



L'e-up! 2.0

Présentation internationale du véhicule

Valence, novembre 2019



Sommaire

L'e-up! 2.0

L'essentiel

Les nouveautés en bref Page 03

Les points forts de l'e-up! 2.0 Page 04

Principaux aspects

Batterie, entraînement électrique et concept de recharge

Une nouvelle batterie au lithium-ion pour une autonomie maximale
de 260 kilomètres Page 06

Le moteur électrique assure des performances de conduite très souples Page 07

Trois programmes de conduite et cinq niveaux de récupération Page 08

Un comportement rapide du véhicule avec une sécurité élevée Page 09

Une recharge complète avec du courant continu en seulement 60 minutes Page 09

Prix et équipement

Même la version de base répond pratiquement à toutes les attentes Page 11

Le Pack Style et les options individuelles Page 13

L'offensive électrique de Volkswagen

Un accès bon marché au nouveau monde de la mobilité Page 14

Caractéristiques techniques

Aperçu des données essentielles Page 15



L'essentiel

Une plus grande autonomie pour un prix réduit : L'e-up! peut parcourir jusqu'à 260 km

Les nouveautés en bref

- **Des voitures électriques pour tous les clients** : Dans le monde de la mobilité électrique de Volkswagen, l'e-up! 2.0 constitue le modèle d'entrée de gamme
- **Un prix peu élevé** : le prix de base en France est de seulement 23 440 euros, auquel il faut déduire les subventions. Les coûts de location, de financement, d'entretien et d'énergie sont également très avantageux
- **Jusqu'à 260 km d'autonomie pratique** : les longs trajets ne sont pas un problème pour l'e-up! actualisée
- **Une nouvelle batterie au lithium-ion** : La nouvelle batterie stocke 32,3 kWh d'énergie nette et permet une recharge rapide en courant continu (en option)
- **Un moteur électrique puissant** : un moteur synchrone avec une puissance de crête de 61 kW (83 ch) et un couple de démarrage de 212 Nm.
- **Des performances de conduite vives** : de 0 à 100 km/h en 11,9 secondes, des accélérations rapides, une vitesse de pointe de 130 km/h
- **Rouler et économiser comme on le souhaite** : trois profils de conduite et cinq niveaux de récupération au choix
- **Une manipulation souple et une sécurité élevée** : grâce à la position de la batterie entre les essieux, le centre de gravité est bas. L'aide à la conduite « Lane Assist » est incluse de série
- **Des équipements attrayants** : le système Climatronic, l'installation radio « composition phone » et le nouvel assistant de maintien de voie « Lane Assist » sont de série
- **Des applications intelligentes** : socle pour smartphone « maps+more » avec de nouvelles applications, dont l'application We Connect avec « e-Remote »
- **La ligne d'équipement chic Style** : un toit de couleur contrastée,

Contact :

Communication Volkswagen
Communication Produit

Christoph Peine
Porte-parole de la gamme Small
Tél. : +49 5361 9-76500
christoph.peine@volkswagen.de



Pour en savoir plus :
volkswagen-media-services.com



des jantes en alliage léger et un éclairage d'ambiance bleu pour l'intérieur

Les points forts de l'e-up! 2.0

Wolfsburg / Valence, novembre 2019. Une autonomie augmentée, un prix diminué : Volkswagen présente la nouvelle version de l'e-up! Grâce à sa nouvelle batterie, la compacte électrique atteint une autonomie pratique pouvant aller jusqu'à 260 km. L'e-up! 2.0, qui sera commercialisée en Europe cet hiver, coûte seulement 23 440 euros en France, prix dont il faut encore déduire les subventions. Même les taux de location et de financement ainsi que les coûts d'exploitation sont extrêmement avantageux : la plus petite voiture électrique de la marque constitue un modèle d'entrée de gamme attractif dans le monde de la mobilité électrique de Volkswagen.

Un contenu énergétique net de 32,3 kWh : la nouvelle batterie. Bien que l'extérieur soit resté identique, le contenu est complètement nouveau : les éléments de batterie de l'e-up! 2.0 offrent une densité énergétique bien supérieure par rapport au modèle précédent. Sa capacité brute a presque doublé, passant de 18,7 à 36,8 kWh (ce qui correspond à 32,3 kWh net). Grâce à cela et à sa consommation énergétique moyenne de seulement 12,9 - 12,7 kWh/100 km, l'e-up! dispose d'une autonomie pratique pouvant atteindre jusqu'à 260 km lorsque la batterie est entièrement chargée. Quand l'accumulateur est vide, il suffit d'une heure pour le recharger à 80 % avec du courant continu ; la prise de recharge CCS nécessaire pour cette opération est proposée de série en France. Avec du courant alternatif, branché à une prise de courant délivrant une puissance de 7,2 kW, il faut un peu plus de quatre heures pour le recharger à 80 pour-cent.

Des accélérations agiles : une vitesse de 100 km/h en 11,9 secondes. L'e-up! compacte est une grande voiture qui offre assez de place pour quatre



personnes, assurant un grand plaisir de conduite au conducteur. Le moteur électrique peut fournir en pointe une puissance de 61 kW (83 ch); départ arrêté, il délivre un couple puissant de 212 Nm par l'intermédiaire d'une boîte de vitesses monoétagée sur l'essieu avant. L'accélération de 0 à 100 km/h dure 11,9 secondes, la propulsion s'arrête à 130 km/h. Le conducteur a le choix entre trois profils de conduite et cinq niveaux de récupération. La grande batterie au lithium-ion se situe en dessous du plancher du véhicule, il en résulte un centre de gravité bas et une manipulation souple. Avec ses six airbags et son nouvel assistant de maintien de voie « Lane Assist », même la plus petite Volkswagen affiche un haut degré de sécurité de série.

Accès à la mobilité électrique : à un prix avantageux. Avec l'e-up!, Volkswagen propose à ses clients un modèle d'entrée de gamme pour la mobilité électrique, dont le prix est calculé de manière minutieuse. En France, la compacte ne coûte que 23 440 euros, auxquels il faut déduire le montant des subventions.

Applications et autres équipements. Des équipements attrayants sont en outre inclus de série, notamment l'installation radio « composition phone » avec interface Bluetooth et DAB+ ainsi que le socle pour smartphone avec la nouvelle application maps + more qui offre de nombreuses fonctions de navigation et multimédia. L'application We Connect avec « e-Remote » permet aux clients de l'e-up! de lancer, stopper et programmer à distance le chargement et la climatisation. La climatisation Climatronic et le nouvel assistant de maintien de voie « Lane Assist » viennent compléter l'équipement. L'e-up! devient vraiment chic dans la ligne Style, avec un toit noir ou blanc, des vitres teintées à l'arrière, des jantes en alliage léger et un éclairage d'ambiance bleu dans l'habitacle.

L'offensive électrique est lancée. Lors de son lancement sur le marché en 2013, l'e-up! était le premier modèle entièrement électrique de Volkswagen. Avec sa nouvelle version, elle prend désormais sa place dans l'offensive électrique de la marque. Volkswagen veut lancer plus de



50 modèles entièrement électriques d'ici 2025, le but du Groupe est de vendre jusqu'à trois millions de voitures électriques par an.

La nouvelle ID.3, qui a été présentée en septembre 2019 à l'IAA à Francfort-sur-le-Main et qui est produite à l'usine de Zwickau depuis début novembre, joue un rôle central dans ce programme. Peu de temps après suivront le SUV ID.CROZZ, le successeur du Combi ID.BUZZ et la berline ID.VIZZION. Rien que d'ici la fin de l'année 2022, le groupe Volkswagen investira plus de 30 milliards d'euros dans la mobilité électrique.

Jusqu'à 260 km d'autonomie

La batterie, la propulsion et les possibilités de recharge

Jusqu'à sept allers-retours au travail. Avec son autonomie atteignant les 260 km, l'e-up! 2.0 est un véhicule polyvalent pour les petites et moyennes distances. Cette spécialiste de la ville vient à bout des 35 kilomètres correspondant environ au trajet journalier moyen effectué en Allemagne pour se rendre au travail (aller et retour) sept fois d'affilée sans avoir besoin d'être rechargée. Et elle peut également rouler de Francfort-sur-le-Main à Düsseldorf sans faire d'arrêt.

C'est la nouvelle batterie au lithium-ion qui joue le rôle décisif permettant cette autonomie élevée : celle-ci offre 32,3 kWh de capacité énergétique utilisable (ce qui correspond à 36,8 kWh brut), soit presque le double du modèle précédent (18,7 kWh brut). Les concepteurs de l'e-up! ont adopté un nouveau concept pour les éléments de batterie : ils sont passés des éléments prismatiques aux éléments « pouch », qui possèdent une enveloppe extérieure flexible en plastique revêtu d'aluminium. La technologie lithium-ion utilisée garantit une haute densité énergétique et une longévité importante, les éléments de batterie peuvent fournir et recevoir du courant continuellement et de manière reproductible pour une large plage de températures et d'états de charge. Grâce à l'augmentation de la densité énergétique et aux améliorations du point de vue de



l'encombrement, le volume de la batterie a même diminué d'environ 20 litres.

Le nouveau système de batterie intègre 168 éléments de batterie « pouch », rassemblés douze par douze dans des modules. Les 14 modules constituent deux blocs, dont l'un d'eux, long et plat, se situe sous les sièges avant, et l'autre, court et haut, sous la banquette arrière. Avec ses contrôleurs, ses fusibles et ses raccords, le système complet pèse 248 kg, tout juste 15 kg de plus que dans le modèle précédent. La batterie est garantie par Volkswagen pendant huit ans ou pour les 160 000 premiers kilomètres.

Compact avec un rendement élevé. Les autres composants dans la transmission à haute tension sont presque restés identiques. Une électronique de puissance et de commande pour transmission électrique transforme le courant continu de la batterie en courant triphasé pour le moteur électrique et effectue l'action contraire quand elle récupère de l'électricité. Le moteur électrique, de type PSM (un moteur synchrone à aimants permanents), est compact et a un rendement élevé. Il délivre une puissance moyenne de 40 kW et une puissance de crête de 61 kW (54/83 ch), il fournit dès le démarrage un couple de 212 Nm. Une boîte monorapport transmet les forces à l'essieu avant. Tout comme le moteur électrique et la batterie à haute tension, la boîte monorapport provient d'une usine de production de composants de Volkswagen.

Trois stratégies de conduite au choix. L'e-up! 2.0 ne consomme que 12,9 - 12,7 kWh d'énergie pour 100 km. En Allemagne où le kilowattheure coûte en moyenne 30,5 centimes (situation à l'automne 2019), moins de quatre euros sont nécessaires pour effectuer un trajet de 100 km. Plusieurs facteurs sont à l'origine de cette efficacité élevée : le faible poids à vide de 1 160 kg (sans conducteur), les pneus à faible résistance au roulement et la bonne aérodynamique. Le coefficient de traînée est de 0,31 seulement, ce qui est peu pour une voiture aussi compacte.



Le conducteur de l'e-up! 2.0 a le choix entre trois profils de conduite : le mode standard et les programmes « Eco » et « Eco+ », qui peuvent être activés via des touches. En mode « Eco », la gestion de l'entraînement réduit la puissance du moteur à 50 kW (68 ch) et le couple à 167 Nm. La vitesse maximale est alors réduite à 115 km/h et la climatisation est désactivée. En mode « Eco+ », l'e-up! roule de manière encore plus économe, avec une puissance de 40 kW (54 ch), un couple de 133 Nm et une vitesse maximale de 90 km/h.

Il est possible de jouer sur les caractéristiques de conduite à un autre niveau : au moyen de la récupération d'énergie par le moteur électrique. Le conducteur peut activer pour cela cinq niveaux par le biais du levier sélecteur : « D », « D1 », « D2 », « D3 » et « B ». En fonction du niveau choisi, la récupération d'énergie remplace le freinage ordinaire dans un grand nombre de situations. Avec le niveau « D », quand le conducteur lâche la pédale de droite, la voiture continue en roue libre. Le contraire se produit à l'autre extrémité de l'échelle, avec le niveau « B » : l'e-up! 2.0 récupère un maximum d'énergie en décélérant, jusqu'à 40 kW de puissance à 100 km/h.

Avec les niveaux intermédiaires (de « D1 » à « B »), un grand nombre de freinages légers à moyens sont entièrement pris en charge par le moteur électrique. Ce n'est que lorsque le conducteur appuie fortement sur la pédale de gauche (à partir d'une décélération de 0,3 g environ) que les freins hydrauliques, alimentés par un servofrein électrique, viennent en renfort. Le passage du freinage électrique au freinage conventionnel (le « blending ») s'effectue de manière harmonieuse, il est toujours possible de doser l'intensité du freinage avec précision.

L'indicateur multifonction de série dans le combiné d'instruments présente toutes les informations importantes dans le cadre de la conduite en mode électrique. Celles-ci comprennent, entre autres, les rapports et les niveaux de récupération choisis, les valeurs de consommation, l'autonomie et les processus de recharge en cours.



Le plaisir de conduire en toute sécurité. L'e-up! 2.0 est une voiture agile. En mode standard, elle accélère de 0 à 100 km/h en 11,9 secondes, une demi-seconde de moins que le modèle précédent. L'accélération s'interrompt lorsque la vitesse atteint 130 km/h, afin de préserver l'autonomie. La batterie au lithium-ion se situe sous le plancher du véhicule, ce qui est une position idéale. Ainsi, la répartition de la charge sur essieu est équilibrée et le centre de gravité est bas, deux caractéristiques qui favorisent une manipulation à la fois rapide et sécurisée. Le programme électronique de stabilisation (ESP) intègre un assistant de démarrage en côte.

La sécurité passive a également une grande importance. Le système de batterie intègre une poutrelle transversale qui renforce la carrosserie et protège les passagers en cas de collision latérale. L'airbag du conducteur, celui du passager avant ainsi que deux airbags de tête et deux airbags latéraux sont inclus de série. Le nouvel assistant de maintien de voie « Lane Assist » est également inclus de série. Dès la vitesse de 65 km/h, celui-ci peut détecter si la voiture quitte involontairement sa voie de circulation. Dans ce cas, il procède à des interventions de braquage pour corriger la trajectoire.

Une recharge en seulement une heure avec du courant continu. L'e-up! actualisée se recharge avec du courant alternatif. Branchée à un raccord délivrant une puissance de charge de 7,2 kW, il faut à peine plus de quatre heures à une batterie au lithium-ion vide pour atteindre un état de charge de 80 pour-cent. Le câble de recharge type 2 nécessaire pour cela est inclus de série. Pour la recharge chez soi, la filiale du groupe Elli (Electric Life) propose de nouvelles stations de recharge domestique (Wallbox) baptisées ID.Charger, dont le modèle d'entrée de gamme délivre une puissance de 7,2 kW. Elli propose aussi l'électricité Volkswagen Naturstrom®. Celle-ci provient exclusivement de sources renouvelables, principalement de centrales hydroélectriques situées en Allemagne et dans



des pays voisins comme l'Autriche ou la Suisse. L'e-up! roule ainsi sans émissions tant au niveau local qu'au niveau global.

L'application We Connect avec « e-Remote » offre encore plus de confort lors de la recharge. Celle-ci permet au propriétaire de l'e-up! 2.0 de programmer ses heures de départ et de toujours bénéficier d'une batterie complètement rechargée lorsqu'il prend le volant le matin. De plus, il peut gérer la climatisation (chauffage et refroidissement de l'habitacle) tranquillement depuis son canapé. Afin de ne pas perdre de l'autonomie électrique, cela est réalisé pendant le processus de recharge. L'application We Connect permet de plus d'accéder à distance au statut du véhicule (position de stationnement, éclairage, etc.) et aux données de conduite.

De série, l'e-up! 2.0 est équipée d'une prise de recharge CCS (Combined Charging System) dans la trappe de recharge de la batterie, au-dessus de la roue arrière droite afin de pouvoir être rechargée en courant continu aux bornes de recharge publiques. La puissance de 40 kW qui lui est fournie permet alors à une batterie vide d'être rechargée à 80 % en 60 minutes.

Le Groupe Volkswagen installera en coopération avec des partenaires environ 36 000 points de recharge dans toute l'Europe d'ici 2025, dont 11 000 incombent à la marque Volkswagen. Ceux-ci se situeront principalement sur les sites de Volkswagen. Le Groupe est également un acteur de poids dans le développement du réseau de recharge rapide Ionity, qui installera 400 parcs de recharge d'ici la fin de l'année prochaine le long des principales autoroutes européennes.

Prix attractif

Prix de base et équipement

La mobilité électrique doit devenir abordable. Conformément à cette devise, Volkswagen propose l'e-up! 2.0 sur les marchés européens à des prix très attractifs. En France, le véhicule électrique compact coûte



seulement 23 440 euros. À ce prix, il faut encore déduire le bonus gouvernemental de 6 000 euros.

Des dimensions compactes, un bon équipement. Même dans sa version de base, l'e-up!, longue de 3,60 mètres, qui sort en général des usines avec quatre portes, est une voiture entièrement équipée. À l'avant et à l'arrière, des baguettes décoratives bleues, auxquelles sont ajoutés des monogrammes de l'e-up!, rappellent l'entraînement électrique. Le nouveau logo de Volkswagen en deux dimensions et les feux de jour à DEL en forme de C (un autre signe distinctif des véhicules électriques de Volkswagen) caractérisent l'avant. Des grilles alvéolées se trouvent aux entrées d'air. Les poignées de porte et les boîtiers des rétroviseurs extérieurs sont peints dans la couleur de la carrosserie. Pour cette dernière, trois coloris unis et trois coloris métallisés ainsi qu'une peinture nacrée sont disponibles, et depuis peu, les couleurs bleu côte d'azur métallisé et rouge tornado sont également proposées.

Espace et confort. À bord de l'e-up! 2.0, la climatisation Climatronic, le verrouillage centralisé et le nouvel assistant de maintien de voie « Lane Assist » sont de série. Il en est de même pour les six airbags : deux airbags frontaux, deux airbags de tête et deux airbags latéraux. Les quatre sièges disposent d'un détecteur de présence, les sièges avant sont équipés d'appuie-têtes intégrés. Les garnitures sont laissées dans le design « fusion », des surpiqûres bordent les tapis de sol.

Le siège du conducteur peut être réglé en hauteur, les dossiers de la banquette arrière peuvent être rabattus avec un rapport de 40:60. Selon leur position, le coffre peut contenir entre 251 et 959 litres de bagages. Le plancher de chargement variable (de série sur le marché allemand) s'enclenche dans ses fixations sur deux niveaux ; un geste suffit pour effectuer le changement. Un filet et un crochet pour sac au niveau de la boîte à gants maintiennent les achats en place.



L'installation radio « composition phone » avec six haut-parleurs, interface Bluetooth et DAB+ ainsi que la station d'accueil pour smartphone « maps + more » sont également de série. L'application du même nom fait du téléphone mobile Android ou iOS un outil polyvalent, connecté de façon intelligente à la voiture et à Internet. L'interface utilisateur a été repensée, le tableau de bord peut être personnalisé à l'aide de widgets. L'utilisateur contrôle les fonctions grâce aux touches et boutons de réglage de la radio ou dans de nombreux cas par saisie.

Avec l'application maps + more, le conducteur et les passagers de l'e-up! 2.0 peuvent écouter la radio ou de la musique via un service de streaming, téléphoner et utiliser le système de navigation hors ligne avec les cartes 2D ou 3D, comprenant un guidage vocal et une alerte de vitesse. L'application affiche les données de conduite telles que le bilan de récupération, l'état de charge de la batterie et l'autonomie; elle aide à trouver des stations de recharge et permet de programmer jusqu'à trois minuteurs de recharge et de climatisation. Le moniteur Think Blue intégré aide le conducteur à conduire de façon économique.

Plus de tendance avec Style. L'e-up! 2.0 devient encore plus attractive dans la version d'équipement Style. Son toit et ses rétroviseurs extérieurs sont ici peints en noir contrastant et les bas de caisse sont peints dans la couleur de la carrosserie. Des enjoliveurs de seuil de porte en aluminium avec le monogramme « e-up! » se trouvent à l'avant, les vitres latérales arrière et la lunette arrière sont teintées. L'e-up! équipée du Pack 'Style' dispose de jantes en alliage léger 15 pouces au design « blade ». Des roues de 16 pouces au design « upsilon » sont également disponibles. Le pack Style est également visible dans l'habitacle, avec des garnitures de siège au nouveau design « cross », un design « shark skin » pour la partie supérieure du tableau de bord et un éclairage d'ambiance bleu.

Packs au choix. Si l'on souhaite équiper son e-up! de manière encore plus subtile, on a le choix entre plusieurs packs. Le pack Hiver comprend le chauffage des sièges avant, du pare-brise et des rétroviseurs extérieurs,



qu'il est ici aussi possible de régler électriquement. Le pack Contrôle offre un système d'aide au stationnement acoustique, un régulateur de vitesse et la caméra de recul « Rear View ». Le pack Confort intègre un siège du passager avant réglable en hauteur, un détecteur de pluie, un éclairage automatique avec les fonctions « Leaving Home » et « Coming Home » ainsi qu'une deuxième clé de contact.

Des équipements de série complètent l'offre. L'un d'entre eux est le volant multifonction recouvert de cuir tout comme la poignée du frein à main et le bouton du levier sélecteur. Lorsque la voiture a une vitesse comprise entre 5 et 22 km/h, ce qui est principalement le cas en ville, un haut-parleur émet un e-Sound synthétique pour attirer l'attention des passants sur la présence du véhicule.

Des voitures électriques pour tous les clients

La stratégie de Volkswagen

Des voitures électriques accessibles à tout le monde. L'offensive électrique de Volkswagen gagne désormais massivement en puissance. Celle-ci est basée sur la plateforme modulaire d'électrification (MEB), sur laquelle reposent de nombreux nouveaux modèles aux empattements et concepts très différents. La nouvelle ID.3 joue le rôle de pionnier. Sa production a commencé début novembre et sera suivie par celles du SUV ID.CROZZ, du successeur du Combi ID.BUZZ et de la berline ID.VIZZION.

Le Groupe veut produire jusqu'à 3 millions de voitures entièrement électriques par an dès l'année 2025. D'ici là, plus de 50 véhicules électriques de ce type doivent arriver sur le marché, dont plus de 20 appartenant à la marque Volkswagen. D'ici fin 2022, plus de 30 milliards d'euros seront investis, les coentreprises chinoises prendront en main 15 milliards d'euros supplémentaires au cours des prochaines années.

L'e-up!, qui est sur le marché depuis 2013, n'utilise pas encore la plateforme modulaire d'électrification (MEB). Cependant, suite à sa mise à



niveau, elle s'inscrit parfaitement dans la stratégie du Groupe : rendre la voiture électrique attractive et abordable pour le plus grand nombre de personnes possible.

Caractéristiques techniques

| | |
|--|---|
| Voiture électrique | e-up! |
| Moteur, boîte de vitesses | |
| Modèle du moteur / nombre de soupapes par cylindre | Moteur synchrone à aimants permanents (PSM) |
| Puissance max., kW (ch) pour 1/min | 61 kW (83 ch) |
| Couple max., Nm pour 1/min | 212 Nm jusqu'à 2 750 tr/min |
| Classe d'émission | Courant |
| Variante de la boîte de vitesses | Automatique à 1 vitesse |
| Poids | |
| Poids à vide min. | 1 160 kg |
| Poids total max. autorisé en charge | 1 530 kg |
| Charge | 370 - 327 kg |
| Charge max. autorisée sur l'essieu avant/arrière | 790 kg / 770 kg |
| Poids sur flèche autorisé / charge sur le pavillon autorisée | - kg / 50 |
| Consommation de carburant | |
| Carburant selon 99/100/EG | Électricité |
| Consommation électrique, kWh/100 km | 12,9 - 12,7 kWh/100 km |
| Système de recharge électrique | |
| Type de batterie | Lithium-ion |



| | |
|--|------------------------------------|
| Contenu énergétique nominal, kWh | 32,3 kWh |
| Nombre de cellules/modules | 168/14 |
| Tension nominale, V | 307 V |
| Puissance électrique, kW (ch) pour 1/min | 61 kW (83 ch) à 2 800 – 12 000/min |
| Temps de recharge CA, 2,3 kW état de charge de 100 %, h | 16:12 |
| Temps de recharge CC état de charge de 80 %, h | 01:00 |
| Autonomie | |
| pratique | 180 – 260 km/h |
| Lignes d'équipement | |
| disponible en tant que | e-up!, e-up! « Style » |
| Dimensions extérieures | |
| Longueur min. / longueur max. | 3 600 / 3 600 mm |
| Largeur min. / largeur max. / largeur avec rétroviseurs extérieurs | 1 645 / 1 645 / 1 910 mm |
| Hauteur max. | 1 492 mm |
| Empattement | 2 417 mm |
| Écartement avant min. / avant max. | 1 412 / 1 433 mm |
| Écartement arrière min. / arrière max. | 1 408 / 1 428 mm |
| Hauteur capot arrière ouvert / plancher | 1 994 mm |
| Dimensions intérieures | |
| Zone de la tête (1 ^{re} rangée de sièges) | 993 mm |
| Largeur de l'habitacle (1 ^{re} rangée de sièges) | 1 369 mm |
| Zone de la tête (2 ^{de} rangée de sièges) | 947 mm |
| Largeur de l'habitacle (2 ^{de} rangée de sièges) | 1 388 mm |
| Coffre à bagages | |
| Longueur, banquette en place / rabattue | 632 / 1 252 mm |
| Largeur entre les passages de roue | 978 mm |
| Volume du coffre à bagages avec banquette arrière en place | 251 l |
| Volume du coffre à bagages avec banquette arrière rabattue | 959 l |
| Autres caractéristiques | |
| Diamètre de braquage | env. 9 800 mm |