnji nič, ko voznik nogo umakne s pedala za plin, vozi prosto, brez dodatnega vlečnega momenta. V tej nastavitvi se energija regenerira samo pri uporabi zavore.

Pametna strategija delovanja za maksimalno učinkovitost

V novih priključnohibridnih različicah Audija Q5 sta na voljo dva načina delovanja: EV in Hybrid. V načinu EV priključni hibridi vozijo izključno na električni pogon. Motor z notranjim zgorevanjem se dodatno vključi samo v naslednjih situacijah: ob zavestni deaktivaciji na stikalni enoti pod panoramskim zaslonom ali na MMI zaslonu, v voznem programu S, prek izbranega načina sistema vozne dinamike Audi drive select ali ob vklopu aktivnega vodenja do cilja z aktivirano asistenco za hibridni pogon.

Kadar je vodenje do cilja v navigaciji vključeno, asistenca za hibridni pogon pri izbiri vrste pogona upošteva podatke o poti. Motor z notranjim zgorevanjem se vključi tudi ob aktiviranju funkcije kickdown. Dokler je funkcija kickdown aktivna, ostane način EV izključen. Če ne nastopi nobena od teh situacij, novi priključnohibridni modeli v načinu EV baterijo izkoriščajo tako dolgo, dokler se povsem ne izprazni. Drsnika, s katerim je mogoče v načinu Hybrid prek MMI zaslona nastavljati želeno stanje napolnjenosti visokonapetostne baterije, v načinu EV ni mogoče upravljati, saj se v celoti izkorišča napolnjenost baterije. V načinu EV so mogoče hitrosti do 140 km/h. Priključnohibridne modele je mogoče zagnati bodisi v načinu EV ali v načinu Hybrid. Ob ponovnem zagonu se ohrani predhodno nastavljeni način.

Med vožnjo v načinu Hybrid upravljanje hibridnega pogona po potrebi vzdržuje konstantno raven napolnjenosti baterije, da se prihrani dovolj električne energije za kasnejšo uporabo, na primer za električno vožnjo po mestu. Q5e-hybrid\* lahko po kriterijih WLTP EAER City na izključno električni pogon prevozi do 113 km.

Način Hybrid je tako na kratkih kot dolgih vožnjah najučinkovitejši vozni način, kar zadeva izkoristek porabe. Odvisno od vozne situacije oziroma voznikove želje glede zmogljivosti strategija delovanja odloči, ali je primernejša vožnja na izključno električni ali na hibridni pogon. Priključnohibridni model pri tem za mestno vožnjo daje prednost elektriki. Pri višjih hitrostih delež hibridne vožnje narašča. Pri aktivnem vodenju do cilja se v strategijo delovanja vključuje načrtovanje poti. Strategija delovanja takrat avtomatsko izbere najboljšo možno konfiguracijo energije za želeno pot. Vozilo izračuna, na katerih cestnih odsekih bo peljalo na električni pogon, da bi doseglo kar najučinkovitejši način vožnje. Tako ima na odsekih s predvidoma manjšo hitrostjo vožnje, na primer v naseljih in zastojih, prednost vožnja na električni pogon. Ob aktivirani asistenci za hibridni pogon in aktivnem vodenju do cilja se opravljene nastavitve – na primer želena napolnjenost – prepišejo, da bi bila zagotovljena učinkovita strategija delovanja.

Poleg avtomatskega režima Hybrid je zdaj z drsnikom prvič mogoče individualno izbrati želeno napolnjenost. Tako lahko uporabniki natančno določijo, kolikšna naj bo napolnjenost visoko­napetostne baterije. Poleg tega je mogoče na primer pred začetkom vožnje napolnjenost nastaviti tako, da preostane še dovolj energije za vožnjo na električni pogon, kadar je na končni destinaciji zaželena vožnja na električni pogon ali kadar ni možnosti polnjenja. V ta namen je mogoče na odstotni lestvici z drsnikom nastaviti želeno napolnjenost. Kadar je želena napolnjenost nižja od dejanske napolnjenosti, se visokonapetostna baterija do te vrednosti izprazni. Če sta želena napolnjenost in dejanska napolnjenost enaki, deluje pretežno motor z notranjim zgorevanjem, da bi se napolnjenost ohranila. Če je želena napolnjenost nastavljena višje od dejanske napolnjenosti, vozilo deluje na pogon motorja z notranjim zgorevanjem, da bi se visokonapetostna baterija napolnila. Polnjenje visokonapetostne baterije poteka po načelu čim večje učinkovitosti in čim manjše obremenitve okolja. To pomeni, da se zaradi delovanja motorja z notranjim zgorevanjem baterija polni le pri hitrosti, višji od 65 km/h – pri nižjih hitrostih se napolnjenost ohranja.   
  
Tako je dosežena maksimalna učinkovitost, zagotovljen pa je tudi večji delež vožnje na električni pogon v mestu ali v prometu s pogostim ustavljanjem in speljevanjem. Visokonapetostno baterijo je na ta način mogoče napolniti do 75 odstotkov. S tem je zagotovljeno, da polnjenje visokonapetostne baterije med vožnjo poteka maksimalno učinkovito. Za zvišanje napolnjenosti nad 75 odstotkov je potreben zunanji vir polnjenja.

*Pridržujemo si pravico do sprememb. Končni podatki bodo na voljo ob uradni objavi 11. 6. 2025.*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Komuniciranje Produkti in tehnologije**  Marcel Bestle  Tiskovni predstavnik za modelske serije A8, Q5, Q7 in Q8 ter polnilno infrastrukturo  Telefon: +49 152 57715750  E-mail: [marcel.bestle@audi.de](mailto:marcel.bestle@audi.de)  www.audi-mediacenter.com | |  |
| [Ein Bild, das Logo, Symbol, Grafiken, Schrift enthält.  Automatisch generierte Beschreibung](https://www.linkedin.com/company/audi-ag)[Ein Bild, das Logo, Symbol, Grafiken, weiß enthält.  Automatisch generierte Beschreibung](https://www.youtube.com/channel/UCO5ujNeWRIwP4DbCZqZWcLw)[Ein Bild, das Symbol, Logo, Schrift, weiß enthält.  Automatisch generierte Beschreibung](https://www.facebook.com/audi)[Ein Bild, das Kreis, Grafiken, Symbol, Logo enthält.  Automatisch generierte Beschreibung](https://www.instagram.com/audi/) | | |

|  |
| --- |
| Koncern Audi je eden najuspešnejših proizvajalcev avtomobilov in motornih koles premiumskega in luksuznega segmenta. Znamke Audi, Bentley, Lamborghini in Ducati proizvajajo na 21 lokacijah v 12 državah. Audi in njegovi partnerji so prisotni na več kot 100 trgih po vsem svetu.  Leta 2024 je koncern Audi kupcem dobavil okoli 1,7 milijona avtomobilov znamke Audi, 10.643 avtomobilov znamke Bentley, 10.687 avtomobilov znamke Lamborghini in 54.495 motornih koles znamke Ducati. V poslovnem letu 2024 je koncern Audi s prometom v višini 64,5 milijarde EUR zabeležil 3,9 milijarde EUR dobička iz poslovanja. 31. decembra je za koncern Audi delalo več kot 88.000 ljudi, od tega več kot 55.000 v družbi AUDI AG v Nemčiji. Podjetje se s svojimi privlačnimi znamkami in številnimi novimi modeli sistematično razvija v ponudnika trajnostne, popolnoma povezane prestižne mobilnosti. |

Vrednosti porabe in emisij omenjenih modelov:

**Audi Q5 SUV e-hybrid quattro 220 kW**  
Poraba goriva (ponderirana, kombinirana): 3,3–2,5 l/100 km; poraba električne energije (ponderirana, kombinirana): 16,8–15,5 kWh/100 km; emisija CO2 (ponderirana, kombinirana): 75–56 g/km; poraba goriva pri izpraznjeni bateriji (kombinirana): 8,3–7,2 l/100 km)

**Audi Q5 SUV e-hybrid quattro 270 kW**Poraba goriva (ponderirana, kombinirana): 3,4–2,6 l/100 km; poraba električne energije (ponderirana, kombinirana): 16,9–15,8 kWh/100 km; emisija CO2 (ponderirana, kombinirana): 77–60 g/km; poraba goriva pri izpraznjeni bateriji (kombinirana): 8,4–7,4 l/100 km)

**Audi Q5 Sportback e-hybrid quattro 220 kW**Poraba goriva (ponderirana, kombinirana): 3,3–2,5 l/100 km; poraba električne energije (ponderirana, kombinirana): 16,8–15,5 kWh/100 km; emisija CO2 (ponderirana, kombinirana): 75–56 g/km; poraba goriva pri izpraznjeni bateriji (kombinirana): 8,2–7,2 l/100 km)

**Audi Q5 Sportback e-hybrid quattro 270 kW**Poraba goriva (ponderirana, kombinirana): 3,3–2,6 l/100 km; poraba električne energije (ponderirana, kombinirana): 16,8–15,8 kWh/100 km; emisija CO2 (ponderirana, kombinirana): 76–60 g/km; poraba goriva pri izpraznjeni bateriji (kombinirana): 8,3–7,4 l/100 km)