



PORSCHE

Presse-Information

Internationale Automobil-Ausstellung 2015, Frankfurt

Inhalt

Tradition und Zukunft	Porsche-Konzeptstudie: Mission E Debüt: Der neue Porsche 911 Carrera	1
Weltpremiere der ersten batteriebetriebenen viersitzigen Konzeptstudie von Porsche	Porsche Mission E: 600 PS, 500 Kilometer Reichweite, 15 Minuten Ladezeit	3
Mehr Fahrspaß, Performance und Effizienz	Der neue Porsche 911 Carrera	8
Technische Daten	Porsche 911 Carrera	13
	Porsche 911 Carrera S	17
	Porsche 911 Carrera Cabriolet	21
	Porsche 911 Carrera S Cabriolet	25

September 2015

Tradition und Zukunft

Porsche-Konzeptstudie: Mission E Debüt: Der neue Porsche 911 Carrera

So könnte er aussehen, der Porsche von morgen: Zusammen mit dem neuen 911 Carrera präsentiert Porsche auf der IAA in Frankfurt von 17. bis 27. September die Konzeptstudie "Mission E". Die Studie ist der Entwurf eines konsequenten Sportwagens mit Elektroantrieb und allen Eigenschaften, die einen Porsche ausmachen. Leistungsvermögen und Effizienz erfahren im Mission E eine völlig neue Spreizung, ergänzt durch ein zukunftsweisendes Anzeige- und Bedienkonzept. Die gemeinsame Premiere mit der neuen Generation des 911 Carrera hat Symbol-Charakter: Der erste rein elektrisch angetriebene viersitzige Porsche des 21. Jahrhunderts ist die Zukunft des Konzeptes, das den 911 seit über 50 Jahren zum erfolgreichsten Sportwagen aller Zeiten gemacht hat.

911 Carrera und Mission E verbindet somit eine klare gemeinsame Aussage: Herausragende sportliche Leistung bei größtmöglicher Effizienz – die traditionellen Porsche-Werte. Bei der neuen Generation des Sportwagen-Klassikers 911 Carrera stehen dafür die innovativen Turbomotoren. Die Botschaft der Konzeptstudie heißt E-Performance. Das bedeutet, dass auch ein elektrisch angetriebener Porsche selbstverständlich alle Anforderungen hinsichtlich Fahrleistungen, Reichweite und Fahrdynamik erfüllt.

Die Konzeptstudie Mission E zeigt wie sich Porsche die Zukunft des E-Sportwagens vorstellt. Das faszinierende Design des Viertürers mit vier Sitzplätzen zeigt zahlreiche Zitate des 911 und offenbart den Mission E auf den ersten Blick als Porsche. Der emotional designete Sportwagen mit Allradantrieb entwickelt eine Gesamtleistung von über 600 PS, die sich in Porsche-typische Fahrdynamik umsetzen lassen. Die Reichweite des Mission E liegt über 500 Kilometer, durch das innovative "Porsche Turbo Charging" mit 800 Volt dauert Nachladen nur noch unerheblich länger als heute eine Tankpause. Bereits nach etwas mehr als einer Viertelstunde an der Schnellladesäule stehen wieder rund 80 Prozent Reichweite zur Verfügung. Passend zum puristischen Interieur entstand ein intuitiv erfassbares Bedien- und Anzeigekonzept mit Blick- und Gestensteuerung sowie innovativen Funktionen.

Die neue Generation des 911 Carrera debütiert auf der IAA mit neuen Turbomotoren, optimiertem Fahrwerk und komplett neuem Porsche Communication Management mit Online-Navigation. Der aufgeladene Dreiliter-Boxermotor leistet im 911 Carrera 370 PS (272 kW) und im 911 Carrera S unter anderem durch geänderte Turbolader 420 PS (309 kW). Herausragend ist darüber hinaus die bedeutende Steigerung des Drehmomentes, bei gleichzeitiger Verringerung des Verbrauchs um bis zu knapp 12 Prozent. 450 Nm beim 911 Carrera und sogar 500 Nm beim 911 Carrera S stehen bereits ab 1700/min praktisch über das gesamte Drehzahlband an. Gleichzeitig zeigen sich die neuen Motoren mit einer Maximaldrehzahl von 7500/min weiterhin sehr drehfreudig und emotional.

Weltpremiere der ersten batteriebetriebenen viersitzigen Konzeptstudie von Porsche

Porsche Mission E: 600 PS, 500 Kilometer Reichweite, 15 Minuten Ladezeit

Mit dem Mission E stellt Porsche auf der IAA in Frankfurt den ersten rein elektrisch angetriebenen viersitzigen Sportwagen der Markengeschichte vor. Die Konzept-Studie vereint das unverwechselbar emotionale Design eines Porsche, überragende Fahrleistungen und die zukunftsweisende Alltagstauglichkeit des ersten 800 Volt-Antriebs. Die Eckdaten des faszinierenden Sportwagens: Vier Türen und vier Einzelsitze, über 600 PS (440 kW) Systemleistung und über 500 Kilometer Reichweite. Allradantrieb und Allradlenkung, Beschleunigung in unter 3,5 Sekunden von null auf 100 km/h und eine Ladezeit von rund 15 Minuten für 80 Prozent der elektrischen Energie. Die Instrumente werden mittels Blick- und Gestensteuerung bedient, teilweise sogar über Hologramme – intuitiv und mit maximaler Fahrerorientierung durch automatische Einstellung auf die Fahrerposition.

Der Antrieb: Mehr als 600 PS mit Technologien aus dem Langstrecken-Rennsport

Der Antrieb des Mission E ist völlig neu und dennoch typisch Porsche: Erprobt im Motorsport. Zwei permanent-erregte Synchronmotoren (PSM), ähnlich wie sie im diesjährigen Le-Mans-Sieger 919 hybrid eingesetzt werden, beschleunigen den Sportwagen und gewinnen beim Bremsen Energie zurück. 24 Stunden sportliche Höchstleistung und ein Doppelsieg sind für einen Porsche die beste Empfehlung. Zusammen leisten sie über 600 PS, katapultieren den Mission E in weniger als 3,5 Sekunden auf Tempo 100 und in unter zwölf Sekunden auf 200 km/h. Zu ihrem hohen Wirkungsgrad, der hohen Leistungsdichte und der konstanten Kraftentfaltung kommt ein weiterer Pluspunkt: Anders als heutige E-Antriebe entfalten sie ihre volle Leistung auch beim mehrmaligen Beschleunigen in kurzen Abständen. Der bedarfsgesteuerte Allradantrieb mit Porsche Torque Vectoring, also der automatischen Verteilung des Drehmoments auf die einzelnen Räder, bringt die Kraft auf die Straße, die Allradlenkung gibt sportlich präzise die gewünschte Richtung vor. Damit ist der Mission E fit für die Rundstrecke, auf der Nürburgring-Nordschleife bleibt er unter der acht Minuten-Marke.

Alltagstauglichkeit: komfortables und schnelles Laden, über 500 Kilometer Reichweite

Zu einem Porsche gehört nicht nur emotionale Sportlichkeit, sondern auch hohe Alltags-tauglichkeit. Deshalb kann der Mission E mit einer Batterieladung über 500 Kilometer weit fahren und in weniger als einer Viertelstunde Energie für rund 400 Kilometer nachtanken. Der Grund: Als Pionier setzt Porsche erstmals die 800 Volt-Technik ein. Die Spannungsver-doppelung im Vergleich zu aktuellen Elektrofahrzeugen mit 400 Volt birgt mehrere Vorteile: Kürzere Ladezeiten und weniger Gewicht, weil leichtere Kupferkabel mit reduziertem Quer-schnitt zum Energietransport ausreichen. Ein verschiebbbares Segment im linken, vorderen Kotflügel vor der Fahrertür gibt den Zugang zum Ladeanschluss für das innovative "Porsche Turbo Charging" frei: Über den 800 Volt-Anschluss ist die Batterie in rund 15 Minuten zu etwa 80 Prozent wieder geladen – eine Rekordzeit für Elektrofahrzeuge. Alternativ kann der Technologieträger aber auch an eine übliche 400 Volt-Schnellladestation angeschlossen oder ganz komfortabel in der heimischen Garage induktiv mit Energie versorgt werden. Dafür genügt es, über einer im Boden eingelassene Spule zu parken, die dann die Energie drahtlos an ihr Gegenstück im Wagenboden überträgt.

Tiefer Schwerpunkt für überlegene Fahrdynamik

Und noch etwas gehört zu einem Porsche-Sportwagen: Ein Leichtbaukonzept mit optimaler Gewichtsverteilung und tiefem Schwerpunkt. Die im Wagenboden liegende Unterbodenbatte-riee auf Basis der neuesten Lithium-Ionen-Technologie erstreckt sich auf voller Länge zwischen Vorder- und Hinterachse. Das Gewicht verteilt sich so gleichmäßig auf beide Antriebsachsen und sorgt für eine ausgewogene Balance. Zudem liegt der Schwerpunkt des Sportwagens dadurch extrem niedrig. Beides steigert die Performance und das Sportwagengefühl signifi-kant. Insgesamt besteht die Karosserie aus einer funktionalen Mischung von Aluminium, Stahl und kohlefaser verstärktem Kunststoff. Aus Carbon entstanden die Räder: Mission E steht auf Breitreifen mit 21 Zoll großen Rädern vorn und 22 Zoll-Rädern hinten.

Das Design: Faszinierender Sportwagen mit Porsche-DNA

Jeder Quadratzentimeter, jeder Winkel, jeder Radius des Mission E spiegelt vor allem eines wider: Emotionale Sportlichkeit in bester Porsche Design Tradition. Ausgangspunkt: Die Skulptur einer 130 Zentimeter flachen Sportlimousine mit den Attributen der Sportwagen aus Zuffenhausen. Mit sichtbaren Innovationen wie der integrierten Aerodynamik. Markante

Luftein- und -auslässe an Front, Seite und Heck kennzeichnen die komplett durchströmte Karosserie, damit steigen Effizienz und Performance. So verbessern integrierte Luftführungen die Umströmung der Räder, Auslässe in den Flanken verringern den Überdruck in den Radhäusern und damit den Auftrieb.

Die sehr reduziert modellierte Front zeigt die klassische Porsche-Pfeilung und verbindet die Konzeptstudie mit dem 918 Spyder und Porsche-Rennwagen. Neuartige Matrix-LED-Scheinwerfer im markentypischen Vier-Punkt-Lichtdesign ziehen den Blick an. Schwebend in den durchströmten Lufteinlass integriert, verleihen sie der Front ihren futuristischen Charakter. Die vier LED-Einheiten gruppieren sich um einen flachen Sensor für Assistenzsysteme, dessen Umrundung als Blinker fungiert. Ausgeprägte vordere Kotflügel und der extrem flache Haubenschnitt zitieren das Design des 911. Wie beim 911 GT3 RS zieht sich eine breite, geprägte Vertiefung von der übergreifenden vorderen Kofferraumhaube über das Dach. Auch die seitliche Fensterlinie erinnert an den 911 mit einem wesentlichen Unterschied: Zwei gegenläufig öffnende Türen ermöglichen komfortables Einsteigen – ohne B-Säule. Noch ein Unterschied: Statt klassischer Außenspiegel sitzen an den Flanken unauffällige Kameras, Bausteine der herausragenden Aerodynamik.

Das Heckdesign unterstreicht die sportwagentypische Architektur. Die schlanke Kabine mit ihrer beschleunigten, nach hinten eingezogenen Heckscheibe schafft den Raum für deutlich ausgeformte hintere Kotflügel, wie sie nur ein Porsche haben kann. Ein dreidimensionaler, von innen illuminierter "PORSCHE"-Schriftzug schwebt unter einem über die volle Breite durchgehenden Lichtbogen in einem schwarzen Glaselement.

Das Interieur: Leicht und offen mit vier Einzelsitzen

Das Interieur des Mission E transferiert alle traditionellen Porsche Gestaltungs-Prinzipien in die Zukunft: Offenheit, Purismus, klare Architektur, Fahrerorientierung und Alltagstauglichkeit. Das vollelektrische Antriebskonzept erlaubte dabei eine völlig neue Interpretation. Der fehlende Getriebetunnel etwa öffnet den Raum, lässt alles leichter und luftiger wirken. Rennschalensitze standen für die vier Einzelsitze Pate, ihr leichter Aufbau spart Gewicht und gibt den Insassen bei dynamischer Fahrweise sicheren Seitenhalt. Zwischen den Vordersitzen zieht sich die Mittelkonsole zur Armaturentafel, elegant geschwungen wie eine Brücke und deshalb unten offen.

Das Anzeige- und Bedienkonzept: Intuitiv, schnell und ablenkungsfrei

Vor dem Fahrer eröffnet sich die neue Welt eines innovativen Anzeige- und Bedienkonzeptes: Intuitiv, schnell, ablenkungsfrei – geschaffen für einen Sportwagen von morgen. Das filigrane Fahrerdisplay ist gebogen, flach und freistehend. Das dargestellte Kombiinstrument zeigt fünf Rundinstrumente – erkennbar Porsche aber virtuell dargestellt in OLED-Technologie, also mittels organischer Leuchtdioden. Sie sind den Fahrer-relevanten Funktionsthemen Connected Car, Performance, Drive, Energie und Sport Chrono zugeordnet. Genauso innovativ die Ansteuerung: Ein Eye-Tracking-System erkennt mittels Kamera, auf welches Instrument der Fahrer schaut. Per Tastendruck am Lenkrad aktiviert der Fahrer das entsprechende Menü und kann darin navigieren – ebenfalls im Zusammenspiel von Blickerkennung und manueller Bestätigung. Damit nicht genug: In einem sogenannten Parallaxe-Effekt folgt das Display Sitzposition und Körperhaltung des Fahrers. Setzt er sich tiefer, höher oder neigt sich zur Seite, reagiert die 3D-Darstellung der Rundinstrumente und bewegt sich mit ihm. Dadurch bleibt beispielsweise ausgeschlossen, dass das Lenkrad wichtige Informationen teilweise verdeckt. Alle relevanten Informationen wie etwa die Geschwindigkeit folgen immer dem Blickwinkel des Fahrers.

Selbst Fahrspaß kann Mission E darstellen: Eine Kamera im Innenspiegel erkennt die gute Laune und zeigt sie als Emoticon im Rundinstrument an. Der Spaßfaktor lässt sich zusammen mit individuellen Informationen wie Strecke oder Geschwindigkeit speichern oder via Social-Media-Anbindung den Freunden mitteilen.

Holografisches Display mit berührungsfreier Gestensteuerung

Die gesamte Armaturentafel steckt voll neuer Ideen. Die Teilung in zwei dreidimensional strukturierende Lagen verstärkt den Eindruck von Leichtigkeit und Übersichtlichkeit. Die obere Lage trägt das Fahrerdisplay, zwischen den Ebenen liegt ein holografisches Display, das sich bis weit in die Beifahrerseite zieht. Es zeigt individuell wählbare Apps, die im Raum gestaffelt und nach Priorität geordnet eine dreidimensionale Tiefenwirkung erzeugen. Über die Apps steuert der Fahrer – oder Beifahrer – primäre Funktionen: Medien, Navigation, Klima, Kontakte und Fahrzeug – berührungsfrei. Alleine durch Gesten, die von Sensoren erkannt werden, wird das gewünschte Symbol aktiviert. Greifen heißt auswählen, ziehen bedeutet steuern. Ergänzend kann er über ein Touch-Display in der Mittelkonsole sekundäre Funktionen steuern, beispielsweise detailliertere Informationsmenüs.

Über Porsche Car Connect lässt sich das Konzeptfahrzeug zudem per Tablet von außen konfigurieren. Mit Hilfe der "Over The Air- und Remote-Services" lässt sich der Funktionsumfang des Fahrzeugs quasi über Nacht erweitern. Für den Reiseführer oder weitere Funktionen für Fahrwerk, Motor oder Infotainment-System genügt ein einfaches Update über das integrierte High-Speed Datenmodul. Updates startet der Fahrer einfach über den Porsche Connect Store per Smartphone oder Tablet. Weiterhin ermöglicht Porsche Connect den direkten Kontakt zum Porsche-Zentrum für eine Remote Diagnose oder zur Vereinbarung von Terminen. Eine weitere Funktion der integrierten Remote Services ist der digitale Schlüssel, der über das Porsche Connect Portal versendet werden kann. Damit lassen sich die Türen nicht nur vom Besitzer öffnen, sondern zum Beispiel auch von Freunden oder der Familie. Nach erfolgreicher Authentifizierung kann der Schlüssel in einem zeitlich und örtlich festgelegten Rahmen verwendet werden.

Buchstäblich als Blickfang dienen die virtuellen Außenspiegel: Die unteren Ecken der Frontscheibe spiegeln die Bilder der Außenkameras in den vorderen Kotflügeln wider. Vorteil: Der Fahrer hat die Bilder und die Umgebung besser im Blick. Zusätzlich können dort Sicherheitsinformationen aktiv angezeigt werden.

Mehr Fahrspaß, Performance und Effizienz

Der neue Porsche 911 Carrera

Der 911 Carrera ist seit Jahrzehnten der meistverkaufte Sportwagen der Welt. Die neue Generation tritt nun an, diesen Vorsprung weiter auszubauen. Mit innovativen Turbo-Boxermotoren, weiterentwickeltem Fahrwerk mit noch mehr Spreizung zwischen Performance und Komfort sowie neuem Infotainment-System ist er dafür bestens gerüstet. Dank mehr als vier Jahrzehnten Erfahrung mit Turbomotoren – sowohl im Rennsport als auch in Seriensportwagen – erreichen die neu entwickelten Aggregate des neuen 911 Carrera Bestwerte in Bezug auf Performance, Fahrspaß und Effizienz. Die erstmals für die Carrera-Modelle optional angebotene Hinterachslenkung erweitert auf Wunsch das fahrdynamische Spektrum nochmals nachdrücklich.

Äußerlich präsentiert sich der 911 Carrera mit vielen optischen Verfeinerungen: Diese reichen von neuen Scheinwerfern mit Vierpunkt-Tagfahrlicht über schalenlose Türgriffe bis zu einem neu gestalteten Heckdeckel mit vertikalen Lamellen und neuen Heckleuchten – unter anderem mit den charakteristischen Vierpunkt-Bremsleuchten. Im Innenraum bietet das neue, serienmäßige Porsche Communication Management mit Multitouch-Bildschirm ein deutlich erweitertes Funktionsspektrum und eine erheblich vereinfachte Bedienung.

Neue Turbo-Motoren: 20 PS mehr Leistung bei weniger Verbrauch

Die komplett neue Motorengeneration mit Biturbo-Aufladung steigert den emotionalen Fahrspaß des neuen 911 Carrera zu einem noch intensiveren Erlebnis: 370 PS (272 kW) warten im Heck des 911 Carrera darauf, in sportlichen Vortrieb umgesetzt zu werden. 420 PS (309 kW) leistet jetzt das Triebwerk des 911 Carrera S. In beiden Fällen ein Leistungsplus von 20 PS (15 kW). Beide Motoren haben drei Liter Hubraum. Die höhere Leistung des 911 Carrera S resultiert aus Turboladern mit geänderten Verdichtern, einer spezifischen Abgasanlage und einer abgestimmten Motorsteuerung.

Charakteristisch für die neuen Porsche-Motoren ist das signifikant um jeweils 60 Nm gestiegerte Drehmoment, dessen Maximum von nun 450 Nm beziehungsweise 500 Nm in beiden Fällen bereits ab 1.700/min konstant bis 5.000/min zur Verfügung steht und für eine exzellente Fahrbarkeit sorgt. Gleichzeitig übertrifft die neue Motoren-Generation mit einer Maximaldrehzahl von 7.500/min die Spitzendrehzahlen üblicher Turbomotoren deutlich – untermauert vom gewohnt Porsche-typischen sonoren Motorklang.

Jede neue 911-Generation überzeugt zudem in puncto Performance- und Effizienz-Steigerung im Vergleich zum Vorgänger: So arbeitet die neue Motoren-Generation je nach Modellvariante um knapp zwölf Prozent sparsamer, der Verbrauch sinkt um bis zu einem Liter pro 100 Kilometer. Der 911 Carrera mit PDK-Getriebe begnügt sich jetzt mit nur noch 7,4 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer (minus 0,8 l/100 km), der 911 Carrera S mit PDK liegt bei 7,7 l/100 km (minus 1,0 l/100 km).

Auch die Fahrleistungen des neuen 911 überzeugen: Das 911 Carrera Coupé mit Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) und Sport Chrono-Paket sprintet von null auf 100 km/h in 4,2 Sekunden und ist damit zwei Zehntelsekunden schneller als sein Vorgänger. Der 911 Carrera S mit PDK und Sport Chrono-Paket absolviert die Paradedisziplin in nur 3,9 Sekunden (ebenfalls minus 0,2 s). Damit unterbietet er als erster 911 der Carrera-Familie die magische Vier-Sekunden-Marke. Und auch die Höchstgeschwindigkeiten für beide Modelle sind weiter gewachsen: Das Spitzentempo des 911 Carrera liegt nun bei 295 km/h (plus sechs km/h), der 911 Carrera S erreicht jetzt sogar 308 km/h (plus vier km/h).

In Verbindung mit dem optionalen Sport Chrono-Paket verfügt der 911 Carrera erstmals über einen Mode-Schalter im Lenkrad, der vom Hybrid-Modus-Schalter des 918 Spyder abgeleitet ist. Der 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 beispielsweise von PASM, aktiven Motorlagern, PDK-Schaltstrategie und Sportabgasanlage zu konfigurieren. In Kombination mit PDK-Getriebe beinhaltet der Mode-Schalter einen zusätzlichen Druckknopf, den so genannten "Sport Response Button". Bei dessen Betätigung wird der Antriebsstrang für 20 Sekunden für bestmögliche Beschleunigung, zum Beispiel für anstehende Überholvorgänge, vorkonditioniert. Dazu wird der optimale Gang eingelegt sowie die Motorsteuerung kurzzeitig für noch spontaneres Ansprechen angepasst.

Serienmäßig: Überarbeitetes PASM-Fahrwerk mit zehn Millimeter Tieferlegung

Der 911 Carrera ist die Referenz für die Fahrdynamik von Allround-Sportwagen. Generation für Generation baut Porsche die Spreizung zwischen Alltagskomfort und Rundstrecken-Performance weiter aus. Das neu abgestimmte PASM-Fahrwerk (Porsche Active Suspension Management) mit zehn Millimeter Tieferlegung ist erstmals bei allen Carrera-Modellen serienmäßig an Bord. Die Stabilität während schneller Kurvenfahrten nimmt dadurch weiter zu. Gleichzeitig steigert die neue Dämpfer-Generation mit ihren weiter gespreizten Kennlinien einerseits den Komfort durch ihr noch feineres Ansprechverhalten und gleichzeitig die Aufbuanbindung bei dynamischer Fahrweise. Neue Serienräder mit fünf schlanken Doppelspeichen tragen Reifen mit reduziertem Rollwiderstand und gesteigerter Performance. Bei allen Varianten wächst zudem die Breite der hinteren Felgen um 0,5 auf 11,5 Zoll, und die Hinterreifen des 911 Carrera S messen nun 305 statt 295 Millimeter.

Mit der für den 911 Carrera S optionalen aktiven Hinterachslenkung kommt Fahrwerkstechnologie aus dem 911 Turbo und 911 GT3 zum Einsatz. Beim Einlenken gewinnt der Elfer dadurch nochmals deutlich an Agilität. Er zeichnet sich bei Spurwechseln im Hochgeschwindigkeitsbereich zudem durch hohe 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.

Neues Porsche Communication Management inklusive Online-Navigation

Serienmäßig in den neuen 911 Carrera-Modellen ist das neu entwickelte Porsche Communication Management System (PCM) inklusive Online-Navigationsmodul und Sprachbedienung. Das PCM lässt sich analog zu einem Smartphone mit Multitouch-Gesten auf dem Sieben-Zoll-Bildschirm bedienen. So ist zum Beispiel auch die Eingabe per Handschrift möglich.

Mobiltelefone und Smartphones lassen sich nun auch per WLAN verbinden. Die erstmals in der Mittelarmlehne integrierte Smartphone-Ablagefläche sorgt zudem für akkuschonendes Laden und optimierten Mobilfunk-Empfang. Neu ist auch die Möglichkeit zur Verbindung des iPhones mit dem PCM zur Nutzung von Apple CarPlay.

Für eine deutlich verbesserte Navigation stehen Echtzeit-Verkehrsinformationen zur Verfügung, die dem Fahrer einen schnellen Überblick über die Verkehrslage und eine dynamische Anpassung der Route garantieren. Zur besseren Orientierung sind zudem erstmals die Dienste Google Earth und Google Streetview integriert. Weitere Bestandteile des PCM sind Porsche Car Connect sowie die Porsche Connect App, unter anderem zur Fernsteuerung von Fahrzeug-Funktionen, zur Übertragung von Zielen an das PCM für eine Navigation sowie zur Nutzung von Musikstreaming-Diensten von Drittanbietern über das PCM.

Neue und erweiterte optionale Assistenzsysteme

Mit weiteren neuen und verbesserten Assistenzsystemen kann der 911 Carrera noch individueller auf die persönlichen Vorstellungen zugeschnitten werden: Der optional erhältliche Tempostat kann jetzt auch moderat bremsen, wenn die vorgegebene Geschwindigkeit beispielsweise auf einem Gefälle überschritten würde. Der Abstandsregeltempostat ACC (Option) verfügt in Verbindung mit dem PDK-Getriebe jetzt über eine Segelfunktion. Dabei öffnen im Kolonnenverkehr die Kupplungen, was durch das antriebslose Rollen Kraftstoff spart. Der optionale Spurwechselassistent überwacht per Radar den rückwärtigen Verkehr und warnt über LED-Leuchten jeweils rechts und links im Spiegeldreieck vor heran nahenden Fahrzeugen im toten Winkel. Zusätzlich steigert Porsche die aktive Sicherheit des Sportwagens mit der serienmäßigen Multikollisionsbremse.

40 Jahre Turbo-Erfahrung in Motorsport und Serie

Innovationen und Weiterentwicklungen, die sich unter extremen Rennbedingungen bewährt haben, kommen bei Porsche immer auch den Serienmodellen zugute. Gerade die Erprobung im Motorsport stellt die Leistungsfähigkeit und Belastbarkeit neuer Motoren für Seriensportwagen sicher. In der Entwicklung von aufgeladenen Sechszylinder-Boxermotoren blickt

Porsche deshalb schon auf mehr als 40 Jahre Erfahrung zurück. So wurde zum Beispiel die Turboaufladung mit Bypass-Ventil 1972 erst im 917/10 Rennwagen eingesetzt, bis sie zwei Jahre später, 1974, mit dem ersten 911 Turbo in die Serie kam. Auch stand der 917/10 im Jahr 1974 Pate für die Ladeluftkühlung. 1977 feierte diese Technologie dann im 911 Turbo 3.3 seine Premiere. Weitere Meilensteine in der Turbomotoren-Entwicklung sind zudem die Register-Aufladung mit zwei hintereinander geschalteten Ladern (erstmals im Supersportwagen 959), die Biturbo-Aufladung mit zwei parallel geschalteten Ladern (erstmals im 911 Turbo, Typ 993) und die verstellbaren Einlassventile (erstmals im 911 Turbo, Typ 996).

Technische Daten Porsche 911 Carrera*

Karosserie:	Zwei-plus-zweisitziges Coupé; Leichtbau-Karosserie in Aluminium-Stahl-Bauweise; Türen sowie Front- und Heckdeckel aus Aluminium; Fahrer- und Beifahrer-Airbag zweistufig; Seiten- und Kopf-Airbags für Fahrer und Beifahrer.
Aerodynamik:	Luftwiderstandsbeiwert c_w : 0,29 Stirnfläche A: 2,02 m ² $c_w \times A$: 0,59
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 ³ 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) Höchstdrehzahl 7.500/min Kraftstoffart Super Plus
Elektrik:	12 Volt; Drehstromgenerator 2.450 W; Batterie 80 Ah; Bordnetzrekuperation.

* Die technischen Daten können länderspezifisch variieren

Stand: September 2015

Kraftübertragung:

Motor und Getriebe zu einer Antriebseinheit verschraubt;
Hinterradantrieb; Siebengang-Schaltgetriebe mit Zweiseiben-
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	1,11	1,11
Gesamtübersetzung HA	3,44	3,44
Kupplungsdurchmesser	228 mm	202/153 mm

Fahrwerk:

Vorderachse: Federbeinachse (McPherson-Bauart, Porsche-opti-
miert) mit einzeln an Querlenkern, Längslenkern und Federbeinen
aufgehängten Rädern; zylindrische Schraubenfedern mit innen-
liegenden Schwingungsdämpfern; elektromechanische Servo-
lenkung; 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-Bremeskraftverstärker; Bremsassistent; elektrisch betätigtes Duo-Servo-Feststellbremse; Auto-Hold-Funktion, Multikollisionsbremse.					
Vorderachse: Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, gelochte und innenbelüftete Bremsscheiben mit 330 mm Durchmesser und 34 mm Dicke.						
Hinterachse: Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, gelochte und innenbelüftete Bremsscheiben mit 330 mm Durchmesser und 28 mm Dicke.						
Räder und Reifen:	vorn	8,5 J x 19	mit 235/40 ZR 19			
	hinten	11,5 J x 19	mit 295/35 ZR 19			
Gewichte:	Leergewicht DIN	1.430 (1.450) kg				
	Zul. Gesamtgewicht	1.875 (1.890) kg				
Maße:	Länge	4.499 mm				
	Breite	1.808 mm				
	Breite mit Außenspiegeln	1.978 mm				
	Höhe	1.303 mm				
	Radstand	2.450 mm				
	Spurweiten	vorn	1.541 mm			
		hinten	1.518 mm			
	Kofferraumvolumen	vorn	145 l			
		hinten	260 l			
	Tankinhalt		64 l			

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

Fahrleistungen:	Höchstgeschwindigkeit	295 (293) km/h
Beschleunigung		
0 – 100 km/h	4,6 (4,4) s	
mit Sport Plus und PDK	4,2 s	
0 – 200 km/h	15,3 (14,8) s	
mit Sport Plus und PDK	14,5 s	
0 – 60 mph	4,4 (4,2) s	
mit Sport Plus und PDK	4,0 s	
1/4 mile (400 m)	12,8 (12,6) s	
mit Sport Plus und PDK	12,3 s	
Verbrauch (NEFZ):		
kombiniert	8,3 (7,4) l/100 km	
innerorts	11,7 (9,9) l/100 km	
außerorts	6,3 (6,0) l/100 km	
CO₂-Emissionen:	kombiniert	190 (169) g/km
Schadstoffklasse:		Euro 6

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

Technische Daten Porsche 911 Carrera S*

Karosserie:	Zwei-plus-zweisitziges Coupé; Leichtbau-Karosserie in Aluminium-Stahl-Bauweise; Türen sowie Front- und Heckdeckel aus Aluminium; Fahrer- und Beifahrer-Airbag zweistufig; Seiten- und Kopf-Airbags für Fahrer und Beifahrer.
Aerodynamik:	Luftwiderstandsbeiwert c_w : 0,30 Stirnfläche A: 2,02 m ² $c_w \times A$: 0,61
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 ³ 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) Höchstdrehzahl 7.500/min Kraftstoffart Super Plus
Elektrik:	12 Volt; Drehstromgenerator 2.940 W; Batterie 80 Ah; Bordnetzrekuperation.

* Die technischen Daten können länderspezifisch variieren

Stand: September 2015

Kraftübertragung:

Motor und Getriebe zu einer Antriebseinheit verschraubt; Hinterradantrieb; Siebengang-Schaltgetriebe mit Zweiseiben-Kupplung, mechanischer Hinterachs-Quersperre und Porsche Torque Vectoring (PTV); optional Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) mit geregelter Hinterachs-Quersperre und PTV Plus.

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	3,59	3,59
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 Hinterachslenkung.

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

Bremsen:	Zweikreis-Bremsanlage mit achsweiser Aufteilung; Porsche Stability Management (PSM); Vakuum-Bremeskraftverstärker; Bremsassistent; elektrisch betätigtes 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.						
Räder und Reifen:	vorn	8,5 J x 20	mit 245/35 ZR 20			
	hinten	11,5 J x 20	mit 305/30 ZR 20			
Gewichte:	Leergewicht DIN	1.440 (1.460) kg				
	Zul. Gesamtgewicht	1.900 (1.915) kg				
Maße:	Länge	4.499 mm				
	Breite	1.808 mm				
	Breite mit Außenspiegeln	1.978 mm				
	Höhe	1.302 mm				
	Radstand	2.450 mm				
	Spurweiten	vorn	1.543 mm			
		hinten	1.518 mm			
	Kofferraumvolumen	vorn	145 l			
		hinten	260 l			
	Tankinhalt	64 l				

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

Fahrleistungen:	Höchstgeschwindigkeit	308 (306) km/h
Beschleunigung		
0 – 100 km/h	4,3 (4,1) s	
mit Sport Plus und PDK	3,9 s	
0 – 200 km/h	13,7 (13,2) s	
mit Sport Plus und PDK	12,9 s	
0 – 60 mph	4,1 (3,9) s	
mit Sport Plus und PDK	3,7 s	
1/4 mile (400 m)	12,5 (12,3) s	
mit Sport Plus und PDK	12,0 s	
Verbrauch (NEFZ):		
kombiniert	8,7 (7,7) l/100 km	
innerorts	12,2 (10,1) l/100 km	
außerorts	6,6 (6,4) l/100 km	
CO₂-Emissionen:	kombiniert	199 (174) g/km
Schadstoffklasse:		Euro 6

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

Technische Daten Porsche 911 Carrera Cabriolet*

Karosserie:	Zwei-plus-zweisitziges Cabriolet; Leichtbau-Karosserie in Aluminium-Stahl-Bauweise; Türen sowie Front- und Heckdeckel aus Aluminium; vollautomatisches Flächensriegelverdeck; Fahrer- und Beifahrer-Airbag zweistufig; Seiten- und Kopf-Airbags für Fahrer und Beifahrer.
Aerodynamik:	Luftwiderstandsbeiwert c_w : 0,30 Stirnfläche A: 2,02 m ² $c_w \times A$: 0,61
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 Lambdasondern; 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 ³ 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) Höchstdrehzahl 7.500/min Kraftstoffart Super Plus
Elektrik:	12 Volt; Drehstromgenerator 2.450 W; Batterie 80 Ah; Bordnetzrekuperation.

* Die technischen Daten können länderspezifisch variieren

Stand: September 2015

Kraftübertragung: Motor und Getriebe zu einer Antriebseinheit verschraubt; Hinterradantrieb; Siebengang-Schaltgetriebe mit Zweiseiben-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	1,11	1,11
Gesamtübersetzung HA	3,44	3,44
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-Bremeskraftverstärker; Bremsassistent; elektrisch betätigtes Duo-Servo-Feststellbremse; Auto-Hold-Funktion; Multikollisionsbremse.					
Vorderachse: Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, gelochte und innenbelüftete Bremsscheiben mit 330 mm Durchmesser und 34 mm Dicke.						
Hinterachse: Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, gelochte und innenbelüftete Bremsscheiben mit 330 mm Durchmesser und 28 mm Dicke.						
Räder und Reifen:	vorn	8,5 J x 19	mit 235/40 ZR 19			
	hinten	11,5 J x 19	mit 295/35 ZR 19			
Gewichte:	Leergewicht DIN	1.500 (1.520) kg				
	Zul. Gesamtgewicht	1.925 (1.940) kg				
Maße:	Länge	4.499 mm				
	Breite	1.808 mm				
	Breite mit Außenspiegeln	1.978 mm				
	Höhe	1.297 mm				
	Radstand	2.450 mm				
	Spurweiten	vorn	1.541 mm			
		hinten	1.518 mm			
	Kofferraumvolumen	vorn	145 l			
		hinten	160 l			
	Tankinhalt		64 l			

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

Fahrleistungen:	Höchstgeschwindigkeit	292 (290) km/h
Beschleunigung		
0 – 100 km/h		4,8 (4,6) s
mit Sport Plus und PDK		4,4 s
0 – 200 km/h		16,0 (15,5) s
mit Sport Plus und PDK		15,2 s
0 – 60 mph		4,6 (4,4) s
mit Sport Plus und PDK		4,2 s
1/4 mile (400 m)		13,0 (12,8) s
mit Sport Plus und PDK		12,5 s
Verbrauch (NEFZ):		
kombiniert		8,5 (7,5) l/100 km
innerorts		11,9 (9,9) l/100 km
außerorts		6,5 (6,2) l/100 km
CO₂-Emissionen:	kombiniert	195 (172) g/km
Schadstoffklasse:		Euro 6

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

Technische Daten Porsche 911 Carrera S Cabriolet*

Karosserie:	Zwei-plus-zweisitziges Cabriolet; Leichtbau-Karosserie in Aluminium-Stahl-Bauweise; Türen sowie Front- und Heckdeckel aus Aluminium; vollautomatisches Flächensriegelverdeck; Fahrer- und Beifahrer-Airbag zweistufig; Seiten- und Kopf-Airbags für Fahrer und Beifahrer.
Aerodynamik:	Luftwiderstandsbeiwert c_w : 0,30 Stirnfläche A: 2,02 m ² $c_w \times A$: 0,61
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 Lambdasondern; 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 ³ 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) Höchstdrehzahl 7.500/min Kraftstoffart Super Plus
Elektrik:	12 Volt; Drehstromgenerator 2.940 W; Batterie 80 Ah; Bordnetzrekuperation.

* Die technischen Daten können länderspezifisch variieren

Stand: September 2015

Kraftübertragung:

Motor und Getriebe zu einer Antriebseinheit verschraubt; Hinterradantrieb; Siebengang-Schaltgetriebe mit Zweiseiben-Kupplung, mechanischer Hinterachs-Quersperre und Porsche Torque Vectoring (PTV); optional Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) mit geregelter Hinterachs-Quersperre und PTV Plus.

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
Achsübersetzung	3,59	3,59
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-Bremeskraftverstärker; Bremsassistent; elektrisch betätigtes 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.						
Räder und Reifen:	vorn	8,5 J x 20	mit 245/35 ZR 20			
	hinten	11,5 J x 20	mit 305/30 ZR 20			
Gewichte:	Leergewicht DIN	1.510 (1.530) kg				
	Zul. Gesamtgewicht	1.950 (1.965) kg				
Maße:	Länge	4.499 mm				
	Breite	1.808 mm				
	Breite mit Außenspiegeln	1.978 mm				
	Höhe	1.298 mm				
	Radstand	2.450 mm				
	Spurweiten	vorn	1.543 mm			
		hinten	1.518 mm			
	Kofferraumvolumen	vorn	145 l			
		hinten	160 l			
	Tankinhalt	64 l				

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

Fahrleistungen:	Höchstgeschwindigkeit	306 (304) km/h
Beschleunigung		
0 – 100 km/h		4,5 (4,3) s
mit Sport Plus und PDK		4,1 s
0 – 200 km/h		14,4 (13,9) s
mit Sport Plus und PDK		13,6 s
0 – 60 mph		4,3 (4,1) s
mit Sport Plus und PDK		3,9 s
1/4 mile (400 m)		12,7 (12,5) s
mit Sport Plus und PDK		12,2 s
Verbrauch (NEFZ):		
kombiniert		8,8 (7,8) l/100 km
innerorts		12,3 (10,2) l/100 km
außerorts		6,7 (6,5) l/100 km
CO₂-Emissionen:	kombiniert	202 (178) g/km
Schadstoffklasse:		Euro 6

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