



PORSCHE

プレス・インフォメーション

フランクフルト・モーターショー 2015

目次

伝統と未来	ポルシェ スポーツカーコンセプト : ミッション E デビュー : ニュー911 カレラ	1
ポルシェ初のフルエレクト リックドライブ 4 シーター コンセプトカーのワールド プレミア	ポルシェ ミッション E : 600PS、 航続距離 500km、充電時間 15 分	3
ドライビングプレジャー、 パフォーマンス、 効率性を向上	ニューポルシェ 911 カレラ	8
仕様	ポルシェ 911 カレラ クーペ	13
	ポルシェ 911 カレラ S クーペ	17
	ポルシェ 911 カレラ カブリオレ	21
	ポルシェ 911 カレラ S カブリオレ	25

2015 年 9 月

伝統と未来

ポルシェ スポーツカーコンセプト：ミッションE デビュー：ニュー911 カレラ

これが未来のポルシェです。ポルシェは、9月17日～27日に開催されるフランクフルト・モーターショーにおいて、ニュー911 カレラとともに「ミッションE」コンセプトカーを発表します。この電気駆動コンセプトカーは一貫したスポーツカーデザインで、ポルシェがもつすべての特徴を備えた車です。ミッションEでは、未来的なディスプレイと操作コンセプトによってさらに高められた性能と効率性を体験することができます。新世代911 カレラとのダブルプレミアは象徴的な出来事です。21世紀初の100%電気駆動4シーターポルシェは、50年以上にわたって911を最も成功したスポーツカーにしてきたポルシェコンセプトの未来が具現化されたモデルです。

911 カレラとミッションEは、ひとつの明確なステートメントを共有します。すなわち、卓越したスポーツ性能は最高の効率性を兼ね備えることができるという伝統的なポルシェの価値基準です。進化を続けてきた911 カレラの新世代においては、革新的なターボチャージドエンジンがこの価値基準を具現化しており、一方、コンセプトカーのメッセージはEパフォーマンスを主張しています。つまり、電気駆動においてもポルシェは当然ながら、性能、航続距離、そしてドライビングダイナミクスに関するすべての要件を満たしています。

ミッションEコンセプトカーは、ポルシェが作り出すエレクトリックスポーツカーの未来を示しています。4シーターの魅力的なデザインは911を彷彿とさせ、ミッションEがポルシェであることはひと目でわかります。この情熱的なデザインの4WDスポーツカーは最高出力600 PSを発生し、ポルシェ特有のドライビングダイナミクスを発揮します。ミッションEの航続距離は500 kmにおよび、さらに革新的な800 Vのバッテリーチャージングシステムであるポルシェ・ターボチャージングによって、充電時間はエンジン車の給油時間をわずかに超える長さとなっています。高速充電ステーションを使用すると全航続距離の約80%の充電をわずか15分ほどで行うことができます。インテリアは純粋さを基調とするポルシェの例に漏れず、ディスプレイおよび操作コンセプトは直感的で、視線捕捉とジェスチャーコントロール、そして革新的な機能を備えています。

新世代の 911 カレラが新しいターボチャージドエンジン、最適化されたシャシー、および新しいオンラインナビゲーション付ポルシェ・コミュニケーションマネジメントシステムを備えて、フランクフルト・モーターショーでデビューします。ニュー911 カレラに搭載される 3 リッター水平対向ターボチャージドエンジンは最高出力 370 PS (272 kW) を発生し、一方、911 カレラ S のエンジンはターボチャージャーの仕様変更によって最高出力 420 PS (309 kW) を発生します。さらに、トルクが大幅に増加したにもかかわらず燃費は約 12 % 向上しています。911 カレラの最大トルクは 450 N・m、911 カレラ S の最大トルクは 500 N・m となっており、1,700 rpm の低回転域からほぼ全回転域にわたって最大トルクが得られます。同時に新しいエンジンは 7,500 rpm の最高回転数まで一気に情熱的に吹け上がります。

ポルシェ初のフル電動リックドライブ 4 シーターコンセプトカーの ワールドプレミア

ポルシェ ミッション E :

600PS、航続距離 500km、充電時間 15 分

フランクフルト・モーターショーで発表されたミッションEは、ポルシェ初となるフル電動リックドライブの4シータースポーツカーです。このコンセプトカーは、ポルシェ特有のエモーショナルなデザインと優れたパフォーマンス、そして初の800Vの駆動システムによる先進的な実用性を兼ね備えています。この魅力的なスポーツカーの主要なスペックとしては、4ドア、4セパレートシート、600PS(440kW)を超すシステム最高出力、500kmを超す航続距離などがあります。4輪駆動、4輪操舵を備え、0-100km/h加速は3.5秒を切り、充電時間は約15分で電気エネルギーの80%が充電されます。装置類はアイトラッキングとジェスチャーコントロールを用いて直感的に操作することができ、一部はホログラムを介した操作も可能です。ドライバーに重きを置いて設計されており、ドライバーのポジションにあわせて自動的にディスプレイが調整されます。

駆動システム：耐久レースのテクノロジーを採用、600PS オーバーを実現

ミッションEの駆動システムは、完全に新しいものでありながら典型的なポルシェの例に漏れずサーキットで実証済みです。加速とともにエネルギーを回生する2個の永久磁石同期モーター(PSM)は、今年のパリ・マンで優勝した919ハイブリッドで使用されているものとほぼ同じです。素晴らしい走りで24時間を戦い、1-2フィニッシュを達成したことがポルシェテクノロジー高の証しです。2つのモーターは合計600PS以上を発生し、ミッションEを3.5秒以内に100km/hまで加速させ、また12秒以内に200km/hまで加速させます。高い効率、出力密度、均一な出力の発生に加え、もうひとつ利点があります。それは、現在の電気駆動システムとは異なり、短い間隔で複数の加速を繰り返したあとでもフルパワーを発生できることです。ポルシェ・トルク・ベクトリング(各ホイールへの自動トルク配分)を備えたオンデマンド型の4輪駆動システムが駆動システムのパワーを路面に伝達し、4輪操舵が希望する方向に精密でスポーティなコーナリングを可能にします。これらによってミッションEはサーキットでも卓越した走りを発揮できる車となっており、ニュルブルクリンク北コースのラップタイムは8分を切ります。

実用性：便利で迅速な充電、航続距離は 500 km 以上

情熱的なスポーツ性だけでなく、ハイレベルな実用性もポルシェ車の特徴です。そのため、ミッションEは1回のバッテリー充電で500 km以上を走ることができ、また15分以内に航続距離を約400 km伸ばすのに必要なエネルギーを充電することができます。その理由は、ポルシェが初めて導入する最有力候補となっている革新的な800 Vテクノロジーにあります。現在の400 Vで作動する電気自動車と比較して電圧を2倍にすることで、多くの利点が得られます。充電時間の短縮に加え、軽量化にもなります。エネルギー伝達用の銅ケーブルが細くて軽いもので十分になるからです。この革新的な「ポルシェ・ターボ・チャージング」システムの充電ポートは、運転席ドアの前の左フロントフェンダーの可動式ボディセグメントからアクセスすることができます。この800 Vのポートを経由し、バッテリーは約15分で容量の約80%まで充電可能であり、電気自動車における新しい基準となります。他の方法としては、このテクノロジープラットフォームを従来の400 Vのクイック充電ステーションに接続することもできます。さらに、自宅のガレージの床に埋設されたコイルの上に駐車するだけで、誘導充電によって便利に充電することもでき、この場合はケーブルを使わずに車両アンダーフロアのコイルにエネルギーが伝達されます。

低重心による優れたドライビングダイナミクス

最適な重量配分と低重心を備えた軽量コンセプトも、ポルシェのスポーツカー特有のもうひとつの特徴です。最新のリチウムイオンテクノロジーをベースとしたバッテリーは、車両アンダーフロアの前後アクスル間に配置されているため、重量が前後の駆動アクスルに均等に配分され、きわめて優れたバランスが確保されています。同時に、重心も非常に低い位置になります。この2つの要因がパフォーマンスとスポーツカーのフィーリングを大幅に増大させます。ボディ全体はアルミニウム、スチール、カーボンファイバー強化樹脂などで構成されています。ミッションEのホイールは、フロントは21インチ、リアは22インチのカーボン製で、ワイドタイヤが装着されます。

デザイン：ポルシェのDNAを継承する魅力的なスポーツカー

ミッションEのどの面も、どの角度、どの曲線も、何よりもひとつのことを物語っています。それは、ポルシェのデザインの最良の伝統を受け継ぐエモーショナルなスポーツ性です。出発点となるのは、統合されたエアロダイナミクスなどの目に見える革新技術を体現し、ツッフェンハウゼン生まれのポルシェの特徴を備えた、130 cmという低い全高のスポーツサルーンの造形です。

フロント、サイド、リアに設けられた顕著なエアインレットとアウトレットは、ボディのフルフロースルーデザインを象徴的に表しつつ、効率とパフォーマンスを高めています。たとえば、一体化されたエアガイドはホイール周囲のエアフローを改善しており、サイドのエアアウトレットはホイールウェルの過度の圧力を抑えることで、揚力を低減しています。

フロントエンドの大きく切り詰められた造形は、クラシカルなポルシェの流れるようなリアエンドを生み出しており、これによってこのコンセプトカーは 918 スパイダーやポルシェのレーシングカーに連なるものとなっています。ポルシェ特有の 4 灯式ライトデザインによる新しいタイプのマトリクス LED ヘッドライトは、見る者の視線を釘付けにします。このヘッドライトは、エアインレットのエアフローの中に浮遊するエレメントとして組み込まれており、フロントエンドに未来的な性格を与えています。4 個の LED ユニットは各種アシストシステム用のフラットなセンサーの周囲にまとめられており、センサーの周囲はインジケータライトの役割を果たしています。明確なフロントフェンダーと低い位置に設けられたボンネットが 911 デザインの証です。911 GT3 RS と同様、オーバーラップするフロントラゲッジコンパートメントリッドから特徴的なワイドなリセスが展開し、ルーフを超えて広がっています。サイドウィンドウのラインも 911 に似ていますが、ひとつ重要な相違点があります。それは B ピラーがなく、2 つの観音開きドアによって乗降性が向上していることです。もうひとつの違いは、従来のドアミラーの代わりに、サイドに目立たないようにカメラが取り付けられていることで、これも車の比類ないエアロダイナミクスに貢献しています。

リアデザインは典型的なスポーツカーの構造を際立たせています。無駄のないキャビンには、湾曲したリアウインドウが備わり、これはリアに向けて内側に引き寄せられているため、ポルシェ車のみが持ちうるリアフェンダーの彫りの深い造形のためのスペースが確保されています。立体的な“PORSCHE”ロゴは、内側から照らされることで、ブラックのガラスエレメントの全幅いっぱいに広がるライトアーチの下で浮いているように見えます。

インテリア：明るい解放感と 4 セパレートシート

ミッションEのインテリアは、ポルシェ伝統のデザイン原理の全てを、未来にシフトさせています。開放感、ピュアなデザイン、シンプルな構造、ドライバー重視、そして実用性。フルエレクトリックドライブコンセプトにより、インテリアを完全に解釈し直すことが可能になりました。たとえばセンタートンネルがないため、スペースが広がり、より明るく開放的な雰囲気がインテリア全体に生まれています。4 セパレートシートは、レース用のバケットシートにインスピレーションを得たものです。その軽さは車両重量の軽量化に役立ち、ダイナミックな走りをするときも乗員にしっかりとした横Gに対するサポート性をもたらします。左右フロントシート間のセンターコンソールは、橋のようにエレガントな曲線を描きつつ、その下はオープンスペースとなって、ダッシュボードにまで伸びています。

ディスプレイと操作コンセプト：直感的、迅速、妨げない

革新的なディスプレイと操作コンセプトに基づく、新しい世界がドライバーの前に広がっています。直感的、迅速で、妨げるものがない、未来のスポーツカーのために作られた世界です。繊細にカーブする運転席ディスプレイは、目立たず、自立型です。メータパネルは5連メーターで、ポルシェのものと見分けが付きませんが、OLED（有機発光ダイオード）テクノロジーによってバーチャルに表示されます。丸型メーターは、ドライバー関連の5つのテーマに沿ってまとめられています（コネクテッドカー、パフォーマンス、ドライブ、エネルギー、スポーツクロノ）。操作方法はまさに革新的です。アイトラッキングシステムは、カメラを使ってドライバーがどの計器を見ているのかを検知します。ついでドライバーがステアリングホイールのボタンを押すと、焦点の合っている計器のメニューが立ち上がります。メニュー内でのナビゲートも、アイトラッキングと手動操作を組み合わせで行います。それだけではありません。いわゆるパララックス（視差）効果により、シートポジションやドライバーの姿勢に応じてディスプレイが変化します。ドライバーが低く座ったり、背を伸ばしたり、片方に身を寄せると、丸型メーターの3Dディスプレイがそれに反応して動きます。これにより、たとえばステアリングホイールが視線をさえぎり、ドライバーが重要な情報を見落とす恐れがなくなります。車速などの全ての関連情報がつねにドライバーの視界に収まります。

ミッションEは、ドライビングの愉しみを表現することさえ可能です。ドライバーが上機嫌であることを認識したルームミラーに取り付けられたカメラは、それを丸型メーター内に顔文字として表示します。愉しさの要素は、ルートや速度などの個別の情報とともに保存し、ソーシャルメディアを通じて友人と共有することもできます。

ホログラフィックディスプレイによるタッチフリーのジェスチャーコントロール

ダッシュボード全体が新しいアイデアに満ちています。ダッシュボードを2つの立体的な構造レイヤーに分けたことで、軽さと明るさの印象が強化されています。上のレイヤーには運転席ディスプレイが組み込まれ、2つの層の間にあるホログラフィックディスプレイは助手席側にまで広がります。ここに表示される個別に選択可能なアプリは、バーチャルスペースに保管され、3D効果を伴って優先順位に基づいて配列されています。ドライバーと乗員は、これらのアプリを使って、タッチフリーで主要な機能（メディア、ナビゲーション、クライメートコントロール、連絡先、車両など）を操作することができます。ジェスチャーを行うとセンサーが検知し、希望するシンボルが起動します。握るジェスチャーは「選択」、引くジェスチャーは「操作」を意味します。また、二次的な機能（詳細なインフォメーションメニューなど）は、センターコンソールのタッチディスプレイを使って操作します。

このコンセプトカーは、タブレットを使ってポルシェ カーコネクト経由で車外から設定することもできます。「無線およびリモートサービス」を使うと、ドライバーは夜のうちに車両の機能内容を大きく変更することができます。一体型の高速データモジュール経由でアップデートするだけで、シャシー、エンジン、あるいはインフォテインメントシステムの追加機能やトラベルガイドが組み込まれます。アップデートは、スマートフォンまたはタブレットを使って、ポルシェ コネクトストアから便利に行うことができます。さらに、ポルシェ コネクトを使ってポルシェ正規販売店と直接連絡を取り、遠隔診断やアポイントメントの日程調整を行うこともできます。組み込まれているリモートサービスのもうひとつの機能はデジタルキーで、これはポルシェ コネクトポータル経由で送信します。これにより、車両のオーナーだけでなく、オーナーが承認した家族や友人などもドアを開けることができます。認証に成功すると、一定の時間枠と定められた場所において、キーの使用が可能になります。

バーチャルドアミラーは、文字どおり視線を引きつけます。左右のフロントフェンダーに取り付けられた外側カメラからの映像が、フロントウインドウの下側の隅に表示されます。このメリットは、ドライバーが映像と周囲をもっとよく見えるようになること、および安全情報もここに積極的に表示できることです。

ドライビングプレジャー、パフォーマンス、効率性を向上

ニューポルシェ 911 カレラ

911 は、何十年もの間、世界で最も人気の高いスポーツカーであり続けています。そして今、このリードをいっそう広げるべく登場した新世代 911 では、革新的な水平対向ターボエンジン、パフォーマンスと快適性が際立つ進化したシャシー、および新しいインフォテインメントシステムなどが開発されました。モータースポーツと市販スポーツカーでのターボエンジンに関する 40 年以上のノウハウにより、ニュー911 カレラに搭載される新しいエンジンは、パフォーマンス、ドライビングプレジャー、および効率性の面でベンチマークを確立します。911 カレラの各モデルに初めてオプション設定されるリアアクスルステアは、ドライビングダイナミクスを大幅に飛躍させます。

911 カレラのエクステリアでは、多くの外観的特徴がリファインされました。そのリファインは、4 灯式ウエルカムホームライトを備える新しいヘッドライトから、リセスカバーのないドアハンドル、縦のスリットを備えるエンジンフード、そして特徴的な 4 灯式ブレーキライトを含む新しいテールライトにまで及びます。インテリアでは、新たに標準装備されるマルチタッチディスプレイ付ポルシェ・コミュニケーション・マネージメントシステムが、機能を大幅に拡大するとともに、極めて優れた操作性を実現します。

新しいターボエンジン：20PS のパワーアップと燃料消費量の低減を両立

完全に新世代となったツインターボエンジンは、911 カレラの感動的なドライビングプレジャーを、さらに強烈な体験へと引き上げます。911 カレラのリアに搭載されたエンジンは、370 PS (272 kW) のパワーを解放してスポーティな駆動力に変換する、その時を待ち構えています。911 カレラ S のエンジンは、420 PS (309 kW) を発生します。いずれの場合も先代モデル比で 20 PS (15 kW) のパワーアップを果たしています。両方のエンジンともに排気量は 3 リッターです。911 カレラ S のより大きなパワーは、改良されたコンプレッサーを備えるターボチャージャー、専用のエグゾーストシステム、およびエンジン・マネージメントシステムのチューニングによるものです。

新しいエンジンを特徴づけるものは、大幅に向上したトルクです（共に先代比 60 N・m 増）。いずれの場合も、1,700 rpm の低回転域から 5,000 rpm に至るまで、それぞれ 450 N・m と 500 N・m の最大トルクを常に発生し、優れたドライビングパフォーマンスを約束します。同時に、最高回転数が 7,500 rpm に達する新世代のエンジンは、従来のターボエンジンの最高回転数を大幅に上回ります。これを際立たせるのが、ポルシェならではのエンジンサウンドです。

全ての新世代 911 は、先代モデルと比べて向上したパフォーマンスと効率性を誇ります。例えば、モデルバリエーションによっては、新世代エンジンは約 12 パーセントも効率性に優れ、100 km 走行あたりの燃料消費量は最大 1 リッターも低減されています。911 カレラの PDK 仕様車は、今や 100 km あたりわずか 7.4 リッターの燃料しか消費しません（100 km あたり 0.8 リッター減）。一方、911 カレラ S の PDK 仕様車の燃料消費量は 7.7 リッター/100 km です（100 km あたり 1.0 リッター減）。*新欧州サイクル（NEDC）による計測

ニュー911 は、パフォーマンスも印象的です。ポルシェ・ドッペルクップリング（PDK）とスポーツクロノパッケージを装備する 911 カレラ クーペは、静止状態から 100 km/h まで 4.2 秒で加速します。これは、先代モデルよりもコンマ 2 秒速いタイムです。PDK とスポーツクロノパッケージを装備する 911 カレラ S は、同じテストをわずか 3.9 秒でこなし（同じく 0.2 秒短縮）、4 秒を切った初めての 911 カレラシリーズとなりました。そして、いずれのモデルの最高速度もさらに向上しています。911 カレラの最高速度が 295 km/h をマークする一方（6 km/h 向上）、911 カレラ S では 308 km/h にも達します（4 km/h 向上）。

オプションのスポーツクロノパッケージを選択すると、911 カレラのステアリングホイールに、918 スパイダーのハイブリッドモードスイッチに由来するモードスイッチが備わります。モードスイッチは、「ノーマル」、「スポーツ」、「スポーツ・プラス」、「インディビジュアル」の走行モードに応じた 4 つのポジションを持つロータリーリングで構成されます。「インディビジュアル」モードでは、装備に応じて、例えば PASM、アクティブエンジンマウント、PDK シフトプログラム、スポーツエグゾーストシステムなどの車両設定を、ドライバーが自分の好みに合わせて調整することができます。PDK 仕様車では、モードスイッチに「スポーツレスポンスボタン」が追加されます。このボタンを押すと、例えば追い越しをかける場面などで、20 秒間の最大加速に備えてドライブレーンの状態が整えられます。スポーツレスポンスボタン作動時には最適なギアが選ばれ、エンジン・マネージメントは短時間だけよりいっそう自然に反応するように調整されます。

標準装備：再設計された PASM シャシーは車高を 10 mm 低く設定

911 カレラのドライビングダイナミクスは、オールラウンドスポーツカーのベンチマークです。すべてのニューモデルにおいて日常での快適性とサーキットでのパフォーマンスが、より際立っています。車高を 10 mm 低く設定する新しい PASM シャシー（ポルシェ・アクティブサスペンション・マネージメントシステム）が、初めて 911 カレラの全モデルに標準装備され、高速コーナリング中の安定性が向上します。同時に、より幅広い特性を持つ新世代のショックアブソーバーは、いっそう正確になった応答特性のおかげで快適性を高め、さらにドライビングダイナミクスを改善します。スリムな 5 本ツインスポークを採用する新しい標準ホイールには、転がり抵抗が低減され、性能を向上させたタイヤが装着されます。さらに、全てのバリエーションにおいて、リアホイールの幅が 0.5 インチ拡大されて 11.5 インチになりました。これで 911 カレラ S のリアタイヤの幅は、これまでの 295 mm に代わって 305 mm になっています。

911 カレラ S にオプションとして用意されるアクティブリアアクスルステアは、911 ターボおよび 911 GT3 から取り入れられたシャシーテクノロジーです。911 の旋回性能をいっそう向上させることに加え、高速走行時の車線変更において高い走行安定性をもたらします。同時に、最小回転径が 0.4 m 減少することで、市街地での取り回しがいっそう容易になります。改善されたハンドリングは、918 スパイダーのステアリングホイールをベースにデザインされた新世代のステアリングホイールを介してドライバーに伝えられます。標準ステアリングホイールの直径は 375 mm で、オプションの GT スポーツステアリングホイールでは 360 mm です。日常の実用性が制限されないように、フロントアクスルのストラットには昇降用シリンダーを内蔵した油圧式リフティングシステムがオプション設定されています。ボタンを押すと、フロントの最低地上高が 5 秒以内に 40 mm 増加することで、傾斜の急な車庫の出口などで車両のアンダーボディが地面に当たることを防ぎます。

オンラインナビゲーションを組み込んだ新しい ポルシェ コミュニケーション・マネージメントシステム

ニュー911 カレラの各モデルには、オンラインナビゲーションモジュールとボイスコントロール機能を備える新開発のポルシェ コミュニケーション・マネージメントシステム（PCM）が標準装備されます。この PCM にはスマートフォンのような操作性を実現させた、マルチタッチ対応の 7 インチディスプレイが備わっているため、ユーザーはこのディスプレイを使って手書き入力をすることも可能です。また、Wi-Fi を使用すれば、携帯電話やスマートフォンを接続することもできます。さらに、センターアームレストにはスマートフォン用のトレイが初めて備わり、携帯電話のバッテリーを充電したり受信状態を最適化したりすることができるようになりました。iPhone を PCM に接続することでアップル カープレイが使用できるようになったのも新たな特徴のひとつです。

リアルタイム交通情報が利用できるようになったことで、ナビゲーションの性能が大幅に向上しました。この情報は交通状況の概略をドライバーが素早く理解できるようにするためのもので、ルート案内に対してもダイナミックに反映されます。グーグルアースおよびグーグルストリートビューも初めて組み込まれたため、方向をより正確に把握することが可能です。このPCMにはボルシェ カーコネクトやボルシェ コネクトアプリといったコンポーネントも含まれており、これらを利用すれば、車両の機能を遠隔操作したり目的地情報をナビゲーションに転送したりできるだけでなく、サードパーティーのプロバイダーが提供する音楽ストリーミングサービスをPCMで愉しむこともできるようになります。

新規および拡張されたオプション:アシスタントシステム

911 カレラでは、オプションとして新規および改良されたアシスタントシステムを使うことで、個人的な好みに、より忠実な仕様に仕上げるのが可能です。オートマチックスピードコントロールは、例えば坂道を下る際に設定速度を超えると、軽くブレーキを作動させるようになっています。アダプティブクルーズコントロール(ACC)には、PDKとの組み合わせでコースティング機能が備わります。交通の流れに合わせて走行する際にクラッチを切ることで、エンジンの駆動力を使わないコースティング状態となって燃料を節約します。レーンチェンジアシストは、レーダーで後方の交通をモニターし、死角から接近してくる車両があるとミラートライアングルの左右に組み込まれたLEDランプを使ってドライバーに警告します。さらに、ボルシェは、マルチコリジョンブレーキシステムを標準装備することにより、スポーツカーのアクティブセーフティを高めます。

モータースポーツと市販車における40年のターボの経験

ボルシェでは、極限のレース条件において実力を証明してきたイノベーションと開発が、常に市販車にも恩恵をもたらします。特にモータースポーツにおいて試されターボテクノロジーを市販スポーツカーにフィードバックすることで、エンジンのパフォーマンスとダイナミックは向上してきました。ボルシェは、水平対向6気筒ターボエンジンの開発において、40年以上のノウハウを誇ります。

例えば、バイパスバルブを備えたターボチャージャーは、1972年に917/10レーシングカーに初めて用いられ、その2年後の1974年に、初代911ターボで市販車に取り入れられました。1974年には、インタークーラーも917/10に初めて導入されました。続いて1977年に、このテクノロジーは911ターボ3.3においてデビューを飾りました。ターボエンジンの開発におけるその他の画期的な出来事としては、2基のターボチャージャーを直列に連結したシーケンシャルターボ（スーパースポーツカーの959に初めて使用）、2基のターボチャージャーを並列に配置したツインターボ（911ターボ*タイプ993で初めて採用）、可変吸気バルブ（911ターボ*タイプ996で初めて採用）などがあります。

仕様：ポルシェ 911 カレラ クーペ*

- ボディ シェル：**
- ・ 2 + 2 シータークーペ
 - ・ アルミニウムとスチールによる軽量構造
(ドア、トランクリッドおよびエンジンフードにアルミニウムを使用)
 - ・ 運転席・助手席用エアバッグ (2 段階作動式)
 - ・ 側胸部保護用および側頭部保護用エアバッグ
(運転席・助手席用)
- エアロダイナミクス：**
- ・ 空気抵抗係数： $C_d = 0.29$
 - ・ 前面投影面積： $A = 2.02 \text{ m}^2$
 - ・ 空気抵抗 ($C_d \times A$)： 0.59
- エンジン：**
- ・ 水冷式水平対向 6 気筒エンジン
 - ・ アルミニウム製エンジンブロック／シリンダーヘッド
 - ・ ダブルオーバーヘッドカムシャフト
 - ・ 4 バルブヘッド
 - ・ 可変バルブタイミングシステム (インテーク／アウトレット側) および可変バルブリフトシステム (インテーク側)
(バリオカム・プラス)
 - ・ 油圧式バルブクリアランス調整機能
 - ・ ダイレクト・フューエル・インジェクション (DFI)
 - ・ ツインターボチャージャー
 - ・ トリメタル触媒コンバータ (各シリンダーバンクに 1 基)
 - ・ O_2 センサー (各シリンダーバンクに 2 個)
 - ・ エンジンオイル：13.1 ℓ (リフィル容量：8.0 ℓ)
 - ・ 電子制御イグニッション
 - ・ 静高電圧配電システム (6 個のイグニッションコイルを装備)
 - ・ サーマル・マネージメントシステム (クーラント用)
 - ・ オートスタート／ストップ機能
 - ・ ボア： 91.0 mm
 - ・ ストローク： 76.4 mm
 - ・ 総排気量： $2,981 \text{ cc}$
 - ・ 圧縮比： $10:1$
 - ・ 最高出力： $272 \text{ kW (370 PS) / 6,500 rpm}$
 - ・ 最大トルク： $450 \text{ Nm / 1,700 - 5,000 rpm}$
 - ・ リッターあたりの出力： $91.2 \text{ kW/ℓ (124.1 PS/ℓ)}$
 - ・ 最高エンジン回転数： $7,500 \text{ rpm}$
 - ・ 使用燃料：無鉛ハイオクガソリン
- エレクトリカル システム：**
- ・ オルタネーター 12 V 、 $2,450 \text{ W}$
 - ・ バッテリー容量 80 Ah
 - ・ エネルギー回生システム

(※ 仕様は国により異なることがあります)
(2015 年 9 月現在)

駆動系統：

- ・ ボルト結合一体型エンジン／トランスミッションユニット
- ・ 後輪駆動
- ・ 7速マニュアルトランスミッション（ツインクラッチプレート式）
- ・ 7速ポルシェ・ドッペルクップルング（PDK）（デュアルクラッチトランスミッション）

トランスミッションギヤ比：	M/T	PDK
1 速	3.91	3.91
2 速	2.29	2.29
3 速	1.58	1.58
4 速	1.18	1.18
5 速	0.94	0.94
6 速	0.79	0.79
7 速	0.62	0.62
後退	3.55	3.55
コンスタントギヤ	1.11	1.11
最終減速比（トータル）	3.44	3.44
クラッチ径：	228 mm	202 / 153 mm

**シャシー/
サスペンション：**
フロントアクスル：

- ・ マクファーソンストラットサスペンション（ポルシェチューン）
- ・ 前後左右のコントロールアームとストラットによる独立懸架
- ・ 円筒形コイルスプリングの内側にダンパーを配置
- ・ 電気機械式パワーステアリング
- ・ フロントアクスルリフトシステム（オプション）

リアアクスル：

- ・ マルチリンクサスペンション
- ・ 5リンク式独立懸架
- ・ 円筒形コイルスプリングの内側にダンパーを同軸配置
- ・ 電子制御ダンパーシステム：ポルシェ・アクティブサスペンション・マネージメントシステム（PASM）
- ・ 2種類のダンピングモードが選択可能

ブレーキ システム :	<ul style="list-style-type: none">・ 前後2 系統式ブレーキシステム・ ポルシェ・スタビリティ・マネージメントシステム (PSM)・ バキュームブレーキブースター・ ブレーキアシスト機能・ 電動パーキングブレーキ・ オートホールド機能・ ポストコリジョンブレーキシステム		
	フロントアクスル : <ul style="list-style-type: none">・ 4 ピストン対向式アルミニウム製モノブロックキャリパー・ クロスドリル加工が施されたベンチレーテッドディスク (外径 x 厚さ) : 330 mm x 34 mm		
	リアアクスル : <ul style="list-style-type: none">・ 4 ピストン対向式アルミニウム製モノブロックキャリパー・ クロスドリル加工が施されたベンチレーテッドディスク (外径 x 厚さ) : 330 mm x 28 mm		
ホイール/タイヤ :	フロント : 8.5 J x 19 (ホイール) 235 / 40 ZR 19 (タイヤ) リア : 11.5 J x 19 (ホイール) 295 / 35 ZR 19 (タイヤ)		
車両重量 :	車両重量 (DIN)	1,430 kg (1,450 kg)	
	車両総重量	1,875 kg (1,890 kg)	
寸法 :	全長	4,499 mm	
	全幅	1,808 mm	
	全幅 (ドアミラーを含む)	1,978 mm	
	全高	1,303 mm	
	ホイールベース	2,450 mm	
	トレッド	フロント	1,541 mm
		リア	1,518 mm
	ラゲッジコンパートメント容量 :		
		フロント	145 ℓ
		リア	260 ℓ
	燃料タンク容量 :	64 ℓ	

(カッコ内の数値はPDK仕様車のものです)

性能：	最高速度：	295 (293) km/h
	加速：	
	0 - 100 km/h	4.6 (4.4) 秒
	PDK 仕様車 (スポーツ・プラスモード)	4.2 秒
	0 - 200 km/h	15.3 (14.8) 秒
	PDK 仕様車 (スポーツ・プラスモード)	14.5 秒
燃費 (NEDC)：	0 - 400 m	12.8 (12.6) 秒
	PDK 仕様車 (スポーツ・プラスモード)	12.3 秒
	複合	8.3 (7.4) ℓ / 100 km
	市街地	11.7 (9.9) ℓ / 100 km
	郊外	6.3 (6.0) ℓ / 100 km
	CO ₂ 排出量：	190 (169) g/km
有害物質クラス：		Euro 6
(カッコ内の数値はPDK仕様車のものです)		

仕様：ポルシェ 911 カレラ S クーペ*

- ボディ シェル：**
- ・ 2 + 2 シータークーペ
 - ・ アルミニウムとスチールによる軽量構造
(ドア、トランクリッドおよびエンジンフードにアルミニウムを使用)
 - ・ 運転席・助手席用エアバッグ (2 段階作動式)
 - ・ 側胸部保護用および側頭部保護用エアバッグ
(運転席・助手席用)
- エアロダイナミクス：**
- ・ 空気抵抗係数： $C_d = 0.30$
 - ・ 前面投影面積： $A = 2.02 \text{ m}^2$
 - ・ 空気抵抗 ($C_d \times A$)： 0.61
- エンジン：**
- ・ 水冷式水平対向 6 気筒エンジン
 - ・ アルミニウム製エンジンブロック／シリンダーヘッド
 - ・ ダブルオーバーヘッドカムシャフト
 - ・ 4 バルブヘッド
 - ・ 可変バルブタイミングシステム (インテーク／アウトレット側) および可変バルブリフトシステム (インテーク側)
(バリオカム・プラス)
 - ・ 油圧式バルブクリアランス調整機能
 - ・ ダイレクト・フューエル・インジェクション (DFI)
 - ・ ツインターボチャージャー
 - ・ トリメタル触媒コンバータ (各シリンダーバンクに 1 基)
 - ・ O_2 センサー (各シリンダーバンクに 2 個)
 - ・ エンジンオイル：13.1 ℓ (リフィル容量：8.0 ℓ)
 - ・ 電子制御イグニッション
 - ・ 静高電圧配電システム (6 個のイグニッションコイルを装備)
 - ・ サーマル・マネージメントシステム (クーラント用)
 - ・ オートスタート／ストップ機能
 - ・ ボア： 91.0 mm
 - ・ ストローク： 76.4 mm
 - ・ 総排気量： $2,981 \text{ cc}$
 - ・ 圧縮比： $10:1$
 - ・ 最高出力： $309 \text{ kW (420 PS) / 6,500 rpm}$
 - ・ 最大トルク： $500 \text{ Nm / 1,700 - 5,000 rpm}$
 - ・ リッターあたりの出力： $103.7 \text{ kW/ℓ (140.9 PS/ℓ)}$
 - ・ 最高エンジン回転数： $7,500 \text{ rpm}$
 - ・ 使用燃料：無鉛ハイオクガソリン
- 電気システム：**
- ・ オルタネーター 12 V、2,940 W
 - ・ バッテリー容量 80 Ah
 - ・ エネルギー回生システム

(※ 仕様は国により異なることがあります)
(2015 年 9 月現在)

駆動系統：

- ・ ボルト結合一体型エンジン／トランスミッションユニット
- ・ 後輪駆動
- ・ 7速マニュアルトランスミッション（ツインクラッチプレート式）（機械式リアディファレンシャルロックおよびポルシェ・トルク・ベクトリング〈PTV〉を装備）
- ・ 7速ポルシェ・ドッペルクップリング（PDK）（デュアルクラッチトランスミッション）（電子制御リアディファレンシャルロックおよびポルシェ・トルク・ベクトリングプラス〈PTV Plus〉を装備）

トランスミッションギヤ比：	M/T	PDK
1 速	3.91	3.91
2 速	2.29	2.29
3 速	1.58	1.58
4 速	1.18	1.18
5 速	0.94	0.94
6 速	0.79	0.79
7 速	0.62	0.62
後退	3.55	3.55
コンスタントギヤ	1.16	1.16
最終減速比(トータル)	3.59	3.59
クラッチ径：	228 mm	202 / 153 mm

シャシー／**サスペンション：****フロントアクスル：**

- ・ マクファーソンストラットサスペンション（ポルシェチューン）
- ・ 前後左右のコントロールアームとストラットによる独立懸架
- ・ 円筒形コイルスプリングの内側にダンパーを配置
- ・ 電気機械式パワーステアリング
- ・ フロントアクスルリフトシステム（オプション）

リアアクスル：

- ・ マルチリンクサスペンション
- ・ 5リンク式独立懸架
- ・ 円筒形コイルスプリングの内側にダンパーを同軸配置
- ・ リアアクスルステア（オプション）
- ・ 電子制御ダンパーシステム：ポルシェ・アクティブサスペンション・マネジメントシステム（PASM）
- ・ 2種類のダンピングモードが選択可能

ブレーキ システム :	<ul style="list-style-type: none">・ 前後 2 系統式ブレーキシステム・ ポルシェ・スタビリティ・マネージメントシステム (PSM)・ バキュームブレーキブースター・ ブレーキアシスト機能・ 電動パーキングブレーキ・ オートホールド機能・ ポストコリジョンブレーキシステム		
	フロントアクスル : <ul style="list-style-type: none">・ 6 ピストン対向式アルミニウム製モノブロックキャリパー・ クロスドリル加工が施されたベンチレーテッドディスク (外径 x 厚さ) : 350 mm x 34 mm		
	リアアクスル : <ul style="list-style-type: none">・ 4 ピストン対向式アルミニウム製モノブロックキャリパー・ クロスドリル加工が施されたベンチレーテッドディスク (外径 x 厚さ) : 330 mm x 28 mm		
ホイール/タイヤ :	フロント : 8.5 J x 20 (ホイール) 245 / 35 ZR 20 (タイヤ) リア : 11.5 J x 20 (ホイール) 305 / 30 ZR 20 (タイヤ)		
車両重量 :	車両重量 (DIN)	1,440 kg (1,460 kg)	
	車両総重量	1,900 kg (1,915 kg)	
寸法 :	全長	4,499 mm	
	全幅	1,808 mm	
	全幅 (ドアミラーを含む)	1,978 mm	
	全高	1,302 mm	
	ホイールベース	2,450 mm	
	トレッド	フロント	1,543 mm
		リア	1,518 mm
	ラゲッジコンパートメント容量 :		
		フロント	145 ℓ
		リア	260 ℓ
	燃料タンク容量 :		
			64 ℓ

(カッコ内の数値はPDK仕様車のものです)

性能：	最高速度：	308 (306) km/h
	加速：	
	0 - 100 km/h	4.3 (4.1) 秒
	PDK 仕様車 (スポーツ・プラスモード)	3.9 秒
	0 - 200 km/h	13.7 (13.2) 秒
	PDK 仕様車 (スポーツ・プラスモード)	12.9 秒
燃費 (NEDC)：	0 - 400 m	12.5 (12.3) 秒
	PDK 仕様車 (スポーツ・プラスモード)	12.0 秒
	複合	8.7 (7.7) ℓ / 100 km
	市街地	12.2 (10.1) ℓ / 100 km
	郊外	6.6 (6.4) ℓ / 100 km
	CO ₂ 排出量：	199 (174) g/km
有害物質クラス：		Euro 6
(カッコ内の数値はPDK仕様車のものです)		

仕様：ポルシェ 911 カレラ カブリオレ*

- ボディ シェル：**
- ・ 2 + 2 シーターカブリオレ
 - ・ アルミニウムとスチールによる軽量構造
(ドア、トランクリッドおよびエンジンフードにアルミニウムを使用)
 - ・ 自動開閉式コンバーチブルトップ
 - ・ 運転席・助手席用エアバッグ (2 段階作動式)
 - ・ 側胸部保護用および側頭部保護用エアバッグ
(運転席・助手席用)
- エアロダイナミクス：**
- ・ 空気抵抗係数： $C_d = 0.30$
 - ・ 前面投影面積： $A = 2.02 \text{ m}^2$
 - ・ 空気抵抗 ($C_d \times A$)： 0.61
- エンジン：**
- ・ 水冷式水平対向 6 気筒エンジン
 - ・ アルミニウム製エンジンブロック／シリンダーヘッド
 - ・ ダブルオーバーヘッドカムシャフト
 - ・ 4 バルブヘッド
 - ・ 可変バルブタイミングシステム (インテーク／アウトレット側) および可変バルブリフトシステム (インテーク側)
(バリオカム・プラス)
 - ・ 油圧式バルブクリアランス調整機能
 - ・ ダイレクト・フューエル・インジェクション (DFI)
 - ・ ツインターボチャージャー
 - ・ トリメタル触媒コンバータ (各シリンダーバンクに 1 基)
 - ・ O_2 センサー (各シリンダーバンクに 2 個)
 - ・ エンジンオイル：13.1 ℓ (リフィル容量：8.0 ℓ)
 - ・ 電子制御イグニッション
 - ・ 静高電圧配電システム (6 個のイグニッションコイルを装備)
 - ・ サーマル・マネージメントシステム (クーラント用)
 - ・ オートスタート／ストップ機能
 - ・ ボア： 91.0 mm
 - ・ ストローク： 76.4 mm
 - ・ 総排気量： $2,981 \text{ cc}$
 - ・ 圧縮比： $10:1$
 - ・ 最高出力： $272 \text{ kW (370 PS) / 6,500 rpm}$
 - ・ 最大トルク： $450 \text{ Nm / 1,700 - 5,000 rpm}$
 - ・ リッターあたりの出力： $91.2 \text{ kW/ℓ (124.1 PS/ℓ)}$
 - ・ 最高エンジン回転数： $7,500 \text{ rpm}$
 - ・ 使用燃料：無鉛ハイオクガソリン
- 電気システム：**
- ・オルタネーター 12 V、2,450 W
 - ・ バッテリー容量 80 Ah
 - ・ エネルギー回生システム

(※ 仕様は国により異なることがあります)

(2015 年 9 月現在)

駆動系統：

- ・ ボルト結合一体型エンジン／トランスミッションユニット
- ・ 後輪駆動
- ・ 7速マニュアルトランスミッション（ツインクラッチプレート式）
- ・ 7速ポルシェ・ドッペルクップルング（PDK）（デュアルクラッチトランスミッション）

トランスミッションギヤ比：	M/T	PDK
1 速	3.91	3.91
2 速	2.29	2.29
3 速	1.58	1.58
4 速	1.18	1.18
5 速	0.94	0.94
6 速	0.79	0.79
7 速	0.62	0.62
後退	3.55	3.55
コンスタントギヤ	1.11	1.11
最終減速比(トータル)	3.44	3.44
クラッチ径：	228 mm	202 / 153 mm

シャシー/**サスペンション：****フロントアクスル：**

- ・ マクファーソンストラットサスペンション（ポルシェチューン）
- ・ 前後左右のコントロールアームとストラットによる独立懸架
- ・ 円筒形コイルスプリングの内側にダンパーを配置
- ・ 電気機械式パワーステアリング
- ・ フロントアクスルリフトシステム（オプション）

リアアクスル：

- ・ マルチリンクサスペンション
- ・ 5リンク式独立懸架
- ・ 円筒形コイルスプリングの内側にダンパーを同軸配置
- ・ 電子制御ダンパーシステム：ポルシェ・アクティブサスペンション・マネージメントシステム（PASM）
- ・ 2種類のダンピングモードが選択可能

ブレーキ システム :	<ul style="list-style-type: none">・ 前後2 系統式ブレーキシステム・ ポルシェ・スタビリティ・マネージメントシステム (PSM)・ バキュームブレーキブースター・ ブレーキアシスト機能・ 電動パーキングブレーキ・ オートホールド機能・ ポストコリジョンブレーキシステム		
	フロントアクスル : <ul style="list-style-type: none">・ 4 ピストン対向式アルミニウム製モノブロックキャリパー・ クロスドリル加工が施されたベンチレーテッドディスク (外径 x 厚さ) : 330 mm x 34 mm		
	リアアクスル : <ul style="list-style-type: none">・ 4 ピストン対向式アルミニウム製モノブロックキャリパー・ クロスドリル加工が施されたベンチレーテッドディスク (外径 x 厚さ) : 330 mm x 28 mm		
ホイール/タイヤ :	フロント : 8.5 J x 19 (ホイール) 235 / 40 ZR 19 (タイヤ) リア : 11.5 J x 19 (ホイール) 295 / 35 ZR 19 (タイヤ)		
車両重量 :	車両重量 (DIN)	1,500 kg (1,520 kg)	
	車両総重量	1,925 kg (1,940 kg)	
寸法 :	全長	4,499 mm	
	全幅	1,808 mm	
	全幅 (ドアミラーを含む)	1,978 mm	
	全高	1,297 mm	
	ホイールベース	2,450 mm	
	トレッド	フロント	1,541 mm
		リア	1,518 mm
	ラゲッジコンパートメント容量 :		
		フロント	145 ℓ
		リア	160 ℓ
	燃料タンク容量 :	64 ℓ	

(カッコ内の数値はPDK仕様車のものです)

性能：	最高速度：	292 (290) km/h
	加速：	
	0 - 100 km/h	4.8 (4.6) 秒
	PDK 仕様車 (スポーツ・プラスモード)	4.4 秒
	0 - 200 km/h	16.0 (15.5) 秒
	PDK 仕様車 (スポーツ・プラスモード)	15.2 秒
燃費 (NEDC)：	0 - 400 m	13.0 (12.8) 秒
	PDK 仕様車 (スポーツ・プラスモード)	12.5 秒
	複合	8.5 (7.5) ℓ / 100 km
	市街地	11.9 (9.9) ℓ / 100 km
	郊外	6.5 (6.2) ℓ / 100 km
	CO ₂ 排出量：	195 (172) g/km
有害物質クラス：		Euro 6
(カッコ内の数値はPDK仕様車のものです)		

仕様：ポルシェ 911 カレラ S カブリオレ*

- ボディ シェル：**
- ・ 2 + 2 シーターカブリオレ
 - ・ アルミニウムとスチールによる軽量構造
(ドア、トランクリッドおよびエンジンフードにアルミニウムを使用)
 - ・ 自動開閉式コンバーチブルトップ
 - ・ 運転席・助手席用エアバッグ (2 段階作動式)
 - ・ 側胸部保護用および側頭部保護用エアバッグ
(運転席・助手席用)
- エアロダイナミクス：**
- ・ 空気抵抗係数： $C_d = 0.30$
 - ・ 前面投影面積： $A = 2.02 \text{ m}^2$
 - ・ 空気抵抗 ($C_d \times A$)： 0.61
- エンジン：**
- ・ 水冷式水平対向 6 気筒エンジン
 - ・ アルミニウム製エンジンブロック／シリンダーヘッド
 - ・ ダブルオーバーヘッドカムシャフト
 - ・ 4 バルブヘッド
 - ・ 可変バルブタイミングシステム (インテーク／アウトレット側) および可変バルブリフトシステム (インテーク側)
(バリオカム・プラス)
 - ・ 油圧式バルブクリアランス調整機能
 - ・ ダイレクト・フューエル・インジェクション (DFI)
 - ・ ツインターボチャージャー
 - ・ トリメタル触媒コンバータ (各シリンダーバンクに 1 基)
 - ・ O_2 センサー (各シリンダーバンクに 2 個)
 - ・ エンジンオイル：13.1 ℓ (リフィル容量：8.0 ℓ)
 - ・ 電子制御イグニッション
 - ・ 静高電圧配電システム (6 個のイグニッションコイルを装備)
 - ・ サーマル・マネージメントシステム (クーラント用)
 - ・ オートスタート／ストップ機能
 - ・ ボア： 91.0 mm
 - ・ ストローク： 76.4 mm
 - ・ 総排気量： $2,981 \text{ cc}$
 - ・ 圧縮比： $10:1$
 - ・ 最高出力： $309 \text{ kW (420 PS) / 6,500 rpm}$
 - ・ 最大トルク： $500 \text{ Nm / 1,700 - 5,000 rpm}$
 - ・ リッターあたりの出力： $103.7 \text{ kW/ℓ (140.9 PS/ℓ)}$
 - ・ 最高エンジン回転数： $7,500 \text{ rpm}$
 - ・ 使用燃料：無鉛ハイオクガソリン
- 電気システム：**
- ・ オルタネーター 12 V 、 $2,940 \text{ W}$
 - ・ バッテリー容量 80 Ah
 - ・ エネルギー回生システム

(※ 仕様は国により異なることがあります)

(2015 年 9 月現在)

駆動系統：

- ・ ボルト結合一体型エンジン／トランスミッションユニット
- ・ 後輪駆動
- ・ 7速マニュアルトランスミッション（ツインクラッチプレート式）（機械式リアディファレンシャルロックおよびポルシェ・トルク・ベクトリング〈PTV〉を装備）
- ・ 7速ポルシェ・ドッペルクップリング（PDK）（デュアルクラッチトランスミッション）（電子制御リアディファレンシャルロックおよびポルシェ・トルク・ベクトリングプラス〈PTV Plus〉を装備）

トランスミッションギヤ比：	M/T	PDK
1 速	3.91	3.91
2 速	2.29	2.29
3 速	1.58	1.58
4 速	1.18	1.18
5 速	0.94	0.94
6 速	0.79	0.79
7 速	0.62	0.62
後退	3.55	3.55
コンスタントギヤ	1.16	1.16
最終減速比(トータル)	3.59	3.59
クラッチ径：	228 mm	202 / 153 mm

シャシー/**サスペンション：****フロントアクスル：**

- ・ マクファーソンストラットサスペンション（ポルシェチューン）
- ・ 前後左右のコントロールアームとストラットによる独立懸架
- ・ 円筒形コイルスプリングの内側にダンパーを配置
- ・ 電気機械式パワーステアリング
- ・ フロントアクスルリフトシステム（オプション）

リアアクスル：

- ・ マルチリンクサスペンション
- ・ 5リンク式独立懸架
- ・ 円筒形コイルスプリングの内側にダンパーを同軸配置
- ・ リアアクスルステア（オプション）
- ・ 電子制御ダンパーシステム：ポルシェ・アクティブサスペンション・マネジメントシステム（PASM）
- ・ 2種類のダンピングモードが選択可能

- ブレーキ システム :**
- ・ 前後2 系統式ブレーキシステム
 - ・ ポルシェ・スタビリティ・マネージメントシステム (PSM)
 - ・ バキュームブレーキブースター
 - ・ ブレーキアシスト機能
 - ・ 電動パーキングブレーキ
 - ・ オートホールド機能
 - ・ ポストコリジョンブレーキシステム

フロントアクスル :

- ・ 6 ピストン対向式アルミニウム製モノブロックキャリパー
- ・ クロスドリル加工が施されたベンチレーテッドディスク
(外径 x 厚さ) : 350 mm x 34 mm

リアアクスル :

- ・ 4 ピストン対向式アルミニウム製モノブロックキャリパー
- ・ クロスドリル加工が施されたベンチレーテッドディスク
(外径 x 厚さ) : 330 mm x 28 mm

- ホイール/タイヤ :**
- フロント : 8.5 J x 20 (ホイール) 245 / 35 ZR 20 (タイヤ)
リア : 11.5 J x 20 (ホイール) 305 / 30 ZR 20 (タイヤ)

- 車両重量 :**
- | | |
|------------|---------------------|
| 車両重量 (DIN) | 1,510 kg (1,530 kg) |
| 車両総重量 | 1,950 kg (1,965 kg) |

- 寸法 :**
- | | |
|---------------|----------|
| 全長 | 4,499 mm |
| 全幅 | 1,808 mm |
| 全幅 (ドアミラーを含む) | 1,978 mm |
| 全高 | 1,298 mm |
| ホイールベース | 2,450 mm |

- | | | |
|------|------|----------|
| トレッド | フロント | 1,543 mm |
| | リア | 1,518 mm |

ラゲッジコンパートメント容量 :

- | | |
|------|-------|
| フロント | 145 ℓ |
| リア | 160 ℓ |

- 燃料タンク容量 : 64 ℓ

(カッコ内の数値はPDK仕様車のものです)

性能：	最高速度：	306 (304) km/h
	加速：	
	0 - 100 km/h	4.5 (4.3) 秒
	PDK 仕様車 (スポーツ・プラスモード)	4.1 秒
	0 - 200 km/h	14.4 (13.9) 秒
	PDK 仕様車 (スポーツ・プラスモード)	13.6 秒
	0 - 400 m	12.7 (12.5) 秒
	PDK 仕様車 (スポーツ・プラスモード)	12.2 秒
燃費 (NEDC)：	複合	8.8 (7.8) ℓ / 100 km
	市街地	12.3 (10.2) ℓ / 100 km
	郊外	6.7 (6.5) ℓ / 100 km
CO ₂ 排出量：		202 (178) g/km
有害物質クラス：		Euro 6

(カッコ内の数値はPDK仕様車のものです)