



PORSCHE

Comunicado de prensa

Los Angeles Auto Show 2015

Índice

A Porsche no Salão Automóvel de Los Angeles 2015	Estreias mundiais: novo 911 Targa com motor turbo e Cayman GT4 Clubsport	1
911 extravagante com novos motores turbo e novo sistema de tracção integral	Os novos Porsche 911 Targa 4	3
Novo carro de competição para principiantes do desporto automóvel	O novo rival na pista de corrida: o Cayman GT4 Clubsport	7
Dados técnicos	Porsche 911 Targa 4	8
	Porsche 911 Targa 4S	12

A Porsche no Salão Automóvel de Los Angeles 2015

Estreias mundiais: novo 911 Targa com motor turbo e Cayman GT4 Clubsport

A Porsche celebra no Salão Automóvel de Los Angeles 2015 a estreia mundial de dois desportivos extraordinários: o novo 911 Targa 4 e o Cayman GT4 Clubsport são apresentados pela primeira vez ao público. Com motores turbo potentes e eficientes, sistema de tracção integral melhorado e chassis activo, este 911 particularmente extravagante ganha em desempenho e prazer de condução apurado. Com o tejadilho Targa automático e o tradicional arco de segurança largo, o 911 Targa representa a união do design clássico com a mais recente tecnologia.

O 911 Targa 4 tem agora 370 CV (272 kW), o 911 Targa 4S chega aos 420 CV (309 kW), ou seja, mais 20 CV (15 kW) de potência em cada um deles em comparação com os respectivos antecessores. A suspensão PASM, agora de série, com rebaixamento de 10 mm e o eixo traseiro direccionado, opcional para o modelo S, aumentam ainda mais a dinâmica de condução. No interior, a nova geração do 911 dispõe, de série, de um novo Porsche Communication Management (PCM) com ecrã multitouch e funções adicionais, muito fácil de operar.

A estreia mundial do novo Targa em Los Angeles reforça a relação especial deste 911 de tejadilho retraível com os EUA: concebido nos anos 60 inicialmente como “descapotável de segurança” para o mercado norte-americano, o Targa evoluiu para um dos modelos mais emblemáticos da série 911 e não foi só entre os entusiastas americanos da marca Porsche. Há 50 anos que o 911 com o característico arco de alumínio entusiasma fãs da Porsche em todo o mundo com o seu design e sensação de condução particulares.

Novo modelo de entrada para o Porsche Motorsport

Com o Cayman GT4 Clubsport, a Porsche oferece uma nova possibilidade de acesso às competições automobilísticas. O seu motor Boxer de 3,8 litros produz 385 CV (283 kW) e envia a sua potência ao eixo traseiro, através de uma transmissão de dupla embraiagem. O chassis modificado para a utilização em circuito fechado, travões maiores e reduções de peso aumentam significativamente a já elevada dinâmica do radical Cayman GT4. A homologação para as diversas séries de corridas em todo o mundo ao nível das competições Clubsport deve ocorrer para a temporada 2016.

Os EUA continuam a ser um dos principais mercados da Porsche. Até Setembro de 2015, o construtor de desportivos entregou 39 300 veículos, um aumento expressivo de 11% face ao período homólogo do ano anterior. A base do sucesso é a excelente reputação junto dos clientes: pela 11.^a vez consecutiva a Porsche ocupa o primeiro lugar na classificação geral do afamado inquérito de satisfação APEAL realizado pela J.D. Power e continua a ser a marca automóvel mais atractiva para os condutores nos EUA.

Estreia nos EUA: novo Macan GTS com 360 CV

A Porsche apresenta em Los Angeles ainda pela primeira vez o Macan GTS ao público norte-americano. Esta interpretação mais dinâmica até à data do SUV compacto da Porsche brilha com sensações de condução que ultrapassam mesmo o que seria expectável para o Macan. Mais potência, um chassis revisto e os travões reforçados são as ferramentas adequadas. Com 360 CV (265 kW), posiciona-se em termos de potência entre o Macan S e o Macan Turbo. O equipamento com o design GTS típico da Porsche completa o aspecto desportivo. Os aventais dianteiro e traseiro com linhas desportivas do pacote Sport Design sinalizam o potencial dinâmico do Macan GTS até quando está parado. Os elementos de contraste em preto nas grelhas de entrada de ar e no interior dos faróis dianteiros identificam-no, à primeira vista, como “Gran Turismo Sport”. Também de perfil, o esquema de cores típico do GTS reforça o carácter exclusivo. As molduras dos vidros são em preto brilhante. Os sideblades e as jantes de 20” com acabamento preto acetinado completam o design GTS. Elementos em Alcântara e bancos desportivos de regulação em 8 posições recebem o condutor no habitáculo com ambição desportiva.

911 extravagante com novos motores turbo e novo sistema de tracção integral

Os novos Porsche 911 Targa 4

Com design extravagante, tejadilho com construção única e tracção integral desportiva, o 911 Targa 4 apela ao gosto particular de conduzir um desportivo exclusivo. A mudança de geração intensifica o encanto do original: os inovadores motores turbo produzem mais potência e consomem menos, o sistema de tracção integral aperfeiçoado aumenta a dinâmica e a segurança de condução. O chassis adaptativo PASM (Porsche Active Suspension Management), de série, com rebaixamento de 10 mm oferece uma maior articulação entre carácter desportivo e conforto. A título opcional, o eixo direccional traseiro, disponível pela primeira vez no 911 Targa 4S, amplia significativamente o espectro dinâmico. Estão disponíveis funções alargadas graças ao novo sistema de conectividade e infotainment Porsche Communication Management (PCM), de série, com uma operação simplificada e ecrã multitouch. O Targa detém um lugar fixo na família 911 da Porsche desde a sua estreia em 1965 e representa cerca de 13% de todos os 911 vendidos.

O seu design individual faz com que o novo Targa se distinga claramente do Coupé e Cabriolet: de uma forma espectacular, alia a ideia clássica do Targa ao conforto de tejadilho moderno. Tal como no lendário Targa original, possui o característico arco largo em vez do pilar B, uma parte móvel do tejadilho por cima dos bancos dianteiros e um vidro traseiro envolvente sem pilar C. Premindo um botão, o segmento do tejadilho abre-se ou fecha-se, guardando o elemento da capota por trás dos bancos traseiros quando aberto.

O visual aprimorado do 911 sublinha a elegância extravagante do 911 Targa. Com a faixa luminosa entre as ópticas traseiras, parece agora mais moldado graças à sua forma marcadamente tridimensional. Com as luzes ligadas, o efeito de profundidade ainda é aumentado. A faixa luminosa marca, além disso, o formato típico do 911, cujos guarda-lamas traseiros são no total 44 mm mais largos, tal como é hábito. Outras características da nova geração 911 vão desde novos faróis com luz de circulação diurna de quatro pontos aos puxadores das portas sem reentrância, passando por um capot traseiro redesenhado com lamelas verticais e novas ópticas traseiras, entre outros com as luzes de travagem características de quatro pontos.

Acelerações mais vigorosas com um consumo até 12% menor

Os novos motores Boxer reúnem mais de quatro décadas de experiência com motores turbo que a Porsche adquiriu no desporto automóvel e nos desportivos de produção em série. O resultado: todos os novos 911 Carrera entusiasma com valores de topo no que toca às prestações, prazer de condução e eficiência. Graças à sobrealimentação biturbo, os motores de seis cilindros com 3,0 litros de cilindrada que propulsionam o 911 Targa 4 produzem uma potência de 370 CV (272 kW) e um binário de 450 Nm, no modelo S a potência chega aos 420 CV (309 kW) e o binário aos 500 Nm. Deste modo, o condutor dispõe em ambos os casos de mais 20 CV (15 kW) de dinâmica que pode converter em prazer de condução. A maior potência do motor do modelo S resulta dos turbos com compressores modificados, de um sistema de escape específico e da afinação do sistema de gestão do motor.

Em combinação com o sistema de tracção integral, agora com comando electro-hidráulico, os novos modelos Targa registam valores de aceleração ainda melhores. Equipado com os opcionais PDK e pacote Sport Chrono, o 911 Targa 4 acelera em 4,3 segundos dos 0 aos 100 km/h (-0,5 s em comparação com o modelo anterior), o modelo S em 4,0 segundos (-0,4 s). Consoante o modelo e o equipamento, as velocidades máximas situam-se entre 287 km/h e 303 km/h.

Tradicionalmente, cada nova geração de motores da Porsche alia uma maior potência a um menor consumo. O consumo de combustível diminuiu, assim, 0,8 litros no 911 Targa 4 com PDK, para 7,9 l/100 km. O 911 Targa 4S com PDK consegue uma poupança ainda mais expressiva, reduzindo o consumo médio em 1,2 litros para 8,0 l/100 km.

Herança do 918 Spyder: o pacote Sport Chrono com interruptor de selecção do modo

Em conjugação com o pacote Sport Chrono opcional, os novos modelos 911 Carrera dispõem pela primeira vez de um botão de selecção do modo no volante, uma evolução do interruptor utilizado no 918 Spyder. Este interruptor de selecção do modo é composto por um anel rotativo com quatro posições para os programas de condução “Normal”, “Sport”, “Sport Plus” e “Individual”. Este último permite ao condutor configurar individualmente o veículo, consoante o equipamento, por exemplo, o PASM, os apoios activos do motor, a estratégia de engrenagem da PDK e o sistema de escape desportivo. Em combinação com

a transmissão PDK, o interruptor de selecção do modo dispõe de um botão de pressão adicional, o chamado “Sport-Response-Button”. Accionando este botão, o conjunto propulsor é pré-condicionado durante 20 segundos para a melhor aceleração possível, por exemplo, para manobras de ultrapassagem a realizar. Para o efeito, é engrenada a velocidade ideal e o sistema de gestão do motor e a tracção integral são adaptados para uma resposta ainda mais espontânea.

De série: chassis PASM revisto com rebaixamento de 10 mm

Um Porsche 911 com tracção integral constitui uma combinação exemplar de segurança de tracção e condução com dinâmica desportiva de condução. Com a nova geração, a Porsche consegue conciliar melhor estas características. Por um lado, o sistema de tracção integral comandado electro-hidraulicamente reage com mais rapidez e precisão, graças à tecnologia proveniente do 911 Turbo. Deste modo, é melhorada a estabilidade direccional em condução manifestamente desportiva, sem comprometer a agilidade. O sistema de tracção integral aperfeiçoado harmoniza agora ainda melhor com a suspensão PASM com nova afinação e rebaixamento de 10 mm. Pela primeira vez, está disponível, de série, em todos os modelos Carrera e aumenta a estabilidade em curvas rápidas. Ao mesmo tempo, a nova geração de amortecedores com as suas curvas características mais amplas melhoram, por um lado, o conforto através de uma capacidade de resposta mais precisa e, por outro, a ligação à carroçaria numa condução dinâmica.

Com o eixo direccional traseiro activo, disponível a título opcional nos modelos S, é utilizada tecnologia do chassis proveniente do 911 Turbo e 911 GT3. Nas entradas em curva, o 911 torna-se assim ainda mais ágil. Além disso, nas mudanças de via a velocidades elevadas, demonstra uma maior estabilidade de condução. Ao mesmo tempo, é mais fácil de manobrar no trânsito citadino graças ao diâmetro de viragem reduzido em 0,4 m. O condutor sente a manobrabilidade melhorada através da nova geração de volantes com design inspirado no volante do 918 Spyder. O volante básico tem um diâmetro de 375 mm, o volante GT desportivo opcional mede 360 mm. Para uma versatilidade sem limites no dia-a-dia, a Porsche oferece um sistema de elevação hidráulico com cilindros de elevação integrados nos conjuntos de amortecimento do eixo dianteiro. Premindo um botão, bastam 5 segundos para aumentar a altura ao solo do bordo inferior da secção dianteira em 40 mm, para evitar que o carro assente, por exemplo, em acessos de garagem inclinados.

Sistema de conectividade e infotainment: PCM com ecrã multitouch e novas funções

O sistema de conectividade e infotainment PCM totalmente novo, utilizado de série no novo 911 Targa 4, integra novas funções em torno do ecrã multitouch, agora de 7", localizado na consola central. O sistema de navegação, também de série, é operado como um smart-phone e é capaz de reconhecer escrita manual. O condutor dispõe de informações de trânsito em tempo real, que lhe fornecem um resumo actualizado da situação de trânsito à sua volta e na sua rota. Adicionalmente, é agora possível integrar telemóveis e smartphones por WLAN, Bluetooth ou por cabo, de uma forma ainda mais rápida, fácil e abrangente do que até aqui. Deste modo, passam a estar disponíveis tanto serviços relacionados com o veículo, como a consulta remota dos dados do veículo, assim como serviços baseados na Internet, por exemplo, Google Street View e rádio na Internet.

Novo carro de competição para principiantes do desporto automóvel

O novo rival na pista de corrida: o Cayman GT4 Clubsport

Baseado no desportivo de construção leve Cayman GT4, a Porsche Motorsport desenvolveu uma versão de competição próxima da série. Com o início do Salão Automóvel de Los Angeles 2015, também começam as vendas do carro de competição com motor central de 283 kW (385 CV) para os principiantes nas provas automobilísticas.

Tal como o seu irmão de produção em série, com excelentes aptidões para as pistas, também o Cayman GT4 Clubsport é propulsionado por um motor Boxer de seis cilindros com 3,8 litros de cilindrada. A versão de competição dispõe exclusivamente de uma transmissão Porsche Doppelkupplung com patilhas de selecção das mudanças no volante e de um bloqueio transversal mecânico do diferencial traseiro. O eixo dianteiro de mola provém do irmão mais velho 911 GT3 Cup e é utilizado, em todo o mundo, em mais de 20 Porsche Cups.

O sistema de travões de competição de dimensões generosas está equipado com discos de travão de aço com um diâmetro de 380 mm. Com um peso de apenas 1300 kg, o Cayman GT4 Clubsport, que dispõe de série de barras anticapotamento soldadas, uma bacquet desportiva de competição e cintos de segurança de seis pontos, é um verdadeiro peso pluma.

O novo Cayman GT4 Clubsport pode ser encomendado directamente à Porsche Motorsport em Weissach e, para o mercado norte-americano, à Porsche Motorsport North America.

Para 2016, será homologado, entre outras, para competições como a Pirelli World Challenge, a Continental Tire Sports Car Challenge, a Pirelli GT3 Cup Trophy USA, a Ultra 94 GT3 Cup Challenge Canada e para as provas do Porsche Club of America, assim como para outras corridas em todo o mundo ao nível Clubsport.

Dados técnicos Porsche 911 Targa 4*

Carroçaria: Targa de dois + dois lugares com arco de segurança em aço e parte do central do tejadilho rebatível; carroçaria de peso reduzido em construção inteligente de alumínio e aço com guardalamas, portas, tampa da bagageira e capot em alumínio; capota automática com arcos de sustentação; airbag do condutor e do passageiro de dois níveis; airbags laterais e para a cabeça do lado do condutor e do passageiro.

Aerodinâmica:

Coeficiente de resistência aerodinâmica cx:	0,30
Superfície frontal A:	2,05 m ²
cx x A	0,62

Motor: Motor Boxer de seis cilindros refrigerado a água; bloco do motor e cabeças dos cilindros em alumínio; quatro árvores de cames superiores, quatro válvulas por cilindro, tempos de comando variáveis do lado da admissão e de escape, do lado da admissão com comutação do curso da válvula (VarioCam Plus); compensação hidráulica da folga das válvulas; sistema da injeção directa da gasolina; sobrealimentação biturbo; um catalisador de três vias com duas sondas Lambda por fila de cilindros; quantidade de óleo do motor 13,1 (quantidade de reabastecimento 8,0 litros); ignição electrónica com distribuição latente da ignição (seis módulos de ignição activos); sistema de gestão térmica do circuito de refrigeração; função Auto Start-Stop.

Diâmetro	91,0 mm
Curso	76,4 mm
Cilindrada	2.981 cm ³
Taxa de compressão	10:1
Potência do motor	370 CV (272 kW) às 6500 rpm
Binário máximo	450 Nm às 1700 – 5000 rpm
Potência por litro	124,1 CV/l (91,2 kW/l)
Rotação máxima	7500 rpm
Tipo de combustível	Super Plus

* Os dados técnicos podem variar consoante o país

Sistema eléctrico: 12 V; alternador trifásico de 2.450 W; bateria de 80 Ah, recuperação de energia eléctrica.

Transmissão de força: O motor e a caixa de velocidades formam uma unidade de accionamento; tracção integral activa com acoplamento de lamelas de comando electro-hidráulico com campos característicos (PTM); caixa manual de sete velocidades com embraiagem de dois discos; opcionalmente transmissão Porsche Doppelkupplung (PDK) de sete velocidades.

Relações	Caixa manual	PDK
1. ^a velocidade	3,91	3,91
2. ^a velocidade	2,29	2,29
3. ^a velocidade	1,58	1,58
4. ^a velocidade	1,18	1,18
5. ^a velocidade	0,94	0,94
6. ^a velocidade	0,79	0,79
7. ^a velocidade	0,62	0,62
Marcha-atrás	3,55	3,55
Constante ET	1,16	1,16
Relação total ET	3,09	3,09
Relação de transmissão do eixo dianteiro	3,46	3,46
Diâmetro da embraiagem	228 mm	202/153 mm

Chassis: Eixo dianteiro: eixo de mola (tipo McPherson, optimizado pela Porsche) com suspensão individual das rodas através de braços transversais, braços longitudinais e amortecedores; molas helicoidais cilíndricas com amortecedores de oscilações do lado interior; direcção assistida electromecânica, sistema opcional de elevação do eixo dianteiro.

Eixo traseiro: eixo multilink com cinco braços por roda; molas helicoidais cilíndricas com amortecedores de oscilações coaxiais do lado interior.

Porsche Active Suspension Management (PASM) com amortecedores de oscilações de comando electrónico; dois programas de amortecimento seleccionáveis manualmente.

Travões:

Sistema de travões de dois circuitos com repartição por eixo; Porsche Stability Management (PSM); servofreio a vácuo; assistente de travagem; travão de estacionamento Duo Servo accionado electricamente; função Auto-Hold, travão multicolisão.

Eixo dianteiro: pinças de alumínio de tipo monobloco com quatro êmbolos, discos de travão perfurados e ventilados internamente com 330 mm de diâmetro e 34 mm de espessura.

Eixo traseiro: pinças de alumínio de tipo monobloco com quatro êmbolos, discos de travão perfurados e ventilados internamente com 330 mm de diâmetro e 28 mm de espessura.

Jantes e pneus:

à frente	8,5 J x 19	com	235/40 ZR 19
atrás	11,5 J x 19	com	295/35 ZR 19

Pesos:

Peso em vazio DIN	1.570 (1.590) kg
Peso máximo admissível	2.000 (2.015) kg

Dimensões:

Comprimento	4.499 mm
Largura	1.852 mm
Largura incluindo espelhos retrovisores	1.978 mm
Altura	1.288 mm
Distância entre eixos	2.450 mm

Largura das vias	à frente	1.541 mm
	atrás	1.558 mm

Volume da bagageira	à frente	125 l
	atrás	160 l

Capacidade do depósito (quantidade de reabastecimento)	68 l (67 l)
---	-------------

Prestações:	Velocidade máxima	289 (287) km/h
	Aceleração	
	0 – 100 km/h	4,7 (4,5) s
	com Sport Plus e PDK	4,3 s
	0 – 200 km/h	16,5 (16,0) s
	com Sport Plus e PDK	15,7 s
	0 – 60 mph	4,5 (4,3) s
	com Sport Plus e PDK	4,1 s
	1/4 milha (400 m)	12,9 (12,7) s
	com Sport Plus e PDK	12,6 s
Consumo (NEDC):	combinado	8,9 (7,9) l/100 km
	urbano	12,4 (10,3) l/100 km
	extra-urbano	6,9 (6,5) l/100 km
Emissões de CO₂:	combinado	206 (182) g/km
Norma de poluição:		Euro 6

Os valores entre parênteses referem-se a veículos com transmissão PDK

Dados técnicos Porsche 911 Targa 4S*

Carroçaria:	Targa de dois + dois lugares com arco de segurança em aço e parte do central do tejadilho rebatível; carroçaria de peso reduzido em construção inteligente de alumínio e aço com guardalamas, portas, tampa da bagageira e capot em alumínio; capota automática com arcos de sustentação; airbag do condutor e do passageiro de dois níveis; airbags laterais e para a cabeça do lado do condutor e do passageiro.		
Aerodinâmica:	Coeficiente de resistência aerodinâmica cx:	0,30	
	Superfície frontal A:	2,05 m ²	
	cx x A:	0,62	
Motor:	Motor Boxer de seis cilindros refrigerado a água; bloco do motor e cabeças dos cilindros em alumínio; quatro árvores de cames superiores, quatro válvulas por cilindro, tempos de comando variáveis do lado da admissão e de escape, do lado da admissão com comutação do curso da válvula (VarioCam Plus); compensação hidráulica da folga das válvulas; sistema da injeção directa da gasolina; sobrealimentação biturbo; um catalisador de três vias com duas sondas Lambda por fila de cilindros; quantidade de óleo do motor 13,1 (quantidade de reabastecimento 8,0 litros); ignição electrónica com distribuição latente da ignição (seis módulos de ignição activos); sistema de gestão térmica do circuito de refrigeração; função Auto Start-Stop.		
	Diâmetro	91,0 mm	
	Curso	76,4 mm	
	Cilindrada	2.981 cm ³	
	Taxa de compressão	10:1	
	Potência do motor	420 CV (309 kW) às 6500 rpm	
	Binário máximo	500 Nm às 1700 – 5000 rpm	
	Potência por litro	140,9 CV/l (103,7 kW/l)	
	Rotação máxima	7500 rpm	
	Tipo de combustível	Super Plus	

* Os dados técnicos podem variar consoante o país

Sistema eléctrico: 12 V; alternador trifásico de 2940 W; batería de 80 Ah, recuperación de energia eléctrica.

Transmissão de força: Motor e caixa de velocidades formam uma unidade de accionamento; tracção integral activa com acoplamento de lamelas de comando electro-hidráulico com campos característicos (PTM); caixa manual de sete velocidades com embraiagem de dois discos, bloqueio transversal mecânico do diferencial traseiro e Porsche Torque Vectoring (PTV); opcionalmente transmissão Porsche Doppelkupplung (PDK) de sete velocidades.

Relações	Caixa manual	PDK
1. ^a velocidade	3,91	3,91
2. ^a velocidade	2,29	2,29
3. ^a velocidade	1,58	1,58
4. ^a velocidade	1,18	1,18
5. ^a velocidade	0,94	0,94
6. ^a velocidade	0,79	0,79
7. ^a velocidade	0,62	0,62
Marcha-atrás	3,55	3,55
Constante ET	1,16	1,16
Relação total ET	3,09	3,09
Relação de transmissão do eixo dianteiro	3,46	3,46
Diâmetro da embraiagem	228 mm	202/153 mm

Chassis: Eixo dianteiro: eixo de mola (tipo McPherson, otimizado pela Porsche) com suspensão individual das rodas através de braços transversais, braços longitudinais e amortecedores; molas helicoidais cilíndricas com amortecedores de oscilações do lado interior; direcção assistida electromecânica, sistema opcional de elevação do eixo dianteiro.

Eixo traseiro: eixo multilink com cinco braços por roda; molas helicoidais cilíndricas com amortecedores de oscilações coaxiais do lado interior; opcionalmente com eixo traseiro direccionado.

Porsche Active Suspension Management (PASM) com amortecedores de oscilações de comando electrónico; dois programas de amortecimento seleccionáveis manualmente.

Travões:

Sistema de travões de dois circuitos com repartição por eixo; Porsche Stability Management (PSM); servofreio a vácuo; assistente de travagem; travão de estacionamento Duo Servo accionado electricamente; função Auto-Hold, travão multicolisão.

Eixo dianteiro: pinças de alumínio de tipo monobloco com seis êmbolos, discos de travão perfurados e ventilados internamente com 350 mm de diâmetro e 34 mm de espessura.

Eixo traseiro: pinças de alumínio de tipo monobloco com quatro êmbolos, discos de travão perfurados e ventilados internamente com 330 mm de diâmetro e 28 mm de espessura.

Jantes e pneus:

à frente	8,5 J x 20	com	245/35 ZR 20
atrás	11,5 J x 20	com	305/30 ZR 20

Pesos:

Peso em vazio DIN	1.580 (1.600) kg
Peso máximo admissível	2.025 (2.040) kg

Dimensões:

Comprimento	4.499 mm
Largura	1.852 mm
Largura incluindo espelhos retrovisores	1.978 mm
Altura	1.293 mm
Distância entre eixos	2.450 mm

Largura das vias	à frente	1.543 mm
	atrás	1.558 mm

Volume da bagageira	à frente	125 l
	atrás	160 l

Capacidade do depósito (quantidade de reabastecimento)	68 l (67 l)
---	-------------

Prestações:	Velocidade máxima	303 (301) km/h
	Aceleração	
	0 – 100 km/h	4,4 (4,2) s
	com Sport Plus e PDK	4,0 s
	0 – 200 km/h	14,8 (14,3) s
	com Sport Plus e PDK	14,0 s
	0 – 60 mph	4,2 (4,0) s
	com Sport Plus e PDK	3,8 s
	1/4 milhas (400 m)	12,6 (12,4) s
	com Sport Plus e PDK	12,1 s
Consumo (NEDC):	combinado	9,0 (8,0) l/100 km
	urbano	12,6 (10,4) l/100 km
	extra-urbano	6,8 (6,7) l/100 km
Emissões de CO₂:	combinado	208 (184) g/km
Norma de poluição:		Euro 6

Os valores entre parênteses referem-se a veículos com transmissão PDK