



## Informacja prasowa

Kwiecień 2017 r.

### W skrócie:

### Opel Ampera-e

- **Światowa premiera:** Salon Motoryzacyjny w Paryżu, październik 2016 r.
- **Premiera rynkowa:** w sprzedaży w Norwegii od 14 grudnia 2016 r.
- **Miejsce produkcji:** zakłady GM w Orion / Michigan, USA
- **Segment:** samochód elektryczny
- **Sukces:** ECOBEST 2016; Nagroda im. Paula Pietscha za innowacyjną technologię
- **Pozycjonowanie:** Zasięg, który po pełnym naładowaniu akumulatora wynosi do 520 kilometrów (wg NEDC), sprawia, że Opel Ampera-e otwiera dostęp do praktycznej elektrycznej mobilności dla szerszej grupy klientów niż pojazdy dotychczas oferowane w tym segmencie. Eliminując obawy związane z niewystarczającym zasięgiem, Ampera-e wyznacza początek nowej ery samochodów elektrycznych, które w przypadku wielu osób sprawdzą się w codziennym użytkowaniu.
- **Zasięg:** 520 km (wg NEDC); 380 km (dane szacunkowe na podstawie wstępnych testów wg WLTP)
- **Wymiary w milimetrach:**
  - Długość: 4164
  - Wysokość: 1594
  - Szerokość: 2039 z lusterkami bocznymi
- **Pojemność bagażnika w litrach:** 381 (1274 przy złożonych tylnych siedzeniach)
- **Całkowita pojazdu w kg:** 1691
- **Prześwit w mm:** 131

### Najważniejsze cechy:

- **Rozwiązania techniczne:**
  - Samochód wymiarami zewnętrznymi zbliżony do Corsy oraz z wnętrzem przestronniejszym niż w Astrze.



- Wysoka pozycja za kierownicą, dająca poczucie jazdy jak w modelu typu „SUV”.
  - Specjalnie opracowana struktura nadwozia chroni zespół akumulatorowy przy jednoczesnym ograniczeniu masy.
  - Około 81,5 procent elementów strukturalnych nadwozia Ampery-e jest wykonanych ze stali o podwyższonej wytrzymałości lub zaawansowanej stali o podwyższonej wytrzymałości.
  - Maski silnika, drzwi i kłapa bagażnika są aluminiowe.
- **Systemy wspomagające kierowcę i podnoszące komfort:**
    - Asystent świateł drogowych sterowany kamerą zamontowaną w szybie czołowej.
    - Asystent pasa ruchu z automatyczną korektą toru jazdy.
    - Samochód jest wyposażony w system ostrzegania o niezamierzonej zmianie pasa ruchu oraz system ostrzegania o obecności pojazdu w martwym polu z czujnikami radarowymi obejmującymi strefę do 70 metrów za bocznymi lusterkami, który informuje kierowcę o pojazdach zbliżających się sąsiednimi pasami ruchu.
    - System monitorowania odległości od pojazdu poprzedzającego wykorzystuje przednią kamerę lub radar do wykrywania poruszających się pojazdów i oblicza odległość dzielącą Amperę-e od tych pojazdów.
    - Alarm przedkolizyjny pomaga uniknąć najechania na tył pojazdu poprzedzającego.
    - System hamowania przedkolizyjnego współpracujący z alarmem przedkolizyjnym pomaga złagodzić skutki uderzenia w tył pojazdu poprzedzającego poprzez automatyczne uruchomienie hamulców.
    - System hamowania przed pieszymi pomaga złagodzić skutki potrącenia pieszego poprzez automatyczne uruchomienie hamulców.
    - Sygnał ostrzegający pieszych o obecności samochodu. Dźwiękowe ostrzeżenie jest aktywne do prędkości 30 km/h.
    - Zaawansowany asystent parkowania rozpoznaje wolne miejsce na parkingu, wykrywa ewentualne przeszkody i automatycznie parkuje pojazd.



- System rozpoznawania znaków drogowych potrafi odczytywać i wyświetlać okrągłe znaki drogowe, takie jak ograniczenia prędkości i ich odwołania, a także wiele znaków prostokątnych.
  - Kamera cofania, która z chwilą włączenia biegu wstecznego zaczyna rejestrować obraz za pojazdem i przesyła go na dotykowy ekran systemu multimedialnego IntelliLink-e.
  - System ostrzegania o ruchu poprzecznym z tyłu wykrywa obiekty w odległości do 30 metrów i w promieniu 90 stopni z prawej i z lewej strony za samochodem.
  - Podgrzewane koło kierownicy oraz podgrzewane fotele z przodu i z tyłu.
- **System multimedialny i opcje łączności**
    - System IntelliLink-e — najnowsza generacja systemu multimedialnego IntelliLink firmy Opel opracowana specjalnie do samochodów elektrycznych — jest również kompatybilny z interfejsami Apple CarPlay i Android Auto.
    - Osobisty opiekun kierowcy Opel OnStar z rozszerzonymi funkcjami, takimi jak rezerwacja hotelu<sup>1</sup> i miejsca parkingowego<sup>2</sup>.
    - Nowa aplikacja myOpel pomaga w pełni wykorzystać zalety samochodu elektrycznego, umożliwiając na przykład zaprogramowanie wstępnego ogrzania lub schłodzenia wnętrza Ampery-e oraz zaplanowanie trasy z uwzględnieniem lokalizacji stacji ładowania (aplikacja współpracuje z interfejsami Apple CarPlay i Android Auto).
    - 4 porty USB (2 z przodu, 2 z tyłu)
  - **Akumulator i napęd elektryczny**
    - Akumulator litowo-jonowy o pojemności 60 kWh
    - 288 ogniw
    - Najnowocześniejsza technologia opracowana wspólnie z firmą LG Electronics
    - Akumulator litowo-jonowy o dużej zawartości niklu, charakteryzujący się optymalną temperaturą pracy
    - Masa baterii: 430 kg
    - Silnik elektryczny o mocy 150 kW (204 KM), 360 Nm

---

<sup>1</sup> Przez Booking.com. Wymagane podanie adresu e-mail i numeru karty kredytowej.

<sup>2</sup> Przez serwis Parkopedia.



- Elektroniczny system sterowania napędem Electronic Precision Shift, oferujący dwa tryby jazdy

*Informacja jest ważna na dzień publikacji. Szczegółowe informacje dotyczące wprowadzenia do oferty opisanych modeli w poszczególnych krajach będą ogłoszone w terminie późniejszym. Niektóre wersje, elementy wyposażenia lub usługi mogą być dostępne wyłącznie na wybranych rynkach lub za dodatkową opłatą.*



## Informacja prasowa

Kwiecień 2017 r.

### Elektryczny Opel Ampera-e i nowa koncepcja prowadzenia samochodu

- Elektryczna mobilność dla wszystkich: 520 km zasięgu według NEDC<sup>1</sup>
- Przyjemność z jazdy: osiągi samochodu sportowego przy ruszaniu z miejsca i wyprzedzaniu
- Najlepsze opcje łączności: system multimedialny IntelliLink-e i system Opel OnStar

Rüsselsheim. Opel Ampera-e dysponujący zasięgiem 520 kilometrów według nowego europejskiego cyklu jazdy (NEDC) jest pierwszym samochodem elektrycznym, który zapewni pełną elektryczną mobilność nabywcom pojazdów z takim napędem. Nowy sposób jazdy otwiera nowy rozdział w historii motoryzacji. W przypadku prawie 90 procent kierowców, którzy codziennie przemieszczają się między domem a miejscem pracy, litowo-jonowy akumulator o pojemności 60 kWh i podporządkowane efektywności rozwiązania techniczne zastosowane w modelu Ampera-e pozwolą na użytkowanie tego pojazdu jak każdego innego tradycyjnego samochodu, a następnie naładować baterie.

Opel wprowadza Amperę-e najpierw w krajach, które dysponują już pewną infrastrukturą dla samochodów elektrycznych lub które mają ambicję zostania liderami pod względem popularności takich pojazdów. Obecnie Amperę-e można kupić w Norwegii, na najbardziej dojrzałym rynku samochodów elektrycznych w Europie. Jeszcze w tym roku model trafi do salonów sprzedaży w Niemczech, Holandii i Szwajcarii.

Opel Ampera-e zmienia definicję elektrycznej mobilności dzięki zasięgowi na akumulatorze wynoszącym ponad 520 km (wg NEDC) — o 100 km więcej niż najbliższy rywal w tym segmencie. O ile jednak wartość zmierzona według NEDC jest istotna dla porównań, o tyle w praktyce zasięg zależy od wielu różnych czynników, takich jak rodzaj nawierzchni, warunki pogodowe, styl jazdy lub dodatkowe obciążenie. Dlatego firma Opel testowała

---

<sup>1</sup> Nowy europejski cykl jazdy



Amperę-e w warunkach zbliżonych do profilu prędkości określonego w WLTP<sup>2</sup> (skrótowa procedura testowa). Wyniki testów WLTP są bliższe rzeczywistym wartościom odnotowywanym przez użytkownika pojazdu. Również i w tym przypadku Opel Ampera-e wypadł znakomicie: na podstawie przeprowadzonych testów inżynierowie szacują, że zasięg w cyklu mieszanym mierzony według standardu WLTP przekroczy 380 kilometrów. Oczywiście zasięg w codziennym użytkowaniu będzie się zmieniał w zależności od stylu jazdy kierowcy oraz czynników zewnętrznych. Jednakże największa przeszkoda w podjęciu decyzji o zakupie samochodu elektrycznego — obawa o wystarczający zasięg — została wyeliminowana. Ponadto przy wszystkich zaletach wynikających z futurystycznych rozwiązań i proekologicznego elektrycznego napędu Ampera-e oferuje także przyspieszenie mocnego, tradycyjnego samochodu sportowego.

Koncentracja na efektywności i osiąгах przejawia się także w przemyślanym kształcie nadwozia. Mimo kompaktowych wymiarów zewnętrznych zbliżonych do Opla Corsy w środku Ampera-e okazuje się bardziej przestronna od większej Astry. Przedział pasażerski znajduje się nad zamontowanym w podłodze akumulatorem. Wynikająca z tego wyższa pozycja foteli zapewnia podobne wrażenia, jak w przypadku jazdy pojazdami typu SUV, cieszącymi się coraz większą popularnością wśród nabywców nowych samochodów.

### **„Jazda jednopedałowa”: hamowanie pedałem przyspieszenia**

Opel Ampera-e ma jednak znacznie więcej do zaoferowania: ten rewolucyjny samochód elektryczny pozwala na swobodne i niemal bezgłośnie przemieszczanie się, a jego akumulatory mogą być ładowane także w czasie jazdy. W tym celu kierowca musi jedynie zwolnić pedał przyspieszenia w normalnym trybie „Drive”. Ampera-e odzyskuje energię automatycznie w trybie wybiegu i pozyskuje energię z silnika elektrycznego, który pełni również funkcję generatora. Siła hamowania silnika wzrasta, gdy kierowca włącza tryb „Low”, co dodatkowo zwiększa ilość odzyskiwanej energii. Ponadto za pomocą umieszczonej za kierownicą manetki kierowca może włączyć tryb „Regeneration on Demand” („regeneracja na żądanie”) w celu maksymalnego zwiększenia ilości odzyskiwanej energii. Moment hamujący silnika w trybie „Low/Regen on Demand” jest tak wysoki, że aby zmniejszyć prędkość nawet do pełnego zatrzymania pojazdu w normalnym ruchu, nie trzeba naciskać pedału hamulca. Prędkość Ampera-e można więc kontrolować

---

<sup>2</sup> Światowa zharmonizowana procedura badania pojazdów lekkich



za pomocą pedału przyspieszenia („jazda jednopedałowa”). Oczywiście w sytuacji zagrożenia wciąż konieczne jest użycie pedału hamulca. Wstępne symulacje wskazują na to, że dzięki opcji „jazdy jednopedałowej”, umożliwiającej odzyskiwanie energii w maksymalnym zakresie w czasie jazdy w intensywnym ruchu ulicznym wymagającym częstego zatrzymywania się i ruszania, kierowca może zwiększyć zasięg samochodu nawet o pięć procent w porównaniu z trybem „Drive”.

Maksymalny moment obrotowy wynoszący 360 Nm gwarantuje elektryzujący temperament nowego Opla. Silnik elektryczny rozwija moc 150 kW/204 KM. Do ulubionych dyscyplin Opla Ampery-e należą start spod świateł i włączanie się do ruchu na autostradzie. Kompaktowy samochód przyspiesza od 0 do 50 km/h w ciągu zaledwie 3,2 sekundy, a zwiększenie prędkości z 80 do 120 km/h w średnim zakresie obrotów zajmuje mu tylko 4,5 sekundy (dane wstępne), co ma szczególne znaczenie przy wyprzedzaniu. Prędkość maksymalna została elektronicznie ograniczona do 150 km/h z myślą o zwiększeniu zasięgu.

### **W pełni gotowy do codziennego użytkowania: przestrzeń dla pięciu osób z bagażem**

Ampera-e, samochód o długości 4,16 m, imponuje jednak nie tylko przyspieszeniem. Komfortowo może w nim podróżować pięć osób, a pojemność bagażnika, wynosząca 381 litrów, jest większa niż samochodach o porównywalnych wymiarach zewnętrznych. Tak przestronne wnętrze to efekt sprytnego rozmieszczenia dziesięciu modułów akumulatora. Cały pakiet umieszczono na spodzie nadwozia, a jego kształt dostosowano do konturów samochodu. To zapewnia optymalne wykorzystanie przestrzeni. Akumulator złożony z 288 ogniw litowo-jonowych o łącznej pojemności 60 kWh został opracowany wspólnie z firmą LG Chem.

Umieszczając akumulator pod podłogą, konstruktorzy Ampery-e opracowali nową strukturę nadwozia, która chroni źródło energii, a jednocześnie pozwala zmniejszyć masę pojazdu. Zastosowanie różnych gatunków wysokowytrzymałej stali oraz aluminium pozwoliło ograniczyć masę bez uszczerbku dla bezpieczeństwa czy solidności konstrukcji. Około 81,5 procent elementów strukturalnych nadwozia Ampery-e jest wykonanych ze stali o podwyższonej wytrzymałości lub zaawansowanej stali o podwyższonej wytrzymałości. Dalsze obniżenie masy — o sześć procent w porównaniu z konwencjonalną stalą —



uzyskano poprzez zastosowanie aluminium w profilach zamkniętych, takich jak maska silnika, drzwi i kłapa bagażnika.

Na przyjemność z pokonywania dalekich tras mogą liczyć także pasażerowie Ampery-e. Jak zwykle w Oplu, przestronnemu wnętrzu towarzyszą optymalnie skonfigurowane opcje cyfrowej łączności. Unikatowy osobisty asystent łączności i usług system Opel OnStar współpracuje z systemem multimedialnym przeznaczonym specjalnie do Ampery-e. System multimedialny IntelliLink-e jest kompatybilny z interfejsami Apple CarPlay i Android Auto, które umożliwiają sterowanie takimi funkcjami, jak telefon i nawigacja, wysyłanie i odbieranie wiadomości tekstowych oraz odtwarzanie muzyki z serwisu Spotify za pomocą dotykowego ekranu lub poleceń głosowych. Ampera-e jest również wyposażona w nowy system nagłośnienia Bose z siedmioma wysokowydajnymi głośnikami.

*Informacja jest ważna na dzień publikacji. Szczegółowe informacje dotyczące wprowadzenia do oferty opisanych modeli w poszczególnych krajach będą ogłoszone w terminie późniejszym. Niektóre wersje, elementy wyposażenia lub usługi mogą być dostępne wyłącznie na wybranych rynkach lub za dodatkową opłatą.*

**Kontakt:**

Wojciech Osos

tel.: +48 22 209 16 09

[wojciech.osos@gm.com](mailto:wojciech.osos@gm.com)

**Tekst oraz zdjęcia można pobrać ze strony: [media.opel.com](http://media.opel.com).**





## Informacja prasowa

Kwiecień 2017 r.

Ampera-e: opcje łączności i system multimedialny

### Opel OnStar i najlepsze opcje łączności w ramach nowej koncepcji prowadzenia pojazdu

- Opel OnStar i e-mobilność: bezpieczeństwo, komfort i nowa wygodna koncepcja prowadzenia samochodu
- Integracja ze smartfonem i e-mobilność: zdalne sterowanie i nawigacja przez aplikację myOpel
- Akustyka i e-mobilność: dźwięk z systemu Bose® wypełnia ciszę we wnętrzu samochodu elektrycznego

Rüsselsheim. Opel Ampera-e oferuje nową koncepcję jazdy samochodem, której częścią jest możliwie najlepsza łączność. Unikatowy osobisty asystent łączności i usług Opel OnStar współpracuje z systemem multimedialnym przeznaczonym specjalnie do Ampery-e. System IntelliLink-e sprawnie integruje się ze smartfonem oraz nowym systemem nagłośnienia Bose z siedmioma wysokowydajnymi głośnikami, zapewniając zaawansowaną technicznie łączność oraz dostęp do informacji i rozrywki.

### Opel OnStar: wydajny mobilny punkt dostępowy Wi-Fi i kompleksowe usługi

Za sprawą usług, które zwiększają nie tylko komfort, ale i bezpieczeństwo prowadzenia pojazdu, o systemie Opel OnStar jest głośno od jego wprowadzenia na rynek latem 2015 roku. OnStar<sup>1</sup> w Amperze-e zapewnia stałą łączność z Internetem dzięki wydajnemu

---

<sup>1</sup> Do korzystania z usług OnStar wymagana jest aktywacja i założenie konta w OnStar Europe Ltd. Korzystanie z punktu dostępu do Internetu Wi-Fi wymaga posiadania konta u wskazanego operatora sieci. Po zakończeniu okresu próbnego usługa będzie płatna. Możliwość korzystania z poszczególnych usług zależy od zasięgu i dostępności sieci komórkowej. Usługa bezprzewodowej łączności z Internetem, hotspot Wi-Fi jest niedostępna w Polsce w chwili publikacji niniejszej informacji.



punktowi dostępowemu 4G/LTE Wi-Fi, do którego można podłączyć wszystkie urządzenia mobilne znajdujące się w samochodzie. W ramach systemu dostępne są również inne wygodne usługi, takie jak pomoc drogowa, automatyczne reagowanie na zderzenie i diagnostyka pojazdu. Ponadto abonenci systemu Opel OnStar mogą za naciśnięciem przycisku połączyć się z osobistym doradcą, który pomoże im zarezerwować pokój w hotelu (usługa rezerwacji) oraz znaleźć najbliższą stację ładowania lub parking.

### **Integracja ze smartfonem przez Android Auto i Apple CarPlay**

Rozwiązania w zakresie sprawnej integracji ze smartfonem zastosowane w nowej Amperze-e są równie inteligentne, jak nowe usługi OnStar zwiększające komfort. System multimedialny IntelliLink-e jest kompatybilny z systemami Apple CarPlay i Android Auto, a więc umożliwia korzystanie ze smartfonów w czasie podróży. Użytkownik urządzenia Apple może nawiązywać połączenia telefoniczne, wysyłać i odbierać wiadomości tekstowe, a także sterować odtwarzaniem muzyki z serwisu Spotify na ekranie dotykowym lub wydając polecenia głosowe systemowi Siri. Pełna lista aplikacji Apple CarPlay znajduje się na stronie [apple.com/ios/carplay](https://apple.com/ios/carplay). Android Auto opiera się na dostępie do Google Maps, Google Now i możliwości komunikacji głosowej z Google. Ponadto obsługuje on powiększający się ekosystem aplikacji do odtwarzania muzyki i komunikacji. Kompletna lista obsługiwanych aplikacji znajduje się na stronie [android.com/auto](https://android.com/auto). W samochodach wyposażonych w system Opel OnStar smartfony można łatwo podłączyć do pokładowego punktu dostępowego 4G/LTE Wi-Fi<sup>2</sup> — na przykład w celu niezakłóconego odbioru transmisji strumieniowej audio. Smartfony można ładować przez kabel lub bezprzewodowo za pomocą ładowarki indukcyjnej.

Cyfrową ofertę dopełnia nowo opracowana aplikacja myOpel. Umożliwia ona zdalne kontrolowanie Ampery-e, podobnie jak ma to miejsce w przypadku innych modeli z systemem Opel OnStar na pokładzie. W połączeniu z aktywnym abonamentem OnStar aplikacja dostarcza informacje na przykład o stanie ładowania i lokalizacji pojazdu oraz pomaga w pełni wykorzystywać zalety samochodu elektrycznego: za jej pomocą oraz

---

<sup>2</sup> Usługa bezprzewodowej łączności z Internetem, hotspot Wi-Fi jest niedostępna w Polsce w chwili publikacji niniejszej informacji. Poprawne działanie usługi hotspot Wi-Fi będzie wymagało aktywacji i akceptacji Warunków Użytkownika dedykowanego operatora sieci komórkowych oraz będzie podlegało osobnej opłacie abonamentowej.



przez łącze Bluetooth Low Energy można zdalnie zwiększyć lub zmniejszyć temperaturę w samochodzie, niezależnie od tego, czy auto będzie zaparkowane na stacji ładowania czy nie. Dzięki temu temperaturę wnętrza można dostosować do aktualnej pogody jeszcze przed rozpoczęciem podróży. Użytkownik samochodu może także przesłać lokalizację stacji ładowania ze smartfona do systemu multimedialnego oraz obsługiwać telefon za pośrednictwem interfejsów Apple CarPlay™ lub Android Auto™.

System IntelliLink-e jest wyposażony w moduł Bluetooth® umożliwiający obsługę telefonu bez użycia rąk oraz odbiór strumieniowej transmisji dźwięku. Standardem jest również tuner radia cyfrowego DAB+, który oferuje szerszy wybór stacji radiowych i lepszą jakość odbioru. Kolorowy dotykowy ekran pojemnościowy o przekątnej 10,2 cala nie tylko umożliwia sterowanie systemem multimedialnym, ale także wyświetla informacje o efektywności energetycznej i zużyciu energii oraz indeks efektywności uwzględniający technikę jazdy, ukształtowanie terenu, ustawienia klimatyzacji i temperaturę zewnętrzną.

### **Imponujący dźwięk we współpracy z Bose®**

Nabywcy Ampery-e zafascynowani dobrym dźwiękiem mogą zapewnić sobie audiofilskie wrażenia, wybierając opcjonalny system nagłośnienia Bose®. Inżynierowie Opla odpowiedzialni za akustykę pojazdu ściśle współpracowali ze swoimi kolegami z firmy Bose®, starając się zagwarantować, że muzyka będzie brzmiała dokładnie tak, jak życzyliby sobie kompozytor i wykonawca danego utworu. W celu uzyskania imponującego dźwięku w pełni wykorzystano przestrzeń dostępną w samochodzie, montując siedem głośników wysokiej jakości, w tym: dwa 2,5-centymetrowe głośniki wysokotonowe w panelu wskaźników, dwa 16,5-centymetrowe głośniki niskotonowe w drzwiach przednich, dwa 13-centymetrowe głośniki szerokopasmowe w tylnych drzwiach oraz jeden głośnik niskotonowy Richbass™ o średnicy 13 centymetrów w specjalnie zaprojektowanej obudowie basowej o pojemności 8 litrów, umieszczonej poniżej przedziału bagażowego. Wszystkie głośniki są podłączone do cyfrowego wzmacniacza z systemem cyfrowego przetwarzania sygnału Bose® współpracującym z 6-kanałowym equalizerem.

*Informacja jest ważna na dzień publikacji. Szczegółowe informacje dotyczące wprowadzenia do oferty opisanych modeli w poszczególnych krajach będą ogłoszone w terminie*



*późniejszym. Niektóre wersje, elementy wyposażenia lub usługi mogą być dostępne wyłącznie na wybranych rynkach lub za dodatkową opłatą.*

**Kontakt:**

Wojciech Osos

tel.: +48 22 209 16 09

[wojciech.osos@gm.com](mailto:wojciech.osos@gm.com)

***Tekst oraz zdjęcia można pobrać ze strony: [media.opel.com](http://media.opel.com).***



## Informacja prasowa

Kwiecień 2017 r.

Ampera-e: systemy wspomagające kierowcę

### Zwiększone bezpieczeństwo i usprawnienia w prowadzeniu samochodu

- Asystent pasa ruchu z automatyczną korektą toru jazdy: Ampera-e pomaga utrzymać się na pasie ruchu
- Monitorowanie odległości i martwych pól: Ampera-e uważa na innych użytkowników drogi
- Dźwiękowe ostrzeżenia: sygnały informujące pieszych o obecności Ampera-e

Rüsselsheim. Prowadzenie samochodu według nowej koncepcji oferowanej w modelu Opel Ampera-e zostało usprawnione dzięki licznym systemom wspomagającym kierowcę. Najnowocześniejsza technologia sprawia, że wrażenia z jazdy są jeszcze przyjemniejsze, a kierowca może liczyć na dodatkowe wsparcie w różnych typowych sytuacjach na drodze, takich jak jazda nocą, jazda w intensywnym ruchu, zmiana pasa ruchu czy manewrowanie na parkingu.

Koncepcja bezpieczeństwa zastosowana w Amperze-e uwzględnia także innych użytkowników drogi, w tym zwłaszcza pieszych. Na przykład z uwagi na fakt, że napęd elektryczny jest znacznie cichszy w porównaniu z tradycyjnymi silnikami spalinowymi, piesi, niewidomi i inne osoby mogą być nieświadome obecności nadjeżdżającego samochodu elektrycznego. Dlatego Ampera-e emituje sygnał ostrzegawczy dla innych uczestników ruchu. Dźwiękowe ostrzeżenie jest aktywne do prędkości 30 km/h.

### **Dodatkowe bezpieczeństwo dla wszystkich: systemy wspomagające kierowcę Ampera-e pomagają także innym użytkownikom drogi**

Funkcje takie jak alarm przedkolizyjny, system hamowania łagodzący skutki kolizji przy niskiej prędkości z systemem hamowania przed pieszym, aktywny asystent pasa ruchu z



automatyczną korektą toru jazdy, alarm ostrzegający o niezamierzonej zmianie pasa ruchu z systemem ostrzegania o obecności pojazdu w martwym polu oraz system ostrzegania o ruchu poprzecznym z tyłu zwiększają bezpieczeństwo kierowcy i pasażerów Ampera-e oraz innych uczestników ruchu.

Ampera-e jest wyposażona w następujące systemy wspomagające kierowcę:

- **Asystent świateł drogowych:** system automatycznie steruje włączaniem i wyłączaniem świateł drogowych na podstawie sygnałów z kamery zamontowanej na szybie czołowej. Kamera wykrywa światła pojazdów poprzedzających i nadjeżdżających z przeciwka oraz rozpoznaje natężenie światła zewnętrznego (oświetlenie drogi). W zależności od intensywności światła system włącza lub wyłącza światła drogowe.
- **Asystent pasa ruchu z automatyczną korektą toru jazdy:** prowadzenie samochodu zawsze wymaga skupienia pełnej uwagi na tej czynności, ale kiedy asystent pasa ruchu zarejestruje, że samochód bez wiedzy kierowcy zaczyna opuszczać dany pas ruchu, nie tylko wyświetli stosowne ostrzeżenie, lecz także dokona delikatnej korekty toru jazdy, współpracując z układem kierowniczym. Funkcja ta działa przy prędkości powyżej 60 km/h.
- **Alarm przedkolizyjny<sup>1</sup>:** ten system pomaga uniknąć najechania na tył pojazdu poprzedzającego lub przynajmniej zminimalizować skutki takiego zdarzenia. W przypadku zbyt szybkiego zbliżania się Ampera-e do pojazdu poprzedzającego kierowca usłyszy głośny alarm dźwiękowy i zobaczy ostrzeżenie wizualne na panelu wskaźników. Dodatkowo specjalna dioda wyświetli odpowiedni symbol na szybie czołowej. Kierowca może skonfigurować system, określając odległość („blisko”, „średnio” lub „daleko”), przy której powinno pojawiać się ostrzeżenie.
- **System hamowania przedkolizyjnego** współpracuje z alarmem przedkolizyjnym i pomaga złagodzić skutki uderzenia w tył pojazdu poprzedzającego poprzez automatyczne uruchomienie hamulców, gdy takie zdarzenie jest nieuniknione. Uzupełnieniem tej funkcji jest **system hamowania przed pieszymi<sup>2</sup>**, który pomaga złagodzić skutki potrącenia pieszego. System wykrywa obecność pieszego przed pojazdem i nieuchronność kolizji. Jeżeli kierowca jeszcze nie nacisnął pedału hamulca,

<sup>1</sup> Funkcja działa automatycznie powyżej 8 km/h przy aktywnej przedniej kamerze

<sup>2</sup> Funkcja działa od 8 km/h do 80 km/h



usłyszy on głośny alarm dźwiękowy i zobaczy ostrzeżenie wizualne na panelu wskaźników. Dodatkowo specjalna dioda wyświetli odpowiedni symbol na szybie czołowej. W razie potrzeby hamulce zostaną uruchomione automatycznie.

- **Rozpoznawanie znaków drogowych:** najnowsza generacja tego systemu potrafi odczytywać i wyświetlać okrągłe znaki drogowy, takie jak ograniczenia prędkości i ich odwołania, a także wiele znaków prostokątnych. System przetwarza dane rejestrowane przez przednią kamerę.
- **Wskaźnik odległości od pojazdu poprzedzającego** na centralnym wyświetlaczu: system wykrywa obecność innych pojazdów w polu widzenia przedniej kamery lub zasięgu przedniego radaru i oblicza odległość od nich. Odległość ta jest podawana w bardziej przydatnych dla kierowcy sekundach, a nie w metrach. Pojazd poprzedzający jest oznaczony zielonym symbolem samochodu. Jeżeli odległość jest niedostateczna, automatycznie aktywowana jest funkcja ostrzegania o nadmiernym zbliżeniu się do pojazdu poprzedzającego, a symbol zmienia kolor na pomarańczowy.

Uzupełnieniem systemów wspomagających prowadzenie pojazdu są dodatkowe rozwiązania, które zapewniają kierowcy Ampery-e doskonałą widoczność w każdym kierunku. Zalety tych rozwiązań ujawniają się zwłaszcza w jeździe miejskiej.

- **Ostrzeżenie o niezamierzonej zmianie pasa ruchu** oraz **ostrzeżenie o pojeździe w martwym polu:** czujniki radarowego systemu ostrzegania obejmują obszar do 70 metrów za lusterkami bocznymi i informują o obecności innych użytkowników drogi zbliżających się sąsiednimi pasami ruchu. System pomaga zapobiegać kolizjom w sytuacji, gdy kierowca nie zachowa wymaganej ostrożności przy zmianie pasa ruchu.
- **Zaawansowany asystent parkowania:** czujniki ultradźwiękowe w przednim i tylnym zderzaku Ampery-e identyfikują odpowiednie miejsca do parkowania równoległego i prostopadłego oraz wykrywają ewentualne przeszkody. Asystent parkowania ocenia dostępne miejsce i automatycznie parkuje pojazd. Kierowca nie musi nawet dotykać kierownicy — steruje on jedynie przyspieszeniem i hamulcami oraz zmienia biegi.
- **Kamera cofania:** z chwilą włączenia biegu wstecznego kamera zaczyna rejestrować obraz za pojazdem i przesyła go na dotykowy ekran systemu multimedialnego IntelliLink-e. Dynamiczne linie wyświetlane na ekranie są sterowane kątem obrotu kierownicy i ułatwiają precyzyjne parkowanie tyłem.



- **System ostrzegania o ruchu poprzecznym z tyłu:** czujniki radarowe w tylnym zderzaku wykrywają obiekty zbliżające się z lewej lub prawej strony w odległości 30 metrów i promieniu 90 stopni. Jest to bardzo przydatna funkcja na przykład przy cofaniu na parkingu w warunkach ograniczonej widoczności.

*Informacja jest ważna na dzień publikacji. Szczegółowe informacje dotyczące wprowadzenia do oferty opisanych modeli w poszczególnych krajach będą ogłoszone w terminie późniejszym. Niektóre wersje, elementy wyposażenia lub usługi mogą być dostępne wyłącznie na wybranych rynkach lub za dodatkową opłatą.*

**Kontakt:**

Wojciech Osos

tel.: +48 22 209 16 09

[wojciech.osos@gm.com](mailto:wojciech.osos@gm.com)

**Tekst oraz zdjęcia można pobrać ze strony: [media.opel.com](http://media.opel.com).**





## Informacja prasowa

Kwiecień 2017 r.

Ampera-e: nowa era samochodów elektrycznych

### **„Das Elektroauto” Opla prekursorem nowej koncepcji prowadzenia samochodu**

- Akumulator litowo-jonowy o pojemności 60 kWh: eliminacja obaw o zasięg umożliwia wdrożenie nowej koncepcji prowadzenia samochodu
- Jazda jednopedałowa: zwiększanie i zmniejszanie prędkości tylko poprzez operowanie pedałem przyspieszenia
- Uniwersalny system ładowania: prądem stałym lub przemiennym

Rüsselsheim. Zasięg, który zgodnie z procedurą NEDC<sup>1</sup> po pełnym naładowaniu akumulatora wynosi do 520 kilometrów (lub 380 kilometrów w cyklu mieszanym wg standardu WLTP<sup>2</sup>) sprawia, że Opel Ampera-e — „*Das Elektroauto*”, czyli jedyny w swoim rodzaju samochód elektryczny — otwiera dostęp do praktycznej elektrycznej mobilności dla szerszej grupy klientów niż pojazdy dotychczas oferowane w tym segmencie. Eliminując obawy związane z niewystarczającym zasięgiem, Ampera-e wyznacza początek nowej ery samochodów elektrycznych, które w przypadku wielu osób sprawdzą się w codziennym użytkowaniu.

Prawie 90 procent kierowców w Niemczech przejeżdża samochodem mniej niż 100 kilometrów dziennie na trasie między domem i miejscem pracy<sup>3</sup>. Nawet gdyby Ampera-e miała pokonywać 150 kilometrów dziennie w cyklu WLTP, zużyłaby mniej niż połowę energii zgromadzonej w akumulatorze o pojemności 60 kWh i mogłaby kontynuować jazdę jeszcze przez około 230 kilometrów (oczywiście faktyczny zasięg będzie się różnił i zależy od stylu jazdy kierowcy oraz czynników zewnętrznych). Ampera-e z akumulatorem o pojemności 60 kWh sprawdzi się więc w codziennej eksploatacji i dopasuje do stylu życia

---

<sup>1</sup> Nowy europejski cykl jazdy

<sup>2</sup> Światowa zharmonizowana procedura badania pojazdów lekkich

<sup>3</sup> STATmagazin: Arbeitsmarkt, 5/2014



jej użytkownika. Kierowca może pojechać dokąd zechce, a po zakończonej podróży podłączyć Amperę-e do gniazdka elektrycznego, aby naładować akumulator.

Kluczem do nowej ery elektrycznej mobilności jest litowo-jonowy zespół akumulatorowy, który dostarcza odpowiedniej mocy i może zgromadzić 60 kWh energii. Dzięki poziomemu, a nie pionowemu formatowi ogniw akumulator ma płaski, kompaktowy kształt i mieści się pod podłogą pojazdu.

### **Klucz do nowej ery e-mobilności: akumulator o pojemności 60 kWh z płasko ułożonymi ogniwami**

Akumulator składa się z 288 ogniw ułożonych w osiem modułów po 30 ogniw i dwa moduły po 24 ogniwa. Nowatorski płaski format ogniw pozwala na zamontowanie akumulatora pod podłogą samochodu. Zintegrowanie akumulatora z konstrukcją pojazdu wymagało zastosowania ochronnych elementów strukturalnych wokół tego elementu, które nie tylko zwiększają bezpieczeństwo, ale także dodatkowo usztywniają nadwozie, co przekłada się na niższy poziom hałasu i wibracji.

Silnik elektryczny Ampere-e, oferujący 360 Nm momentu obrotowego od chwili uruchomienia, jest umieszczony z przodu nadwozia. Rozwija on moc 150 kW (204 KM), co przy przełożeniu przekładni głównej 7,05:1 zapewnia optymalną równowagę między oszczędnością energii (możliwością uzyskania dużego zasięgu) a ogólnymi osiąganiami pojazdu. Ampere-e przyspiesza od 0 do 50 km/h w zaledwie 3,2 sekundy, mogąc rywalizować pod tym względem z samochodami sportowymi. Zwiększenie prędkości w średnim zakresie obrotów od 80 do 120 km/h trwa zaledwie 4,5 sekundy, co jest szczególnie ważne podczas wyprzedzania. Prędkość maksymalna została ograniczona do 150 km/h w celu zwiększenia zasięgu.

Z uwagi na zastosowanie silnika elektrycznego zamiast klasycznego silnika spalinowego i skrzyni biegów układ napędowy Ampere-e pracuje ze stałym przełożeniem. Dla użytkownika oznacza to nowy sposób sterowania układem napędowym za pomocą systemu **Electronic Precision Shift**, w którym poszczególne tryby (parkowanie, jazda do tyłu, położenie neutralne, jazda do przodu lub jazda z niską prędkością) są włączane elektronicznie. Takie rozwiązanie — „*shift-by-wire*” — zajmuje mniej miejsca w porównaniu



z tradycyjną przekładnią, co daje większą swobodę i elastyczność przy projektowaniu przedziału pasażerskiego oraz bagażnika i innych schowków.

### **Nowa koncepcja hamowania: zmniejszanie prędkości tylko poprzez zwolnienie pedału przyspieszenia**

Silnik elektryczny — taki jak jednostka montowana w Amperze-e — może nie tylko napędzać pojazd, ale także działać jako generator zamieniający energię kinetyczną na prąd w czasie zmniejszania prędkości. W przeciwnym razie taka energia byłaby bezpowrotnie tracona jako ciepło rozgrzewające elementy układu hamulcowego. W Amperze-e jest ona zamieniana na elektryczność i wraca do akumulatora. W procesie regeneracyjnego odzysku energii następuje zmniejszenie prędkości pojazdu — nawet do całkowitego zatrzymania.

W trybie Drive (D) Ampera-e odzyskuje niewielką część energii. Przełączenie na tryb Low (L) zwiększa poziom odzyskiwania energii i umożliwia **jazdę jednopedałową**, która może zmienić sposób myślenia o prowadzeniu samochodu. W tym trybie kierowca może zwiększać i zmniejszać prędkość operując wyłącznie pedałem przyspieszenia, a nawet może doprowadzić do zatrzymania pojazdu bez używania hamulca. Kierowca Ampery-e może regulować intensywność regeneracji i zmniejszania prędkości zarówno w trybie D, jak i L za pomocą manetki **regeneracji na żądanie** przy kierownicy. Przytrzymanie wyciągniętej manetki pozwala na zatrzymanie samochodu bez hamulców nie tylko w trybie L, ale także D.

### **Proste ładowanie: prądem przemiennym z ładowarki o mocy 3,7 kW lub prądem stałym z ładowarki 50 kW**

Pod koniec dnia lub po zakończeniu dłuższej podróży akumulator Ampery-e można naładować na kilka sposobów. Na przykład 30-minutowe ładowanie akumulatora litowo-jonowego nowej generacji za pomocą szybkiej ładowarki stałoprądowej o mocy 50 kW pozwala na kontynuowanie podróży przez dalsze 150 kilometrów. W domu kierowca Ampery-e może doładować akumulator korzystając z opcjonalnej ładowarki zmiennoprądowej o mocy od 3,7 do 7,4 kW lub domowej ładowarki stałoprądowej (ściennej) o mocy od 11 do 22 kW oferującej przyspieszone ładowanie. Dzięki pokładowej



Ładowarce jednofazowej Amperę-e można także naładować prądem przemiennym na publicznych stacjach ładowania w całej Europie, dysponujących mocą do 7,4 kW, lub prądem stałym na stacjach 50-kilowatowych.

Wśród licznych opcji ładowania Ampere-e firma Opel przewidziała także możliwość pobierania energii ze standardowego domowego gniazdka elektrycznego z mocą 2,3 kW. Programując **ładowanie z opóźnieniem**, użytkownik pojazdu może określić optymalny czas zakończenia ładowania odpowiadający jego planom (Ampere-e wybiera czas rozpoczęcia ładowania z uwzględnieniem planowanego czasu rozpoczęcia podróży i stanu naładowania akumulatora); funkcja **ładowania priorytetowego** umożliwi natomiast naładowanie wyczerpanego akumulatora do 40 procent, na przykład aby ograniczyć koszty ładowania na drogiej stacji.

Opel Ampere-e sprawia, że elektryczna mobilność staje się dostępna dla szerokiej rzeszy klientów, ale kierowcy mieszkający na wyżej położonym terenie uzyskują dodatkową przewagę. Wyruszając do pracy drogą biegnącą w dół, mogą od razu zacząć gromadzenie energii kinetycznej dzięki funkcji **Hill Top Reserve („Rezerwa wzgórza”)**. Wtedy ładowanie z domowego gniazdka według zaprogramowanego harmonogramu jest przerywane z chwilą naładowania akumulatora do 90 procent, aby resztę pojemności można było uzupełnić w trybie regeneracji niezwłocznie po odłączeniu od ładowarki.

*Informacja jest ważna na dzień publikacji. Szczegółowe informacje dotyczące wprowadzenia do oferty opisanych modeli w poszczególnych krajach będą ogłoszone w terminie późniejszym. Niektóre wersje, elementy wyposażenia lub usługi mogą być dostępne wyłącznie na wybranych rynkach lub za dodatkową opłatą.*

**Kontakt:**

Wojciech Osos

tel.: +48 22 209 16 09

[wojciech.osos@gm.com](mailto:wojciech.osos@gm.com)

**Tekst oraz zdjęcia można pobrać ze strony: [media.opel.com](http://media.opel.com).**



## Informacja prasowa

Kwiecień 2017 r.

## Ampera-e: słownik technologiczny

### Zespół akumulatorowy

288 ogniw ułożonych w osiem modułów po 30 ogniw i dwa moduły po 24 ogniwa. Masa: 430 kg, wysokość: 177 mm.

### Ogniwo

Format poziomy: 99,7 mm wysokości i 338 mm szerokości.

### Chemia

Akumulator nikielowo-manganowo-kobaltowy, litowo-jonowy.

### Ładowanie z opóźnieniem

Użytkownik może ustawić czas zatrzymania ładowania najlepiej odpowiadający jego planom (Ampera-e wybiera czas rozpoczęcia ładowania z uwzględnieniem planowanego czasu rozpoczęcia podróży i stanu naładowania akumulatora).

### Silnik elektryczny

Moc: 150 kW/204 KM; moment obrotowy: 360 Nm. W porównaniu z silnikiem spalinowym, którego prędkość obrotowa (obr./min) musi najpierw wzrosnąć, aby osiągnął on maksymalny moment obrotowy, w silniku elektrycznym maksymalna wartość momentu obrotowego jest dostępna natychmiast po wciśnięciu pedału przyspieszenia. Dzięki temu Ampera-e rozpędza się do 50 km/h w zaledwie 3,2 sekundy.

### Electronic Precision Shift

System typu *shift-by-wire*; sterowanie napędem poprzez sygnały elektroniczne.

### Szybkie ładowanie



30-minutowe ładowanie za pomocą szybkiej ładowarki stałoprądowej o mocy 50 kW pozwala na kontynuowanie podróży przez dalsze 150 kilometrów.<sup>1</sup>

### **Generator**

Silnik elektryczny spełnia również rolę generatora prądu. W czasie wytracania prędkości energia kinetyczna jest odzyskiwana, zamieniana na elektryczność i wraca do akumulatora.

### **Rezerwa wzgórza („Hill Top Reserve”)**

Ładowanie według zaprogramowanego harmonogramu jest przerywane z chwilą naładowania akumulatora w 90 procentach, aby resztę pojemności można było uzupełnić w trybie regeneracji niezwłocznie po odłączeniu od ładowarki.

### **Ładowanie w domu**

Kierowca Ampery-e może doładować akumulator w przydomowym garażu, korzystając z opcjonalnej ładowarki zmiennoprądowej o mocy od 3,7 do 7,4 kW lub domowej ładowarki stałoprądowej (ściennej) o mocy od 11 do 22 kW oferującej przyspieszone ładowanie. Akumulator można także doładować ze standardowego domowego gniazdka elektrycznego mocą 2,3 kW.

### **Jazda jednopedałowa**

Kierowca może zwiększać i zmniejszać prędkość jazdy operując wyłącznie pedałem przyspieszenia.

### **Ładowanie priorytetowe**

Doładowanie całkowicie wyczerpanego akumulatora tylko do 40 procent pojemności — na przykład, aby ograniczyć ładowanie na drogiej stacji.

### **Odzyskiwanie energii**

Energia kinetyczna odzyskiwana w trakcie hamowania jest zamieniana na elektryczność i trafia do akumulatora zamiast ulegać rozproszeniu w postaci ciepła.

---

<sup>1</sup> Wartości teoretyczne, obliczenia bazujące na szacowanym zasięgu wg. standardu WLTP. Wszystkie dane o czasie ładowania odnoszą się do zakresu nominalnej temperatury zewnętrznej. Wartości odzwierciedlają ładowanie od całkowicie wyczerpanego akumulatora.



### **Regeneracja na żądanie („Regen on Demand”)**

Kierowca Ampery-e może regulować intensywność regeneracji i zmniejszania prędkości za pomocą manetki regeneracji na żądanie przy kierownicy.

### **Zdalne uruchamianie**

Użytkownik może aktywować dwa zdalne 20-minutowe uruchomienia zanim wsiądzie do Ampery-e i rozpocznie jazdę.

### **Akumulator rozrusznika**

Akumulator litowo-jonowy o pojemności 60 kWh stanowi źródło energii napędzającej samochód. Akumulator 12-woltowy zasila osprzęt i służy do uruchamiania silnika.

### **Bezprzewodowe ładowanie**

Ładowanie smartfona za pomocą ładowarki indukcyjnej w przedniej konsoli. Ładowarka umożliwia ładowanie urządzeń mobilnych zgodnych ze standardem PMA lub Qi.

*Informacja jest ważna na dzień publikacji. Szczegółowe informacje dotyczące wprowadzenia do oferty opisanych modeli w poszczególnych krajach będą ogłoszone w terminie późniejszym. Niektóre wersje, elementy wyposażenia lub usługi mogą być dostępne wyłącznie na wybranych rynkach lub za dodatkową opłatą.*

### **Kontakt:**

Wojciech Osos

tel.: +48 22 209 16 09

[wojciech.osos@gm.com](mailto:wojciech.osos@gm.com)

**Tekst oraz zdjęcia można pobrać ze strony: [media.opel.com](http://media.opel.com).**



## Informacja prasowa

Kwiecień 2017 r.

### Nowy Opel Ampera-e: przegląd danych technicznych

<b>Silnik elektryczny</b>	
Napęd	Napęd na przednie koła
Przekładnia	Automatyczna
Moc maksymalna w kW (KM)	150 (204)
Maks. moment obrotowy w Nm	360
<b>Akumulator litowo-jonowy</b>	
Pojemność w kWh	60
Zasięg (w km) wg NEDC	520
Szacowany zasięg (w km) WLTP <sup>1</sup>	380
Zużycie energii w kWh/100 km wg NEDC	14,5
<b>Opcje ładowania akumulatora (w kW)</b>	
Domowe gniazdko elektryczne (prąd przemienny)	ok. 2,3
Ładowarka ścienna (prąd przemienny)	ok. 3,7
	ok. 4,6
	ok. 7,4
Publiczna stacja ładowania (prąd stały)	≥ 50
<b>Masa w kg</b>	
Masa pojazdu gotowego do jazdy wraz z kierowcą (zgodnie z dyrektywą 70/156/EWG)	1691
Dopuszczalna masa całkowita	2056
Ładowność	365
Maksymalne obciążenie dachu <sup>2</sup>	50

<sup>1</sup> Na podstawie wstępnych testów zbliżonych do cyklu jazdy WLTP

<sup>2</sup> Z uwzględnieniem dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu. Ze względów bezpieczeństwa zaleca się nie przekraczać prędkości 120 km/h przy obciążonym dachu.

Wszystkie dane dotyczą europejskiego modelu podstawowego ze standardowym wyposażeniem. Dodatkowe wyposażenie może spowodować zwiększenie masy pojazdu gotowego do jazdy, a w niektórych przypadkach również dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu i maksymalnego obciążenia osi, a tym samym ograniczenie ładowności. Masa pojazdu gotowego do jazdy uwzględnia kierowcę (68 kg) i 7 kg bagażu. Ładowność dotyczy tylko wagi pasażerów i bagażu (bez kierowcy).





Ampera-e						
Silnik elektryczny	Prędkość maksymalna w km/h	Przyspieszenie od 0 do 50 km/h w s	Przyspieszenie od 0 do 100 km/h w s	Elastyczność 80 – 120 km/h na 5. biegu w s	Zużycie energii w kWh/100 km w cyklu mieszanym	Klasa efektywności
150 kW (204 KM)	150 <sup>3</sup>	3,2	7,3	4,5	14,5	A+

<sup>3</sup> Prędkość maksymalna ograniczona elektronicznie w celu zwiększeniu zasięgu.

Wymiary	
<b>Wymiary pojazdu w mm</b>	
Długość	4164
Szerokość ze złożonymi/rozłożonymi lusterkami bocznymi	1854 / 2039
Wysokość (dla masy pojazdu gotowego do jazdy)	1594
Rozstaw osi	2600
Rozstaw kół (przód)	1507
Rozstaw kół (tył)	1516
Prześwit	131
<b>Średnica zawracania w m</b>	
Między krawężnikami	10,9
<b>Wymiary przedziału bagażowego w mm</b>	
Długość podłogi do oparc tylnych siedzeń	692
Długość podłogi przy złożonych tylnych siedzeniach	1401
Szerokość między nadkolami	1340
<b>Pojemność przedziału bagażowego w l (zgodnie z ISO 3832)</b>	
Sam przedział bagażowy, do wysokości osłony	381
Przy złożonych tylnych siedzeniach, do górnej krawędzi oparc przednich foteli	863
Przy złożonych tylnych siedzeniach, do sufitu	1274

*Informacja jest ważna na dzień publikacji. Szczegółowe informacje dotyczące wprowadzenia do oferty opisanych modeli w poszczególnych krajach będą ogłoszone w terminie późniejszym. Niektóre wersje, elementy wyposażenia lub usługi mogą być dostępne wyłącznie na wybranych rynkach lub za dodatkową opłatą.*