



PORSCHE



معلومات صحفية

بورشه "كايين"

المحتويات

1	مجموعة متنوعة من خمسة طرازات منذ البداية	طرازات كاين الجديدة
3	قوة وعزم دوران أعلى مع استهلاك أقل للوقود	بورشه كاين الجديدة
7	تصميم أكثر حدّة وخطوط واضحة	التصميم والجسم
9	راحة أفضل وديناميكية قيادة معزّزة	التعليق وأنظمة التحكم
11	أكثر راحة وأماناً	المقصورة والتجهيزات
14	أول سيارة بنظام دفع مختلط مع قابس ضمن فئتها	كاين إس إي-هايبريد
17	كاين ديزل	المواصفات التقنية
21	كاين إس ديزل	
25	كاين إس	
29	كاين توربو	
33	كاين إس إي-هايبريد	

طرازات كاين الجديدة

مجموعة متنوعة من خمسة طرازات منذ البداية

تطلّ طرازات بورشه "كاين" الجديدة كافة بقوة وعزم دوران أكبر من الجيل السابق مع استهلاك أقل للوقود. وتتألق نسخات كاين بطراز "كاين إس إي-هايبريد" Cayenne S E-Hybrid، الذي يبرز بنظام دفع مختلط مع قابس يجد طريقه للمرة الأولى إلى فئة السيارات الرياضية الفاخرة متعددة الاستعمالات. كما استبدلت بورشه محرك V8 ذا السحب العادي في طراز "كاين إس" بمحرك V6 من ست أسطوانات سعة 3.6 ليترات مع شاحني توربو. أما بالنسبة إلى النسخات الأخرى من كاين، فقد عززت الشركة أداء محركاتها كافة.

ستتوفر كاين بخمسة طرازات عند طرحها في الأسواق:

كاين ديزل
محرك توربو ديزل V6 سعة 3 ليترات بقوة 262 حصاناً؛ علبة تروس "تيبترونيك إس" من ثماني سرعات؛ التسارع من صفر إلى 100 كلم/س في غضون 7.3 ثوانٍ؛ السرعة القصوى 221 كلم/س؛ معدل استهلاك الوقود 6.8 – 6.6 لتر/100 كلم؛ معدل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 179 – 173 غرام/كلم.

كاين إس ديزل
محرك توربو ديزل V8 سعة 4.2 لتر بقوة 385 حصاناً؛ علبة تروس "تيبترونيك إس" من ثماني سرعات؛ التسارع من صفر إلى 100 كلم/س في غضون 5.4 ثوانٍ؛ السرعة القصوى 252 كلم/س؛ معدل استهلاك الوقود 8.0 لتر/100 كلم؛ معدل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 209 غرام/كلم.

كاين إس
محرك V6 سعة 3.6 ليترات مع شاحني توربو بقوة 420 حصاناً؛ علبة تروس "تيبترونيك إس" من ثماني سرعات؛ التسارع من صفر إلى 100 كلم/س في غضون 5.5 ثوانٍ؛ السرعة القصوى 259 كلم/س؛ معدل استهلاك الوقود 9.8 – 9.5 لتر/100 كلم؛ معدل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 229 – 223 غرام/كلم.

كاين توربو
محرك V8 سعة 4.8 ليترات مع شاحني توربو بقوة 520 حصاناً؛ علبة تروس "تيبترونيك إس" من ثماني سرعات؛ التسارع من صفر إلى 100 كلم/س في غضون 4.5 ثوانٍ؛ السرعة القصوى 279 كلم/س؛ معدل استهلاك الوقود 11.5 – 11.2 لتر/100 كلم؛ معدل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 267 – 261 غرام/كلم.

كاين إس إي- هايبريد دفع مختلط بالكامل ومتوازٍ مع تكنولوجيا الشحن عبر القابس؛ محرك V6 سعة 3 ليترات مع شاحن فائق ومحرك كهربائي متزامن بقوة إجمالية تبلغ 416 حصاناً؛ علبة تروس "تريبترونيك إس" من ثماني سرعات؛ التسارع من 0 إلى 100 كلم/س في غضون 5.9 ثوانٍ؛ السرعة القصوى 243 كلم/س؛ معدل استهلاك الوقود 3.4 لتر/100 كلم؛ معدل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 79 غرام/كلم.

بورشه كاين الجديدة

قوة وعزم دوران أعلى مع استهلاك أقل للوقود

بدأت قصة نجاح بورشه "كاين" Cayenne في العام 2002 عندما عزز هذا الطراز الجديد "نطاق القدرات" المعهودة في السيارات لتشمل أبعاداً جديدة، وذلك من خلال دمج مفهوم الطراز الرياضي ضمن فئة السيارات الرياضية متعددة الاستعمالات. ما قدّمته "كاين" أتاح لك التوجّه إلى عملك اليوم وقيادة سيارتك على الأراضي الوعرة أو حلبات السباق غداً، في قالب تغطي عليه الأناقة والجودة والدقة مع متعة قيادة على المسارات كافة. وتتعرّز متعة القيادة هذه بمقصورة عملية تتضمن خمسة مقاعد ولائحة شاملة من التجهيزات والمزايا عالية الجودة، ضمن قالب ينطق بلغة بورشه التصميمية المعهودة.

بفضل مفهومها الإجمالي المتّزن والمدرّوس بعناية فائقة، فاقت مبيعات بورشه كاين التوقعات كافة، إذ تجاوزت مبيعات الجيل الأول 276,000 سيارة وتخطت مبيعات الجيل الثاني الذي طُرح في العام 2010 عتبة الـ 303,000 سيارة. لذلك، لا تكتفي "كاين" بالمساهمة الفاعلة في نمو بورشه المربح فحسب، بل تعزز أيضاً تشكيلة الشركة من الطرازات الديناميكية جداً، والتي تتراوح بين السيارات الرياضية وطرّازات الصالون والسيارات الرياضية متعددة الاستعمالات، وصولاً إلى سيارات السباق أيضاً.

تواصل "كاين" الجديدة السير على هذا المنوال ارتكازاً على المعادلة التي ساهمت بنجاح أجيالها السابقة. وهي تطلّ على الساحة العالمية متسلحة بفعالية أفضل وخصائص قيادة أكثر دقة، إلى جانب تصميم حاد بشكل لافت وتشكيلة أكبر من التجهيزات القياسية. وسيتمّ طرح الجيل الجديد من كاين بخمس نسخات في البداية، هي "كاين ديزل" Cayenne Diesel و"كاين إس ديزل" Cayenne S Diesel و"كاين إس" Cayenne S و"كاين توربو" Cayenne Turbo، هذا بالإضافة إلى "كاين إس إي-هايبريد" Cayenne S E-Hybrid التي تُبصر النور في مجموعة بورشه كأول سيارة في العالم مزودة بنظام دفع مختلط مع قابس ضمن فئة السيارات الرياضية الفاخرة متعددة الاستعمالات. ويزخر هذا الطراز الرائد باستهلاك مذهل للوقود وانبعاثات متدنية جداً من ثاني أكسيد الكربون ضمن فنته، تبلغ 3.4 لتر/100 كلم و79 غرام/كلم على التوالي، على الرغم من توفره بنظام دفع رباعي. بفضل هذا الطراز الأخير، إلى جانب كل من "باناميرا إس إي-هايبريد" Panamera S E-Hybrid و"918 سبايدر" 918 Spyder، باتت شركة بورشه صانع السيارات الوحيد في العالم الذي يوفر ثلاثة طرازات مزودة بنظام دفع مختلط مع قابس.

أداء أفضل مع استهلاك أقل للوقود لطرازات "كاين" كافة

بات الارتقاء بالأداء وعزم الدوران بالتناغم مع خفض استهلاك الوقود من الأمور البديهية لدى بورشه، على الرغم من التناقض الطبيعي بين المفهومين. انطلاقاً من هذه المقاربة الرئيسية، عمدت بورشه إلى تطوير محركات كاين المعهودة وتعزيزها مقارنة بالجيل السابق، ما حسن من أدائها وحدّ من استهلاكها للوقود.

في هذا السياق، حصلت "كاين إس" على محرك جديد من ست أسطوانات على شكل "V" سعة 3.6 ليترات مع شاحنٍ توربو، طوّرتَه بورشه خصيصاً لسياراتها الرياضية متعددة الاستعمالات واستخدمته للمرة الأولى في طراز "مكان" Macan. ويتفوّق هذا المحرك على محرك V8 السابق في النواحي الرئيسية كافة. فتقنية شاحن التوربو المزدوج وخفض السعة وعدد الأسطوانات عززت الفعالية بشكل واضح وارتقت بالأداء. نتيجة لذلك، ارتفعت قوة المحرك إلى 420 حصاناً (+20) وعزم دورانه إلى 550 نيوتن-متر (+50)، بينما انخفض استهلاكه للوقود إلى أقل من 10 لتر/100 كلم (-0.9).

أما بالنسبة إلى طراز القمة "كاين توربو"، فقد ارتفعت قوته أيضاً إلى 520 حصاناً (+20) وعزم دورانه إلى 750 نيوتن-متر (+50)، ما أتاح للسيارة اختصار 0.3 ثوانٍ من زمن التسارع إلى 100 كلم/س مقارنة بالجيل السابق والوصول إلى سرعة قصوى تبلغ 279 كلم/س. وقد اقترن هذا الأداء الصارخ مع انخفاض في استهلاك الوقود بمقدار 0.3 لتر/100 كلم.

بالانتقال إلى طرازي الديزل من كاين، يسطع نجمهما بإرساء معايير قياسية في استهلاك الوقود، ما يوضح بأنها ميزة ليست حكراً على طراز "كاين إس إي-هايبريد" الجديد فحسب. في هذا السياق، باتت "كاين ديزل" تزخر بقوة وعزم دوران أكبر من السابق، بالتناغم مع استهلاك أقل للوقود (6.8 – 6.6 لتر/100 كلم) يتيح لها اجتياز مسافة أطول من دون إعادة التزوّد بالوقود. وبفضل اعتماد شاحن توربو أكبر من السابق، ارتفعت قوة محرك V6 الديزل بمقدار 17 حصاناً لتبلغ 262 حصاناً، بينما قفز عزم الدوران بمقدار 30 نيوتن-متر ليصل إلى 580 نيوتن-متر. وقد انعكست هذه الأرقام إيجابياً على زمن تسارع السيارة إلى 100 كلم/س (أقل بمقدار 0.3 ثوانٍ) وسرعتها القصوى البالغة 221 كلم/س.

أما بالنسبة إلى "كاين إس ديزل"، فهي تجمع بذكاء بين فوائد محرك الديزل المشحون وجاذبية محرك البنزين. وتزخر هذه السيارة بمحرك V8 توربو ديزل سعة 4.2 لتر بقوة 385 حصاناً وعزم دوران هائل يبلغ 850 نيوتن-متر، ما يوفر للسائق مرونة هائلة في التعاطي مع ظروف القيادة كافة، الواقع الذي يتجسّد بتسارع إلى 100 كلم/س في غضون 5.4 ثوانٍ وسرعة قصوى تبلغ 252 كلم/س. ويترافق هذا الأداء مع استهلاك للوقود يبلغ 8.0 لتر/100 كلم وفقاً لـ "دورة القيادة الأوروبية الجديدة".

خطوات لتعزيز الفعالية

تزخر كاين الجديدة بالعديد من التقنيات لتعزيز الفعالية في مُجمل نواحي المحرك وعلبة التروس، ما ينعكس إيجابياً على استهلاك الوقود. وتشمل هذه التقنيات، على سبيل المثال، إدارة حرارية أفضل وعلبة تروس أوتوماتيكية "تبيترونك إس" Tiptronic S معززة من ثماني سرعات مع وظيفة "تطواف من دون استخدام قوة المحرك". كما تتضمن كاين وظيفة "تشغيل/إيقاف بلاس" Start/Stop Plus أوتوماتيكية مطوّرة أكثر، توقف المحرك عن العمل حالما تبلغ السيارة سرعة متدنية للغاية أثناء الكبح، عند الاقتراب من أضواء المرور مثلاً. وتتوقف هذه الوظيفة عن العمل أوتوماتيكياً في إعدادي "سبورت" Sport و"سبورت بلاس" Sport Plus. كما يستطيع السائق إيقافها بمجرد الضغط على مفتاح تشغيل على الكونسول الوسطي.

على صعيد آخر، باتت طرازات كاين كافة تحظى للمرة الأولى بوظيفة "التطواف من دون استخدام قوة المحرك" المعهودة في سيارات بورشه الأخرى، ما استوجب إدخال تعديلات على علبة التروس الأوتوماتيكية. وتعمل هذه الوظيفة بمجرد أن يرفع السائق قدمه عن دواسة الوقود، لتتدخل عندئذٍ "تبيترونك إس" وتفصل الترس المعشق، ما يتيح للسيارة التطواف. وما إن يضغط السائق على دواسة الوقود أو المكابح، حتى يتمّ تشييق الترس الملائم مجدداً أوتوماتيكياً ويغلق القابض. يجدر الذكر أنّ بورشه استخدمت خوارزميات ذكية لتكييف وظيفة "التطواف من دون استخدام قوة المحرك" مع أسلوب القيادة. ويمكن إيقاف هذه الوظيفة عن العمل عبر الضغط على مفتاح التشغيل المخصص لوظيفة "إيقاف/تشغيل" المحرك أوتوماتيكياً.

كما باتت كاين تتضمن للمرة الأولى قلابات هواء نشطة للتبريد، تقع وراء مدخل الهواء الوسطي ويتمّ التحكم بها بواسطة نظام إدارة المحرك. وتتحكم هذه القلابات، التي تفتح وتغلق وفقاً لظروف القيادة واحتياجات التبريد، بحجم الهواء وتؤثر على ديناميّة السيارة الهوائية. كما أنها جزء من نظام الإدارة الحرارية في السيارة، إذ تعزز وصول المحرك وعلبة التروس إلى حرارتيهما التشغيلية بسرعة.

بالانتقال إلى الإدارة الحرارية الذكية في كاين، فهي تتحكم بتبريد المحرك وعلبة التروس بهدف الحدّ من الخسائر الناتجة عن الاحتكاك أثناء مرحلة التسخين. في هذا السياق، يتمّ تسخين المحرك وعلبة التروس بسرعة أكبر بفضل تحكم محدد بدفق الحرارة من جهة وتشغيل تدريجي لدوائر التبريد المختلفة بحسب الحاجة من جهة أخرى. بالإضافة إلى ذلك، تتصل قلابات التبريد الهوائية الجديدة بنظام الإدارة الحرارية كي تسخّن مقومات المحرك وعلبة التروس بسرعة عند تشغيل السيارة بعد توقفها لفترة طويلة، أي عندما يكون المحرك وعلبة التروس باردين. ولا تنحصر فوائد هذه المقاربة في الحدّ من استهلاك الوقود فحسب، بل تعزّز أيضاً الراحة نظراً لمساهمتها في وصول المقصورة إلى الحرارة المرغوبة بسرعة أكبر.

رُزمة "سبورت كرونو" مع 'انطلاقة رياضية'

تتوفر بورشه "كاين" الجديدة برُزمة "سبورت كرونو" Sport Chrono اختيارية تتيح إجراء 'انطلاقة رياضية' – للمرة الأولى في كاين – عند التسارع من صفر إلى 100 كلم/س. وتعمل هذه الوظيفة بمجرد أن يضغط السائق على دوّاسيّ التسارع والمكابح في الوقت عينه، ما يُخطر وُحدات التحكم بأنّ السائق يرغب في الانطلاق بالسيارة بأسلوب رياضي، وتُبيّن الشاشة الموجودة في لوحة المؤشرات جهوزية السيارة للانطلاق. عندئذٍ، ترتفع دورات المحرك وتتحضّر علبة تروس "تبيترونك إس" لهذه المهمة عبر تعزيز تعشيق التروس الضرورية لعملية التسارع من صفر إلى 100 كلم/س (من الترس الأول إلى الثاني، ومن الثاني إلى الثالث). وتختصر رُزمة "سبورت كرونو" Sport Chrono زمن التسارع إلى 100 كلم/س في طرازات كاين الجديدة كافة بمقدار 0.1 ثانية.

التصميم والجسم

تصميم أكثر حدة وخطوط واضحة

أضفى مصممو بورشه على "كاين" الجديدة تصميماً أكثر حدة ووضوحاً من السابق، يُسلط الضوء على شخصيتها الرياضية ويشدّد على قرب السيارة من الطريق. وقد تركّزت التعديلات الخارجية على القسم الخلفي من كاين بشكل خاص، الذي حظي بمصباحين ذوي تصميم أكثر دقة وتسطيحاً من السابق. ومثلما هو الأمر مع إضاءة "الدايود" المخصصة للقيادة نهائياً في المقدمة، تمتاز إضاءة المكابح بتصميم من أربع نقاط. كما جرى دمج المصباحين والحافة التي تتضمن مقبض صندوق الأمتعة والمكان المقعر المخصص للوحة التسجيل بغطاء صندوق الأمتعة بأناقة أكبر.

بالإضافة إلى ذلك، اتخذ غطاء صندوق الأمتعة الجديد شكل المصباحين الخلفيين وتابعه من خلال حافة أفقية دقيقة كاسرة للضوء، ما عزز من عرض السيارة وإطلالتها الديناميكية على الطريق. وقد تعزّز هذا التأثير بالتصميم الجديد لأنابيب العادم المندمجة بالمقطع الخلفي السفلي للسيارة – يحظى طراز "كاين إس" Cayenne S بتصميم مزدوج لأنابيب العادم. أما بالنسبة إلى عاكس الهواء الموجود على السقف، فلم يعد متدرّجاً، ما يعكس قوة أكبر ويتيح له مواصلة امتداد خطّ السقف بانتظام لافت.

تصميم أمامي متحفّظ ولكن أكثر ديناميكية

بما أنّ المقدمة تلعب دوراً رئيسياً في تحديد شخصية السيارة، أعادت بورشه تصميم مقدمة كاين وأجنحتها وغطاء المحرك بالكامل. وسرعان ما تتّضح أوجه الاختلاف للناظر إلى السيارة من خلال خطوط التصميم الأمامية الرئيسية التي باتت تتجه إلى الخارج عوضاً عن وسط السيارة، ما يُضفي على كاين إطلالة أعرض بكثير وبالتالي أكثر قوة وديناميكية.

بالتطرق إلى التفاصيل، بات غطاء المحرك يتمتع بتصميم أعرض بكثير يتألق بثغرات جانبية اتخذت موقعاً لها على الأجنحة. كما أصبحت فتحة الهواء الوسطية أصغر بقليل من السابق، ما يُسلط الضوء على خطوط المقدمة المشدودة. وتحيط بفتحة الهواء هذه فتحتا هواء جانبيتان تبدوان أكبر حجماً ومنفعتين إلى الخارج أكثر من السابق. أما بالنسبة إلى "شفرات الهواء" على يمين مقدمة السيارة ويسارها، فتبرز بتصميم لافت وتوجّه هواء التبريد بفعالية إلى مبرّد الهواء المسحوب إلى المحرك.

بالانتقال إلى الإضاءة، تزخر كاين الجديدة بمصباحين أماميين رئيسيين بتقنية "الزينون المزدوج" Bi-xenon كتجهيز قياسي في نسخات القاعدة و"إس" S، هذا بالإضافة إلى أربع نقاط إضاءة "دايود" LED مخصصة للقيادة نهاراً كما هو معهود لدى بورشه، ما يُعرف عن هوية السيارة كطراز بورشه من النظرة الأولى. وتُتضح الشخصية الرائدة لطراز القمة "كاين توربو" Cayenne Turbo من خلال مصباحين أماميين قياسيين بتقنية 'الدايود' يتضمنان "نظام بورشه للإضاءة الديناميكية" PDLS.

بالانتقال إلى جانب السيارة، تتألق كاين بسقف ذي خطّ رياضي ينحني باتجاه المؤخرة. وهو يحفل بتصميم معدّل يُضفي على مقدمة السيارة ومؤخرتها دقة أكبر وبالتالي تصميماً أخذاً. ومن اللمسات التصميمية الأخرى في كاين، نذكر المرآتين الجانبيتين مع إشارات الانعطاف المندمجة فيهما وخطوط الأجنحة الأكثر حدّة والتصميم الأبرز لعاكس الهواء على السقف، ما يعزز من ديناميّة السيارة الهوائية عبر الحدّ من الاضطرابات الهوائية.

ألوان جديدة

وفّرت بورشه ألواناً خارجية وداخلية جديدة لطرازات كاين كافة. ومن أبرز الألوان الخارجية نذكر لوني "كارارا أبيض معدني" و"بلاديوم معدني" اللذين يمكن الحصول عليهما في جميع نسخات السيارة. كما تتوفر طرازات كاين كافة بمقصورة ثنائية الألوان (أسود/لوكسر بيج) من دون كلفة إضافية. ولمن يسعى وراء تميّز إضافي، يمكنه طلب المقصورة بتطعيم 'خشب الجوز الداكن بنوام جذعية' كتجهيز اختياري جديد.

التعليق وأنظمة التحكم

راحة أفضل وديناميكية قيادة معززة

تزخر "كاين" بنقاط قوة عديدة تتمثل إحداها بالتعليق. لذلك، حرصت بورشه على تعزيز اتساع النطاق بين الراحة والأداء الرياضي في نسخات السيارة الجديدة كافة، إن كان مع تعليق فولاذي أو "نظام بورشه للتحكم بالنشط بالتعليق" PASM أو مع تعليق هوائي.

أولى مهندسو بورشه تفاصيل التعليق في كاين الجديدة عناية كبيرة، وأجروا رزمة شاملة من التعديلات على جميع نسخات السيارة، شملت إعداداً جديداً للتعليق ونقاط تعليق معززة تحسّن الراحة كثيراً. وبهدف تحسين دقة القيادة، اعتمدت بورشه ركائز جديدة متعددة الأجزاء على الوصلات العرضية في المحورين الأمامي والخلفي وعلى ركائز عجلتي المحور الخلفي. أما النتيجة الإجمالية، فهي تعليق أكثر دقة بكثير يتمتع بديناميكية أكبر ويوفر راحة أفضل في الوقت عينه.

على صعيد مشابه، لجأت بورشه إلى تطوير "نظام بورشه للتحكم بالنشط بالتعليق" في كاين بحيث يعمل بالتنسيق مع رزمة "سبورت كرونو" Sport Chrono الجديدة ووظائفها الإضافية، حتى عندما يتم الضغط على مفتاح تشغيل "سبورت بلاس". وقد باتت برامج عمل "نظام بورشه للتحكم بالنشط بالتعليق" الثلاثة المعهودة يُطلق عليها اسم "كومفورت" Comfort (أي 'مريح') و"سبورت" Sport (أي 'رياضي') و"سبورت بلاس" Sport Plus. يجدر الذكر أنّ طراز "كاين إس إي-هايبريد" Cayenne S E-Hybrid يتوفّر بـ "نظام بورشه للتحكم بالنشط بالتعليق" PASM قياسياً، بينما تحظى "كاين توربو" Cayenne Turbo بتعليق هوائي إلى جانب نظام التحكم بالنشط بالمخمّذات سابق الذكر.

بالحديث عن التعليق الهوائي، الذي يتوفر اختياريّاً في نسخات كاين الأخرى، فهو يلبي متطلبات كاين الصارمة لناحية الراحة الفائقة وديناميكية القيادة المذهلة والاستخدام على الطرقات الوعرة والمعبّدة. وهو يتوفر بنظام تحكم بارتفاع أرضية السيارة عن الطريق، يمكن بموجبه اعتماد ستة ارتفاعات مختلفة وفقاً لظروف القيادة. في هذا السياق، تبرز كاين بميزة جديدة تتيح خفض ارتفاعها بمقدار 52 ملم عبر الضغط على مفتاح تشغيل في صندوق الأمتعة عندما يكون غطاؤه مفتوحاً. عندئذٍ، يصبح ارتفاع حافة التحميل عن الطريق حوالى 69 سنتم.

من ناحية أخرى، باتت كاين تتوفر بعجلات جديدة من الألمنيوم متعددة القضبان يتراوح قياسها بين 18 و 21 بوصة. وهي تمتاز بوزن خفيف وتصميم جذاب وفريد، يتجلى بشكل رائع في عجلات "911 توربو" 911 Turbo و"كاين سبورت كلاسيك" Cayenne Sport Classic قياس 21 بوصة. كما ستقدم بورشه جيلاً جديداً من الإطارات الصيفية قياس 21 بوصة، من ضمنها إطار "ميشلان لاتيتيود سبورت 3" MICHELIN Latitude Sport 3 الذي طُرح مؤخراً. وقد جرى تطوير هذه الإطارات كي تتلاءم مع القيادة الرياضية بشكل خاص، من خلال تركيبة مطاط خاصة وحافة إطار رفيعة توفر للسائق فوائد ديناميكية هامة، بالأخص أثناء الانعطاف عند سرعات مرتفعة. لتحقيق هذه المزايا، جرى تعديل مقومات الإطار الرئيسية الثلاث، التي تشمل تركيبة المطاط ونمط الأخاديد وتصميم المَبَيّت.

المقصورة والتجهيزات

أكثر راحة وأماناً

بات الجيل الجديد من بورشه "كاين" يتوفر بمجموعة أشمل من التجهيزات القياسية، تشمل غطاءً أوتوماتيكياً لصندوق الأمتعة ومقوداً رياضياً جديداً متعدد الوظائف مع مقبضي تعشيق – يرتكز تصميمه على ذلك المعتمد في "918 Spyder" – وعتبات أبواب من 'الستانلس ستيل' (فولاذ لا يصدأ)، بالإضافة إلى نظام لمراقبة ضغط الهواء في الإطارات ووحدة تواصل مع النظام الصوتي في السيارة. وتمتد لائحة التجهيزات القياسية لتشمل مصباحين أماميين بتقنية "الزنيون" المزدوج "Bi-xenon" للطرازات كافة، باستثناء نسخة القمة "كاين توربو" Cayenne Turbo التي حظيت بمصباحين من "الدايود" LED مع "نظام بورشه للإضاءة الديناميكية" PDLS.

ومن اللافت في مقصورة السيارة، أنّ المقعد الخلفي بات أكثر راحة من السابق. وهو يتوفر بنظام تهوية اختياري مثل المقعدين الأماميين. ولمن يرغب في راحة أفضل، يستطيع مثلاً طلب وظيفة "غلق سلس" للأبواب مندمجة فيها. وتمتاز آلية غلق الأبواب هذه بفوائد جمّة، تبرز على سبيل المثال في المرائب الضيقة التي لا تترك مجالاً لغلق الباب بقوة كافية. كما تتوفر "كاين" اختياريّاً أيضاً بواجهة زجاج أمامية مسخنة تعزز الراحة في فصل الشتاء. وهي تتضمن رقيقة معدنية رفيعة للغاية عوضاً عن أسلاك تسخين – تحسّن العزل الصوتي أيضاً – ما يتيح لجميع أنظمة المساندة في القيادة التي تركز على الكاميرا العمل من دون قيود.

كما لعب التعليق الهوائي دوراً في تعزيز الراحة من خلال وظيفة عملية إضافية تتيح خفض السيارة، وبالتالي حافة تحميل صندوق الأمتعة، بمقدار 52 ملم عندما يكون غطاء صندوق الأمتعة مفتوحاً، وذلك بمجرد الضغط على مفتاح تشغيل يقع في جانب الصندوق. بالإضافة إلى ذلك، سهّلت بورشه عملية فتح الغطاء الداخلي لصندوق الأمتعة وإغلاقه.

أنظمة التواصل والمساندة

تتضمن نسخات بورشه "كاين" كافة وحدة لوصل مصادر صوتية خارجية، بالإضافة إلى "نظام بورشه للتواصل مع السيارة" Porsche Car Connect، الذي يتوفر قياسياً في "كاين إس إي-هايبريد" Cayenne S E-Hybrid واختياريّاً في نسخات السيارة الأخرى للمرة الأولى. ويتيح هذا النظام الأخير الاطلاع على مختلف بيانات السيارة بسرعة وبساطة والتحكم بالعديد من وظائفها عبر تطبيق "نظام بورشه للتواصل مع السيارة" الخاص بالهواتف الذكية.

على صعيد آخر، جرى تعزيز نطاق أنظمة المساندة المتوفرة في "كاين"، وأضيفت وظائف جديدة إلى الأنظمة الحالية. في هذا السياق، سيتوفر طراز بورشه الرياضي متعدد الاستعمالات بـ "مساند ركن" Park Assist في المقدمة والمؤخرة مع 'رؤية محيطية' بدءاً من نهاية العام 2014. ويتيح هذا النظام الاختياري الجديد المناورة بالسيارة وركنها بسهولة وأمان حتى في الرؤية السيئة. لهذه الغاية، أضافت بورشه إلى كاميرا الرجوع الخلفية ثلاث كاميرات عالية الدقة في مقدمة السيارة والمرآتين الجانبيتين. ويحتسب "مساند الركن" رؤية علوية افتراضية للسيارة من صور الكاميرات الأربع، ويعرضها على شاشة "نظام بورشه للتحكم بالاتصالات" PCM.

مثبت سرعة متكيف مع "نظام بورشه للسلامة النشطة"

يعرّز "مثبت السرعة المتكيف" Adaptive Cruise Control الراحة، بالأخص أثناء القيادة على الطرقات السريعة. ويتحكم هذا النظام، الذي يمكن ضبطه بين سرعتي 30 و 210 كلم/س، بسرعة "كاين" وفقاً للمسافة التي تفصلها عن السيارة أمامها. وعندما تتدنى هذه المسافة، يكبح النظام السيارة بسلسلة وصولاً حتى إيقافها بالكامل في حال دعت الحاجة إلى ذلك. وفي حال ضغط السائق بعدئذ على دواسة الوقود أو شغل مقبض التحكم في غضون ثلاث ثوان، يعاود النظام عمله أوتوماتيكياً ويتسارع بالسيارة إلى السرعة المحددة مسبقاً كحد أقصى، وذلك وفقاً لظروف الازدحام.

أما بالنسبة إلى "نظام بورشه للسلامة النشطة" PAS المندمج، فيوفر سلامة إضافية حتى عندما يكون "مثبت السرعة المتكيف" متوقفاً عن العمل. وهو يُصدر تنبيهاً صوتياً ومرئياً، بالإضافة إلى رجة في دواسة المكابح، لإخطار السائق بضرورة التدخل عندما تقترب "كاين" من السيارة أمامها بسرعة كبيرة. وفي حال تدخل السائق، يتم تعزيز كبحه ضمن حدود النظام وصولاً حتى أقصى طاقة كبح ممكنة. يجدر الذكر أنّ "مثبت السرعة" التقليدي القياسي، بات يشغل المكابح للمرة الأولى بهدف الحفاظ على سرعة ثابتة للسيارة – عند نزول المنحدرات مثلاً – في حال لم يكن تحرير دواسة الوقود كافياً.

كما تزخر "كاين" الجديدة بـ 'مساند لتغيير المسار' و 'تحذير من مغادرة المسار' عند الطلب. ويراقب النظام الأول المنطقتين الجانبيتين الواقعتين وراء السيارة، بالإضافة إلى المنطقة العمياء التي لا يستطيع السائق رؤيتها في المرآتين الجانبيتين، ويصدر تنبيهاً من خلال إشارة في مرآة الباب عندما يستشعر سيارة أخرى في المسار المحاذي. أما بالنسبة إلى نظام 'التحذير من مغادرة المسار'، فيركز في عمله على كاميرا لاستشعار خطوط المسار وتحذير السائق صوتياً عندما تغادر سيارته المسار المخصص لها عرضياً.

على صعيد آخر، ارتأت بورشه تزويد "كاين" قياسياً بـ 'نظام مكابح بعد الاصطدام' يتدخل أوتوماتيكياً لكبح السيارة بعد الاصطدام الأول بهدف خفض الطاقة الحركية المتبقية فيها، ما يحد من احتمال تعرّضها إلى اصطدام ثانٍ. ويعمل هذا النظام عندما تستشعر مجسّات وسائد الهواء اصطداماً ما، لتبدأ عندئذ عملية كبح لا تتخطى شدّتها "0.6 جي" 0.6 G. ويواصل نظام المساندة هذا تشغيل المكابح حتى بلوغ "كاين" سرعة 10 كلم/س، ليتمّ عندئذ استخدام السرعة المتبقية للوصول بالسيارة إلى مكان آمن بعد انتهاء فترة الكبح القصوى. كما يستطيع السائق تخطي وظيفة نظام المساندة هذا في أيّ وقت كان، إذ سرعان ما يتوقف عن العمل عندما يستشعر ضغطاً على دواسة الوقود أو كبحاً يتجاوز "0.6 جي".

مصباح "دايود" في المقدمة والمؤخرة

تتوفر "كاين" الجديدة بمصباحين أماميين رئيسيين من "الدايود" LED جديدين بالكامل مع "نظام بورشه للإضاءة الديناميكية بلاس" PDLs Plus. ويجمع هذان المصباحان بين تكنولوجيا الإضاءة الحديثة جداً والوظائف الإضافية الذكية. فإضاءة "الدايود" الأمامية شديدة الفعالية في استهلاك الطاقة. كما أنّ لون ضوئها المشابه لضوء النهار يعزز ملاحظة التباينات ويحدّ من إرهاق السائقين. أما بالنسبة إلى "نظام بورشه للإضاءة الديناميكية بلاس"، فلا يكتفي بوظيفتي الإضاءة الديناميكية والساكنة للمنعطفت المعهودتين في "نظام بورشه للإضاءة الديناميكية" (قياسي في "كاين توربو") فحسب، بل يتضمن أيضاً إضاءة مرتفعة ديناميكية يتمّ تشغيلها وإيقافها عن العمل وفقاً لحركة السيارات الأخرى على الطريق. بالإضافة إلى ذلك، يحتوي هذا النظام على وظيفة إضاءة للتقاطعات تتعرّف على الطرقات المتصالبة وذات الشكل "T" المخزّنة في نظام الملاحة ضمن "نظام بورشه للتحكم بالاتصالات" PCM. عندئذ، تُضاء المنطقة الواقعة على يمين السيارة ويسارها عبر تشغيل متزامن لإضاءة التقاطعات الساكنة. أما بالنسبة إلى إشارات التنبيه، فقد باتت مندمجة في المرآتين الجانبيتين عوضاً عن الأجنحة الأمامية.

بالانتقال إلى مؤخرة السيارة، تساهم إضاءة "الدايود" الخلفية الجديدة في تفريق طراز "كاين" الجديد عن الجيل السابق بوضوح. فالمصباحين الخلفيين يحظيان بتصميم أدقّ ومسّح أكثر. كما تُضفي كابلات الألياف الضوئية عليهما تصميمًا أكثر أناقة وتجانساً. بالإضافة إلى ذلك، يحتوي المصباحان الخلفيان على إضاءة مكابح من أربع نقاط، تشبه الإضاءة الجديدة رباعية النقاط المخصصة للقيادة نهاراً في المصباحين الأماميين. أما بالنسبة إلى مصباحي الضباب الخلفيين، فقد باتا مندمجين في العاكسات الموجودة في القسم السفلي الخلفي للسيارة.

كاين إس إي-هايبريد

أول سيارة بنظام دفع مختلط مع قابس ضمن فئتها

تبرز "كاين إس إي-هايبريد" كطراز فريد ورائد على الساحة العالمية، حتى خارج نطاق مجموعة طرازات بورشه. فهي أول سيارة مزودة بنظام دفع مختلط مع قابس ضمن فئة السيارات الرياضية الفاخرة متعددة الاستعمالات، ما يتيح لها إرساء معايير متفوّقة وسط سيارات الدفع الرباعي الفخمة. ويبرز تصميم "كاين إس إي-هايبريد" Cayenne S E-Hybrid بلامح مميزة، تشمل شعارات خاصة وملاقط كبح بلون 'أخضر حمضي'. وقد وجد هذا اللون المميز طريقه إلى المقصورة أيضاً، بعدما طغى على إبر المؤشرات في لوحة القيادة.

تتخر "كاين إس إي-هايبريد" بتطوّرات تقنية كبيرة جداً مقارنة بطراز "كاين إس هايبريد" Cayenne S Hybrid السابق. فالسيارة الجديدة تحظى ببطارية دفع 'ليثيوم-أيون' مرتفعة الفولطية، يمكن شحنها من مقبس كهربائي عادي أو أثناء سير السيارة. وهي تستطيع تخزين 10.8 كيلوواط-ساعة من الطاقة – الطراز السابق: 1.7 كيلوواط-ساعة من بطارية 'معدن نيكل هايدرايد' – الأمر الذي يتيح قيادة السيارة على الطاقة الكهربائية مسافة تتراوح بين 18 و36 كلم وفقاً لأسلوب القيادة وطبيعة الطريق، ما يفتح المجال أمام إجراء معظم الرحلات اليومية من دون استهلاك الوقود أو إصدار انبعاثات محلية. كما ازدادت قوة المحرك الكهربائي بنسبة تزيد عن الضعف، من 34 إلى 70 كيلوواط (95 حصاناً)، وبات معدل استهلاك الوقود 3.4 لتر/100 كلم عوضاً عن 8.2 لتر/100 كلم، ما أدى بدوره إلى انخفاض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من 193 غرام/كلم إلى 79 غرام/كلم.

بالانتقال إلى نظام الدفع المعتمد في "كاين إس إي-هايبريد"، فهو مستمد من ذلك المستخدم في طراز "باناميرا إس إي-هايبريد" Panamera S E-Hybrid الذي يمتاز بجدارته، ولكن بعد أن أجرت بورشه عليه تعديلات كي يتلاءم مع طرازها الرياضي متعدد الاستعمالات. وهو يولد طاقة إجمالية (المحرك الكهربائي ومحرك الاحتراق الداخلي V6 سعة 3 ليترات مع شاحن فائق) تبلغ 416 حصاناً مع عزم دوران إجمالي يبلغ 590 نيوتن-متر، ما يوفر للسيارة أداءً رياضياً يتمثل بتسارع من 0 إلى 100 كلم/س في غضون 5.9 ثوانٍ وصولاً إلى سرعة قصوى تبلغ 243 كلم/س (125 كلم/س على الطاقة الكهربائية فحسب). وكما هو الأمر مع طراز "گران توريزمو" Gran Turismo، يمكن التحكم بتشغيل محرك الاحتراق الداخلي وقوة المحرك الكهربائي بدقة من خلال دواسة وقود ذات نقطة ضغط تفعيلية.

على صعيد آخر، يستطيع السائق التواصل مع "كاين إس إي-هايبيريد" من خلال "نظام بورشه للتواصل مع السيارة" Porsche Car Connect القياسي، الذي يتيح الولوج إلى معلومات شتى، مثل حالة شحن البطارية وفعالية استهلاك الطاقة. كما يخوّل السائق التحكم بـ "نظام التدفئة وتكييف الهواء أثناء توقف السيارة" الاختياري، الذي يبرّد المقصورة أو يسخنها عندما يكون المحركان متوقفين عن العمل، كي تبلغ المقصورة الحرارة المطلوبة قبل الانطلاق بالسيارة، وذلك عندما تكون "كاين إس إي-هايبيريد" موصولة بمصدر كهربائي. عندئذٍ، ينخفض مقدار الطاقة المطلوب أثناء القيادة وتزداد المسافة التي يمكن اجتيازها على الطاقة الكهربائية.

مفهوم مثالي للدفع المختلط مع قابس

كما هو الأمر مع "باناميرا إس إي-هايبيريد"، اتخذت بطارية "ليثيوم-أيون" مكاناً لها تحت أرضية صندوق الأمتعة واعتمدت الميّت عينه لطراز 'جران توريزمو'. لكنها باتت تتمتع بخلايا ذات قدرة أكبر، تبلغ 28 عوضاً عن 24.5 أمبير-ساعة. ويمكن شحن هذه البطارية بواسطة شاحن قياسي بقوة 3.6 كيلوواط-ساعة، يمكن الاستعاضة عنه بشاحن اختياري مندمج بقوة 7.2 كيلوواط-ساعة يستطيع شحن السيارة أسرع بمزتين من الشاحن العادي شرط توفر وصلة كهربائية ملائمة. في هذا السياق، يمكن شحن السيارة في ألمانيا في أقل من ساعة ونصف عوضاً عن أقل من ثلاث ساعات.

على صعيد آخر، حظيت "كاين إس إي-هايبيريد" بميزة لافتة هي عبارة عن خزان وقود مضغوط إيجابياً بشكل طفيف (0.3 بار)، لضمان عدم خروج الوقود الذي أزيل منه الغاز إلى الهواء وتجنّب زيادة انبعاثات السيارة. وأثناء إعادة التزوّد بالوقود، يتمّ تحرير الضغط في الخزان بمجرد الضغط على زر فتح قلاب خزان الوقود، ما يعيد ضغط غاز الوقود إلى حالته الطبيعية بواسطة مرشح كربون مُنشّط. يجدر الذكر أنّ "كاين إس إي-هايبيريد" تتوافق مع 'المعيار الأوروبي السادس' Euro 6 للانبعاثات بسهولة لافتة.

خبرة كبيرة في مجال الدفع المختلط

تبرز بورشه على الساحة العالمية كصانع رائد لطرازات فاخرة مزودة بأنظمة دفع مختلط. ففي شهر يونيو 2013، قدّمت الشركة أول سيارة مزودة بنظام دفع مختلط مع قابس ضمن فئة السيارات الفاخرة، وهي "باناميرا إس إي-هايبيريد" التي ما لبثت أن أُرست معايير متفوقة. والآن تنقل "كاين إس إي-هايبيريد" هذه التكنولوجيا المستقبلية إلى فئة السيارات الرياضية الفاخرة متعددة الاستعمالات. أما بالنسبة إلى بورشه "918 سبايدر" 918 Spyder، فقد برهنت من خلال الزمن القياسي الذي حقّقه على حلبة 'نوربورغرينغ' في شهر سبتمبر 2013، أنّ السيارات الرياضية الخارقة قادرة أيضاً على تحقيق أداءٍ مدوّ لا تستطيع توفيره أنظمة الدفع التقليدية، وذلك لناحيّتي ديناميكية القيادة والفعالية.

على صعيد مشابه، تبرز "919 هايبريد" 919 Hybrid – سيارة سباق بورشه المشاركة في 'بطولة العالم للتحمل' WEC ضمن فئة "أل أم بي 1" LMP1 – بدور رائد كسيارة ذات تكنولوجيا متطورة للغاية. وهي عبارة عن مختبر أبحاث على عجلات يسعى إلى تطوير تكنولوجيا الدفع المختلط للتوصل إلى أقصى مقدار من الديناميكية والفعالية. ويضمّ نظام الدفع في "919 هايبريد" محرك بنزين من أربع أسطوانات على شكل "V" مع شاحن توربو يدفع المحور الخلفي، بالإضافة إلى نظامي استرجاع للطاقة لتوليد قوة كهربائية – الأول يسترجع طاقة الكبح والثاني عبارة عن مولّد يتم تشغيله بواسطة دفع غاز العادم. وتُخزّن هذه الطاقة الكهربائية في بطارية "ليثيوم-أيون" مبرّدة بالماء، ومن ثم تُزوّد إلى محرك كهربائي يدفع العجلتين الأماميتين عبر ترس تفاضلي أثناء تسارع السيارة، ما يؤمن دفعاً رباعياً في بعض الأوقات. يجدر الذكر أنّ التنسيق بين مقومات الدفع كافة في "919 هايبريد" شديد التعقيد. وهو يهدف إلى جعل التوقع بتصرفات السيارة على الحلبة أمراً بغاية السهولة أثناء القيادة بأقصى سرعة ودقة. وبغض النظر عن النتائج التي تحقّقها السيارة، تحصد بورشه معرفة وخبرة جمّة من كلّ كيلومتر تجتازه "919 هايبريد" في السباقات، ما يوفر للأجيال المستقبلية من سيارات بورشه الرياضية أفضلية تنافسية.

يجدر الذكر أنّ بورشه كانت أيضاً أول صانع للسيارات في العالم يطرح سيارة مزودة بنظام دفع مختلط، وهي "لونا-بورشه" Lohner-Porsche التي أبصرت النور عام 1899. وقد صممها 'فرديناند بورشه' وجمعت بين محرك احتراق داخلي ومحرك كهربائي مع بطارية.

مواصفات بورشه "كاين ديزل" (245 حصاناً/المعيار الأوروبي الرابع)*

الجسم: بنية أحادية، جسم خفيف الوزن مغلف بالكامل مصنوع من الفولاذ برمته؛ وسادتا هواء مواجهتان للسائق والراكب الأمامي تنتفخان على مرحلتين؛ وسادتا هواء أماميتان جانبيتان للسائق ومرافقه؛ ستارتا هواء تمتدان فوق النوافذ الجانبية وعبر إطار السقف من الدعامة الأمامية التي تصل بين جسم السيارة وسقفها إلى الدعامة الخلفية الثالثة؛ خمسة مقاعد.

الدينامية الهوائية: معامل مقاومة الهواء Cd: 0.36
المساحة الأمامية A: 2.81 متر مربع
Cd x A: 1.012

المحرك: ست أسطوانات على شكل "V" بزاوية 90 درجة؛ بنية المحرك من الحديد الرمادي المصبوب؛ رؤوس الأسطوانات من الألمنيوم؛ أربعة أعمدة كامة علوية؛ أربعة صمامات للأسطوانة الواحدة؛ فتح هيدروليكي للصمامات؛ حقن ديزل مباشر بتقنية السكة المشتركة (2,000 بار) عبر حاقنات بتحكم ضغطي؛ شاحن توربو واحد بتقنية "هندسة التوربين المتغيرة" VTG؛ مُبرّدان للهواء المسحوب إلى المحرك؛ إعادة تدوير مضبوطة لغاز العادم مع مُبرّد؛ نظام سحب هواء مع قلاب دوام يعمل وفقاً لبرنامج تشغيل؛ نظام تزليق مضغوط بمرحلتين مع حوض مبتل؛ حجم زيت المحرك 9.3 ليترات؛ نظام تحكم بالانبعاثات مع محوّل مُحفّز للأكسدة؛ إدارة حرارية لجريان محلول تبريد المحرك وعلبة التروس.

القطر: 83.0 ملم
الشوط: 91.4 ملم
السعة: 2,967 سنتم مكعب
نسبة الانضغاط: 16.8:1
قوة المحرك: 245 حصاناً عند 3,800 – 4,400 د/د
عزم الدوران الأقصى: 550 نيوتن-متر عند 1,750 – 2,750 د/د
القوة لكل ليتر: 82.5 حصان/ليتر
أقصى دورات المحرك: 5,300 د/د
نوعية الوقود: ديزل

النظام الكهربائي: 12 فولط؛ مولّد للتيار المتناوب بقدرة 3,100 واط؛ قدرة البطارية 92 أمبير-ساعة / 520 أمبير؛ استرجاع للطاقة إلى النظام الكهربائي.

* يمكن للمواصفات أن تختلف بحسب الأسواق

نقل القوة:

المحرك وعلبة التروس موصولان الواحد بالأخرى بمسامير ملولبة ليكونا وحدة دفع واحدة؛ نظام بورشه للتحكم بالدفع (PTM): دفع رباعي دائم مع ترس تفاضلي وسطي محدود الانزلاق وتوزيع رئيسي لعزم الدوران بنسبة 58/42 على المحورين الأمامي والخلفي على التوالي؛ علبة تروس أوتوماتيكية "تيفترونيك إس" من ثماني سرعات.

نسب التروس

4.97	الترس الأول
2.84	الترس الثاني
1.86	الترس الثالث
1.44	الترس الرابع
1.21	الترس الخامس
1.00	الترس السادس
0.83	الترس السابع
0.69	الترس الثامن
4.07	الترس العكسي
3.27	نسبة ناقل الحركة النهائي
272 ملم	قطر المحوّل

التعليق:

المحور الأمامي: شعبتان مزدوجتان من الألمنيوم؛ قائمتان انضغاطيتان مع نابضين فولاذيين ومخمّدين غازيين هيدروليكيين داخلين ثنائيي الأنابيب.

المحور الخلفي: تعليق متعدد الوصلات مع وصلات سفلية عرضية ووصلتين علويتين فرديتين وقضيب ربط؛ قائمتان انضغاطيتان مع نابضين فولاذيين ومخمّدين غازيين هيدروليكيين داخلين ثنائيي الأنابيب.

نظام الكبح:

نظام كبح بدائرتين مستقلتين للمحورين الأمامي والخلفي.

المحور الأمامي: ملقطا كبح أحاديان من الألمنيوم بستة مكابس، مع قرصي مكابح مهوّأين داخلياً يبلغ قطرهما 350 ملم وسماكتهما 34 ملم.

المحور الخلفي: ملقطا كبح أحاديان من الألمنيوم بأربعة مكابس، مع قرصي مكابح مهوّأين داخلياً يبلغ قطرهما 330 ملم وسماكتهما 28 ملم.

"نظام بورشه للتحكم بالثبات" PSM؛ مُعزز خوائي للمكابح؛ مساند للكبح؛ نظام كبح للاصطدامات المتتالية؛ مكبح ركن كهربائي.

العجلات والإطارات: المقدمة والمؤخرة 8.0 J x 18 مع 55/255 آر 18

الأوزان:
فارغة (معياري DIN) 2,110 كلغ
الوزن الإجمالي مع حمولة قصوى 2,870 كلغ
زنة المقطورة القصوى 3,500 كلغ
أقصى وزن لقضيب القطر 140 كلغ
حمولة السقف القصوى 100 كلغ

الأبعاد:
الطول 4,855 ملم
العرض 1,939 ملم
العرض مع المرأتين الخارجيتين 2,165 ملم
الارتفاع 1,705 ملم
قاعدة العجلات 2,895 ملم

عرض المحور الأمامي 1,655 ملم
عرض المحور الخلفي 1,669 ملم
حجم صندوق الأمتعة 670 – 1,780 ليتر
سعة خزان الوقود 85 ليتر

الأداء: السرعة القصوى: 218 كلم/س

التسارع:

0 – 100 كلم/س 7.6 ثواني
مع رزمة "سبورت كرونو" 7.5 ثواني

0 – 160 كلم/س 20.0 ثانية

0 – 400 متر 15.6 ثواني

0 – 1,000 متر 28.7 ثواني

استهلاك الوقود (دورة القيادة الأوروبية الجديدة):

المعدّل	7.7 لتر/100 كلم
المدينة	9.8 لتر/100 كلم
الطرق السريعة	6.4 لتر/100 كلم

انبعاثات ثاني أكسيد الكربون:

المعدّل	201 غرام/كلم
---------	--------------

فئة الانبعاثات: "المعيار الأوروبي الرابع" Euro 4

مواصفات بورشه "كاين إس ديزل" (المعيار الأوروبي الرابع)*

الجسم: بُنية أحادية، جسم خفيف الوزن مغلفن بالكامل مصنوع من الفولاذ برمته؛ وسادتا هواء مواجهتان للسائق والراكب الأمامي تنتفخان على مرحلتين؛ وسادتا هواء أماميتان جانبيتان للسائق ومرافقه؛ ستارتا هواء تمتدان فوق النوافذ الجانبية وعبر إطار السقف من الدعامة الأمامية التي تصل بين جسم السيارة وسقفها إلى الدعامة الخلفية الثالثة؛ خمسة مقاعد.

الدينامية الهوائية: معامل مقاومة الهواء Cd: 0.36
المساحة الأمامية A: 2.81 متر مربع
Cd x A: 1.012

المحرك: ثماني أسطوانات على شكل "V" بزاوية 90 درجة؛ بُنية المحرك من الحديد الرمادي المصبوب؛ رؤوس الأسطوانات من الألمنيوم؛ أربعة أعمدة كامة علوية؛ أربعة صمامات للأسطوانة الواحدة؛ فتح هيدروليكي للصمامات؛ حقن ديزل مباشر بتقنية السكة المشتركة (2,000 بار) – يتم التحكم به وفقاً لمقدار الضغط على دواسة الوقود – عبر حاقنات بتحكم ضغطي؛ شاحنا توربو بتقنية "هندسة التوربين المتغيرة" VTG؛ مُبرّدان للهواء المسحوب إلى المحرك؛ إعادة تدوير مضبوطة لغاز العادم مع مُبرّد؛ نظام سحب هواء واحد لكل صف من الأسطوانات مع قلاب دوام يعمل وفقاً لبرنامج تشغيل؛ نظام تزليق مضغوط بمرحلتين مع حوض مبيت؛ حجم زيت المحرك 10.2 ليتر؛ نظام تحكم بالانبعاثات بفرعين، كلّ منهما مزوّد بمحوّل مُحفّز رئيسي ومُحوّل مُحفّز مصيّد؛ إدارة حرارية لجريان محلول تبريد المحرك وعلبة التروس؛ وظيفة "تشغيل/إيقاف بلاس" أوتوماتيكية معززة.

القطر: 83.0 ملم
الشوط: 95.5 ملم
السعة: 4,134 سنتم مكعب
نسبة الانضغاط: 16.4:1
قوة المحرك: 385 حصاناً عند 3,750 د/د
عزم الدوران الأقصى: 850 نيوتن-متر عند 2,000 – 2,750 د/د
القوة لكل ليتر: 93.1 حصان/ليتر
أقصى دورات المحرك: 4,600 د/د
نوعية الوقود: ديزل

النظام الكهربائي: 12 فولط؛ مولّد للتيار المتناوب بقدرة 2,600 واط؛ قدرة البطارية 105 أمبير-ساعة / 580 أمبير؛ استرجاع للطاقة إلى النظام الكهربائي.

* يمكن للمواصفات أن تختلف بحسب الأسواق

نقل القوة:

المحرك وعلبة التروس موصولان الواحد بالأخرى بمسامير ملولبة ليكونا وحدة دفع واحدة؛ نظام بورشه للتحكم بالدفع (PTM): دفع رباعي نشط مع قابض متعدد الأقراص يتحكم إلكتروني يعمل وفقاً لبرنامج تشغيل، ينقل القوة إلى المحور الخلفي باستمرار وإلى المحور الأمامي بنسبة متغيرة بالكامل؛ علبة تروس أوتوماتيكية "تيبترونيك إس" من ثماني سرعات.

نسب التروس

4.92	الترس الأول
2.81	الترس الثاني
1.84	الترس الثالث
1.43	الترس الرابع
1.21	الترس الخامس
1.00	الترس السادس
0.83	الترس السابع
0.69	الترس الثامن
4.02	الترس العكسي
2.58	نسبة ناقل الحركة النهائي (المقدمة)
2.92	نسبة ناقل الحركة النهائي (المؤخرة)
272 ملم	قطر المحوّل

التعليق:

المحور الأمامي: شعبتان مزدوجتان من الألمنيوم؛ قائمتان انضغاطيتان مع نابضين فولاذيين ومخمّدين غازيين هيدروليكيين داخليين ثنائيي الأنابيب.

المحور الخلفي: تعليق متعدد الوصلات مع وصلات سفلية عرضية ووصلتين علويتين فرديتين وقضيب ربط؛ قائمتان انضغاطيتان مع نابضين فولاذيين ومخمّدين غازيين هيدروليكيين داخليين ثنائيي الأنابيب.

نظام الكبح:

نظام كبح بدائرتين مستقلتين للمحورين الأمامي والخلفي.

المحور الأمامي: ملقطا كبح أحاديان من الألمنيوم بستة مكابس، مع قرصي مكابح مهوَّأين داخلياً يبلغ قطرهما 360 ملم وسماكتهما 36 ملم.

المحور الخلفي: ملقطا كبح أحاديان من الألمنيوم بأربعة مكابس، مع قرصي مكابح مهوَّأين داخلياً يبلغ قطرهما 330 ملم وسماكتهما 28 ملم.

"نظام بورشه للتحكم بالثبات" PSM؛ مُعزز خوائي للمكابح؛ مساند للكبح؛ نظام كبح للاصطدامات المتتالية؛ مكبح ركن كهربائي.

العجلات والإطارات: المقدمة والمؤخرة 8.0 J x 18 مع 55/255 آر 18	
الأوزان:	فارغة (معيار DIN)
2,215 كلغ	الوزن الإجمالي مع حمولة قصوى
2,955 كلغ	زنة المقطورة القصوى
3,500 كلغ	أقصى وزن لقضيب القطر
140 كلغ	حمولة السقف القصوى
100 كلغ	
الأبعاد:	الطول
4,855 ملم	العرض
1,939 ملم	العرض مع المرأتين الخارجيتين
2,165 ملم	الارتفاع
1,705 ملم	قاعدة العجلات
2,895 ملم	عرض المحور الأمامي
1,655 ملم	عرض المحور الخلفي
1,669 ملم	حجم صندوق الأمتعة
670 – 1,780 ليترًا	سعة خزان الوقود
85 ليترًا	
252 كلم/س	السرعة القصوى:
157 ميل/س	
	التسارع:
5.4 ثوانٍ	0 – 100 كلم/س
5.3 ثوانٍ	مع رُزمة "سبورت كرونو"
5.1 ثانية	0 – 60 ميل/س
5.0 ثوانٍ	مع رُزمة "سبورت كرونو"
12.9 ثوانٍ	0 – 160 كلم/س
13.7 ثوانٍ	0 – 400 متر (ربع ميل)
25.2 ثانية	0 – 1,000 متر

استهلاك الوقود (دورة القيادة الأوروبية الجديدة):

المعدّل	8.9 لتر/100 كلم
المدينة	11.7 لتر/100 كلم
الطرق السريعة	7.3 لتر/100 كلم

انبعاثات ثاني أكسيد الكربون:

المعدّل	234 غرام/كلم
---------	--------------

فئة الانبعاثات: "المعيار الأوروبي الرابع" Euro 4

مواصفات بورشه "كاين إس" (المعيار الأوروبي الرابع)*

الجسم: بُنية أحادية، جسم خفيف الوزن مغلف بالكامل مصنوع من الفولاذ برمته؛ وسادتا هواء مواجهتان للسائق والراكب الأمامي تنتفخان على مرحلتين؛ وسادتا هواء أماميتان جانبيتان للسائق ومرافقه؛ ستارتا هواء تمتدان فوق النوافذ الجانبية وعبر إطار السقف من الدعامة الأمامية التي تصل بين جسم السيارة وسقفها إلى الدعامة الخلفية الثالثة؛ خمسة مقاعد.

الدينامية الهوائية: مُعامل مقاومة الهواء Cd: 0.36
المساحة الأمامية A: 2.81 متر مربع
Cd x A: 1.012

المحرك: ست أسطوانات على شكل "V" بزاوية 90 درجة؛ بُنية المحرك ورؤوس الأسطوانات من الألمنيوم؛ أربعة أعمدة كامّة علوية؛ أربعة صمامات للأسطوانة الواحدة؛ تحكم متواصل بصمامات السحب والعدم لجهة توقيت عملها ومسافة فتحها ("فاريوكام بلاس" VarioCam Plus)؛ فتح هيدروليكي للصمامات؛ مَشْعَب سحب بشحن متأرجح وطول متغيّر على مرحلتين؛ شاحنا توربو؛ حقن وقود مباشر؛ تزليق بحوض جاف مندمج؛ حجم زيت المحرك 10.0 لتر؛ مَحْوَلان محقّزان بثلاث مراحل لكل صفّ من الأسطوانات، كلّ منهما بمجسّي أكسجين؛ إشعال إلكتروني مع ستة مِلَقَات إشعال فردية؛ إدارة حرارية لجريان محلول تبريد المحرك وعلبة التروس؛ نظام متغيّر لقطع إمداد الوقود عن المحرك عندما يرفع السائق قدمه عن دواسة الوقود؛ وظيفة "تشغيل/إيقاف بلاس" أوتوماتيكية معززة.

القطر: 96.0 ملم
الشوط: 83.0 ملم
السعة: 3,604 سنتم مكعب
نسبة الانضغاط: 10.5:1
قوة المحرك: 420 حصاناً عند 6,000 د/د
عزم الدوران الأقصى: 550 نيوتن-متر عند 1,350 – 4,500 د/د
القوة لكل لتر: 116.6 حصان/لتر
أقصى دورات المحرك: 6,700 د/د
نوعية الوقود: "سوبر بلاس" Super Plus

النظام الكهربائي: 12 فولط؛ مولّد للتيار المتناوب بقدرة 3,080 واط؛ قدرة البطارية 92 أمبير-ساعة / 520 أمبير؛ استرجاع للطاقة إلى النظام الكهربائي.

* يمكن للمواصفات أن تختلف بحسب الأسواق

نقل القوة:

المحرك وعلبة التروس موصولان الواحد بالأخرى بمسامير ملولبة ليكونا وحدة دفع واحدة؛ نظام بورشه للتحكم بالدفع (PTM): دفع رباعي نشط مع قابض متعدد الأقراص يتحكم إلكتروني يعمل وفقاً لبرنامج تشغيل، ينقل القوة إلى المحور الخلفي باستمرار وإلى المحور الأمامي بنسبة متغيرة بالكامل؛ علبة تروس أوتوماتيكية "تيبترونيك إس" من ثماني سرعات.

نسب التروس

4.97	الترس الأول
2.84	الترس الثاني
1.86	الترس الثالث
1.44	الترس الرابع
1.21	الترس الخامس
1.00	الترس السادس
0.83	الترس السابع
0.69	الترس الثامن
4.07	الترس العكسي
2.73	نسبة ناقل الحركة النهائي (المقدمة)
3.09	نسبة ناقل الحركة النهائي (المؤخرة)
272 ملم	قطر المحوّل

التعليق:

المحور الأمامي: شعبتان مزدوجتان من الألمنيوم؛ قائمتان انضغاطيتان مع نابضين فولاذيين ومخمّدين غازيين هيدروليكيين داخليين ثنائيي الأنابيب.

المحور الخلفي: تعليق متعدد الوصلات مع وصلات سفلية عرضية ووصلتين علويتين فرديتين وقضيب ربط؛ قائمتان انضغاطيتان مع نابضين فولاذيين ومخمّدين غازيين هيدروليكيين داخليين ثنائيي الأنابيب.

نظام الكبح:

نظام كبح بدائرتين مستقلتين للمحورين الأمامي والخلفي.

المحور الأمامي: ملقطا كبح أحاديان من الألمنيوم بستة مكابس، مع قرصي مكابح مهوَّأين داخلياً يبلغ قطرهما 360 ملم وسماكتهما 36 ملم.

المحور الخلفي: ملقطا كبح أحاديان من الألمنيوم بأربعة مكابس، مع قرصي مكابح مهوَّأين داخلياً يبلغ قطرهما 330 ملم وسماكتهما 28 ملم.

"نظام بورشه للتحكم بالثبات" PSM؛ مُعزز خوائي للمكابح؛ مساند للكبح؛ نظام كبح للاصطدامات المتتالية؛ مكبح ركن كهربائي.

العجلات والإطارات: المقدمة والمؤخرة 8.0 J x 18 مع 55/255 آر 18

الأوزان:
 فارغة (معياري DIN) 2,085 كلغ
 الوزن الإجمالي مع حمولة قصوى 2,860 كلغ
 زنة المقطورة القصوى 3,500 كلغ
 أقصى وزن لقضيب القطر 140 كلغ
 حمولة السقف القصوى 100 كلغ

الأبعاد:
 الطول 4,855 ملم
 العرض 1,939 ملم
 العرض مع المرأتين الخارجيتين 2,165 ملم
 الارتفاع 1,705 ملم
 قاعدة العجلات 2,895 ملم
 عرض المحور الأمامي 1,655 ملم
 عرض المحور الخلفي 1,669 ملم
 حجم صندوق الأمتعة 1,780 – 670 ليتر
 سعة خزان الوقود 85 ليتر

الأداء:
 السرعة القصوى: 259 كلم/س
 161 ميل/س
 التسارع:

0 – 100 كلم/س 5.5 ثوانٍ
 مع رزمة "سبورت كرونو" 5.4 ثوانٍ
 0 – 60 ميل/س 5.2 ثانية
 مع رزمة "سبورت كرونو" 5.1 ثانية
 0 – 160 كلم/س 13.0 ثانية
 0 – 400 متر (ربع ميل) 13.9 ثوانٍ
 0 – 1,000 متر 25.1 ثانية

استهلاك الوقود (دورة القيادة الأوروبية الجديدة):

المعدّل	9.5 لتر/100 كلم
المدينة	12.4 لتر/100 كلم
الطرق السريعة	7.8 لتر/100 كلم

انبعاثات ثاني أكسيد الكربون:

المعدّل	223 غرام/كلم
---------	--------------

فئة الانبعاثات: "المعيار الأوروبي الرابع" Euro 4

مواصفات بورشه "كاين توربو" (المعيار الأوروبي الرابع)*

الجسم: بُنية أحادية، جسم خفيف الوزن مغلف بالكامل مصنوع من الفولاذ برمته؛ وسادتا هواء مواجهتان للسائق والراكب الأمامي تنتفخان على مرحلتين؛ وسادتا هواء أماميتان جانبيتان للسائق ومرافقه؛ ستارتا هواء تمتدان فوق النوافذ الجانبية وعبر إطار السقف من الدعامات الأمامية التي تصل بين جسم السيارة وسقفها إلى الدعامات الخلفية الثالثة؛ خمسة مقاعد.

الدينامية الهوائية: مُعامل مقاومة الهواء Cd: 0.36
المساحة الأمامية A: 2.80 متر مربع
Cd x A: 1.008

المحرك: ثماني أسطوانات على شكل "V" بزاوية 90 درجة؛ بُنية المحرك ورؤوس الأسطوانات من الألمنيوم؛ أربعة أعمدة كامات علوية؛ أربعة صمامات للأسطوانة الواحدة؛ تحكم متواصل بصمامات السحب لجهة توقيت عملها ومسافة فتحها ("فاريوكام بلاس" VarioCam Plus)؛ فتح هيدروليكي للصمامات؛ شاحنا توربو؛ حقن وقود مباشر؛ تزليق بحوض جاف مندمج؛ حجم زيت المحرك 11.55 ليترًا؛ محوّلان محفّزان بثلاث مراحل لكل صف من الأسطوانات، كلّ منهما بمجسّي أكسجين؛ إشعال إلكتروني مع ثمانية ملفّات إشعال فردية؛ إدارة حرارية لجريان محلول تبريد المحرك وعلبة التروس؛ نظام متغيّر لقطع إمداد الوقود عن المحرك عندما يرفع السائق قدمه عن دواسة الوقود؛ وظيفة "تشغيل/إيقاف بلاس" أوتوماتيكية معززة.

القطر: 96.0 ملم
الشوط: 83.0 ملم
السعة: 4,806 سنتم مكعب
نسبة الانضغاط: 10.5:1
قوة المحرك: 520 حصاناً عند 6,000 د/د
عزم الدوران الأقصى: 750 نيوتن-متر عند 2,250 – 4,000 د/د
القوة لكل ليتر: 108.1 حصان/ليتر
أقصى دورات المحرك: 6,700 د/د
نوعية الوقود: "سوبر بلاس" Super Plus

النظام الكهربائي: 12 فولط؛ مولّد للتيار المتناوب بقدرة 2,400 واط؛ قدرة البطارية 92 أمبير-ساعة / 520 أمبير؛ استرجاع للطاقة إلى النظام الكهربائي.

* يمكن للمواصفات أن تختلف بحسب الأسواق

نقل القوة:

المحرك وعلبة التروس موصولان الواحد بالأخرى بمسامير ملولبة ليكونا وحدة دفع واحدة؛ نظام بورشه للتحكم بالدفع (PTM): دفع رباعي نشط مع قابض متعدد الأقراص يتحكم إلكتروني يعمل وفقاً لبرنامج تشغيل، ينقل القوة إلى المحور الخلفي باستمرار وإلى المحور الأمامي بنسبة متغيرة بالكامل؛ علبة تروس أوتوماتيكية "تيبترونيك إس" من ثماني سرعات.

نسب التروس

4.92	الترس الأول
2.81	الترس الثاني
1.84	الترس الثالث
1.43	الترس الرابع
1.21	الترس الخامس
1.00	الترس السادس
0.83	الترس السابع
0.69	الترس الثامن
4.03	الترس العكسي
2.58	نسبة ناقل الحركة النهائي (المقدمة)
2.92	نسبة ناقل الحركة النهائي (المؤخرة)
272 ملم	قطر المحوّل

التعليق:

تعليق هوائي مع نظام للمحافظة على ارتفاع أرضية السيارة عن الطريق وتعديله؛ تحكم متواصل بالمخمدات مع ثلاثة برامج تشغيل ("نظام بورشه للتحكم النشط بالتعليق" PASM).

المحور الأمامي: شعبتان مزدوجتان من الألمنيوم؛ قائمتان انضغاطيتان مع نابضين هوائيين ومخمدين غازيين هيدروليكيين داخليين ثنائيي الأنابيب.

المحور الخلفي: تعليق متعدد الوصلات مع وصلات سفلية عرضية ووصلتين علويتين فرديتين وقضيب ربط؛ قائمتان انضغاطيتان مع نابضين هوائيين ومخمدين غازيين هيدروليكيين داخليين ثنائيي الأنابيب.

نظام الكبح:

نظام كبح بدائرتين مستقلتين للمحورين الأمامي والخلفي.

المحور الأمامي: ملقطا كبح أحاديان من الألمنيوم بستة مكابس، مع قرصي مكابح مهوئين داخلياً يبلغ قطرهما 390 ملم وسماكتهما 38 ملم.

المحور الخلفي: ملقطا كبح أحاديان من الألمنيوم بأربعة مكابس، مع قرصي مكابح مهوئين داخلياً يبلغ قطرهما 358 ملم وسماكتهما 28 ملم.

"نظام بورشه للتحكم بالثبات" PSM؛ مُعزز خوائي للمكابح؛ مساند للكبح؛ نظام كبح للاصطدامات المتتالية؛ مكبح ركن كهربائي.

العجلات والإطارات: المقدمة والمؤخرة 8.5 J x 19 مع 50/265 آر 19

الأوزان:

فارغة (معياري DIN)	2,185 كلف
الوزن الإجمالي مع حمولة قصوى	2,895 كلف
زنة المقطورة القصوى	3,500 كلف
أقصى وزن لقضيب القطر	140 كلف
حمولة السقف القصوى	100 كلف

الأبعاد:

الطول	4,855 ملم
العرض	1,939 ملم
العرض مع المرأتين الخارجيتين	2,165 ملم
الارتفاع	1,702 ملم
قاعدة العجلات	2,895 ملم
عرض المحور الأمامي	1,643 ملم
عرض المحور الخلفي	1,657 ملم
حجم صندوق الأمتعة	670 – 1,780 ليتر
سعة خزان الوقود	100 ليتر

الأداء: السرعة القصوى: 279 كلم/س
173 ميل/س

التسارع:

0 - 100 كلم/س 4.5 ثوانٍ

مع رُزمة "سبورت كرونو" 4.4 ثوانٍ

0 - 60 ميل/س 4.2 ثانية

مع رُزمة "سبورت كرونو" 4.1 ثانية

0 - 160 كلم/س 10.3 ثوانٍ

0 - 400 متر (ربع ميل) 12.9 ثوانٍ

0 - 1,000 متر 23.4 ثوانٍ

استهلاك الوقود (دورة القيادة الأوروبية الجديدة):

المعدل 11.5 لتر/100 كلم

المدينة 15.9 لتر/100 كلم

الطرق السريعة 8.9 لتر/100 كلم

انبعاثات ثاني أكسيد الكربون:

المعدل 267 غرام/كلم

فئة الانبعاثات: "المعيار الأوروبي الرابع" Euro 4

مواصفات بورشه "كاين إس إي-هايبيريد" (المعيار الأوروبي الرابع)*

الجسم: بنية أحادية، جسم خفيف الوزن مغلف بالكامل مصنوع من الفولاذ برمته؛ وسادتا هواء مواجهتان للسائق والراكب الأمامي تنتفخان على مرحلتين؛ وسادتا هواء أماميتان جانبيتان للسائق ومرافقه؛ ستارتا هواء تمتدان فوق النوافذ الجانبية وعبر إطار السقف من الدعامة الأمامية التي تصل بين جسم السيارة وسقفها إلى الدعامة الخلفية الثالثة؛ خمسة مقاعد.

الدينامية الهوائية: معامل مقاومة الهواء Cd: 0.36
المساحة الأمامية A: 2.81 متر مربع
Cd x A: 1.012

نظام الدفع: مختلط بالكامل ومتوازٍ مع تكنولوجيا الشحن عبر القابس؛ محرك احتراق داخلي ووحدة مختلطة مع محرك كهربائي وقابض فاصل.
قوة النظام الإجمالية: 416 حصاناً عند 5,500 د/د
عزم الدوران الأقصى: 590 نيوتن-متر عند 1,250 – 4,000 د/د

محرك الاحتراق الداخلي: ست أسطوانات على شكل "V" مبرّد بالماء بزاوية 90 درجة؛ علبة المرافق وروؤوس الأسطوانات من الألمنيوم؛ أربعة أعمدة كامة علوية؛ أربعة صمامات للأسطوانة الواحدة؛ توقيت متغير لصمامات السحب؛ فتح هيدروليكي للصمامات؛ شاحن فائق؛ حقن وقود مباشر؛ محوّل محفّز بثلاث مراحل ومجسّي أكسجين لكل صفت من الأسطوانات؛ حجم زيت المحرك 8.1 ليتر؛ إشعال إلكتروني مع توزيع صلب للإشعال (ستة ملفّات إشعال فردية)؛ إدارة حرارية؛ وظيفة "تشغيل/إيقاف بلاس" أوتوماتيكية معززة.

القطر: 84.5 ملم
الشوط: 89.0 ملم
السعة: 2,995 سنتم مكعب
نسبة الانضغاط: 10.5:1
قوة المحرك: 333 حصاناً عند 5,500 – 6,500 د/د
عزم الدوران الأقصى: 440 نيوتن-متر عند 3,000 – 5,250 د/د
القوة لكل ليتر: 111.2 حصان/ليتر
أقصى دورات المحرك: 6,500 د/د
نوعية الوقود: "سوبر" Super

* يمكن للمواصفات أن تختلف بحسب الأسواق

المحرك الكهربائي:

محرك ممغنط مُثار باستمرار

قوة المحرك الكهربائي: 95 حصاناً عند 2,200 – 2,600 د/د
عزم الدوران الأقصى: 310 نيوتن-متر عند 0 – 1,700 د/د

النظام الكهربائي:

نظام مرتفع الفولطية / بطارية الدفع: 382 فولطاً؛ بطارية ليثيوم-أيون؛
10.8 كيلوواط-ساعة؛ نظام شحن عبر القابس: يتم الشحن من مقبس
كهربائي عبر "شاحن بورشه العام" AC القياسي وشاحن على متن
السيارة (3.6 كيلوواط قياسي أو 7.2 كيلوواط اختياري). نظام السيارة
الكهربائي 12 فولطاً؛ قدرة البطارية 75 أمبير-ساعة.

نقل القوة:

المحرك وعلبة التروس موصولان الواحد بالآخرى بمسامير ملولبة ليكونا
وحدة دفع واحدة؛ نظام بورشه للتحكم بالدفع (PTM): دفع رباعي دائم مع
ترس تفاضلي وسطي محدود الانزلاق وتوزيع رئيسي لعزم الدوران بنسبة
58/42 على المحورين الأمامي والخلفي على التوالي؛ علبة تروس
أوتوماتيكية "تيبترونيك إس" من ثماني سرعات.

نسب التروس

4.92	الترس الأول
2.81	الترس الثاني
1.84	الترس الثالث
1.43	الترس الرابع
1.21	الترس الخامس
1.00	الترس السادس
0.83	الترس السابع
0.69	الترس الثامن
4.02	الترس العكسي
3.27	نسبة ناقل الحركة النهائي
241 ملم	قطر المحوّل

التعليق:

المحور الأمامي: شعبتان مزدوجتان من الألمنيوم؛ قائمتان انضغاطيتان
مع نابضين فولاذيين ومخمّدين غازيين هيدروليكيين داخليين ثنائيي
الأنابيب.

المحور الخلفي: تعليق متعدد الوصلات مع وصلات سفلية عرضية
ووصلتين علويتين فرديتين وقضيب ربط؛ قائمتان انضغاطيتان مع
نابضين فولاذيين ومخمّدين غازيين هيدروليكيين داخليين ثنائيي الأنابيب.

نظام الكبح:

نظام كبح بوظيفة كبح استرجاعي لاستعادة طاقة الكبح؛ نظام كبح بدائرتين مستقلتين للمحورين الأمامي والخلفي.

المحور الأمامي: ملقطا كبح أحاديان من الألمنيوم بستة مكابس، مع قرصي مكابح مهيأين داخلياً يبلغ قطرهما 360 ملم وسماكتهما 36 ملم.

المحور الخلفي: ملقطا كبح أحاديان من الألمنيوم بأربعة مكابس، مع قرصي مكابح مهيأين داخلياً يبلغ قطرهما 330 ملم وسماكتهما 28 ملم.

"نظام بورشه للتحكم بالثبات" PSM؛ مُعزز خوائي للمكابح؛ مساند للكبح؛ نظام كبح للاصطدامات المتتالية؛ مكبح ركن كهربائي.

العجلات والإطارات: المقدمة والمؤخرة 8.0 J x 18 مع 55/255 آر 18

الأوزان:

فارغة (معياري DIN)	2,350 كـلـغ
الوزن الإجمالي مع حمولة قصوى	3,050 كـلـغ
زنة المقطورة القصوى	3,500 كـلـغ
أقصى وزن لقضيب القطر	140 كـلـغ
حمولة السقف القصوى	100 كـلـغ

الأبعاد:

الطول	4,855 ملم
العرض	1,939 ملم
العرض مع المرأتين الخارجيتين	2,165 ملم
الارتفاع	1,705 ملم
قاعدة العجلات	2,895 ملم
عرض المحور الأمامي	1,655 ملم
عرض المحور الخلفي	1,669 ملم
حجم صندوق الأمتعة	580 – 1,690 ليتر
سعة خزان الوقود	80 ليتر

الأداء: السرعة القصوى: 243 كلم/س
151 ميل/س

السرعة القصوى الكهربائية: 125 كلم/س
78 ميل/س

التسارع:

0 – 100 كلم/س 5.9 ثوانٍ

0 – 60 ميل/س 5.4 ثانية

0 – 160 كلم/س 13.7 ثوانٍ

0 – 400 متر (ربع ميل) 14.2 ثوانٍ

0 – 1,000 متر 25.7 ثانية

استهلاك الوقود (معياري "ECE R 101"):

معدل استهلاك الوقود 3.4 لتر/100 كلم

معدل استهلاك الطاقة الكهربائية 20.8 كيلوواط-ساعة/100 كلم

معدل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 79 غرام/كلم

مسافة القيادة الكهربائية: حوالي 18 – 36 كلم

فئة الانبعاثات: "المعياري الأوروبي الرابع" Euro 4