



PORSCHE

보도자료

2015 LA 오토쇼

목 차

2015 LA 오토쇼에서의 포르쉐	세계 최초 공개: 터보 엔진 장착 신형 911 타르가, 카이맨 GT4 클럽 스포츠	1
새로운 터보 엔진과 새로운 4륜 구동 시스템을 갖춘 명품 911	뉴 포르쉐 911 타르가 4	3
엔트리급 모터 레이싱을 위한 새로운 레이스카	서킷 트랙의 새로운 도전자: 카이맨 GT4 클럽스포츠	6
제원표	뉴 포르쉐 911 타르가 4	7
	뉴 포르쉐 911 타르가 4S	11

2015. 11

2015 LA 오토쇼에서의 포르쉐

세계 최초 공개: 터보 엔진 장착 신형 911 타르가, 카이맨 GT4 클럽 스포츠

포르쉐는 2015 LA 오토쇼에서 2대의 특별한 스포츠카를 전세계 최초로 선보인다. 대중 앞에 처음 공개되는 모델은 신형 911 타르가 4와 카이맨 GT 클럽스포츠이다. 정교하게 제작된 신형 911은 강력하고 효율적인 터보 엔진, 더욱 발전된 4륜 구동 시스템, 액티브 섀시를 통해 퍼포먼스와 운전의 즐거움을 향상시켰다. 전자동 오픈-탑과 전통적인 와이드 롤오버 보호바를 적용한 신형 911 타르가는 클래식한 디자인과 최첨단 기술의 조화를 추구했다.

신형 911 타르가 4는 370마력(272 kW), 신형 911 타르가 4S는 420마력(309 kW)을 발휘한다. 두 모델 모두 기존에 비해 20마력(15 kW)씩 향상됐다. 표준 사양으로 적용된 PASM 섀시는 차량 높이를 10 mm 낮출 수 있으며, S 모델에 옵션 적용되는 리어 액슬 스티어링은 더욱 향상된 드라이빙 다이내믹을 끌어낼 수 있도록 설계됐다. 신형 911 모델에는 멀티 터치 모니터와 더 많은 기능이 표준 사양으로 적용된, 작동이 쉬운 포르쉐 커뮤니케이션 매니지먼트(PCM)가 장착됐다.

LA에서 공개된 신형 타르가는 오픈 에어 디자인의 911과 미국 시장간의 특별한 관계도 부각시킨다. 1960년대 "안전한 컨버터블"로서 미국 시장을 겨냥 처음 설계된 타르가는 단지 미국의 포르쉐 열혈 팬을 위한 것이 아니라 911 시리즈의 쇼케이스 모델로 진화됐다. 고유의 알루미늄 롤오버 보호바를 적용한 911은 지난 50년 동안 특별한 디자인과 운전 감각으로 전세계 포르쉐 팬을 열광시켰다.

포르쉐 모터스포츠를 위한 새로운 엔트리급 모델

포르쉐는 카이맨 GT4 클럽스포츠를 통해 카레이싱에 입문하는 새로운 방법을 제시한다. 3.8리터 플랫 엔진은 385마력(283 kW)을 발휘하며, 이러한 파워는 듀얼 클러치 트랜스미션을 통해 리어 액슬에 전달된다. 서킷 주행 전용으로 보정된 섀시, 더욱 큰 브레이크, 차체 중량 감소는 이미 탁월한 카이맨 GT4의 다이내믹한 특성을 더욱 강조한다. 전세계 클럽 스포츠 수준의 다양한 레이싱을 통한 이 차의 성능은 2016년 시즌에서 확인될 것이다.

미국은 여전히 포르쉐 판매를 위한 주요 시장 중 하나다. 포르쉐는 올해 9월까지 39,300대를 판매했으며, 이는 전년 동기 대비 11% 증가한 것이다. 이러한 성과는 고객들로부터 포르쉐가 우수한 평판을 받고 있기 때문에 가능한 것이다. 포르쉐는 JD파워가 발표한 자동차 상품성 및 디자인 만족도 조사(APEAL)에서 11차례 연속 1위를 차지할 만큼 미국의 운전자에게 매력도가 가장 높은 차량 브랜드로 각인돼 있다.

미국 시장 데뷔: 360마력의 신형 마칸 GTS

포르쉐는 또한 LA 오토쇼에서 처음으로 신형 마칸 GTS를 공개한다. 마칸 GTS는 포르쉐가 지금까지 만든 컴팩트 SUV 모델 가운데 최고의 민첩성을 가진 모델로, 기존 모델이 제공했던 마칸 고유의 드라이빙 경험보다 한 차원 더 높은 수준의 드라이빙 경험을 선사한다. 이러한 성능은 재설계된 섀시와 강화된 브레이크로 뒷받침된다. 360마력(265 kW)의 출력을 갖춘 신형 마칸 GTS는 마칸 S와 마칸 터보 사이에 위치한다. 전형적인 포르쉐 GTS 디자인 특징은 스포티한 인상의 외관에서 나온다. 스포츠 디자인 패키지의 스포티한 앞뒤의 에어프론 디자인은 마칸 GTS가 가진 드라이빙 다이내믹의 잠재성을 잘 표현하고 있다. 이는 정차해 있을 때도 마찬가지다. 흡기 스크린과 헤드라이트 인서트에 적용된 블랙 색상의 대조적인 요소들은 마칸 GTS를 첫 눈에 "그란 투리스모 스포츠(Gran Turismo Sport)"로 알아보게 한다. 측면에서도 GTS만의 컬러링이 차량의 개성을 드러낸다. 윈도우 프레임은 고광택 블랙으로 디자인됐다. 사이드 블레이드와 은은한 고급 광택 블랙의 20인치 휠도 더해졌다. 스포티한 드라이빙을 추구하는 운전자는 알칸타라 소재와 8방향 스포츠 시트가 마음에 들 것이다.

새로운 터보 엔진과 새로운 4륜 구동 시스템을 갖춘 명품 911

뉴 포르쉐 911 타르가 4

신형 911 타르가 4는 더욱 정교해진 디자인, 독특한 루프 디자인, 스포티한 4륜 구동으로 스포츠카를 운전하는 독특한 즐거움에 특별한 맛을 더할 것이다. 신형 모델은 오리지널 모델의 매력을 더욱 강조한다. 혁신적인 터보 엔진은 더 높은 출력을 내면서 연료는 덜 소모한다. 한 차원 발전된 4륜 구동 시스템은 차량의 드라이빙 다이내믹과 능동적 안전성을 높여준다. 스포티한 퍼포먼스와 승차감을 모두 높인 또 다른 특징은 표준 사양의 적응형 PASM(Porsche Active Suspension Management) 새시 시스템으로 차체 높이를 10 mm 낮출 수 있다. 911 타르가 4S에 처음으로 옵션 적용된 리어 액슬 스티어링은 드라이빙 다이내믹 스펙트럼을 실질적으로 향상시킨다. 새로운 표준 사양의 포르쉐 커뮤니케이션 매니지먼트(PCM) 커넥티비티와 인포테인먼트 시스템은 더 많은 기능을 간소화된 작동 시스템과 멀티 터치 모니터로 이용할 수 있도록 했다. 1965년 공식 데뷔한 타르가는 포르쉐 911 시리즈에서 확고한 위치를 차지해 왔으며, 전세계에서 판매되는 모든 911 모델 중 약 13%의 비중을 차지하고 있다.

신형 911 타르가는 개성적인 디자인으로 쿠페와 카브리올레 모델과의 분명한 차별화를 내세운다. 클래식한 타르가 컨셉에 최첨단 루프 편의성이 결합됐다. 전설적인 오리지널 타르가와 마찬가지로, 신형 모델도 B 필러 대신 와이드 롤오버 보호바를, 뒷 유리와 옆 유리 사이에 C 필러 대신 랩 어라운드형 리어 윈도우를 갖췄다. 루프는 버튼 하나로 개폐할 수 있으며, 루프가 열려 있을 때 루프 부분은 뒷좌석의 뒤쪽 부분으로 감춰진다.

911의 더욱 세련된 외관은 911 타르가의 정교한 우아함을 강조한다. 예를 들어 미등 간 라이트바는 조각 같은 입체적 외형으로 눈에 띈다. 이러한 시각적 깊이 효과는 라이트가 켜졌을 때 더욱 두드러진다. 라이트바는 또한 4륜 구동 911의 전형적인 비율을 강조한다. 기존 4륜 모델과 마찬가지로 뒷쪽 펜더 플레어가 바깥쪽으로 44 mm 나와있다. 신형 911의 다른 두드러진 특징은 4점식 주간 주행등이 적용된 헤드라이트에서부터 리세스 커버가 없는 도어 핸들, 수직형 루버(louver)을 적용해 새롭게 디자인한 리어 리드와 4점식 브레이크등을 포함한 새로운 미등까지 다양하다.

더욱 빠른 가속 성능, 12% 향상된 연비

새롭게 개발된 플랫 엔진은 경주용과 양산용 스포츠카의 터보 차저 엔진에 대한 40여 년의 포르쉐 경험에 기반하고 있다. 그 결과 모든 신형 911 카레라 모델은 퍼포먼스, 운전의 즐거움, 효율성에서 최고 수준을 유지한다. 911 타르가 4에 적용된 3리터 6기통 바이터보 차저 엔진은 370마력(272 kW)과 450 Nm의 토크를 발휘한다. S 모델은 420마력(309 kW)과 500 Nm의 토크를 발휘한다. 이는 두 모델 모두 20마력(15 kW)씩 향상된 다이내믹 퍼포먼스를 통해 운전하는 즐거움을 더욱 만끽할 수 있다는 뜻이다. S 모델 엔진의 출력 향상은 컴프레서 변경, 특화된 배기 시스템, 특별한 엔진 관리 튜닝을 적용한 터보 차저에서 나온다.

신형 타르가 모델은 전자 유압 제어 4륜 구동 시스템과 결합돼 가속 성능 또한 더욱 향상됐다. PDK와 스포츠 크로노 패키지를 장착한 911 타르가 4는 제로백을 4.3초 (0.5초 단축), S 모델은 4.0초 (0.4초 단축)에 주파한다. 모델과 장비에 따라 최고 속도는 287 km/h~303 km/h에 달한다.

전통적으로 신형 포르쉐 엔진은 모드 연비 향상과 함께 향상된 파워를 제공한다. 예를 들어 PDK 장착 911 타르가 4의 연비는 100 km 당 7.9리터로 0.8리터가 줄었다. PDK 장착 911 타르가 4S는 연비가 100 km 당 8.0리터로 1.2리터가 줄었다.

918 스파이더 특징 차용: 모드 스위치 적용한 스포츠 크로노 패키지

새로운 911 모델은 옵션인 스포츠 크로노 패키지와 함께 처음으로 스티어링 휠에 모드 스위치를 적용해 다이내믹한 드라이빙을 구현했다. 이는 918 스파이더의 모드 스위치에서 차용한 것이다. 모드 스위치는 “Normal”, “Sport”, “Sport Plus”, “Individual”의 4개 드라이빙 포지션을 선택할 수 있는 회전링으로 구성돼 있다. 예를 들어 “Individual”을 선택하면 장비에 따라 PASM, 액티브 엔진 마운트, PDK 변속, 스포츠 배기 시스템 등 운전자가 원하는 맞춤형 설정이 가능하다. 모드 스위치는 PDK 트랜스미션과 결합돼 “스포츠 응답 버튼(Sport Response Button)”이 추가됐다. 예를 들어 추월 주행에 앞서 이 버튼을 누르면 최고 가속 성능을 내기 위해 드라이브 트레인이 20초 동안 사전 세팅 된다. 이 모드에서는 최적의 기어가 작동하고 엔진 관리 패러미터와 4륜 구동 시스템이 임시 보정돼 더욱 자발적인 응답성을 확보할 수 있다.

표준 사양: 차체 높이 10 mm 낮추는 새로운 PASM 섀시

4륜 구동 드라이브의 포르쉐 911은 구동력과 스포티한 드라이빙 다이내믹 특성을 갖춘 주행 안전성을 이상적으로 결합했다. 포르쉐는 신형 모델에서 이러한 특징을 한 차원 더 끌어 올리고 있다. 그 중 한가지는 911 터보에서 채용한 기술 덕분에 전자 유압 제어 4륜 구동 시스템은 더욱 빠르고 민감한 반응성을 보인다. 특히 탁월한 스포츠 모드에서도 민첩성을 그대로 유지하면서 조향 안전성을 향상시켰다. 그 결과 더욱 향상된 4륜 구동 시스템은 차체 높이를 10 mm 낮출 수 있는 새로운 PASM 섀시와 더 나은 조화를 이룬다. 새로운 PASM 섀시는 처음으로 모든 카레라 모델에 표준 사양으로 적용돼 빠른 코너링에서 안정감을 높여준다. 동시에 새로운 신형 속 옵소버를 적용해 승차감을 더욱 향상시키고 응답성을 높였으며, 다이내믹한 주행 시 차체와의 연결성을 개선했다.

911 카레라 S의 옵션 사양인 액티브 리어 액슬 스티어링은 911 터보와 911 GT3에서 채용된 섀시 기술이다. 이를 통해 911은 코너 진입(turn-in)에서 민첩성이 더욱 향상됐으며, 빠른 속도로 차선을 변경할 때 드라이빙 안정성도 높였다. 동시에 회전 직경이 0.4미터 줄어 도심 운전에서 기동성이 향상됐다. 신형 911은 향상된 핸들링을 운전석에 전달하기 위해 918 스파이더의 스티어링 휠 설계에 기반한 새로운 스티어링 휠을 적용했다. 기본 사양의 스티어링 휠은 직경이 375 mm이고, 옵션인 GT의 스티어링 휠은 360 mm이다. 포르쉐는 일상 주행에서의 제약 없는 실용성을 선사하기 위해 앞 차축에 통합 리프팅 실린더를 단 유압식 차고 조절 시스템을 적용하고 있다. 버튼을 누르면 앞 차축에서 지면과의 높이가 5초 이내에 40 mm나 높아진다. 이를 통해 예를 들어 턱이 있는 주차장 출구를 지날 때 언더바디가 지면에 충돌하는 것을 막아준다.

커넥티비티와 인포테인먼트 시스템: PCM에 멀티 터치 디스플레이와 새로운 기능 적용

신형 911 타르가4의 표준 사양으로 새롭게 개발된 PCM 커넥티비티와 인포테인먼트 시스템은 새로운 기능을 반영했으며, 센터 콘솔 패널에 7인치의 멀티 터치 디스플레이를 적용했다. 역시 표준 사양인 내비게이션 시스템은 마치 스마트폰처럼 작동해 손으로 입력한 내용도 처리할 수 있다. 운전자는 주변과 목적지까지의 경로에 대한 실시간 교통 정보를 볼 수 있다. 또한 와이파이, 블루투스, 케이블을 모두 이용할 수 있도록 해 모바일 기기나 스마트폰과의 연동을 더욱 빠르고 수월하게 할 수 있다. 이에 따라 차량 데이터의 원거리 검색과 같은 차량 관련 서비스는 물론 구글 스트리트 뷰나 인터넷 라디오와 같은 인터넷 기반 서비스도 이용할 수 있다.

엔트리급 모터 레이싱을 위한 새로운 레이스카

서킷 트랙의 새로운 도전자: 카이맨 GT4 클럽스포츠

포르쉐 모터스포츠는 경량 카이맨 GT4 스포츠카의 준양산용 레이싱 버전을 개발해 왔다. 엔트리급의 모터 레이싱을 위한 283 kW(385마력)의 미드 엔진 레이싱 모델로 2015 LA 오토쇼 개막과 함께 사전 판매가 시작됐다.

레이싱 트랙에 최적화된 표준 양산용 모델과 마찬가지로 카이맨 GT4 클럽스포츠는 3.8리터 플랫 6기통 엔진으로 구동된다. 레이싱 버전으로 스티어링 휠에 시프트 패들 및 기계식 리어 액슬 잠금 차동 장치와 포르쉐 더블 클러치 변속기를 갖추고 있다. 경량 서스펜션 프론트 액슬 시스템은 전 세계 포르쉐의 20 원메이크 챔피언십에서 경기를 치른 911 GT3 컵에서 가져온 것이다.

인상적인 레이싱 브레이크 시스템은 직경 380 mm 스틸 브레이크 디스크가 장착됐다. 카이맨 GT4 클럽스포츠는 1300 kg의 공차 중량과 용접된 안전 케이지 및 레이싱 버킷 시트뿐만 아니라 6점식 안전벨트를 갖춘 매우 가벼운 레이싱카다.

신형 카이맨 GT4 클럽스포츠는 독일 바이사흐 포르쉐 모터스포츠 또는 북미 시장의 경우 포르쉐 모터스포츠 노스 아메리카를 통해 주문할 수 있다.

2016년 카이맨 GT4 클럽스포츠의 성능은 다음과 같은 전 세계 레이싱 시리즈를 통해 인정받을 것이다: 피렐리 월드 챌린지, 컨티넨탈 타이어 스포츠카 챌린지, 미국 피렐리 GT3 컵 트로피, 캐나다 울트라 94 GT3 컵 챌린지, 포르쉐 클럽 오브 아메리카 클럽 레이싱, 기타 전세계 클럽 스포츠 수준의 레이싱.

뉴 포르쉐 911 타르가 4 제원표*

차체: 2 플러스 2 시트 타르가; 강철 롤오버 보호바 및 접이식
센트럴 루프 섹션; 지능형 알루미늄-강철 구조 경량 차체, 날개,
도어, 트렁크, 본넷 커버 알루미늄; 운전석/앞좌석 2단 에어백;
운전석/앞좌석 사이드 및 헤드 에어백.

공기역학: 항력계수(cd): 0.30
전방 면적 A: 2.05 m²
cd x A: 0.62

엔진: 수냉식 플랫 식스 엔진; 알루미늄 엔진 블록과 실린더헤드; 오버헤드
캠샤프트 4개, 실린더당 밸브 4개, 가변 흡기/배기 밸브 개폐 타이밍;
흡기 밸브 리프트(Vario Cam Plus); 유압 밸브 간극 조절; 직접 가솔린 분사;
바이터보 차저; 3원 측매 컨버터 실린더 뱅크당 1개, 각 2개의 산소 센서;
엔진 오일 13.1 리터(리필 용량 8.0 리터); 고체 점화 분배 전자 점화
(액티브 점화 모듈 6개); 냉각수 순환 열관리; 오토 스타트/스톱 기능.

보어	91.0 mm
스트로크	76.4 mm
배기량	2,981 cm ³
압축비	10:1
최고 출력	370마력(272 kW)/6,500 rpm
최대 토크	450 Nm/1,700 – 5,000 rpm
리터당 출력	124.1마력/l (91.2 kW/l)
최대 엔진 속도	7,500 rpm
연료 형식	super plus

전기 계통: 12 볼트; 발전기 2,450 W; 배터리 80 Ah; 전기 에너지 회생 장치.

* 제원은 시장에 따라 차이가 있을 수 있음

작성 기준: 2015년 11월

트랜스미션: 엔진과 트랜스미션은 볼트 결합으로 하나의 드라이브 유닛 형성;
전자 유압식 제어 액티브 4WD; 가변 맵 제어 다판 클러치(PTM);
7단 수동 변속기 및 2판 클러치; 옵션 7단 투얼 클러치 트랜스미션(PDK).

기어비	수동	PDK
1단	3.91	3.91
2단	2.29	2.29
3단	1.58	1.58
4단	1.18	1.18
5단	0.94	0.94
6단	0.79	0.79
7단	0.62	0.62
후진	3.55	3.55
고정 RA비	1.16	1.16
전체 RA비	3.09	3.09
최종감속비, 전	3.46	3.46
클러치 직경	228 mm	202/153 mm

서스펜션: 프론트 액슬: 스트럿 서스펜션(맥퍼슨 타입, 포르쉐에 최적화),
휠은 가로 링크, 세로 링크, 스트럿과 독립적으로 현가;
실린더형 코일 스프링과 내부 댐퍼; 전기기계식 파워 스프링;
옵션 프론트 액슬 리프트 시스템.

리어 액슬: 휠이 5개의 링크에 독립적으로 현가된 멀티링크 서스펜션;
실린더형 코일 스프링과 동축의 내부 댐퍼.

포르쉐 액티브 서스펜션 매니지먼트(PASM) 전자 제어식 댐퍼;
수동 설정 가능한 2개의 댐핑 프로그램.

브레이크:	전후 차축 독립 듀얼 써킷 브레이크 시스템; 포르쉐 스탠더드 매니지먼트(PSM); 진공 브레이크 부스터; 브레이크 어시스트; 듀오 서보식 전기 주차 브레이크; 자동 홀드 기능; 추돌 후 자동 제동 시스템.		
프론트 액슬:	4P 알루미늄 모노블록 브레이크 캘리퍼, 구멍이 있는 환기식 브레이크 디스크 (직경 330 mm, 두께 34 mm).		
리어 액슬:	4P 알루미늄 모노블록 브레이크 캘리퍼, 구멍이 있는 환기식 브레이크 디스크(직경 330 mm, 두께 28 mm).		
휠/타이어:	전륜	8.5 J x 19 와	235/40 ZR 19
	후륜	11.5 J x 19 와	295/35 ZR 19
차체중량:	공차중량(DIN)	1,570 (1,590) kg	
	허용 가능 총 중량	2,000 (2,015) kg	
크기:	전장	4,499 mm	
	전폭	1,852 mm	
	사이드 미러 포함 전폭	1,978 mm	
	전고	1,288 mm	
	휠베이스	2,450 mm	
	트레드	전	1,541 mm
		후	1,558 mm
	트렁크 용량	전	125 l
		후	160 l
	연료 탱크 용량	68 l (67 l)	

괄호안 숫자는 PDK 트랜스미션 모델임

성능:	최고속도	289 (287) km/h
	가속시간	
	0 – 100 km/h	4.7 (4.5)초
	(Sport Plus / PDK)	4.3초
	0 – 200 km/h	16.5 (16.0)초
	(Sport Plus / PDK)	15.7초
	0 – 60 mph	4.5 (4.3)초
	(Sport Plus / PDK)	4.1초
	1/4 mile (400 m)	12.9 (12.7)초
	(Sport Plus / PDK)	12.6초
연비(NEDC):	복합	8.9 (7.9) l/100 km
	도심	12.4 (10.3) l/100 km
	고속도로	6.9 (6.5) l/100 km
CO₂ 배출량:	복합	206 (182) g/km
배출 기준:		Euro 6

괄호안 숫자는 PDK 트랜스미션 모델임

뉴 포르쉐 911 타르가 4S 제원표*

차체: 2 플러스 2 시트 타르가; 강철 롤오버 보호바 및 접이식 센트럴 루프 섹션;
지능형 알루미늄-강철 구조 경량 차체, 날개, 도어, 트렁크,
본넷 커버 알루미늄; 운전석/앞좌석 2단 에어백; 운전석/앞좌석 사이드 및
헤드 에어백.

공기역학: 항력계수(cd): 0.30
전방 면적 A: 2.05 m^2
 $cd \times A$: 0.62

엔진: 수냉식 플랫 식스 엔진; 알루미늄 엔진 블록과 실린더헤드; 오버헤드
캠샤프트 4개, 실린더당 밸브 4개, 가변 흡기/배기 밸브 개폐 타이밍;
흡기 밸브 리프트(Vario Cam Plus); 유압 밸브 간극 조절; 직접 가솔린 분사;
바이터보 차저; 3원 측매 컨버터 실린더 뱅크당 1개, 각 2개의 산소 센서;
엔진 오일 13.1 리터(리필 용량 8.0 리터); 고체 점화 분배 전자 점화
(액티브 점화 모듈 6개); 냉각수 순환 열관리; 오토 스타트/스톱 기능.

보어	91.0 mm
스트로크	76.4 mm
배기량	$2,981 \text{ cm}^3$
압축비	10:1
최고 출력	420마력(309 kW)/6,500 rpm
최대 토크	500 Nm/1,700 – 5,000 rpm
리터당 출력	140.9마력/l (103.7 kW/l)
최대 엔진 속도	7,500 rpm
연료 형식	super plus

전기 계통: 12 볼트; 발전기 2,940 W; 배터리 80 Ah; 전기 에너지 회생 장치.

* 제원은 시장에 따라 차이가 있을 수 있음

작성 기준: 2015년 11월

트랜스미션:

엔진과 트랜스미션은 볼트 결합으로 하나의 드라이브 유닛 형성;
전자 유압식 제어 액티브 4WD; 가변 맵 제어 다판 클러치(PTM);
7단 수동 트랜스미션 및 2판 클러치, 기계 잠금식 리어 디퍼렌셜과
포르쉐 토크 벡터링(PTV); 옵션 7단 투얼 클러치 트랜스미션(PDK),
제어 잠금식 리어 디퍼렌셜과 PTV 플러스.

기어비	수동	PDK
1단	3.91	3.91
2단	2.29	2.29
3단	1.58	1.58
4단	1.18	1.18
5단	0.94	0.94
6단	0.79	0.79
7단	0.62	0.62
후진	3.55	3.55
고정 RA비	1.16	1.16
전체 RA비	3.09	3.09
최종감속비, 전	3.46	3.46
클러치 직경	228 mm	202/153 mm

서스펜션:

프론트 액슬: 스트럿 서스펜션(맥퍼슨 타입, 포르쉐에 최적화),
휠은 가로 링크, 세로 링크, 스트럿과 독립적으로 현가;
실린더형 코일 스프링과 내부 댐퍼; 전기기계식 파워 스프링;
옵션 프론트 액슬 리프트 시스템.

리어 액슬: 훨이 5개의 링크에 독립적으로 현가된 멀티링크 서스펜션;
실린더형 코일 스프링과 동축의 내부 댐퍼. 옵션 리어-휠 스티어링.

포르쉐 액티브 서스펜션 매니지먼트(PASM) 전자 제어식 댐퍼;
수동 설정 가능한 2개의 댐핑 프로그램.

브레이크: 전후 차축 독립 듀얼 써킷 브레이크 시스템; 포르쉐 스탠더드
매니지먼트(PSM); 진공 브레이크 부스터; 브레이크 어시스트; 듀오 서보식
전기 주차 브레이크; 자동 홀드 기능; 추돌 후 자동 제동 시스템.

프론트 액슬: 6P 알루미늄 모노블록 브레이크 캘리퍼, 구멍이 있는 환기식
브레이크 디스크 (직경 350 mm, 두께 34 mm).

리어 액슬: 4P 알루미늄 모노블록 브레이크 캘리퍼, 구멍이 있는 환기식
브레이크 디스크(직경 330 mm, 두께 28 mm).

휠/타이어:	전륜	8.5 J x 20 와	245/35 ZR 20
	후륜	11.5 J x 20 와	305/30 ZR 20

차체중량:	공차중량(DIN)	1,580 (1,600) kg
	허용 가능 총 중량	2,025 (2,040) kg

크기:	전장	4,499 mm
	전폭	1,852 mm
	사이드 미러 포함 전폭	1,978 mm
	전고	1,293 mm
	휠베이스	2,450 mm
	트레드	전 1,543 mm
		후 1,558 mm
	트렁크 용량	전 125 l
		후 160 l
	연료 탱크 용량	68 l (67 l)

괄호안 숫자는 PDK 트랜스미션 모델임

성능:	최고속도	303 (301) km/h
가속시간		
0 – 100 km/h (Sport Plus / PDK)	4.4 (4.2)초 4.0초	
0 – 200 km/h (Sport Plus / PDK)	14.8 (14.3)초 14.0초	
0 – 60 mph (Sport Plus / PDK)	4.2 (4.0)초 3.8초	
1/4 mile (400 m) (Sport Plus / PDK)	12.6 (12.4)초 12.1초	
연비(NEDC):	복합 도심 고속도로	9.0 (8.0) l/100 km 12.6 (10.4) l/100 km 6.8 (6.7) l/100 km
CO₂ 배출량:	복합	208 (184) g/km
배출 기준:		Euro 6

괄호안 숫자는 PDK 트랜스미션 모델임