



PORSCHE

# Presse-Information

Los Angeles Auto Show 2015

## **Inhalt**

<b>Porsche auf der Los Angeles Auto Show 2015</b>	Weltpremieren: Neuer 911 Targa mit Turbomotor und Cayman GT4 Clubsport	<b>1</b>
<b>Extravaganter Elfer mit neuen Turbomotoren und neuem Allradantrieb</b>	Die neuen Porsche 911 Targa 4	<b>3</b>
<b>Neuer Rennwagen für Motorsport-Einsteiger</b>	Der neue Herausforderer auf der Rundstrecke: Cayman GT4 Clubsport	<b>7</b>
<b>Technische Daten</b>	Porsche 911 Targa 4	<b>8</b>
	Porsche 911 Targa 4S	<b>12</b>

---

Porsche auf der Los Angeles Auto Show 2015

## **Weltpremieren: Neuer 911 Targa mit Turbomotor und Cayman GT4 Clubsport**

Porsche feiert auf der Los Angeles Auto Show 2015 die Weltpremieren von zwei außergewöhnlichen Sportwagen: Der neue 911 Targa 4 und der Cayman GT4 Clubsport stellen sich erstmals der Öffentlichkeit vor. Mit leistungsstarken und effizienten Turbo-Motoren, weiterentwickeltem Allradantrieb und aktivem Fahrwerk gewinnt der besonders extravagante Elfer weiter an Performance und kultiviertem Fahrspaß. Mit seinem vollautomatischen Targa-Dach und dem traditionellen breiten Überrollbügel steht der 911 Targa für die Verbindung von klassischem Design und modernster Technologie.

Der 911 Targa 4 hat jetzt 370 PS (272 kW), der 911 Targa 4S kommt auf 420 PS (309 kW), was jeweils 20 PS (15 kW) mehr Leistung im Vergleich zum jeweiligen Vorgänger bedeutet. Das nun serienmäßige PASM-Fahrwerk mit zehn Millimeter Tieferlegung und die für das S-Modell optionale Hinterachslenkung steigern die Fahrdynamik zusätzlich. Im Interieur bietet die neue 911-Generation serienmäßig das neue einfach zu bedienende Porsche Communication Management (PCM) mit Multitouch-Monitor und zusätzlichen Funktionen.

Die Weltpremiere des neuen Targa in Los Angeles unterstreicht die besondere Beziehung des Frischluft-Elfers zu den USA: Ursprünglich in den 1960er Jahren für den US-Markt als "Sicherheits-Cabriolet" konzipiert, entwickelte sich der Targa nicht nur bei amerikanischen Porsche-Enthusiasten zu einem Aushängeschild der 911-Baureihe. Seit 50 Jahren begeistert der 911 mit dem charakteristischen Aluminium-Bügel Porsche-Fans weltweit durch sein besonderes Design und Fahrgefühl.

### **Neues Einstiegsmodell für den Porsche Motorsport**

Mit dem Cayman GT4 Clubsport bietet Porsche einen neuen Einstieg in den Motorsport. Sein 3,8-Liter-Boxermotor bringt es auf 385 PS (283 kW), der seine Kraft über ein Doppelkupplungsgetriebe an die Hinterachse abgibt. Ein für den Rundstreckeneinsatz modifiziertes Fahrwerk, größere Bremsen und Gewichtserleichterungen steigern die bereits ausgeprägte

Dynamik des radikalen Cayman GT4 nochmals nachdrücklich. Die Homologation für verschiedene Rennserien weltweit auf dem Niveau von Clubsport-Wettbewerben soll für die Saison 2016 erfolgen.

Die USA sind unverändert einer der Hauptabsatzmärkte von Porsche. Bis zum September 2015 lieferte der Sportwagenhersteller 39.300 Fahrzeuge aus, ein deutliches Plus von 11 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Getragen wird der Erfolg vom herausragenden Ruf bei den Kunden: Zum elften Mal in Folge belegt Porsche den ersten Platz in der Gesamtwertung der renommierten Zufriedenheitsstudie APEAL von J.D. Power und bleibt damit weiterhin die Automarke mit der höchsten Attraktivität für die Fahrer in den USA.

### **US-Debüt: Neuer Macan GTS mit 360 PS**

Porsche präsentiert in Los Angeles darüber hinaus erstmals den Macan GTS dem US-Publikum. Die bislang fahraktivste Variante des kompakten SUV von Porsche glänzt mit Fahrerlebnissen jenseits des selbst für den Macan Üblichen. Mehr Leistung, ein überarbeitetes Fahrwerk und verstärkte Bremsen liefern das entsprechende Rüstzeug. Mit 360 PS (265 kW) rangiert er in Sachen Leistung zwischen dem Macan S und dem Macan Turbo. Eine Ausstattung im Porsche-typischen GTS-Design rundet den sportlichen Eindruck ab. Die sportlich gezeichnete Bug- und Heckschürze aus dem Sport Design-Paket signalisieren bereits im Stand das fahrdynamische Potenzial des Macan GTS. Schwarze Kontrast-Elemente an den Lufteinlassgittern und an den Innenblenden der Hauptscheinwerfer kennzeichnen ihn auf den ersten Blick als "Gran Turismo Sport". Auch in der Seitenansicht unterstreicht die GTS-spezifische Farbgebung den eigenständigen Charakter: Die Scheibenrahmen sind in schwarz-hochglanz gehalten. Sideblades und 20-Zoll-Felgen in schwarz-seidenglanz runden das GTS-Design ab. Alcantara-Umfänge und Acht-Wege Sportsitze erwarten sportlich-ambitionierte Fahrer im Innenraum.

Extravaganter Elfer mit neuen Turbomotoren und neuem Allradantrieb

## **Die neuen Porsche 911 Targa 4**

Mit extravaganter Design, einzigartiger Dachkonstruktion und sportlichem Allradantrieb trifft der 911 Targa 4 den besonderen Geschmack am individuellen Sportwagen-Fahrspaß. Der Generationswechsel intensiviert jetzt den Reiz des Originals weiter: Die innovativen Turbomotoren leisten mehr und verbrauchen weniger, der weiterentwickelte Allradantrieb steigert Dynamik und Fahrsicherheit. Eine noch größere Spreizung zwischen Sportlichkeit und Komfort bietet außerdem das serienmäßig adaptive PASM-Fahrwerk (Porsche Active Suspension Management) mit zehn Millimeter Tieferlegung. Auf Wunsch erweitert die für den 911 Targa 4S erstmals optional angebotene Hinterachslenkung das fahrdynamische Spektrum erheblich. Erweiterte Funktionen bietet das neue, serienmäßige Connectivity- und Infotainment-System Porsche Communication Management (PCM) mit einer vereinfachten Bedienung und Multi-touch-Monitor. Der Targa hat seit seinem Debüt 1965 einen festen Platz in der 911-Familie von Porsche und stellt etwa 13 Prozent aller jemals verkauften Elfer.

Mit seinem individuellen Design setzt sich der neue 911 Targa weiterhin deutlich von Coupé und Cabriolet ab: Er verbindet auf spektakuläre Weise die klassische Targa-Idee mit modernstem Dachkomfort. Wie der legendäre Ur-Targa hat er den charakteristischen breiten Bügel anstelle der B-Säulen, ein bewegliches Dachteil über den Vordersitzen und eine umlaufende Heckscheibe ohne C-Säule. Das Dachsegment lässt sich auf Knopfdruck öffnen und schließen, wobei das Verdeckelement beim Öffnen hinter der Fondsitzeanlage Platz findet.

Die weiterentwickelte Elfer-Optik unterstreicht die extravagante Eleganz des 911 Targa. So wirkt das Leuchtband zwischen den Heckleuchten durch seine jetzt betont dreidimensionale Form besonders plastisch. Bei eingeschaltetem Licht verstärkt sich diese Tiefenwirkung. Das Leuchtband unterstreicht zudem das typische Format des Allrad-Elfers, dessen hintere Kotflügel sich wie bisher insgesamt 44 Millimeter weiter nach außen wölben. Weitere Erkennungsmerkmale der neuen 911-Generation reichen von den Scheinwerfern mit Vierpunkt-Tagfahrlicht über schalenlose Türgriffe bis zum neu gestalteten Heckdeckel mit vertikalen Lamellen und neuen Heckleuchten – unter anderem mit den charakteristischen Vierpunkt-Bremsleuchten.

### **Schneller spurten bei bis zu 12 Prozent weniger Verbrauch**

In den neu entwickelten Boxermotoren stecken mehr als vier Jahrzehnte Porsche-Erfahrung mit Turboaggregaten aus Rennsport und Seriensportwagen. Das Ergebnis: Alle neuen 911 Carrera faszinieren mit Bestwerten in Bezug auf Performance, Fahrspaß und Effizienz. Dank Biturbo-Aufladung erreichen die Drei-Liter-Sechszylinder im 911 Targa 4 eine Leistung von 370 PS (272 kW) und ein Drehmoment von 450 Nm, im S-Modell steigt die Leistung auf 420 PS (309 kW), das Drehmoment auf 500 Nm. Damit kann der Fahrer in beiden Fällen jeweils 20 PS (15 kW) mehr Dynamik in Fahrspaß umsetzen. Die höhere Leistung des S-Triebwerks resultiert aus Turboladern mit geänderten Verdichtern, einer spezifischen Abgasanlage und einer abgestimmten Motorsteuerung.

In Kombination mit dem jetzt elektrohydraulisch gesteuerten Allradantrieb erreichen die neuen Targa-Modelle noch bessere Beschleunigungswerte. Mit den Optionen PDK und Sport Chrono-Paket ausgestattet spurtet der 911 Targa 4 in 4,3 Sekunden von Null auf 100 km/h (-0,5 s im Vergleich zum Vorgängermodell), das S-Modell in 4,0 Sekunden (-0,4 s). Die Höchstgeschwindigkeiten liegen je nach Modell und Ausstattung zwischen 287 km/h und 303 km/h.

Traditionell verbindet jede neue Motorengeneration von Porsche mehr Leistung mit weniger Verbrauch. So sinkt der Kraftstoffbedarf um 0,8 Liter beim 911 Targa 4 mit PDK auf 7,9 l/100 km. Noch deutlicher spart der 911 Targa 4S mit PDK, dessen Durchschnittsverbrauch um 1,2 Liter auf 8,0 l/100 km zurückgeht.

### **Erbe aus dem 918 Spyder: Sport Chrono-Paket mit Mode-Schalter**

In Verbindung mit dem optionalen Sport Chrono-Paket verfügen die neuen 911-Modelle erstmals über einen Fahrdynamik-Schalter im Lenkrad, der vom 918 Spyder abgeleitet ist. Dieser Mode-Schalter besteht aus einem drehbaren Ring mit vier Positionen für die Fahrprogramme "Normal", "Sport", "Sport Plus" und "Individual". Die letztgenannte Einstellung ermöglicht es dem Fahrer, je nach Ausstattung, sein ganz individuelles Fahrzeug-Setup zu konfigurieren, beispielsweise von PASM, aktiven Motorlagern, PDK-Schaltstrategie und Sportabgasanlage. In Kombination mit dem PDK-Getriebe beinhaltet der Mode-Schalter einen zusätzlichen Druck-

---

knopf, den so genannten "Sport-Response-Button". Bei dessen Betätigung wird der Antriebsstrang für 20 Sekunden für bestmögliche Beschleunigung vorkonditioniert, zum Beispiel für anstehende Überholvorgänge. Dazu wird der optimale Gang eingelegt sowie die Motorsteuerung und der Allradantrieb kurzzeitig für noch spontaneres Ansprechen angepasst.

### **Serienmäßig: Überarbeitetes PASM-Fahrwerk mit zehn Millimeter Tieferlegung**

Ein Porsche 911 mit Allradantrieb steht für die vorbildliche Kombination von Traktions- und Fahrsicherheit mit sportlicher Fahrdynamik. Mit der neuen Generation baut Porsche diese Spreizung weiter aus. Zum einen reagiert der elektrohydraulisch gesteuerte Allradantrieb dank der Technologie aus dem 911 Turbo nochmals schneller und feinfühlicher. Dadurch verbessert sich insbesondere die Spurtreue bei ausgeprägt sportlicher Fahrweise ohne Abstriche an Agilität. Der weiterentwickelte Allradantrieb harmonisiert damit noch besser mit dem neu abgestimmten PASM-Fahrwerk mit zehn Millimeter Tieferlegung. Es ist erstmals bei allen Carrera-Modellen serienmäßig an Bord und steigert die Stabilität während schneller Kurvenfahrten. Gleichzeitig verbessert die neue Dämpfer-Generation mit ihren weiter gespreizten Kennlinien einerseits den Komfort durch ihr noch feineres Ansprechverhalten und andererseits die Aufbauanbindung bei dynamischer Fahrweise.

Mit der für die S-Modelle optionalen aktiven Hinterachslenkung kommt Fahrwerkstechnologie aus dem 911 Turbo und 911 GT3 zum Einsatz. Beim Einlenken gewinnt der Elfer dadurch noch mehr Agilität. Er zeichnet sich bei Spurwechseln im Hochgeschwindigkeitsbereich zudem durch noch höhere Fahrstabilität aus. Gleichzeitig überzeugt er im Stadtverkehr mit mehr Handlichkeit durch den um 0,4 Meter verringerten Wendekreis. Das verbesserte Handling teilt sich dem Fahrer über die neue Lenkrad-Generation mit, deren Design sich am 918 Spyder-Lenkrad anlehnt. Das Basis-Volant hat 375 Millimeter Durchmesser, das optionale GT-Sportlenkrad misst 360 Millimeter. Für uneingeschränkte Alltagstauglichkeit bietet Porsche ein hydraulisches Liftsystem mit integrierten Hubzylindern in den Federbeinen der Vorderachse an. Auf Knopfdruck steigt damit innerhalb von fünf Sekunden die Bodenfreiheit unter der Buglippe um 40 Millimeter und verhindert damit das Aufsetzen des Fahrzeugs etwa bei steilen Garagenausfahrten.

**Connectivity- und Infotainment-System:****PCM mit Multitouch-Bildschirm und neuen Funktionen**

Das vollständig neu entwickelte und im neuen 911 Targa 4 serienmäßige Connectivity- und Infotainment-System PCM integriert neue Funktionen um den jetzt sieben Zoll großen Multitouch-Monitor in der Mittelkonsole. Das jetzt ebenfalls serienmäßige Navigationssystem lässt sich wie ein Smartphone bedienen und verarbeitet jetzt auch Eingaben per Handschrift. Dem Fahrer stehen Verkehrsinformationen in Echtzeit zur Verfügung, die ihm den aktuellen Überblick über die Verkehrslage in seinem Umfeld und auf seiner Route garantieren. Darüber hinaus lassen sich nun Mobiltelefone und Smartphones über WLAN, Bluetooth oder Kabel noch schneller, einfacher und umfassender integrieren als bisher. Damit stehen sowohl fahrzeugbezogene Dienste wie die Fernabfrage von Fahrzeugdaten als auch internetbasierte Dienste wie Google Street View und Internetradio zur Verfügung.



Neuer Rennwagen für Motorsport-Einsteiger

## **Der neue Herausforderer auf der Rundstrecke: Cayman GT4 Clubsport**

Auf Basis des Leichtbau-Sportwagens Cayman GT4 hat Porsche Motorsport eine seriennahe Rennversion entwickelt. Mit Start der Los Angeles Auto Show 2015, beginnt auch der Verkauf des 283 kW (385 PS) starken Mittelmotor-Renners für Motorsport-Einsteiger.

Genau wie sein bereits äußerst rennstreckentaugliches Serien-Pendant wird der Cayman GT4 Clubsport von einem 3,8-Liter großen Sechszylinder-Boxermotor angetrieben. Die Rennversion verfügt exklusiv über ein Porsche-Doppelkupplungs-Getriebe mit Schaltwippen am Lenkrad und eine mechanische Hinterachs-Quersperre. Die Leichtbau-Federbein-Vorderachse stammt aus dem großen Bruder 911 GT3 Cup, der weltweit in 20 Porsche-Markenpokalen eingesetzt wird.

Die üppig dimensionierte Rennbremsanlage ist mit im Durchmesser jeweils 380 Millimeter großen Stahlbrems scheiben ausgestattet. Mit nur 1.300 Kilogramm ist der Cayman GT4 Clubsport, der serienmäßig über einen eingeschweißten Sicherheitskäfig, einen Rennschalensitz sowie 6-Punkt-Gurte verfügt, ein echtes Leichtgewicht.

Bestellt werden kann der neue Cayman GT4 Clubsport bei Porsche Motorsport in Weissach, für den nordamerikanischen Markt bei Porsche Motorsport North America.

Für 2016 soll er unter anderem für Rennserien wie die Pirelli World Challenge, die Continental Tire Sports Car Challenge, die Pirelli GT3 Cup Trophy USA, die Ultra 94 GT3 Cup Challenge Canada und für Clubrennen des Porsche Club of America sowie weitere Rennen in aller Welt auf Clubsport-Niveau homologiert werden.

## Technische Daten Porsche 911 Targa 4\*

**Karosserie:** Zwei-plus-zweisitziger Targa mit Überrollbügel aus Stahl und abklappbarem Dachmittelteil; Leichtbau-Karosserie in intelligenter Aluminium-Stahl-Bauweise mit Kotflügeln, Türen, Kofferraum- und Motorraumdeckel aus Aluminium; Fahrer- und Beifahrer-Airbag zweistufig; Seiten- und Kopf-Airbags für Fahrer und Beifahrer.

**Aerodynamik:**

Luftwiderstandsbeiwert $c_w$ :	0,30
Stirnfläche A:	2,05 m <sup>2</sup>
$c_w \times A$ :	0,62

**Motor:** Wassergekühlter Sechszylinder-Boxermotor; Motorblock und Zylinderköpfe aus Aluminium; vier obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, variable Steuerzeiten ein- und auslassseitig, einlassseitig mit Ventilhubumschaltung (VarioCam Plus); hydraulischer Ventilspielausgleich; Benzindirekteinspritzung; Biturbo-Aufladung; ein Dreiwege-Katalysator pro Zylinderreihe mit je zwei Lambdasonden; Motorölmenge 13,1 Liter (Nachfüllmenge 8,0 Liter); elektronische Zündung mit ruhender Zündverteilung (sechs aktive Zündmodule); Thermomanagement für Kühlmittelkreislauf; Auto-Start-Stopp-Funktion.

Bohrung	91,0 mm
Hub	76,4 mm
Hubraum	2.981 cm <sup>3</sup>
Verdichtung	10:1
Motorleistung	370 PS (272 kW) bei 6.500/min
Max. Drehmoment	450 Nm bei 1.700/min – 5.000/min
Literleistung	124,1 PS/l (91,2 kW/l)
Höchstzahl	7.500/min
Kraftstoffart	Super Plus

**Elektrik:** 12 Volt; Drehstromgenerator 2.450 W; Batterie 80 Ah; Bordnetzrekuperation.

\* Die technischen Daten können länderspezifisch variieren

**Kraftübertragung:**

Motor und Getriebe zu einer Antriebseinheit verschraubt; aktiver Allradantrieb mit elektrohydraulisch geregelter, kennfeldgesteuerter Lamellenkupplung (PTM); Siebengang-Schaltgetriebe mit Zweischeiben-Kupplung; optional Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK).

Übersetzungen	Schaltgetriebe	PDK
1. Gang	3,91	3,91
2. Gang	2,29	2,29
3. Gang	1,58	1,58
4. Gang	1,18	1,18
5. Gang	0,94	0,94
6. Gang	0,79	0,79
7. Gang	0,62	0,62
R-Gang	3,55	3,55
Konstante HA	1,16	1,16
Gesamtübersetzung HA	3,09	3,09
Achsübersetzung vorne	3,46	3,46
Kupplungsdurchmesser	228 mm	202/153 mm

**Fahrwerk:**

Vorderachse: Federbeinachse (McPherson-Bauart, Porsche-optimiert) mit einzeln an Querlenkern, Längslenkern und Federbeinen aufgehängten Rädern; zylindrische Schraubenfedern mit innenliegenden Schwingungsdämpfern; elektromechanische Servolenkung; optional Vorderachs-Liftsystem.

Hinterachse: Mehrlenkerachse mit einzeln an fünf Lenkern geführten Rädern; zylindrische Schraubenfedern mit koaxialen innenliegenden Schwingungsdämpfern.

Porsche Active Suspension Management (PASM) mit elektronisch geregelten Schwingungsdämpfern; zwei manuell anwählbare Dämpfungsprogramme.

**Bremsen:** Zweikreis-Bremsanlage mit achsweiser Aufteilung; Porsche Stability Management (PSM); Vakuum-Bremskraftverstärker; Bremsassistent; elektrisch betätigte Duo-Servo-Feststellbremse; Auto-Hold-Funktion, Multikollisionsbremse.

Vorderachse: Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, gelochte und innenbelüftete Bremscheiben mit 330 mm Durchmesser und 34 mm Dicke.

Hinterachse: Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, gelochte und innenbelüftete Bremscheiben mit 330 mm Durchmesser und 28 mm Dicke.

<b>Räder und Reifen:</b>	vorn	8,5 J x 19	mit	235/40 ZR 19
	hinten	11,5 J x 19	mit	295/35 ZR 19

<b>Gewichte:</b>	Leergewicht DIN	1.570 (1.590) kg
	Zul. Gesamtgewicht	2.000 (2.015) kg

<b>Maße:</b>	Länge	4.499 mm
	Breite	1.852 mm
	Breite mit Außenspiegeln	1.978 mm
	Höhe	1.288 mm
	Radstand	2.450 mm

Spurweiten	vorn	1.541 mm
	hinten	1.558 mm

Kofferraumvolumen	vorn	125 l
	hinten	160 l

Tankinhalt (Nachfüllvolumen)	68 l (67 l)
---------------------------------	-------------

Die Werte in Klammern beziehen sich auf Fahrzeuge mit PDK-Getriebe

<b>Fahrleistungen:</b>	Höchstgeschwindigkeit	289 (287) km/h
	Beschleunigung	
	0 – 100 km/h	4,7 (4,5) s
	mit Sport Plus und PDK	4,3 s
	0 – 200 km/h	16,5 (16,0) s
	mit Sport Plus und PDK	15,7 s
	0 – 60 mph	4,5 (4,3) s
	mit Sport Plus und PDK	4,1 s
	1/4 mile (400 m)	12,9 (12,7) s
	mit Sport Plus und PDK	12,6 s
<b>Verbrauch (NEFZ):</b>	kombiniert	8,9 (7,9) l/100 km
	innerorts	12,4 (10,3) l/100 km
	außerorts	6,9 (6,5) l/100 km
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen:</b>	kombiniert	206 (182) g/km
<b>Schadstoffklasse:</b>		Euro 6

Die Werte in Klammern beziehen sich auf Fahrzeuge mit PDK-Getriebe

## Technische Daten Porsche 911 Targa 4S\*

**Karosserie:** Zwei-plus-zweisitziger Targa mit Überrollbügel aus Stahl und abklappbarem Dachmittelteil; Leichtbau-Karosserie in intelligenter Aluminium-Stahl-Bauweise mit Kotflügeln, Türen, Kofferraum- und Motorraumdeckel aus Aluminium; Fahrer- und Beifahrer-Airbag zweistufig; Seiten- und Kopf-Airbags für Fahrer und Beifahrer.

**Aerodynamik:**

Luftwiderstandsbeiwert $c_w$ :	0,30
Stirnfläche A:	2,05 m <sup>2</sup>
$c_w \times A$ :	0,62

**Motor:** Wassergekühlter Sechszylinder-Boxermotor; Motorblock und Zylinderköpfe aus Aluminium; vier obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, variable Steuerzeiten ein- und auslassseitig, einlassseitig mit Ventilhubumschaltung (VarioCam Plus); hydraulischer Ventilspielausgleich; Benzindirekteinspritzung; Biturbo-Aufladung; ein Dreiwege-Katalysator pro Zylinderreihe mit je zwei Lambdasonden; Motorölmenge 13,1 Liter (Nachfüllmenge 8,0 Liter); elektronische Zündung mit ruhender Zündverteilung (sechs aktive Zündmodule); Thermomanagement für Kühlmittelkreislauf; Auto-Start-Stopp-Funktion.

Bohrung	91,0 mm
Hub	76,4 mm
Hubraum	2.981 cm <sup>3</sup>
Verdichtung	10:1
Motorleistung	420 PS (309 kW) bei 6.500/min
Max. Drehmoment	500 Nm bei 1.700/min – 5.000/min
Literleistung	140,9 PS/l (103,7 kW/l)
Höchstzahl	7.500/min
Kraftstoffart	Super Plus

**Elektrik:** 12 Volt; Drehstromgenerator 2.940 W; Batterie 80 Ah; Bordnetzrekuperation.

\* Die technischen Daten können länderspezifisch variieren

**Kraftübertragung:**

Motor und Getriebe zu einer Antriebseinheit verschraubt; aktiver Allradantrieb mit elektrohydraulisch geregelter, kennfeldgesteuerter Lamellenkupplung (PTM); Siebengang-Schaltgetriebe mit Zweischeiben-Kupplung, mechanischer Hinterachs-Quersperre und Porsche Torque Vectoring (PTV); optional Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK).

Übersetzungen	Schaltgetriebe	PDK
1. Gang	3,91	3,91
2. Gang	2,29	2,29
3. Gang	1,58	1,58
4. Gang	1,18	1,18
5. Gang	0,94	0,94
6. Gang	0,79	0,79
7. Gang	0,62	0,62
R-Gang	3,55	3,55
Konstante HA	1,16	1,16
Gesamtübersetzung HA	3,09	3,09
Achsübersetzung vorne	3,46	3,46
Kupplungsdurchmesser	228 mm	202/153 mm

**Fahrwerk:**

Vorderachse: Federbeinachse (McPherson-Bauart, Porsche-optimiert) mit einzeln an Querlenkern, Längslenkern und Federbeinen aufgehängten Rädern; zylindrische Schraubenfedern mit innenliegenden Schwingungsdämpfern; elektromechanische Servolenkung; optional Vorderachs-Liftsystem.

Hinterachse: Mehrlenkerachse mit einzeln an fünf Lenkern geführten Rädern; zylindrische Schraubenfedern mit koaxialen innenliegenden Schwingungsdämpfern; optional Hinterachs-Lenkung.

Porsche Active Suspension Management (PASM) mit elektronisch geregelten Schwingungsdämpfern; zwei manuell anwählbare Dämpfungsprogramme.

**Bremsen:** Zweikreis-Bremsanlage mit achsweiser Aufteilung; Porsche Stability Management (PSM); Vakuum-Bremskraftverstärker; Bremsassistent; elektrisch betätigte Duo-Servo-Feststellbremse; Auto-Hold-Funktion, Multikollisionsbremse.

Vorderachse: Sechskolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, gelochte und innenbelüftete Bremsscheiben mit 350 mm Durchmesser und 34 mm Dicke.

Hinterachse: Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, gelochte und innenbelüftete Bremsscheiben mit 330 mm Durchmesser und 28 mm Dicke.

<b>Räder und Reifen:</b>	vorn	8,5 J x 20	mit	245/35 ZR 20
	hinten	11,5 J x 20	mit	305/30 ZR 20

<b>Gewichte:</b>	Leergewicht DIN	1.580 (1.600) kg
	Zul. Gesamtgewicht	2.025 (2.040) kg

<b>Maße:</b>	Länge	4.499 mm
	Breite	1.852 mm
	Breite mit Außenspiegeln	1.978 mm
	Höhe	1.293 mm
	Radstand	2.450 mm

Spurweiten	vorn	1.543 mm
	hinten	1.558 mm

Kofferraumvolumen	vorn	125 l
	hinten	160 l

Tankinhalt (Nachfüllvolumen)	68 l (67 l)
---------------------------------	-------------

Die Werte in Klammern beziehen sich auf Fahrzeuge mit PDK-Getriebe



<b>Fahrleistungen:</b>	Höchstgeschwindigkeit	303 (301) km/h
	Beschleunigung	
	0 – 100 km/h	4,4 (4,2) s
	mit Sport Plus und PDK	4,0 s
	0 – 200 km/h	14,8 (14,3) s
	mit Sport Plus und PDK	14,0 s
	0 – 60 mph	4,2 (4,0) s
	mit Sport Plus und PDK	3,8 s
	1/4 mile (400 m)	12,6 (12,4) s
	mit Sport Plus und PDK	12,1 s
<b>Verbrauch (NEFZ):</b>	kombiniert	9,0 (8,0) l/100 km
	innerorts	12,6 (10,4) l/100 km
	außerorts	6,8 (6,7) l/100 km
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen:</b>	kombiniert	208 (184) g/km
<b>Schadstoffklasse:</b>		Euro 6

Die Werte in Klammern beziehen sich auf Fahrzeuge mit PDK-Getriebe