



PORSCHE

Información para la Prensa

Los Angeles Auto Show 2015

Contenido

Porsche en el Salón del Automóvil de Los Ángeles 2015	Estrenos mundiales: nuevo 911 Targa con motor turbo y Cayman GT4 Clubsport	1
Extravagante 911 con nuevos motores turbo y un nuevo sistema de tracción total	Nuevo Porsche 911 Targa 4	3
Nuevo bolido de acceso al automovilismo de competición	Nuevo aspirante en el circuito: el Cayman GT4 Clubsport	7
Datos técnicos	Porsche 911 Targa 4	8
	Porsche 911 Targa 4S	12

Porsche en el Salón del Automóvil de Los Ángeles 2015

Estrenos mundiales: nuevo 911 Targa con motor turbo y Cayman GT4 Clubsport

Porsche celebra el estreno mundial de dos deportivos excepcionales presentándolos al público, por primera vez, en el Salón del Automóvil de Los Ángeles 2015: el nuevo 911 Targa 4 y el Cayman GT4 Clubsport. El extravagante 911 mejora el rendimiento y el refinado placer de conducción con potentes y eficientes motores turbo, tracción total perfeccionada y un chasis activo. Con su techo Targa, completamente automático, y el ancho arco antivuelco tradicional, el 911 Targa es un ejemplo de sinergia entre el diseño clásico y la tecnología más moderna.

El 911 Targa 4 ofrece ahora una potencia de 370 CV (272 kW) y el 911 Targa 4S de 420 CV (309 kW), lo que significa un aumento de 20 CV (15 kW), respectivamente, en comparación con los modelos anteriores. El chasis PASM con un rebajamiento de 10 milímetros y la dirección independiente en ejes traseros opcional para el modelo S mejoran la dinámica de conducción adicionalmente. El interior de la nueva generación del 911 equipa de serie el nuevo sistema Porsche Communication Management (PCM), de fácil manejo, con pantalla multitáctil y funciones adicionales.

El hecho de que el nuevo Targa se estrene mundialmente en Los Ángeles es una muestra de la especial relación que el 911 descapotable mantiene con los EE.UU. En un principio, este modelo se concibió en los años 60 como “descapotable de seguridad” para el mercado estadounidense. Sin embargo, con el paso del tiempo, el Targa se ha convertido en el buque insignia de la gama 911, entusiasmando, no sólo a los aficionados norteamericanos a la marca Porsche, sino a los aficionados de todo el mundo desde hace 50 años con su característico arco Targa de aluminio, su diseño especial y su placer de conducción.

Nuevo modelo de acceso para el automovilismo de competición Porsche

Porsche ofrece un nuevo modelo de acceso al mundo del automovilismo de competición: el Cayman GT4 Clubsport. Su motor bóxer de 3,8 litros desarrolla una potencia de 385 CV (283 kW) que transmite al eje trasero a través de un cambio de doble embrague. La modificación del chasis para los circuitos, el aumento de tamaño de los frenos y la reducción

del peso aumentan aún más la de por sí ya marcada dinámica del radical Cayman GT4. La homologación para diferentes series de carreras del mundo al nivel de competiciones como la Clubsport se prevé para la temporada 2016.

Los EE.UU. siguen siendo uno de los mercados de ventas más importantes para Porsche. El fabricante de deportivos vendió 39.300 unidades hasta septiembre de 2015, un claro aumento del 11% en comparación con el periodo correspondiente del año anterior. El éxito se debe a la excelente reputación que Porsche disfruta entre los clientes: Porsche alcanzó, por undécima vez consecutiva, el primer puesto en la puntuación final del conocido estudio de satisfacción APEAL de J.D. Power reafirmando así su posición como la marca automovilística de mayor atractivo para los conductores en los EE.UU.

Debut en EE.UU.: nuevo Macan GTS de 360 CV

Porsche presenta el Macan GTS en Los Ángeles, por primera vez, ante el público estadounidense. La variante más atractiva hasta el momento del SUV compacto brilla con un placer de conducción más allá del ya conocido para el Macan. Las claves de esta mejora son una potencia mayor, un chasis perfeccionado y frenos más firmes. En cuanto al rendimiento, el nuevo modelo se sitúa entre el Macan S y el Macan Turbo con una potencia de 360 CV (265 kW). El equipamiento, realizado según las pautas de diseño típicas GTS de Porsche, subraya la deportividad del nuevo modelo. Los deportivos revestimientos del frontal y la zaga, provenientes del paquete de diseño "Sport", reflejan el potencial dinámico del Macan GTS incluso cuando está parado. Los rasgos distintivos que caracterizan a este modelo a primera vista como "Gran Turismo Sport" son los elementos de contraste negros de las rejillas de las entradas de aire y de los reflectores internos de los faros principales. Los tonos específicos GTS subrayan el carácter individual del nuevo modelo también en los laterales: los marcos de las ventanas son de color negro brillante. Deflectores laterales de aire y llantas de 20 pulgadas de color negro con brillo satinado completan el diseño GTS. Los conductores deportivos podrán disfrutar de un equipamiento Alcantara y asientos deportivos de ocho posiciones en el interior.

Extravagante 911 con nuevos motores turbo y un nuevo sistema de tracción total

Nuevo Porsche 911 Targa 4

Con un extravagante diseño, una construcción de techo excepcional y un sistema de tracción total deportivo, el 911 Targa 4 satisface los gustos individuales del placer de conducción de los deportivos. El cambio de generación intensifica aún más el atractivo del original: los innovadores motores turbo ofrecen un mayor rendimiento con menores tasas de consumo y el sistema de tracción total perfeccionado aumenta la dinámica y la seguridad de conducción. Además, el chasis adaptativo PASM de serie (Porsche Active Suspension Management), rebajado en diez milímetros, ofrece una dualidad más amplia entre deportividad y confort. La dirección independiente en ejes traseros, ofrecida opcionalmente, por primera vez, para el 911 Targa 4S, amplía notablemente el espectro dinámico de conducción. El nuevo sistema de conectividad e infoentretenimiento de serie Porsche Communication Management (PCM), de fácil manejo, dispone de una pantalla multitáctil y ofrece funciones ampliadas. Desde su estreno en 1965, el Targa ocupa una posición fija en la familia de los Porsche 911 y representa aproximadamente el 13% de todos los 911 vendidos hasta la fecha.

Con su diseño individual, el nuevo 911 Targa se sigue diferenciando claramente de las versiones Coupé y Cabriolet: este modelo combina de forma espectacular el concepto clásico Targa con una vanguardista y confortable tecnología de techo. Al igual que el legendario Targa original, el nuevo modelo integra el ancho arco antivuelco característico en lugar de los pilares B, una parte de techo móvil sobre los asientos delanteros y una luneta trasera envolvente sin pilar C. El segmento del techo puede abrirse y cerrarse pulsando un botón. Cuando se abre el techo, la capota se retrae detrás de los asientos traseros.

El diseño exterior perfeccionado subraya la extravagante elegancia del 911 Targa. De este modo, la banda luminosa, situada entre los grupos ópticos traseros, parece especialmente plástica a través de su forma marcadamente tridimensional. Cuando se encienden las luces se intensifica este efecto de profundidad. La banda luminosa acentúa el formato típico del 911 con tracción total, cuyos guardabarros traseros siguen arqueándose 44 milímetros más hacia afuera. Otros de los rasgos distintivos de la nueva generación del 911 son faros con luz de conducción diurna de cuatro puntos, portón trasero de nuevo diseño con láminas verticales, abridores de las puertas integrados en la carrocería y nuevos grupos ópticos traseros –entre otros detalles con las características luces de freno de cuatro puntos.

Mayor aceleración con hasta un 12% menos de consumo

Porsche dispone de más de 40 años de experiencia en el desarrollo de motores bóxer – tanto en el automovilismo de carreras, como en los deportivos de serie. El resultado es que todos los nuevos modelos 911 Carrera despiertan una gran fascinación ofreciendo los mejores valores de rendimiento, eficiencia y placer de conducción. Gracias a la sobrealimentación biturbo, los motores de tres litros y seis cilindros del 911 Targa 4 entregan una potencia de 370 CV (272 kW) y un par de 450 Nm. El modelo S dispone de una potencia de 420 CV (309 kW) y un par de 500 Nm. En ambos casos, el conductor puede transformar el aumento de dinámica en 20 CV (15 kW), respectivamente, en un mayor placer de conducción. El aumento de potencia de la unidad propulsora S procede de turbocompresores con compresores modificados, un sistema de escape específico y un mecanismo de mando del motor especialmente adaptado.

En combinación con el sistema de tracción total electrohidráulico, los nuevos modelos Targa alcanzan valores de aceleración aún mayores. El 911 Targa 4, equipado con el PDK y el paquete “Sport Chrono” opcionales, acelera de 0 a 100 km/h en 4,3 segundos (-0,5 seg.) en comparación con el modelo anterior). El modelo S acelera en 4,0 segundos (-0,4 seg.). Las velocidades máximas se encuentran entre 287 km/h y 303 km/h, en función del modelo y del tipo de equipamiento.

Tradicionalmente, cada nueva generación de motores Porsche ofrece un mayor rendimiento y un menor consumo. De este modo, las tasas de consumo se reducen en 0,8 litros a 7,9 l/100 km en el 911 Targa 4 con PDK. El 911 Targa 4S con PDK ofrece un ahorro aún más notable reduciendo su consumo en 1,2 litros a 8,0 l/100 km.

Herencia del 918 Spyder: paquete “Sport Chrono” con interruptor Mode

En combinación con el paquete opcional “Sport/Chrono”, los nuevos modelos 911 disponen, por primera vez, de una leva de conmutación en el volante adoptada del 918 Spyder. Este interruptor Mode se compone de un anillo girable en cuatro posiciones para los programas de conducción “Normal”, “Sport”, “Sport Plus” e “Individual”. El modo “Individual” le permite al conductor realizar una configuración individual, en función del equipamiento, compuesta, por ejemplo, por el sistema PASM, los soportes del motor activos, el cambio PDK y el sistema de escape deportivo. En combinación con el cambio PDK, el interruptor Mode integra

un pulsador adicional denominado "Sport Response Button". La pulsación de este botón preconditiona el grupo propulsor durante 20 segundos para alcanzar la aceleración mayor posible, por ejemplo, en las maniobras de adelantamiento. Para ello, se engrana la marcha óptima y se adapta la unidad de control del motor brevemente a una respuesta aún más espontánea.

De serie: chasis PASM perfeccionado con rebajamiento de diez milímetros

El Porsche 911 con tracción total es sinónimo de la combinación ejemplar de seguridad de tracción y de conducción con dinámica de conducción deportiva. Porsche amplía esta dualidad con cada nueva generación. Por un lado, el sistema de tracción total electrohidráulico reacciona de forma más rápida y sensible gracias a la tecnología adoptada del 911 Turbo. Gracias a esto, mejora especialmente el mantenimiento del carril durante la conducción deportiva sin perder por ello agilidad. El sistema de tracción total perfeccionado armoniza aún mejor con el nuevo chasis PASM adaptado con un rebajamiento de diez milímetros. Este tipo de chasis se equipa de serie, por primera vez, en todos los modelos Carrera aumentando la estabilidad durante la conducción en curvas rápidas. Al mismo tiempo, la nueva generación de amortiguadores, cuya curva característica se ha ampliado, aumenta, por un lado, el confort, gracias a su comportamiento de respuesta aún más preciso, y, por otro lado, la unión con el chasis durante la conducción dinámica.

Con la dirección independiente en ejes traseros opcional de los modelos S se aplica la tecnología de chasis procedente de los modelos 911 Turbo y 911 GT3. Gracias a esto, el 911 es notablemente más ágil durante las maniobras de dirección, además de ofrecer una alta estabilidad de conducción durante los cambios de carril a grandes velocidades. Al mismo tiempo, convence en la conducción por la ciudad ofreciendo un manejo optimizado a través de un radio de giro reducido en 0,4 metros. El conductor percibirá una mejora en el manejo del nuevo modelo a través de una nueva generación de volantes apadrinados por el 918 Spyder. El volante básico tiene un diámetro de 375 milímetros y el volante deportivo GT opcional de 360 milímetros. Porsche ofrece también una versatilidad ilimitada a través de un sistema de elevación hidráulico con cilindros elevadores integrados en los tubos amortiguadores del eje delantero. Pulsando un botón aumenta la distancia al suelo en 40 milímetros por debajo del labio frontal, en cinco segundos, evitando así que los bajos del deportivo toquen el suelo, por ejemplo, en las salidas empinadas de garajes.

Sistema de conectividad e infoentretenimiento:**PCM con pantalla multitáctil y nuevas funciones**

El nuevo sistema Porsche Communication Management System (PCM), equipado de serie en el nuevo 911 Targa 4, integra nuevas funciones y una pantalla multitáctil de siete pulgadas en la consola central. El sistema de navegación de serie puede manejarse como un Smartphone y procesar también ahora entradas manuscritas. La información sobre el tráfico en tiempo real mejora notablemente la navegación garantizándole al conductor una vista rápida de la situación del tráfico y una adaptación dinámica de la ruta. Los teléfonos móviles y los Smartphone pueden integrarse ahora de forma mucho más rápida y completa mediante WLAN, Bluetooth o cable. De este modo, están a disposición servicios para el automóvil, como la consulta de los datos del vehículo por control remoto, y servicios basados en internet, como Google Street View y la radio por internet.

Nuevo bólido de acceso al automovilismo de competición

Nuevo aspirante en el circuito: el Cayman GT4 Clubsport

Porsche Motorsport ha desarrollado una versión de carreras cercana a la serie en base al deportivo ligero Cayman GT4. Con su estreno en el Salón del Automóvil de Los Ángeles 2015, se inicia también la venta del modelo deportivo de acceso al automovilismo de competición con motor central de 283 kW (385 CV).

De igual modo que su homólogo de serie, extremadamente adaptado a los circuitos, el Cayman GT4 Clubsport se propulsa mediante un motor bóxer de 3,8 litros y seis cilindros. La versión de carreras dispone exclusivamente de un cambio de doble embrague Porsche Doppelkupplung con teclas basculantes en el volante y un bloqueo mecánico del diferencial trasero. La suspensión delantera ligera Mc Pherson procede de su hermano mayor el 911 GT3 Cup, que participa mundialmente en 20 campeonatos Copa Porsche Carrera.

El sistema de frenos de gran tamaño incluye grandes discos de freno de acero de 380 milímetros de diámetro respectivamente. Con un peso de sólo 1.300 kilogramos, el Cayman GT4 Clubsport, que equipa de serie una jaula de seguridad soldada, asientos envolventes de carreras y cinturones de seguridad de 6 puntos, es un verdadero peso pluma.

El nuevo Cayman GT4 Clubsport puede pedirse en la planta Porsche Motorsport de Weissach y, para el mercado norteamericano, en Porsche Motorsport North America.

En 2016 espera ser homologado para poder participar en campeonatos automovilísticos como Pirelli World Challenge, Continental Tire Sports Car Challenge, Pirelli GT3 Cup Trophy USA, Ultra 94 GT3 Cup Challenge Canada y competiciones como la Porsche Club of America, así como en otras competiciones mundiales a nivel de club.

Datos técnicos del Porsche 911 Targa 4*

Carrocería: Coupé de dos plazas plus con arco Targa de acero y pieza central del techo abatible; carrocería de construcción ligera en construcción mixta inteligente de acero-aluminio con guardabarros, puertas, tapa del maletero y capó de aluminio; airbag del conductor y del acompañante de dos etapas; airbags laterales y de cabeza para el conductor y el acompañante.

Aerodinámica:

Coefficiente de resistencia al aire c_w :	0,30
Superficie frontal A:	2,05 m ²
$c_w \times A$:	0,62

Motor: Motor bóxer de seis cilindros refrigerado por agua; bloque del motor y culatas de aluminio; cuatro árboles de levas superiores; cuatro válvulas por cilindro; tiempos de control variables del lado de admisión y conmutación de la carrera de la válvula (VarioCam Plus); compensación hidráulica del juego de la válvula; inyección directa de gasolina; sobrealimentación biturbo; catalizador de tres vías por línea de cilindros respectivamente con dos sondas Lambda cada uno; aceite del motor: 13,1 litros (cantidad de relleno: 8,0 litros); encendido electrónico con distribuidor de encendido fijo (seis bobinas de encendido); sistema de gestión térmica para la circulación del refrigerante; función "Auto-Start-Stop".

Calibre	91,0 mm
Carrera	76,4 mm
Cilindrada	2.981 cm ³
Compresión	10:1
Potencia del motor	370 CV (272 kW) a 6.500 rpm
Par máximo	450 Nm entre 1.700 y 5.000 rpm
Potencia unitaria (por litro)	124,1 CV/l (91,2 kW/l)
Nº de revoluciones máx.	7.500 rpm
Clase de carburante	Super Plus

Instalación eléctrica: 12 voltios; generador de corriente trifásica 2.450 W; batería 80 Ah; recuperación de la red de abord.

* Los datos técnicos pueden variar en algunos países

Transmisión:

Motor y cambio atornillados formando una unidad; tracción integral activa con embrague de discos múltiples regulado electrónicamente por campos característicos (PTM); cambio manual de siete velocidades con embrague de dos discos; cambio de doble embrague opcional Porsche Doppelkupplung (PDK) de siete velocidades.

Rel.de transmisión	Manual	PDK
1ª velocidad	3,91	3,91
2ª velocidad	2,29	2,29
3ª velocidad	1,58	1,58
4ª velocidad	1,18	1,18
5ª velocidad	0,94	0,94
6ª velocidad	0,79	0,79
7ª velocidad	0,62	0,62
Marcha atrás R	3,55	3,55
Constante Eje trasero	1,16	1,16
Transm. total del eje tras.	3,09	3,09
Transmisión del eje del.	3,46	3,46
Diámetro del convertidor	228 mm	202/153 mm

Chasis:

Eje delantero: suspensión de tipo McPherson (optimizada para Porsche) con suspensión individual de las ruedas a los brazos oscilantes transversales, a los brazos oscilantes longitudinales y a los muelles; resortes helicoidales cilíndricos con amortiguadores de vibraciones interiores; servodirección electromecánica; sistema de elevación del eje delantero opcional.

Eje trasero: eje de articulación múltiple con ruedas guiadas individualmente por cinco brazos oscilantes; resortes helicoidales cilíndricos con amortiguadores de vibraciones coaxiales interiores.

Porsche Active Suspension Management (PASM) con amortiguadores de vibraciones electrónicos; dos campos característicos seleccionables manualmente.

Frenos: Sistema de frenos de dos circuitos con distribución por ejes; Porsche Stability Management (PSM); servofreno de vacío; asistente de freno; freno de estacionamiento Duo-Servo con accionamiento eléctrico; función “Auto-Hold”; sistema de frenado anti-colisiones múltiples.

Eje delantero: pinzas de freno monobloque de aluminio con cuatro émbolos; discos de freno perforados con ventilación interna de 330 mm de diámetro y un grosor de 34 mm.

Eje trasero: pinzas de freno monobloque de aluminio con cuatro émbolos; discos de freno perforados con ventilación interna de 330 mm de diámetro y un grosor de 28 mm.

Llantas y neumáticos:	Delante:	8,5 J x 19	con	235/40 ZR 19
	Detrás:	11,5 J x 19	con	295/35 ZR 19

Pesos:	Peso en vacío DIN	1.570 (1.590) kg
	Peso total permitido	2.000 (2.015) kg

Medidas:	Longitud	4.499 mm
	Ancho	1.852 mm
	Ancho con retrovisores ext.	1.978 mm
	Altura	1.288 mm
	Batalla	2.450 mm

Anchos de vía	Delante	1.541 mm
	Detrás	1.558 mm

Volumen del maletero	Delante	125 l
	Detrás	160 l

Capacidad del depósito (volumen de relleno)	68 l (67 l)
--	-------------

Los valores indicados entre paréntesis se refieren a los vehículos equipados con el cambio PDK.

Prestaciones:	Velocidad máxima	289 (287) km/h
	Aceleración:	
	0 – 100 km/h	4,7 (4,5) s
	con Sport Plus y PDK	4,3 s
	0 – 200 km/h	16,5 (16,0) s
	con Sport Plus y PDK	15,7 s
	0 – 60 mph	4,5 (4,3) s
	con Sport Plus y PDK	4,1 s
	1/4 milla (400 m)	12,9 (12,7) s
	con Sport Plus y PDK	12,6 s
Consumo (NCCE):	Combinado	8,9 (7,9) l/100 km
	Ciudad	12,4 (10,3) l/100 km
	Interurbano	6,9 (6,5) l/100 km
Emisiones de CO₂:	Combinado	206 (182) g/km
Norma de emisiones:		Euro 6

Los valores indicados entre paréntesis se refieren a los vehículos equipados con el cambio PDK.

Datos Técnicos del Porsche 911 Targa 4S*

Carrocería:	Coupé de dos plazas plus con arco Targa de acero y pieza central del techo abatible; carrocería de construcción ligera autoportante en construcción mixta de acero-aluminio; guardabarros, puertas, tapa del maletero y capó de aluminio; airbag del conductor y del acompañante de dos etapas; airbags laterales y de cabeza para el conductor y el acompañante.
Aerodinámica:	Coeficiente de resistencia al aire c_w: 0,30 Superficie frontal A: 2,05 m² $c_w \times A$: 0,62
Motor:	Motor bóxer de seis cilindros refrigerado por agua; bloque del motor y culatas de aluminio; cuatro árboles de levas superiores; cuatro válvulas por cilindro; tiempos de control variables del lado de admisión y conmutación de la carrera de la válvula (VarioCam Plus); compensación hidráulica del juego de la válvula; inyección directa de gasolina; sobrealimentación biturbo; catalizador de tres vías por línea de cilindros respectivamente con dos sondas Lambda cada uno; aceite del motor: 13,1 litros (cantidad de relleno: 8,0 litros); encendido electrónico con distribuidor de encendido fijo (seis bobinas de encendido); sistema de gestión térmica para la circulación del refrigerante; función "Auto-Start-Stop". Calibre 91,0 mm Carrera 76,4 mm Cilindrada 2.981 cm³ Compresión 10:1 Potencia del motor 420 CV (309 kW) a 6.500 rpm Par máximo 500 Nm entre 1.700 y 5.000 rpm Potencia unitaria (por litro) 140,9 CV/l (103,7 kW/l) Nº de revoluciones máx. 7.500 rpm Clase de carburante Super Plus
Instalación eléctrica:	12 voltios; generador de corriente trifásica 2.940 W; batería 80 Ah; recuperación de la red de abordó.

* Los datos técnicos pueden variar en algunos países

Transmisión: Motor y cambio atornillados formando una unidad; tracción integral activa con embrague de discos múltiples regulado electrónicamente por campos característicos (PTM); cambio manual de siete velocidades con embrague de dos discos, bloqueo mecánico del diferencial trasero y Porsche Torque Vectoring (PTV); cambio de doble embrague opcional Porsche Doppelkupplung (PDK) de siete velocidades.

Rel.de transmisión	Manual	PDK
1ª velocidad	3,91	3,91
2ª velocidad	2,29	2,29
3ª velocidad	1,58	1,58
4ª velocidad	1,18	1,18
5ª velocidad	0,94	0,94
6ª velocidad	0,79	0,79
7ª velocidad	0,62	0,62
Marcha atrás R	3,55	3,55
Constante Eje trasero	1,16	1,16
Constante del eje trasero	3,09	3,09
Transmisión del eje del.	3,46	3,46
Diámetro del convertidor	228 mm	202/153 mm

Chasis: Eje delantero: suspensión de tipo McPherson (optimizada para Porsche) con suspensión individual de las ruedas a los brazos oscilantes transversales, a los brazos oscilantes longitudinales y a los muelles; resortes helicoidales cilíndricos con amortiguadores de vibraciones interiores; servodirección electromecánica; sistema de elevación del eje delantero opcional.

Eje trasero: eje de articulación múltiple con ruedas guiadas individualmente por cinco brazos oscilantes; resortes helicoidales cilíndricos con amortiguadores de vibraciones coaxiales interiores; dirección activa sobre el eje trasero opcional.

Porsche Active Suspension Management (PASM) con amortiguadores de vibraciones electrónicos; dos campos característicos seleccionables manualmente.

Frenos: sistema de frenos de dos circuitos con distribución por ejes; Porsche Stability Management (PSM); servofreno de vacío; asistente de freno; freno de estacionamiento Duo-Servo con accionamiento eléctrico; función “Auto-Hold”; sistema de frenado anti-colisiones múltiples.

Eje delantero: pinzas de freno monobloque de aluminio con seis émbolos; discos de freno perforados con ventilación interna de 350 mm de diámetro y un grosor de 34 mm.

Eje trasero: pinzas de freno monobloque de aluminio con cuatro émbolos; discos de freno perforados con ventilación interna de 330 mm de diámetro y un grosor de 28 mm.

Llantas y neumáticos:	Delante:	8,5 J x 20	con	245/35 ZR 20
	Detrás:	11,5 J x 20	con	305/30 ZR 20

Pesos:	Peso en vacío DIN	1.580 (1.600) kg
	Peso total permitido	2.025 (2.040) kg

Medidas:	Longitud	4.499 mm
	Ancho	1.852 mm
	Ancho con retrovisores ext.	1.978 mm
	Altura	1.293 mm
	Batalla	2.450 mm

Anchos de vía	Delante	1.543 mm
	Detrás	1.558 mm

Volumen del maletero	Delante	125 l
	Detrás	160 l

Capacidad del depósito (volumen de relleno)	68 l (67 l)
--	-------------

Los valores indicados entre paréntesis se refieren a los vehículos equipados con el cambio PDK.

Prestaciones:	Velocidad máxima	303 (301) km/h
	Aceleración:	
	0 – 100 km/h	4,4 (4,2) s
	con Sport Plus y PDK	4,0 s
	0 – 200 km/h	14,8 (14,3) s
	con Sport Plus y PDK	14,0 s
	0 – 60 mph	4,2 (4,0) s
	con Sport Plus y PDK	3,8 s
	1/4 milla (400 m)	12,6 (12,4) s
	con Sport Plus y PDK	12,1 s
Consumo (NEFZ):	Combinado	9,0 (8,0) l/100 km
	Ciudad	12,6 (10,4) l/100 km
	Interurbano	6,8 (6,7) l/100 km
Emisiones de CO₂:	Combinado	208 (184) g/km
Norma de emisiones:		Euro 6

Los valores indicados entre paréntesis se refieren a los vehículos equipados con el cambio PDK.