



PORSCHE



媒體資料

Porsche Cayenne

目錄

新款 Cayenne 車系	推出五款車型	1
新款保時捷 Cayenne	動力和扭力更高、油耗更低	3
設計及車身結構	更俐落的設計、更鮮明的線條	6
懸載系統及控制系統	更大的舒適性及駕馭動態	8
內裝及配備	更為舒適且安全	9
Cayenne S E-Hybrid	同級距之中的首部插電式混合動力車	12
技術規格	Cayenne Diesel	15
	Cayenne S Diesel	19
	Cayenne S	23
	Cayenne Turbo	27
	Cayenne S E-Hybrid	31

2014 年 9 月

新款 Cayenne 車系 推出五款車型

新款保時捷 Cayenne 全車系均可提供比其前代車型更大的動力、更高的扭力以及更低的油耗。搭載插電式混合動力系統的 Cayenne S E-Hybrid 是一款全球首見的車型。新款 Cayenne S 則以一具 3.6 升 V6 雙渦輪引擎取代原有的 4.8 升 V8 自然進氣引擎。其它車型的引擎均經過升級改良。此車系從一開始便推出五款車型：

Cayenne Diesel	可輸出 262 匹 (193 千瓦) 最大馬力的 3.0 升 V6 渦輪柴油引擎；Tiptronic S 八速手自排變速箱；在 7.3 秒之內從靜止加速至時速 100 公里；極速為每小時 221 公里；油耗為 6.6–6.8 升/100 公里；二氧化碳排放為 173–179 克/公里。
Cayenne S Diesel	可輸出 385 匹 (283 千瓦) 最大馬力的 4.2 升 V8 渦輪柴油引擎；Tiptronic S 八速手自排變速箱；在 5.4 秒之內從靜止加速至時速 100 公里；極速為每小時 252 公里；最佳油耗為 8.0 升/100 公里；二氧化碳排放為 209 克/公里。
Cayenne S	可輸出 420 匹 (309 千瓦) 最大馬力的 3.6 升 V6 雙渦輪引擎；Tiptronic S 八速手自排變速箱；在 5.5 秒之內從靜止加速至時速 100 公里；極速為每小時 259 公里；油耗為 9.5–9.8 升/100 公里；二氧化碳排放為 223–229 克/公里。
Cayenne Turbo	可輸出 520 匹 (382 千瓦) 最大馬力的 4.8 升 V8 雙渦輪引擎；Tiptronic S 八速手自排變速箱；在 4.5 秒之內從靜止加速至時速 100 公里；極速為每小時 279 公里；油耗為 11.2–11.5 升/100 公里；二氧化碳排放為 261–267 克/公里。

Cayenne S E-Hybrid 搭載插電技術、3.0 升 V6 增壓引擎及同步電動模組的的並聯式混合動力系統，系統總動力輸出為 416 匹 (306 千瓦)；Tiptronic S 八速手自排變速箱；在 5.9 秒之內從靜止加速至時速 100 公里；極速為每小時 243 公里；油耗為 3.4 升/100 公里；二氧化碳排放為 79 克/公里。

新款保時捷 Cayenne

動力和扭力更高、油耗更低

Cayenne 的成功傳奇始於 2002 年：它將「跨界」的意義進一步發揚光大，實現了「SUV 級距中的跑車」的概念。您可以今天開著 Cayenne 去上班，明天在越野道路或賽道上奔馳 – 不論在任何地形上，Cayenne 都能提供適得其份的氛圍、精準的性能及操駕樂趣。五個座椅及眾多高質感的配件裝備則可提供寬敞的車室空間，營造樂趣無窮的駕乘體驗，充分彰顯其經典的保時捷設計基因。

完美均衡的整體裝備令保時捷 Cayenne 創下超乎預期的銷售量。第一代車型出廠的車輛高達 276,000 多部，在 2010 年推出的第二代車型也已售出超過 303,000 部。因此，Cayenne 對保時捷的獲利成長有著極重要的貢獻，同時也促使保時捷擁有一系列範圍極廣泛的車型 – 從跑車到豪華房車、SUV，甚至包括賽車。

新一代 Cayenne 將延續這條成功之路。更高的效率、更精準的操控、更俐落的設計以及更豐富的標準配備 – 這些都是這部新改款車型的代表性特色。本車系從一開始便推出五款車型：Cayenne Diesel、Cayenne S Diesel、Cayenne S、Cayenne Turbo 以及豪華 SUV 級距之中的首部插電式混合動力車 – 全球首發的 Cayenne S E-Hybrid。這款混合動力車可提供豪華 SUV 級距中極其出色的油耗及排放值：從每一百公里 3.4 升的油耗及每公里 79 克的二氧化碳排放數據即足以說明這項優勢，尤其它是一部四輪驅動的車型。Panamera S E-Hybrid、918 Spyder、再加上這款 Cayenne S E-Hybrid，使保時捷成為全球唯一推出 3 款插電式混合動力車型的汽車製造商。

Cayenne 全車系均可發揮更低的油耗及更優異的性能

更高的性能和扭力與更低的油耗：這對保時捷而言毫無矛盾。我們所熟悉的引擎已針對 Cayenne 車型進行升級改良，消耗的燃油量比前代引擎更少，性能數據卻提升許多。

搭載 3.6 升 V6 雙渦輪引擎的 Cayenne S 是一個全新的組合。這是一具特別為保時捷 SUV 車型開發的引擎，原先配置於 Macan 車型上。而在 Cayenne S 車型上，其性能在所有主要數據上均凌駕之前搭載的 V8 引擎。雙渦輪增壓技術及藉由縮減引擎排氣量及汽缸數的引擎精簡措施，使這款車型的效率明顯提高，駕駛性能也更強大。例如，其馬力輸出可增加 20 匹而達到 420 匹的最大馬力，扭力也增加了 50 牛頓米而達到 550 牛頓米；於此同時，油耗卻能減少 0.9 升，每一百公里的油耗不到 10 升。

最頂級車型 Cayenne Turbo 的最大馬力輸出也增加了 20 匹，達到 520 匹的水平；扭力則增加 50 牛頓米而達到 750 牛頓米的最大扭力值。這使它的加速度比前代車型快上 0.3 秒並達到每小時 279 公里的極速。儘管如此，其百公里油耗仍可降低 0.3 升。

不僅是全新的 Cayenne S E-Hybrid，Cayenne 的柴油車型也同樣在油耗方面樹立了新標準。Cayenne Diesel 現可發揮更高的馬力和扭力及更低的油耗，進而可提高最大極限的範圍。拜更大的渦輪增壓器所賜，其 3.0 升 V6 引擎的最大馬力輸出得以增加 17 匹而達到總共 262 匹的最大馬力；扭力值則增加 30 牛頓米而達到 580 牛頓米的最大扭力。這可顯現在其衝刺性能上，從靜止加速至時速 100 公里比以往快了 0.3 秒，極速上達每小時 221 公里，百公里油耗則介於 6.6 至 6.8 升之間。

Cayenne S Diesel 巧妙地結合了柴油增壓引擎的性能優點及汽油引擎的感性訴求。4.2 升 V8 渦輪增壓引擎可產生 385 匹的最大馬力輸出及驚人的 850 牛頓米最大扭力，因此可儲備豐沛的動力以應付任何一種駕駛狀況。它可在短短 5.4 秒之內從靜止加速至時速 100 公里，極速可達每小時 252 公里，依據 NEDC 標準的百公里油耗為 8.0 升。

整體的效率措施

在整個傳動系統中採用多項效率技術來減少新款 Cayenne 的油耗，例如經過最佳化調整的 Tiptronic S 八速手自排變速箱及巡航功能、進一步改良的升級版引擎自動啟閉功能以及一個性能提升的溫度管理系統等等。

當駕駛煞車時，升級版引擎自動啟閉功能會在車速一旦減慢至步行速度時將引擎關閉，例如接近紅燈路口時。如有需要，可利用中央鞍座上的一個按鈕關閉這項功能。在「運動 (Sport)」和「運動升級 (Sport Plus)」模式中，引擎自動啟閉功能將會自動關閉。

Cayenne 全車系將首度配備其它保時捷車系所熟悉的巡航功能。研發人員還特別針對此功能改裝 Tiptronic S 八速手自排變速箱；當駕駛鬆開油門踏板時，Tiptronic S 變速箱會自動將接合的檔位分離，讓車輛在空檔下「巡航」。一旦踩下油門或煞車踏板時，變速箱又會再度自動接入適當的檔位並接合離合器。此外，系統可利用智慧演算系統根據駕駛風格調整巡航功能；駕駛也可透過引擎自動啟閉功能關閉這項功能。

Cayenne 車型首度將主動式冷卻進風門安裝於中間進氣口的後方，並由引擎監理系統控制。它們可根據駕駛狀況及冷卻氣流的需求開啟和關閉，這可調整氣流量、對空氣動力學產生影響，也是溫度管理的一部分，可讓引擎和變速箱迅速升溫並達到最適工作溫度。

Cayenne 車內的智慧型溫度管理系統可調節引擎和變速箱的冷卻功能，以減少熱車過程中的摩擦損失。精心調控的熱量傳導以及按需求逐步啟動不同冷卻迴路的功能，使引擎和變速箱能夠更迅速升溫。此外，全新的冷卻風門與溫度管理連結，可在冷車啟動過程中讓動力系統迅速升溫。這不僅可進一步降低油耗，還可讓車室內更快達到所需的溫度，提升駕乘的舒適性。

跑車計時套件：新增「高性能起步」功能

在靜止起步加速至時速 100 公里的性能方面，可選配的跑車計時套件首次為 Cayenne 車型提供「高性能起步」(Performance-Start) 功能。駕駛可透過同時踩下煞車踏板和油門來啟動這項功能，儀錶板的螢幕上將顯示車輛已準備要起步發車。此動作會向控制單元發出駕駛想要執行高性能起步的指示。引擎轉速將會增加，同時 Tiptronic S 已作好準備 – 從靜止起步加速至時速 100 公里的重要檔位切換，即一檔至二檔及二檔至三檔將可發揮最佳化的表現。跑車計時套件可將所有 Cayenne 車型的起步加速時間縮短 0.1 秒。

設計及車身結構

更俐落的設計、更鮮明的線條

保時捷的設計工程師為 Cayenne 的最新外觀賦予一個更俐落且更鮮明的設計。此設計同時也強調出 Cayenne 貼近路面的個性，並可突顯其運動特質。

特別是新款 Cayenne 的車尾已經過徹底的重新改造。尾燈現在的造型更扁平，線條也更精確分明。就如車頭的 LED 日間行車照明燈一樣，煞車燈也採用四點式設計。車牌槽、門把和照明燈都更優雅地整合於尾門上。除此之外，全新尾門的輪廓還呈現出尾燈的形狀，並由線條精確的反光邊緣向兩側延伸。這可彰顯其寬張的車身，在道路上展現更磅礴不凡的氣勢。對此，整合至後保險桿下方飾板的全新排氣尾管設計也居功不少。所有 Cayenne S 車型現在也採用雙出尾管的設計。車頂擾流板原有的台階造型已不復存在，這表示它可更流暢地延續車頂的基本線條，令車身散發更懾人的氣勢。

車頭：精緻簡約、卻更顯磅礴有力

一部車的車頭部位在整體外型的塑造方面扮演著決定性的角色 – 因此，Cayenne 的車頭、葉子板和引擎蓋也都經過全面的重新設計。從外觀上，所有主要的造型線條現在已不再向中央匯聚，而是向外擴張。這使 Cayenne 的車身看起來更寬張，因此也更顯氣勢磅礴。

引擎蓋的造型明顯加寬，其側邊的接縫現在已移至葉子板上。中央進氣口比前代車型略小一些，可襯托出車頭的簡潔風格。兩側的另外兩個進氣口採用更碩大且外擴的造型。位於車頭左右兩側的「進氣橫柵」可有效地將冷空氣導入中間冷卻器，同時營造出強烈的視覺感。

基本車型及 S 車型標準配備的雙氙氣頭燈包含保時捷典型的「懸浮式」四點式 LED 日間行車照明燈，讓人從第一眼即可清楚辨出 Cayenne 的保時捷基因。而 Cayenne Turbo 標準配備之包含保時捷動態照明系統 (PDLS) 的 LED 頭燈可突顯出這部最頂級車型的豪華氣息。

充滿運動感的斜傾車頂線條一路延伸至車尾，是 Cayenne 車側身影的迷人特徵之一。經改良的設計使車頭和車尾的線條更精確分明，進而塑造出更搶眼出眾的外觀。其它設計特色包含內建方向指示燈的車側後視鏡、線條更俐落的葉子板及外觀更醒目的車頂擾流板。此擾流板也可減少氣流擾動，提高車輛的空氣動力學效率。

全新的色彩

全新的車身和內裝色可供所有車型選配。其中的重點特色包括所有車型均可選配兩種車身色 – 金屬卡拉拉白 (Carrara white metallic) 及金屬銀白 (Palladium metallic)。此外，所有車型也可免費選配黑/淺褐 (Black/Luxor Beige) 的雙色調內裝組合。另一個全新的內裝選配項目是深色胡桃木的飾條。

懸載系統及控制系統

更大的舒適性及駕馭動態

保時捷 Cayenne 具備許多優點，懸載系統便是其中之一。研發人員將全新 Cayenne 車型在舒適感與運動性能之間的兼容特性進一步擴大 – 不論搭載任何一種懸載系統：鋼製圈簧懸載系統、保時捷主動式懸載調整系統或氣壓式懸載系統。

保時捷的工程師對細節一絲不苟。他們為 Cayenne 全車系配置的大量配套措施包括明顯有助於搭配新的懸載結構提升舒適性的最佳化懸載點。為產生更精準的反應，前後輪軸的橫向連桿及後輪軸的輪圈支座上設有新的多節式支座。輪圈懸載系統現在明顯更為精確，Cayenne 的懸載系統也更精準、運動性更強大，同時更加舒適。

Cayenne 車型上的保時捷主動式懸載調整系統 (PASM) 已經過調校，可與全新的跑車計時套件及其改良功能交互運作，並可在按下「運動升級 (Sport Plus)」按鈕時執行。我們所熟悉的三種 PASM 懸載程式現被稱為「舒適 (Comfort)」、「運動 (Sport)」及「運動升級 (Sport Plus)」。Cayenne S E-Hybrid 標準配備 PASM，Cayenne Turbo 則額外配備一套氣壓式懸載系統。

所有其它車型也可選配氣壓式懸載系統，它可滿足 Cayenne 對於優質的舒適性、出色的駕馭動態以及越野和日常駕駛兼容的嚴苛需求。包含在氣壓式懸載系統中的水平控制系統可根據駕駛狀況提供總共六種不同的車身高度。可降低的裝載門檻是 Cayenne 的一項新功能：只要按行李廂中的一個按鈕，即可在尾門開啟時將裝載高度降低 52 公釐，此時的裝載門檻高度約為 69 公釐。

Cayenne 現可選配全新的 18 至 21 吋多輻造型鋁圈，皆採用輕量化的結構，設計迷人且獨具一格。主要特色產品包括採用 911 Turbo 設計及 Cayenne Sport Classic 設計的全新 21 吋鋁圈。此外，保時捷即將推出新一代 21 吋夏季輪胎 – 包括最近上市的米其林 Latitude Sport 3 輪胎。這幾款輪胎是特別針對競技化及運動性十足的駕馭風格而研發，尤其在高速過彎時，其特殊的胎膠配方及較低的輪胎扁平比可為駕駛提供顯著的優勢。為達到這一點，輪胎的三大基本要件都已經過改良：胎膠、胎紋及胎體結構的設計。

內裝及配備

更為舒適且安全

新一代 Cayenne 車型將附有更多的標準配備，其中包括所有車型均配備的雙氙氣頭燈。Cayenne Turbo 車型標準配備與其等級相稱的 LED 頭燈且包含保時捷動態照明系統 (PDLS)。所有車型的其它標準配備包括電動尾門開闔輔助系統、附換檔撥片的多功能跑車方向盤、不鏽鋼門檻踏板、胎壓監測系統及音源介面。

附換檔撥片的全新多功能跑車方向盤來自於 918 Spyder 的方向盤設計。另一個重點配備是舒適性更為提升的後座長型座椅。如同前座一樣，後座座椅現在也可選配座椅通風系統。

車主還可要求選配進一步提升舒適性的配備，例如車門可選配一項「輕關」功能，例如在狹窄的停車場裡，這個內建於車門中的關門機構便可發揮極佳的效用。電熱除霧前擋玻璃 (以選用配備提供) 可讓您在冬天裡倍感舒適。此電熱系統採用的是極薄的金屬箔加熱器，而非電熱絲。這意味著所有以攝影機為基礎的輔助系統都可毫無限制地使用。此系統還有一項受歡迎的副作用：整合於前擋玻璃中的箔片可進一步減少車室內的噪聲。

氣壓式懸載系統具有一項便利的附加功能：現在只要按下行李廂側邊的一個按鈕，可在尾門開啟時將車身以及行李廂的裝載門檻同時降低 52 公釐。此外，行李廂蓋的裝配及卸除方式也更簡便。

連線功能及輔助系統

Cayenne 全車系均配有一個連接外部音源的介面。可透過智慧型手機 App「Porsche Car Connect」簡單且快速存取各種不同的車輛資訊及各項功能控制的 Porsche Car Connect 系統，將首度提供給全新 Cayenne 車型選配，在 Cayenne S E-Hybrid 車型上則以標準配備提供。

輔助系統的種類更廣泛，現有的系統也增設了更多額外的功能。從 2014 年底開始，Cayenne 車型將可選配一項全新功能 – 包含全景環視功能的前後方停車測距輔助系統。即使是在視線不佳的停車和操控狀況下，這套系統也有助於確保安全且舒適的轉向操控。為達到此目的，除了後視攝影機之後，在車頭及車側後視鏡中也增設了三個高解析度的攝影機。系統可從所有四個攝影機的圖像計算車輛的虛擬鳥瞰視角，並顯示在保時捷通訊管理系統 (PCM) 的顯示幕上。

包含保時捷主動式安全系統 (PAS) 的智慧巡航系統

智慧巡航系統可提升舒適感，尤其是在高速公路上。此系統可根據與前方車輛的距離來調節車速，控制在時速 30 公里至 210 公里之間。如果與前方車輛的距離縮短時，系統會稍微施加煞車力道，將車輛 – 如有需要 – 完全煞停。如果駕駛接著在三秒鐘之內操作控制桿或油門踏板，系統將會自動重新啟動並視交通狀況而定，將車輛加速至之前預設的最高車速。即使智慧巡航系統已關閉，內建的保時捷主動式安全系統 (PAS) 也能提供絕佳的安全保護。當太快接近前方車輛時，此系統會透過聲音和視覺訊號及急踩煞車踏板的動作指示駕駛介入的需要。接著當駕駛作出回應時，系統會在技術許可範圍內加強駕駛啟動的煞車力度，直到全面煞車為止。此外也可選配變換車道輔助系統及車道偏離警告系統。變換車道輔助系統可監控車輛後方及盲點區域，並可在偵測到另一部車出現在相鄰車道時透過車側後視鏡上的一個訊號來警告駕駛。車道偏離警告系統則可利用攝影機偵測出車道標記，並在車輛不經意偏離行駛車道時發出警告音以警告駕駛。

標準配備的定速巡航系統現在也首度增設在鬆開油門踏板不足以維持定速時 – 例如在下坡路段上 – 啟動煞車器的功能。撞擊後煞車系統也是其標準規格的一部份，它可在車輛發生事故時的第一次撞擊後自動煞車，以降低第二次撞擊的影響。如果安全氣囊感應器偵測到撞擊，系統會自動啟動最高 0.6 g 的減速度。輔助系統會施加掣動力，直到剩餘車速減至時速 10 公里為止。此剩餘車速一般足以在全面煞車後引導車輛移動至一個安全的停靠位置。駕駛可隨時停用撞擊後煞車系統：當駕駛踩下油門踏板時，撞擊後煞車系統便會關閉。同樣的，如果駕駛在更高的減速度下執行全面煞車動作，此自動煞車系統也會關閉。

車頭和車尾的 LED 照明

包括保時捷升級版動態照明系統 (PDLS plus) 的全新 LED 頭燈結合了最先進的照明技術及額外的智慧功能。除了 PDLS (Cayenne Turbo 的標準配備) 的固定式及動態彎道照明燈之外，PDLS Plus 還包含額外的動態式頭燈：即根據交通狀況切換遠光燈和近光燈。除此之外，PDLS Plus 還設有一項交叉口照明功能，它可辨識儲存在保時捷通訊管理系統 (PCM) 的導航系統中的交叉路口及丁字路口，並可同時啟動左右兩側的固定式交叉口照明燈，以照亮左右兩側區域。此外，LED 頭燈的省電效率更高，仿如日光的燈光顏色也可強化對光暗對比的感知，防止駕駛產生疲勞。

方向指示燈現已整合於車側後視鏡中，而不是在前葉子板內。

全新 LED 尾燈營造出新款 Cayenne 與前代車型之間的明顯區隔，其造型較扁平，而且線條更精確分明。光纖纜線令這款尾燈的外觀更為精緻且協調；此外，如同頭燈中的全新四點式日間行車照明燈，這款尾燈的煞車燈也同樣採用四點式設計。車尾的霧燈現已整合於後保險桿下方飾板的反光條中。

Cayenne S E-Hybrid

同級距之中的首部插電式混合動力車

即使在保時捷的車型陣容之外，Cayenne S E-Hybrid 也是不折不扣的全球首見車種：它是豪華 SUV 級距之中的第一部插電式混合動力車型，在豪華四輪驅動車款之中樹立了全新的標準。這部混合動力車的高壓電池使它能夠從電源插座充電，也可在旅途中充電。Cayenne S E-Hybrid 獨有的造型特色便是其亮綠色的煞車卡鉗及車型字樣徽飾。駕駛艙儀錶上的指針也採用此搶眼的顏色。

相較於前代的 Cayenne S Hybrid，這款新車型在技術上已取得極顯著的進展：Cayenne S E-Hybrid 搭載一個 10.8 千瓦時電容量的鋰離子電池 (前代為 1.7 千瓦時的鎳氫電池)，視駕駛風格及路面地形而定，它可支援 18 至 36 公里的純電力駕駛距離。這使車主能在不消耗任何燃油或排放任何廢氣的情況下完成大部分的日常駕駛行程。電源模組的動力輸出是前代的兩倍以上 – 從 34 千瓦至 70 kW (95 匹)。相比前代的 8.2 升，新車型的百公里平均油耗僅有 3.4 升，相應的二氧化碳排放值為 79 克/公里，前代車型的排放值則為 193 克/公里。

其傳動系統的效能已在 Panamera S E-Hybrid 車型上得到驗證，並針對 Cayenne S E-Hybrid 進行改良調整。與前者的傳動系統一樣，電動模組的動力輸出及汽油引擎的啟動可精確地透過具有可變式壓力點的油門踏板調控。3.0 升 V6 增壓引擎結合電動模組的總動力輸出高達 416 匹馬力，搭配 590 牛頓米的最大扭力，使這款車型可達到跑車級的性能：從靜止加速至時速 100 公里僅需 5.9 秒，極速高達每小時 243 公里，電動行駛的極速也可達到每小時 125 公里。Cayenne S E-Hybrid 可透過 Porsche Car Connect (一項標準配備) 連接至系統，例如可讓車主存取充電狀態或能源效率等資訊，或控制選配的停車暖氣/空調系統。此功能可在引擎熄火後當車輛仍連接至電源時繼續為車室內提供冷氣或暖氣 – 以便在出發前達到理想的溫度。這將可減少駕駛所需的動力，進而增加電動行駛的距離。

完美的插電式混合動力驅動概念

鋰離子電池與 Panamera S E-Hybrid 的電池採用相同的外殼，並且也安裝在行李廂底板底下。不過其電池的電容量為 28 Ah，比原有的 24.5 Ah 更大。

這部車標準配備一個 3.6 千瓦充電器，亦可選配 7.2 千瓦動力輸出的整合式充電器，在有適當電源連線的前提下，此充電器為 Cayenne S E-Hybrid 充電的速度是標準充電器的兩倍。例如在德國，這部車可在不到一小時半的時間內充好電，而不需要近三小時的時間。

加壓式油箱是 Cayenne S E-Hybrid 的特殊配備之一。在油箱中施加 0.3 bar 的正壓力可確保除氣的汽油不會溢出而破壞廢氣排放平衡。在加油時按下油閥釋放鍵便可將油箱減壓，並可透過活性碳過濾器中和油氣。當然，Cayenne S E-Hybrid 已符合 Euro 6 排放標準。

保時捷的高水準混合動力技術

保時捷是豪華混合動力車的領導性供應商。作為豪華級距中的首部插電式混合動力車型，Panamera S E-Hybrid 在 2013 年 6 月發表時便已在業界樹立一個全新的標準。如今，Cayenne S E-Hybrid 要繼續將這項前衛的技術導入豪華 SUV 級距之中。2013 年 9 月在紐伯格林賽道上創下空前單圈記錄的 918 Spyder 透過令人印象深刻的方式證明即使是超級跑車也能在性能上開創新局，並在駕馭動態和效率方面完全摒除傳統的驅動系統。

在這方面，參加世界耐力錦標賽 (WEC) 的保時捷 LMP1 級距賽車 – 919 Hybrid – 便是一部堪稱先驅者的高科技賽車。919 Hybrid 是一部以進一步發展混合動力技術以達到最高的動態性能與效率為目標的移動實驗室。其驅動系統結合一具負責驅動後輪軸的 V4 增壓汽油引擎及兩個電能回收系統。除了回收煞車能量之外，一具採用廢氣流運作的發電機也可產生更多的電能。此電能將被儲存至一個水冷式鋰離子電池並輸送至電源模組，可在車輛加速時透過差動器驅動兩個前輪。這意味著 919 Hybrid 可短暫性運用四輪驅動模式。所有驅動元件之間的交互運作極為精密複雜，其目的在於充分掌控賽道上的每一秒，同時以最高的精準度及速度奔馳。除了賽事成果之外，保時捷也從 919 在賽道上的每一公里累積更多的知識和經驗，這些都有助於提升未來跑車的競爭優勢。

最後順帶一提，全世界第一部混合動力車同樣來自保時捷：這部由費迪南保時捷博士所設計的 1899 Lohner-Porsche 結合了電池電力驅動器及一具汽油引擎。

保時捷 Cayenne Diesel 的技術規格*

車身結構：	單體結構、全鍍鋅輕量化全鋼車身；兩段式雙前座輔助氣囊；雙前座側面氣囊；從 A 柱至 C 柱沿著整個車頂框架及側窗設置的簾狀氣囊；五人座。		
空氣動力學：	風阻係數 c_d	0.36	
	迎風面積 A	2.81 平方公尺	
	$c_d \times A$	1.012	
引擎：	V 型六缸引擎；90 度汽缸夾角；灰色鑄鐵引擎體；鋁合金汽缸頭；4 個頂置凸輪軸，每個汽缸有 4 個汽門；汽門間隙液壓挺桿；透過壓電式噴油嘴運作的負荷可控式共軌燃油直噴系統 (2,000 bar)；一具採用可變渦輪葉片幾何技術 (VTG) 的渦輪增壓器；兩具中間冷卻器；搭載冷卻器的可控式廢氣循環系統；具備程式化控制式渦流擋板的進氣歧管系統；採用濕式油底槽的兩段式強制供油潤滑系統；9.3 升引擎機油容量；具備氧化觸媒轉換器、選擇性觸媒還原系統 (SCR) 和柴油懸浮微粒濾淨裝置的排放控制系統；引擎及變速箱冷卻迴路的溫度管理；強化的升級版引擎自動啟閉功能。		
	缸徑	83.0 公釐	
	衝程	91.4 公釐	
	排氣量	2,967 cc	
	壓縮比	16.8:1	
	引擎馬力	262 匹 (193 千瓦)， 轉速 4,000 rpm 時	
	最大扭矩	580 牛頓米，轉速 1,750-2,500 rpm 之間	
	每升排氣量的馬力輸出	88.4 匹/升 (65.0 千瓦/升)	
	最高引擎轉速	5,300 rpm	
	燃油種類	柴油	
電力系統：	12 伏特；交流發電機 3,100 瓦；電池 92 Ah/520 A；電能回收系統。		

*以上規格可能依不同地區市場而異

動力傳輸：

引擎和變速箱栓接成一個傳動系統；保時捷循跡管理系統 (PTM)；包含中央防滑差速器的全時四輪驅動系統；基本扭力分配 (FA/RA) 42/58；Tiptronic S 八速手自排變速箱。

齒比

第 1 檔	4.97
第 2 檔	2.84
第 3 檔	1.86
第 4 檔	1.44
第 5 檔	1.21
第 6 檔	1.00
第 7 檔	0.83
第 8 檔	0.69
倒車檔	4.07
最終傳動比	3.27
離合器直徑	272 公釐

懸載系統：

前輪軸：鋁合金雙 A 臂結構懸載系統；包含鋼製圈簧及內部液壓雙管充氣式減震器的支柱。

後輪軸：橫向連桿降低並具備兩支獨立上支臂和連接桿的多連桿懸載系統；包含鋼製圈簧及內部液壓雙管充氣式減震器的支柱。

煞車系統：

前後輪軸採用獨立迴路的雙迴路煞車系統。

前輪軸：六活塞單體式鋁製煞車卡鉗；直徑 350 公釐、厚度 34 公釐的內部通風式煞車碟盤。

後輪軸：四活塞單體式鋁製煞車卡鉗；直徑 330 公釐、厚度 28 公釐的內部通風式煞車碟盤。

保時捷車身動態穩定系統 (PSM)；真空煞車增壓器；煞車輔助系統；多重撞擊煞車系統；電子式駐車煞車系統。

輪圈和輪胎：	前輪及後輪	8.0 J x 18	尺寸	255/55 R 18
車重：	淨重 (DIN)			2,110 公斤
	車輛總重額定值			2,870 公斤
	最大拖車重量			3,500 公斤
	最大掛鉤重量			140 公斤
	最大車頂載重			100 公斤
尺寸：	車長			4,855 公釐
	車			1,939 公釐
	車寬 (含車側後視鏡)			2,165 公釐
	車高			1,705 公釐
	軸距			2,895 公釐
	輪距	前輪		1,655 公釐
		後輪		1,669 公釐
	行李廂置物空間			618 – 1,728 升
	油箱容量			85 升
性能：	極速			221 公里/時
	加速度：			
	0 – 100 公里/時			7.3 秒
		使用跑車計時套件時		7.2 秒
	0 – 60 英里/時			6.9 秒
		使用跑車計時套件時		6.8 秒
	0 – 160 公里/時			19.5 秒
	0 – 400 公尺 (1/4 英里)			15.4 秒
	0 – 1,000 公尺			28.5 秒

油耗 (NEDC) :	平均	6.6 – 6.8 升/100 公里
	市區	7.6 – 7.8 升/100 公里
	郊區	6.0 – 6.2 升/100 公里
二氧化碳排放量 :	平均	173 – 179 克/公里
排放級別 :		Euro 6

保時捷 Cayenne S Diesel 的技術規格*

車身結構：	單體結構、全鍍鋅輕量化全鋼車身；兩段式雙前座輔助氣囊；雙前座側面氣囊；從 A 柱至 C 柱沿著整個車頂框架及側窗設置的簾狀氣囊；五人座。	
空氣動力學：	風阻係數 c_d	0.36
	迎風面積 A	2.81 平方公尺
	$c_d \times A$	1.012
引擎：	V 型八缸引擎；90 度汽缸夾角；灰色鑄鐵引擎體；鋁合金汽缸頭；4 個頂置凸輪軸，每個汽缸有 4 個汽門；汽門間隙液壓挺桿；透過壓電式噴油嘴運作的負荷可控式共軌燃油直噴系統 (2,000 bar)；兩具採用可變渦輪葉片幾何技術 (VTG) 的渦輪增壓器；兩具中間冷卻器；搭載冷卻器的可控式廢氣循環系統；每個汽缸組有一個具備程式化控制式渦流擋板的進氣歧管系統；採用濕式油底槽的兩段式強制供油潤滑系統；10.2 升引擎機油容量；分別具備一個氧化觸媒轉換器和柴油懸浮微粒濾淨裝置的雙支路排放控制系統；引擎及變速箱冷卻迴路的溫度管理；強化的升級版引擎自動啟閉功能。	
	缸徑	83.0 公釐
	衝程	95.5 公釐
	排氣量	4,134 cc
	壓縮比	16.4:1
	引擎馬力	385 匹 (283 千瓦)， 轉速 3,750 rpm 時
	最大扭矩	850 牛頓米，轉速 2,000-2,750 rpm 之間
	每升排氣量的馬力輸出	93.1 匹/升 (68.5 千瓦/升)
	最高引擎轉速	4,600 rpm
	燃油種類	柴油
電力系統：	12 伏特；交流發電機 2,600 瓦；電池 105 Ah/580 A；電能回收系統。	

*以上規格可能依不同地區市場而異

動力傳輸：

引擎和變速箱栓接成一個傳動系統；保時捷循跡管理系統 (PTM)；包含電子程式化控制多片式離合器的主動式懸掛式四輪驅動系統；全時驅動的後軸，可充分變化調整分配至前軸的驅動力道；Tiptronic S 八速手自排變速箱。

齒比

第 1 檔	4.92
第 2 檔	2.81
第 3 檔	1.84
第 4 檔	1.43
第 5 檔	1.21
第 6 檔	1.00
第 7 檔	0.83
第 8 檔	0.69
倒車檔	4.02
最終傳動比 (前軸)	2.58
最終傳動比 (後軸)	2.92
離合器直徑	272 公釐

懸載系統：

前輪軸：鋁合金雙 A 臂結構懸載系統；包含鋼製圈簧及內部液壓雙管充氣式減震器的支柱。

後輪軸：橫向連桿降低並具備兩支獨立上支臂和連接桿的多連桿懸載系統；包含鋼製圈簧及內部液壓雙管充氣式減震器的支柱。

煞車系統：

前後輪軸採用獨立迴路的雙迴路煞車系統。

前輪軸：六活塞單體式鋁製煞車卡鉗；直徑 360 公釐、厚度 36 公釐的內部通風式煞車碟盤。

後輪軸：四活塞單體式鋁製煞車卡鉗；直徑 330 公釐、厚度 28 公釐的內部通風式煞車碟盤。

保時捷車身動態穩定系統 (PSM)；真空煞車增壓器；煞車輔助系統；多重撞擊煞車系統；電子式駐車煞車系統。

輪圈和輪胎：	前輪及後輪	8.0 J x 18	尺寸	255/55 R 18
車重：	淨重 (DIN)			2,215 公斤
	車輛總重額定值			2,955 公斤
	最大拖車重量			3,500 公斤
	最大掛鉤重量			140 公斤
	最大車頂載重			100 公斤
尺寸：	車長			4,855 公釐
	車			1,939 公釐
	車寬 (含車側後視鏡)			2,165 公釐
	車高			1,705 公釐
	軸距			2,895 公釐
	輪距	前輪		1,655 公釐
		後輪		1,669 公釐
	行李廂置物空間			670 – 1,780 升
	油箱容量			85 升
性能：	極速			252 公里/時
	加速度：			
	0 – 100 公里/時			5.4 秒
	使用跑車計時套件時			5.3 秒
	0 – 60 英里/時			5.1 秒
	使用跑車計時套件時			5.0 秒
	0 – 160 公里/時			12.9 秒
	0 – 400 公尺 (1/4 英里)			13.7 秒
	0 – 1,000 公尺			25.2 秒

油耗 (NEDC) :	平均	8.0 升/100 公里
	市區	10.0 升/100 公里
	郊區	7.0 升/100 公里
二氧化碳排放量 :	平均	209 克/公里
排放級別 :		Euro 5

括號中的數據適用於配備 PDK 變速箱的車型

保時捷 Cayenne S 的技術規格*

車身結構：	單體結構、全鍍鋅輕量化全鋼車身；兩段式雙前座輔助氣囊；雙前座側面氣囊；從 A 柱至 C 柱沿著整個車頂框架及側窗設置的簾狀氣囊；五人座。	
空氣動力學：	風阻係數 c_d	0.36
	迎風面積 A	2.81 平方公尺
	$c_d \times A$	1.012
引擎：	V 型六缸引擎；90 度汽缸夾角；鋁製引擎體和汽缸頭；4 個頂置凸輪軸，每個汽缸有 4 個汽門；由可變汽門正時與揚程系統 (VarioCam Plus) 持續調控進氣側和排氣側汽門；汽門間隙液壓挺桿；進氣歧管振盪進氣和兩段式可變長度進氣歧管；燃油直噴技術；雙渦輪增壓；整合式乾式無油底槽潤滑系統；10.0 升引擎機油容量；每組汽缸有 2 個三向式觸媒轉換器，各包含兩個含氧感知器；包含 6 個獨立式點火線圈的電子點火系統；引擎和變速箱冷卻迴路的溫度管理系統；可變減速燃油切斷；強化的升級版引擎自動啟閉功能。	
	缸徑	96.0 公釐
	衝程	83.0 公釐
	排氣量	3,604 cc
	壓縮比	10.5:1
	引擎馬力	420 匹 (309 千瓦)， 轉速 6,000 rpm 時
	最大扭矩	550 牛頓米，轉速 1,350-4,500 rpm 之間
	每升排氣量的馬力輸出	116.6 匹/升 (85.7 千瓦/升)
	最高引擎轉速	6,700 rpm
	燃油種類	super plus
電力系統：	12 伏特；交流發電機 3,080 瓦；電池 92 Ah/520 A；電能回收系統。	

*以上規格可能依不同地區市場而異

動力傳輸：

引擎和變速箱栓接成一個傳動系統；保時捷循跡管理系統 (PTM)；包含電子程式化控制多片式離合器的主動式懸掛式四輪驅動系統；全時驅動的後軸，可充分變化調整分配至前軸的驅動力道；Tiptronic S 八速手自排變速箱。

齒比

第 1 檔	4.97
第 2 檔	2.84
第 3 檔	1.86
第 4 檔	1.44
第 5 檔	1.21
第 6 檔	1.00
第 7 檔	0.83
第 8 檔	0.69
倒車檔	4.07
最終傳動比 (前軸)	2.73
最終傳動比 (後軸)	3.09
離合器直徑	272 公釐

懸載系統：

前輪軸：鋁合金雙 A 臂結構懸載系統；包含鋼製圈簧及內部液壓雙管充氣式減震器的支柱。

後輪軸：橫向連桿降低並具備兩支獨立上支臂和連接桿的多連桿懸載系統；包含鋼製圈簧及內部液壓雙管充氣式減震器的支柱。

煞車系統：

前後輪軸採用獨立迴路的雙迴路煞車系統。

前輪軸：六活塞單體式鋁製煞車卡鉗；直徑 360 公釐、厚度 36 公釐的內部通風式煞車碟盤。

後輪軸：四活塞單體式鋁製煞車卡鉗；直徑 330 公釐、厚度 28 公釐的內部通風式煞車碟盤。

保時捷車身動態穩定系統 (PSM)；真空煞車增壓器；煞車輔助系統；多重撞擊煞車系統；電子式駐車煞車系統。

輪圈和輪胎：	前輪及後輪	8.0 J x 18	尺寸	255/55 R 18
車重：	淨重 (DIN)			2,085 公斤
	車輛總重額定值			2,860 公斤
	最大拖車重量			3,500 公斤
	最大掛鉤重量			140 公斤
	最大車頂載重			100 公斤
尺寸：	車長			4,855 公釐
	車			1,939 公釐
	車寬 (含車側後視鏡)			2,165 公釐
	車高			1,705 公釐
	軸距			2,895 公釐
	輪距	前輪		1,655 公釐
		後輪		1,669 公釐
	行李廂置物空間			670 – 1,780 升
	油箱容量			85 升
性能：	極速			259 公里/時
	加速度：			
	0 – 100 公里/時			5.5 秒
		使用跑車計時套件時		5.4 秒
	0 – 60 英里/時			5.2 秒
		使用跑車計時套件時		5.1 秒
	0 – 160 公里/時			13.0 秒
	0 – 400 公尺 (1/4 英里)			13.9 秒
	0 – 1,000 公尺			25.1 秒

油耗 (NEDC) :	平均	9.5 – 9.8 升/100 公里
	市區	12.4 – 13.0 升/100 公里
	郊區	7.8 – 8.0 升/100 公里
二氧化碳排放量 :	平均	223 – 229 克/公里
排放級別 :		Euro 6

保時捷 Cayenne Turbo 的技術規格*

車身結構：	單體結構、全鍍鋅輕量化全鋼車身；兩段式雙前座輔助氣囊；雙前座側面氣囊；從 A 柱至 C 柱沿著整個車頂框架及側窗設置的簾狀氣囊；五人座。	
空氣動力學：	風阻係數 c_d	0.36
	迎風面積 A	2.80 平方公尺
	$c_d \times A$	1.008
引擎：	V 型八缸引擎；90 度汽缸夾角；鋁製引擎體和汽缸頭；4 個頂置凸輪軸，每個汽缸有 4 個汽門；由可變汽門正時與揚程系統 (VarioCam Plus) 持續調控進氣側和排氣側汽門；汽門間隙液壓挺桿；進氣歧管振盪進氣和兩段式可變長度進氣歧管；燃油直噴技術；雙渦輪增壓；整合式乾式無油底槽潤滑系統；11.55 升引擎機油容量；每組汽缸有 2 個三向式觸媒轉換器，各包含兩個含氧感知器；包含 8 個獨立式點火線圈的電子點火系統；引擎和變速箱冷卻迴路的溫度管理系統；可變減速燃油切斷；強化的升級版引擎自動啟閉功能。	
	缸徑	96.0 公釐
	衝程	83.0 公釐
	排氣量	4,806 cc
	壓縮比	10.5:1
	引擎馬力	520 匹 (382 千瓦)， 轉速 6,000 rpm 時
	最大扭矩	750 牛頓米，轉速 2,250-4,000 rpm 之間
	每升排氣量的馬力輸出	108.1 匹/升 (79.5 千瓦/升)
	最高引擎轉速	6,700 rpm
	燃油種類	super plus
電力系統：	12 伏特；交流發電機 2,400 瓦；電池 92 Ah/520 A；電能回收系統。	

*以上規格可能依不同地區市場而異

動力傳輸：

引擎和變速箱栓接成一個傳動系統；保時捷循跡管理系統 (PTM)；包含電子程式化控制多片式離合器的主動式懸掛式四輪驅動系統；全時驅動的後軸，可充分變化調整分配至前軸的驅動力道；Tiptronic S 八速手自排變速箱。

齒比

第 1 檔	4.92
第 2 檔	2.81
第 3 檔	1.84
第 4 檔	1.43
第 5 檔	1.21
第 6 檔	1.00
第 7 檔	0.83
第 8 檔	0.69
倒車檔	4.03
最終傳動比 (前軸)	2.58
最終傳動比 (後軸)	2.92
離合器直徑	272 公釐

懸載系統：

氣壓式懸載系統，包含水平系統、車身高度調整功能以及提供三種模式的持續減震控制 (保時捷主動式懸載調整系統，PASM)。

前輪軸：鋁合金雙 A 臂結構懸載系統；包含鋼製圈簧及內部液壓雙管充氣式減震器的支柱。

後輪軸：橫向連桿降低並具備兩支獨立上支臂和連接桿的多連桿懸載系統；包含鋼製圈簧及內部液壓雙管充氣式減震器的支柱。

煞車系統：

前後輪軸採用獨立迴路的雙迴路煞車系統。

前輪軸：六活塞單體式鋁製煞車卡鉗；直徑 390 公釐、厚度 38 公釐的內部通風式煞車碟盤。

後輪軸：四活塞單體式鋁製煞車卡鉗；直徑 358 公釐、厚度 28 公釐的內部通風式煞車碟盤。

保時捷車身動態穩定系統 (PSM)；真空煞車增壓器；煞車輔助系統；多重撞擊煞車系統；電子式駐車煞車系統。

輪圈和輪胎：	前輪及後輪	8.5 J x 19	尺寸	265/50 R 19
車重：	淨重 (DIN)			2,185 公斤
	車輛總重額定值			2,895 公斤
	最大拖車重量			3,500 公斤
	最大掛鉤重量			140 公斤
	最大車頂載重			100 公斤
尺寸：	車長			4,855 公釐
	車			1,939 公釐
	車寬 (含車側後視鏡)			2,165 公釐
	車高			1,702 公釐
	軸距			2,895 公釐
	輪距	前輪		1,643 公釐
		後輪		1,657 公釐
	行李廂置物空間			670 – 1,780 升
	油箱容量			100 升

性能：	極速	279 公里/時
	加速度：	
	0 – 100 公里/時	4.5 秒
	使用跑車計時套件時	4.4 秒
	0 – 60 英里/時	4.2 秒
	使用跑車計時套件時	4.1 秒
	0 – 160 公里/時	10.3 秒
油耗 (NEDC)：	0 – 400 公尺 (1/4 英里)	12.9 秒
	0 – 1,000 公尺	23.4 秒
	平均	11.2 – 11.5 升/100 公里
	市區	15.5 – 15.9 升/100 公里
二氧化碳排放量：	郊區	8.7 – 8.9 升/100 公里
	平均	261 – 267 克/公里
排放級別：		Euro 6

保時捷 Cayenne S E-Hybrid 的技術規格*

車身結構：	單體結構、全鍍鋅輕量化全鋼車身；兩段式雙前座輔助氣囊；雙前座側面氣囊；從 A 柱至 C 柱沿著整個車頂框架及側窗設置的簾狀氣囊；五人座。		
空氣動力學：	風阻係數 c_d	0.36	
	迎風面積 A	2.81 平方公尺	
	$c_d \times A$	1.012	
傳動系統：	具備插電技術、汽油引擎及包含電動模組和接合裝置的混合動力模組的並聯式全混合動力系統		
	系統動力	416 千瓦 (306 匹)，轉速 5,500 rpm 時	
	最大扭矩	590 牛頓米，轉速 1,250-4,000 rpm 之間	
汽油引擎：	水冷式 V 型六缸引擎；90 度汽缸夾角；鋁合金引擎體和汽缸頭；4 個頂置凸輪軸，每個汽缸有 4 個汽門；進氣側可調控汽門正時；汽門間隙液壓挺桿；機械增壓；燃油直噴技術；每個汽缸組有一個三向式觸媒轉換器，各包含兩個含氧感知器；8.1 升引擎機油；採用靜態高壓點火技術的電子點火系統 (6 個獨立式點火線圈)；溫度管理系統；強化的升級版引擎自動啟閉功能。		
	缸徑	84.5 公釐	
	衝程	89.0 公釐	
	排氣量	2,995 cc	
	壓縮比	10.5:1	
	引擎馬力	333 匹 (245 千瓦)，轉速 5,500 – 6,500 rpm 之間	
	最大扭矩	440 牛頓米，轉速 3,000 – 5,250 rpm 之間	
	每升排氣量的馬力輸出	111.2 匹/升 (81.8 千瓦/升)	
	最高引擎轉速	6,500 rpm	
	燃油種類	super	

*以上規格可能依不同地區市場而異

電動模組：	永磁同步電動模組	
	電動模組動力	95 匹 (70 千瓦)，轉速 2,200 – 2,600 rpm 之間
	最大扭矩	310 牛頓米，轉速 0 – 1,700 rpm 之間
電力：	高伏特系統/蓄電池：382 伏特；鋰離子電池； 10.8 千瓦時；插電系統：透過標準保時捷通用充 電器 (交流電) 從電源插座充電，以及透過車載充 電器 (3.6 千瓦，或可選配 7.2 千瓦) 充電 12 伏特 的車用電力系統；電池 75 Ah。	
動力傳輸：	引擎和變速箱栓接成一個傳動系統；保時捷循跡 管理系統 (PTM)；包含中央防滑差速器的全時四 輪驅動系統；基本扭力分配 (FA/RA) 42/58； Tiptronic S 八速手自排變速箱。	
	齒比	
	第 1 檔	4.92
	第 2 檔	2.81
	第 3 檔	1.84
	第 4 檔	1.43
	第 5 檔	1.21
	第 6 檔	1.00
	第 7 檔	0.83
	第 8 檔	0.69
	倒車檔	4.02
	最終傳動比	3.27
	離合器直徑	241 公釐
懸載系統：	前輪軸：鋁合金雙 A 臂結構懸載系統；包含鋼製 圈簧及內部液壓雙管充氣式減震器的支柱。	
	後輪軸：橫向連桿降低並具備兩支獨立上支臂和 連接桿的多連桿懸載系統；包含鋼製圈簧及內部 液壓雙管充氣式減震器的支柱。	

煞車系統：

支援回收煞車動能的再生煞車技術；前後輪軸採用獨立迴路的雙迴路煞車系統。

前輪軸：六活塞單體式鋁製煞車卡鉗；直徑 360 公釐、厚度 36 公釐的內部通風式煞車碟盤。

後輪軸：四活塞單體式鋁製煞車卡鉗；直徑 330 公釐、厚度 28 公釐的內部通風式煞車碟盤。

保時捷車身動態穩定系統 (PSM)；真空煞車增壓器；煞車輔助系統；多重撞擊煞車系統；電子式駐車煞車系統。

輪圈和輪胎：

前輪及後輪 8.0 J x 18 尺寸 255/55 R 18

車重：

淨重 (DIN)	2,350 公斤
車輛總重額定值	3,050 公斤
最大拖車重量	3,500 公斤
最大掛鉤重量	140 公斤
最大車頂載重	100 公斤

尺寸：

車長	4,855 公釐
車寬	1,939 公釐
車寬 (含車側後視鏡)	2,165 公釐
車高	1,705 公釐
軸距	2,895 公釐

輪距	前輪	1,655 公釐
	後輪	1,669 公釐

行李廂置物空間	580 – 1,690 升
油箱容量	80 升

性能：	極速	243 公里/時
	電動極速	125 公里/時
	加速度：	
	0 – 100 公里/時	5.9 秒
	0 – 60 英里/時	5.4 秒
	0 – 160 公里/時	13.7 秒
	0 – 400 公尺 (1/4 英里)	14.2 秒
油耗 (ECE R 101)：	0 – 1,000 公尺	25.7 秒
	平均油耗	3.4 升/100 公里
	平均耗電量	20.8 千瓦時/100 公里
	平均二氧化碳排放	79 克/公里
電動行駛距離：		大約 18 – 36 公里
排放級別：		Euro 6