



PORSCHE



Information presse

Porsche 911 Carrera 4/4S et 911 Targa 4/4S

Table des matières

Repères	Nouvelles Porsche 911 Carrera 4 et 911 Targa 4	1
Nouveaux moteurs turbocompressés et nouvelle transmission intégrale	Les 911 à quatre roues motrices profitent du renouvellement de génération	3
Motorisations et transmissions	Des accélérations plus fulgurantes grâce à un couple et à une puissance en hausse	5
Châssis et système de freins	De série : châssis PASM abaissé de 10 mm	9
Fiche technique	Porsche 911 Carrera 4	12
	Porsche 911 Carrera 4S	16
	Porsche 911 Carrera 4 Cabriolet	20
	Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet	24
	Porsche 911 Targa 4	28
	Porsche 911 Targa 4S	32

Repères

Nouvelles Porsche 911 Carrera 4 et 911 Targa 4

Moteurs plus puissants, consommation en baisse, nouvelle transmission intégrale et système d'infodivertissement innovant avec navigation en ligne, tels sont les principaux ingrédients réunis pour renforcer encore le plaisir de conduire les 911 à transmission intégrale. Le renouvellement de génération des modèles 911 Carrera 4 et 911 Targa 4 s'appuie en premier lieu sur les moteurs biturbo à plat 3,0 l de conception nouvelle. Associant l'efficacité au caractère sportif, ils équipent déjà les 911 Carrera. La transmission aux quatre roues est désormais assurée par le Porsche Traction Management (PTM) à commande électrohydraulique de la 911 Turbo. Les nouvelles 911 révèlent leur avance en termes d'innovation à l'extérieur par des lignes affûtées, et à l'intérieur par le nouveau Porsche Communication Management avec navigation en ligne et écran tactile multipoint.

Motorisation

Moteur six cylindres à plat 3,0 l avec suralimentation biturbo de 370 ch (272 kW) sur la 911 Carrera 4 et la 911 Targa 4 ou de 420 ch (309 kW) sur la 911 Carrera 4S et la 911 Targa 4S, soit respectivement 20 ch (15 kW) de plus que sur la version précédente. À cela s'ajoute un couple maximum dès 1 700 tr/min, disponible jusqu'à 7 500 tr/min. Des caractéristiques propres aux moteurs sportifs à l'aise dans les hauts régimes.

Performances

Grâce à la nouvelle transmission intégrale, les 911 Carrera 4 sont pour la première fois plus rapides que les modèles équivalents à propulsion. Concrètement, la 911 Carrera 4 Coupé avec boîte PDK et pack Sport Chrono passe de 0 à 100 km/h en 4,1 s (-0,4 s) et la version S en 3,8 s (-0,3 s). Les modèles Cabriolet et Targa sont, avec 0,2 s de plus, à peine moins rapides. La vitesse de pointe varie entre 287 km/h et 305 km/h selon le modèle et l'équipement. Le mode Sport du PSM voit ses limites repoussées pour les conducteurs particulièrement épris de dynamisme.

- Efficacité** La suralimentation par turbocompresseur Porsche a également pour effet d'abaisser la consommation, par exemple à 7,7 l/100 km sur la 911 Carrera 4 Coupé avec boîte PDK. Cela représente 0,9 l/100 km en moins par rapport à la génération précédente.
- Châssis** La 911 Carrera 4 et la 911 Targa 4 parviennent encore mieux à concilier sportivité et confort. Garde au sol abaissée de dix millimètres, châssis dynamique PASM perfectionné de série et roues arrière directrices en option pour la 911 Carrera 4S et la 911 Targa 4S. Nouveau freinage anti-multicollision de série.
- Infodivertissement** Le nouveau Porsche Communication Management avec navigation en ligne et écran tactile ultramoderne est aussi simple à utiliser qu'un Smartphone et intègre de nouvelles fonctionnalités de connectivité : informations trafic en temps réel, Google Earth, Google Street View, etc. Le tout connecté au Smartphone avec une grande facilité. Nombreuses applications disponibles.

Nouveaux moteurs turbocompressés et nouvelle transmission intégrale

Les 911 à quatre roues motrices profitent du renouvellement de génération

Plus d'un acheteur d'une Porsche 911 sur trois opte pour un modèle à transmission intégrale. Grâce aux nouvelles 911 Carrera 4 et 911 Targa 4, ces acheteurs profitent désormais de la sportivité et du confort accrus de la toute dernière génération de 911. Les moteurs turbo innovants sont plus puissants et consomment moins, la transmission intégrale remaniée augmente le dynamisme et la sécurité. Le châssis PASM dynamique de série, abaissé de 10 mm, réussit en outre à concilier encore mieux conduite sur circuit et longs trajets sur route. Les roues arrière directrices proposées pour la première fois, en option, sur les 911 Carrera 4S et 911 Targa 4S augmentent encore significativement la gamme de comportements dynamiques. À l'intérieur, le nouveau système de série Porsche Communication Management (PCM) offre des fonctionnalités avancées. Il inclut la navigation en ligne, une connectivité accrue et une interface utilisateur de type Smartphone à écran tactile multipoint.

Au-delà des raffinements visuels apportés par la nouvelle génération de 911 Carrera, les modèles à transmission intégrale affirment une personnalité propre par des attributs spécifiques. Ainsi, la bande lumineuse entre les feux arrière apparaît désormais bien en relief. Cet effet de profondeur se voit renforcé lorsque les feux sont allumés. La bande lumineuse souligne en outre la forme typique de la 911 à transmission intégrale, dont les ailes arrière sont plus larges de 44 mm, comme jusqu'à présent. Les autres signes distinctifs de la nouvelle génération de 911 vont des phares à quatre points jusqu'au capot arrière redessiné avec des lamelles verticales et de nouveaux feux arrière tridimensionnels (avec effet halo et feux stop à quatre points caractéristiques), en passant par les nouvelles poignées de portière sans coque.

L'esthétique retouchée souligne l'élégance extravagante de la 911 Targa. Avec son design spécifique, la nouvelle 911 Targa continue de se distinguer nettement du Coupé et du Cabriolet : elle concilie de manière spectaculaire le concept de la Targa classique et le confort d'un toit le plus moderne qui soit. Comme la Targa légendaire de 1965, elle arbore un large

arceau caractéristique en lieu et place des montants médians, ainsi qu'un élément de toit amovible au-dessus des sièges avant et une lunette arrière sans montants de custode. La portion de toit s'ouvre et se ferme par simple pression sur un bouton. En position ouverte, la capote se range derrière les sièges arrière.

De nouveaux coloris attrayants à l'extérieur et à l'intérieur complètent l'ensemble. Les modèles 911 quatre roues motrices inaugurent ainsi les nouveaux coloris spéciaux Rouge Carmin et Bleu Miami. À l'intérieur, le Marron Cuir fait son arrivée dans la gamme des couleurs de cuir, de même que la couleur spéciale Rouge Bordeaux ou la ligne bicolore Noir/Rouge Bordeaux.

Motorisations et transmissions

Des accélérations plus fulgurantes grâce à un couple et à une puissance en hausse

Les moteurs à plat nouvellement conçus tirent profit de plus de quatre décennies d'expérience de Porsche dans les blocs-moteurs avec turbocompresseur pour la compétition et les voitures de sport de série. Résultat : toutes les nouvelles 911 Carrera fascinent en s'arrogeant les meilleurs résultats en termes de performance, de plaisir de conduite et d'efficacité. Grâce à la suralimentation biturbo, les moteurs six cylindres de 3 l équipant la 911 Carrera 4 et la 911 Targa 4 développent une puissance de 370 ch (272 kW) et un couple de 450 Nm. Sur les versions S, la puissance délivrée monte à 420 ch (309 kW) et le couple à 500 Nm. Dans les deux cas, le conducteur dispose de 20 ch (15 kW) et de 60 Nm supplémentaires par rapport à la génération précédente, et autant de plaisir de conduite en plus. Le surplus de puissance des modèles S résulte entre autres de la montée en puissance des compresseurs turbo, d'une ligne d'échappement spécifique et d'une commande du moteur adaptée.

Avec la transmission intégrale, désormais à commande électrohydraulique, les 911 Carrera 4 sont pour la première fois plus véloce que les versions à propulsion équivalentes. Équipée de la boîte PDK et du pack Sport Chrono, tous les deux optionnels, la 911 Carrera 4 accomplit le sprint de 0 à 100 km/h en 4,1 s (0,4 s de moins par rapport au modèle précédent) ; pour le modèle S, ce sont 3,8 s (soit un gain de 0,3 s). Les modèles Cabriolet et les 911 Targa 4 à l'équipement comparable ont besoin d'à peine plus longtemps avec 0,2 s. La vitesse de pointe varie entre 287 km/h et 305 km/h selon le modèle et l'équipement.

Chaque nouvelle génération de moteurs Porsche allie traditionnellement un gain de puissance et une réduction de la consommation. Celle-ci tombe par exemple à 7,7 l/100 km sur la 911 Carrera 4 Coupé avec boîte PDK, ce qui représente 0,9 l/100 km en moins par rapport à la génération précédente.

Inspiré de la 918 Spyder : nouveau volant avec sélecteur de mode

En association avec le pack Sport Chrono optionnel, les nouveaux modèles 911 sont équipés désormais d'un sélecteur de mode au volant, dérivé de celui de la 918 Spyder. Le sélecteur de mode se compose d'un anneau rotatif doté de quatre positions pour les modes de conduite Normal, Sport, Sport Plus et Individual. Un menu du combiné d'instrument permet de combiner individuellement les réglages du PASM, du PDCC, de la fonction Stop-Start automatique et de la ligne d'échappement Sport avec les modes de conduite favoris. Si la boîte PDK est installée, le sélecteur de mode comporte un bouton supplémentaire central, appelé « Sport Response Button ». En appuyant dessus, la chaîne cinématique est réglée pour fournir pendant 20 s la meilleure accélération possible, par exemple lors des dépassements à venir. À cette fin, le rapport optimal est engagé et les turbocompresseurs sont quasiment « préchargés » rapidement pour des réactions encore plus spontanées.

Nouvelle boîte mécanique étagée pour la première fois avec un embrayage à double disque

Pour la nouvelle génération de moteurs, Porsche a mis au point un embrayage à double disque qui, en dépit des couples élevés à relayer en provenance des nouveaux moteurs turbo, autorise une manipulation confortable, sans trop d'efforts à appliquer. Le conducteur peut ainsi profiter pleinement du comportement dynamique de la voiture de sport, par exemple sur des parcours de montagne sinueux ou sur circuit, sans que le plaisir de jouer de la boîte de vitesses soit contrarié par une pression trop forte à exercer sur l'embrayage. Les rapports de démultiplication ont été adaptés aux nouvelles caractéristiques de moteur. L'allongement des rapports à partir de la troisième vitesse permet d'obtenir des consommations plus faibles pour un caractère sportif inchangé.

Boîte PDK avec nouvelle logique de commande et à rapports intermédiaires virtuels

La recherche d'une compatibilité toujours meilleure entre efficacité et exigences sportives ainsi qu'en matière de confort figurait en tête des priorités pour les ingénieurs chargés de perfectionner la boîte PDK optionnelle. Pour le conducteur, le signe le plus tangible de cet effort se traduit par le changement de sens du levier sélecteur. Comme sur la 911 GT3 et d'autres voitures de course Porsche, il faut désormais tirer le levier pour monter les rapports et le repousser pour les descendre. De plus, la boîte PDK dispose désormais d'un volant

d'inertie bimasse à pendule centrifuge, d'un système intelligent de coupure d'injection en décélération et de rapports virtuels. Également utilisé dans la boîte mécanique, le pendule centrifuge est une masse antivibratoire dynamique qui amortit les vibrations de la transmission sur une large plage de régimes. Du coup, le conducteur peut choisir un rapport plus élevé pour rouler à allure modérée à bas régime, sans avoir à craindre des soubresauts du moteur. Le confort de transmission s'en trouve amélioré et la consommation de carburant optimisée.

Les progrès des modèles 911 à boîte PDK en matière d'efficacité sont également dus à deux nouvelles fonctions : la coupure intelligente d'injection en décélération et les rapports intermédiaires virtuels. La coupure intelligente d'injection en décélération entre en œuvre lorsque le conducteur lève le pied de la pédale d'accélérateur, par exemple sur une portion d'autoroute en descente. La commande de transmission passe tout d'abord en mode Croisière, avec embrayages ouverts et moteur au ralenti. Mais si la vitesse augmente quand même à ce stade, la coupure intelligente d'injection en décélération intervient en embrayant et en coupant l'injection d'essence. Le système automatique Start-Stop s'est également amélioré puisqu'il interrompt l'alimentation de carburant dès que la voiture roule sur son erre à moins de 7 km/h, par exemple à un feu rouge.

Les rapports intermédiaires virtuels sont opératoires à vitesse modérée et constante ; ils sont utilisés pour abaisser le régime de rotation – et donc la consommation – quand le rapport immédiatement supérieur est trop élevé pour le seuil de régime inférieur du moteur. Pour ce faire, la commande de boîte de vitesses engage le rapport supérieur, règle l'embrayage correspondant sur le glissement défini et transmet ainsi la force motrice. Lorsque le conducteur accélère, la boîte à double embrayage repasse en un éclair à la vitesse appropriée. Étant donné que la PDK dispose d'embrayages à bain d'huile, cette fonction de boîte innovante est totalement sans usure.

Nouvelle transmission intégrale à commande électrohydraulique

Pour bénéficier d'une répartition encore plus rapide et ciblée de la puissance entre les deux essieux, les nouvelles 911 à transmission intégrale embarquent désormais le Porsche Traction Management (PTM) de la 911 Turbo. Les roues avant sont ainsi entraînées en fonction de la situation grâce à un embrayage multidisque à commande électrohydraulique.

Grâce à ce nouveau principe, le PTM réagit de manière plus rapide et plus subtile que sur les modèles précédents. Il se traduit par une gestion plus dynamique et plus juste de la force motrice sur l'essieu avant, avec des avantages en termes de traction et de comportement dynamique. De plus, le nouveau système peut, en cas de besoin, envoyer une plus grande part du couple moteur vers le pont avant. En parallèle, l'interaction optimisée entre moteur, boîte de vitesses et transmission intégrale donne encore plus de vitesse aux nouveaux modèles à quatre roues motrices.

Nouvelle ligne d'échappement Sport en option

La nouvelle ligne d'échappement Sport commandée est disponible en option. Elle se caractérise par ses deux doubles sorties d'échappement regroupées au centre et naturellement par un son sportif incomparable. Ce dernier n'est d'ailleurs pas retouché numériquement et sait se montrer très discret en roulage de type croisière.

Châssis et système de freins

De série : châssis PASM abaissé de 10 mm

Une Porsche 911 avec transmission intégrale concilie exemplairement la sécurité d'une bonne traction et de la conduite avec un comportement dynamique sportif. Porsche renforce encore cette alliance sur la nouvelle génération. La transmission intégrale modifiée se couple particulièrement bien avec le châssis PASM aux réglages affinés et abaissé de 10 mm. Il est pour la première fois installé de série sur tous les modèles Carrera et augmente la stabilité lors des virages rapides. Dans le même temps, les amortisseurs de nouvelle génération aux courbes caractéristiques élargies améliorent le confort par une réactivité toujours plus affinée et renforcent par ailleurs la liaison avec la carrosserie lors de la conduite dynamique.

La 911 Carrera 4 Coupé peut être commandée en option avec un châssis sport abaissé de dix millimètres supplémentaires par rapport au nouveau châssis de série, lequel a également gagné en confort à la faveur de nouveaux réglages. Pour un usage encore plus sportif, Porsche propose toujours le compensateur de roulis actif Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) en option.

Avec les roues arrière directrices, proposées en option sur les 911 Carrera 4S et 911 Targa 4S, les nouveaux modèles bénéficient des technologies de châssis des 911 Turbo et 911 GT3. Au-delà de 80 km/h, la 911 gagne notablement en stabilité puisque les roues avant et arrière braquent dans le même sens. À des vitesses inférieures à 50 km/h, les roues arrière braquent dans le sens contraire des roues avant, d'où une meilleure agilité. Elle séduit en même temps en ville grâce à sa plus grande maniabilité, son diamètre de braquage étant réduit de 0,4 m. Le conducteur perçoit également cette meilleure maniabilité au travers de la nouvelle génération de volant, dont le design s'inspire de celui de la 918 Spyder. Le volant par défaut a un diamètre de 375 mm, tandis que le volant Sport GT en option mesure 360 mm. Pour une utilisation au quotidien sans limites, Porsche offre un système de levage hydraulique basé sur des vérins intégrés dans les jambes de force de l'essieu avant. Par simple pression sur un bouton, la garde au sol sous la lèvre avant passe à 40 mm en l'espace de 5 s et évite ainsi de raccrocher le véhicule, dans les sorties de garage pentues par exemple.

Système de freins renforcé, désormais avec freinage anti-multicollision

Comme d'habitude chez Porsche, les performances dynamiques s'accompagnent d'une capacité de freinage en hausse. La 911 Carrera 4 et la 911 Targa 4 sont équipées à l'avant de nouveaux étriers plus volumineux à quatre pistons venant pincer des disques de frein plus épais de six millimètres (330 mm x 34 mm). Sur la 911 Carrera 4S et la 911 Targa 4S, Porsche utilise des étriers à six pistons et des disques de frein avant au diamètre élargi de 10 mm (350 mm x 34 mm). De plus, ils sont fixés sur une nouvelle cloche de disque de frein en aluminium qui réduit les masses non suspendues et contribue à l'amélioration du comportement dynamique. Le système de freins en céramique PCCB (en option) est maintenant entièrement repris de la 911 Turbo. Il comprend des disques de frein plus grands (410 mm x 36 mm à l'avant, 390 mm x 32 mm à l'arrière) et des étriers de frein dimensionnés en conséquence.

De plus, Porsche équipe la nouvelle génération de 911 d'un freinage anti-multicollision. Le système peut réduire l'intensité d'un impact consécutif en freinant automatiquement le véhicule après un premier impact. Le freinage anti-multicollision se déclenche lorsque les capteurs d'airbag identifient un impact d'une intensité spécifique. Le système engage alors lui-même le freinage avec une décélération maximale de 0,6 g. Le conducteur peut à tout moment reprendre la main sur le freinage anti-multicollision. Ainsi, s'il appuie sur l'accélérateur, la fonction sera immédiatement désactivée. Idem si le conducteur procède lui-même à un freinage d'urgence impliquant une décélération encore plus forte. Ce système d'assistance a été programmé pour freiner jusqu'à une vitesse résiduelle de 10 km/h.

Porsche Stability Management avec nouveau mode PSM Sport

La sportivité affûtée des 911 s'applique également à la commande du Porsche Stability Management (PSM). Associé au pack Sport Chrono optionnel, le système propose un mode baptisé PSM Sport, activable séparément par la touche PSM sur la console centrale. Son fonctionnement diffère de celui du mode Normal PSM On et peut désormais être activé indépendamment du mode Sport Plus du pack Sport Chrono. Lorsque le mode PSM Sport est activé, un avertissement s'affiche sur le combiné d'instruments et le voyant jaune PSM Off s'allume pour information. Le nouveau mode PSM Sport permet aux conducteurs les

plus ambitieux de repousser encore plus les limites de la 911, notamment sur circuit. Par rapport à la configuration PSM On, la nouvelle fonction autorise un mouvement de lacet beaucoup plus important autour de l'axe vertical et un patinage plus élevé des roues motrices. Il est ainsi possible d'appréhender encore mieux le potentiel dynamique de la voiture de sport. Même les conducteurs désireux de pousser la 911 dans ses retranchements sur la piste n'auront pas besoin de débrayer entièrement le PSM. Le mode PSM Off reste cependant disponible et s'active en maintenant la touche PSM enfoncée. En effet, Porsche a pour credo de permettre le débrayage complet du système de régulation. Mais même en mode PSM Off ou dans le nouveau mode PSM Sport, un freinage intensif dans la plage de régulation ABS a pour effet de réactiver entièrement l'action stabilisatrice du PSM jusqu'à ce que la pédale de frein soit relâchée.

Fiche technique Porsche 911 Carrera 4*

Carrosserie : Coupé 2+2 places ; carrosserie de construction légère associant aluminium et acier, avec portes, capots avant et arrière en aluminium ; airbag conducteur et passager à deux niveaux de déclenchement ; airbag latéral et airbag de tête conducteur et passager.

Aérodynamique : Coefficient de pénétration dans l'air Cx : 0,29
Surface frontale S : 2,05 m²
Maître-couple Scx : 0,6

Moteur : 6 cylindres à plat refroidi par eau ; bloc-moteur et culasses en aluminium ; 4 ACT ; 4 soupapes par cylindre, distribution variable côté admission et côté échappement, avec levée variable des soupapes côté admission (VarioCam Plus) ; rattrapage hydraulique du jeu des soupapes ; injection directe essence ; suralimentation biturbo ; un pot catalytique trifonctionnel avec 2 sondes lambda par rangée de cylindres ; huile moteur 13,1 litres (volume de remise à niveau 8,0 litres) ; allumage électronique à distribution statique (6 modules d'allumage actifs) ; gestion thermique du circuit de refroidissement ; fonction Stop-Start automatique

Alésage	91,0 mm
Course	76,4 mm
Cylindrée	2 981 cm ³
Rapport volumétrique	10/1
Puissance moteur	370 ch (272 kW) à 6 500 tr/min
Couple maxi	450 Nm de 1 700 à 5 000 tr/min
Puissance au litre	124,1 ch/l (91,2 kW/l)
Régime maxi	7 500 tr/min
Type de carburant	Superplus

Système électrique : 12 V ; alternateur triphasé 2 450 W ; capacité batterie 80 Ah ; récupération d'énergie pour le réseau de bord.

*Les caractéristiques techniques peuvent présenter des différences d'un pays à l'autre

Transmission :

Moteur et boîte de vitesses regroupés par vissage ; transmission intégrale active avec embrayage multidisques piloté par cartographie à régulation électrohydraulique (PTM) ; boîte mécanique à sept rapports avec embrayage à double disque ; en option : boîte à double embrayage à sept rapports (PDK).

Démultiplications	B.V.M.	Boîte PDK
1 ^{er} rapport	3,91	3,91
2 ^e rapport	2,29	2,29
3 ^e rapport	1,58	1,58
4 ^e rapport	1,18	1,18
5 ^e rapport	0,94	0,94
6 ^e rapport	0,79	0,79
7 ^e rapport	0,62	0,62
MAR	3,55	3,55
Démultiplication totale essieu AR	3,09	3,09
Rapport de pont avant	3,46	3,46
Diamètre embrayage	240 mm	202/153 mm

Trains de roulement :

Essieu avant : à jambes élastiques (type McPherson, optimisé Porsche) ; suspension à roues indépendantes sur bras transversaux, bras longitudinaux et jambes élastiques ; ressorts hélicoïdaux cylindriques avec amortisseurs intégrés ; direction à assistance électromécanique ; système de rehaussement optionnel de l'essieu avant.

Essieu arrière : suspension multibras à roues indépendantes sur cinq bras ; ressorts hélicoïdaux cylindriques avec amortisseurs coaxiaux intégrés.

Porsche Active Suspension Management (PASM) avec amortisseurs à réglage électronique ; deux programmes d'amortissement pré-sélectionnables manuellement.

Freins : Système de freinage à 2 circuits, répartition par essieu ; Porsche Stability Management (PSM) ; amplificateur à dépression ; assistant au freinage ; frein de stationnement duo-servo à commande électrique ; fonction de maintien automatique, freinage anti-multi-collision.

Essieu avant : étriers monoblocs en aluminium à 4 pistons ; disques ventilés et perforés, diamètre x épaisseur 330 mm x 34 mm.

Essieu arrière : étriers monoblocs en aluminium à 4 pistons ; disques ventilés et perforés, diamètre x épaisseur 330 mm x 28 mm.

Jantes et pneumatiques :	avant	8,5 J x 19	avec	235/40 ZR 19
	arrière	11,5 J x 19	avec	295/35 ZR 19

Poids :	Poids à vide selon DIN	1 480 (1 500) kg
	PTMA	1 925 (1 940) kg

Dimensions :	Longueur	4 499 mm
	Largeur	1 852 mm
	Largeur, avec rétroviseurs extérieurs	1 978 mm
	Hauteur	1 295 mm
	Empattement	2 450 mm

Voie	avant	1 541 mm
	arrière	1 558 mm

Volume du coffre	avant	125 l
	arrière	260 l

Capacité du réservoir (volume de remise à niveau)	68 l (67 l)
--	-------------

Valeurs entre parenthèses pour les voitures dotées de la boîte PDK.

Performances routières :	Vitesse maximale	292 (290) km/h
	Accélération	
	0 à 100 km/h	4,5 (4,3) s
	avec Sport Plus et boîte PDK	4,1 s
	0 à 200 km/h	15,8 (15,3) s
	avec Sport Plus et boîte PDK	15,0 s
Consommation (NEDC) :	mixte	8,7 (7,7) l/100 km
	cycle urbain	12,2 (10,1) l/100 km
	cycle extra-urbain	6,7 (6,3) l/100 km
Émissions de CO₂ :	moyenne	201 (177) g/km
Norme antipollution :		Euro 6

Valeurs entre parenthèses pour les voitures dotées de la boîte PDK.

Fiche technique Porsche 911 Carrera 4S*

Carrosserie : Coupé 2+2 places ; carrosserie de construction légère associant aluminium et acier, avec portes, capots avant et arrière en aluminium ; airbag conducteur et passager à deux niveaux de déclenchement ; airbag latéral et airbag de tête conducteur et passager.

Aérodynamique : Coefficient de pénétration dans l'air Cx : 0,30
Surface frontale S : 2,05 m²
Maître-couple Scx : 0,62

Moteur : 6 cylindres à plat refroidi par eau ; bloc-moteur et culasses en aluminium ; 4 ACT ; 4 soupapes par cylindre, distribution variable côté admission et côté échappement, avec levée variable des soupapes côté admission (VarioCam Plus) ; rattrapage hydraulique du jeu des soupapes ; injection directe essence ; suralimentation biturbo ; un pot catalytique trifonctionnel avec 2 sondes lambda par rangée de cylindres ; huile moteur 13,1 litres (volume de remise à niveau 8,0 litres) ; allumage électronique à distribution statique (6 modules d'allumage actifs) ; gestion thermique du circuit de refroidissement ; fonction Stop-Start automatique

Alésage	91,0 mm
Course	76,4 mm
Cylindrée	2 981 cm ³
Rapport volumétrique	10/1
Puissance moteur	420 ch (309 kW) à 6 500 tr/min
Couple maxi	500 Nm de 1 700 à 5 000 tr/min
Puissance au litre	140,9 ch/l (103,7 kW/l)
Régime maxi	7 500 tr/min
Type de carburant	Superplus

Système électrique : 12 V ; alternateur triphasé 2 940 W ; capacité batterie 80 Ah ; récupération d'énergie pour le réseau de bord.

*Les caractéristiques techniques peuvent présenter des différences d'un pays à l'autre

Transmission :

Moteur et boîte de vitesses regroupés par vissage ; transmission intégrale active avec embrayage multidisques piloté par cartographie à régulation électrohydraulique (PTM) ; boîte mécanique à sept rapports avec différentiel arrière mécanique à glissement limité et Porsche Torque Vectoring (PTV) ; en option : boîte à double embrayage à sept rapports (PDK) avec différentiel arrière à glissement limité régulé et PTV Plus.

Démultiplications	B.V.M.	Boîte PDK
1 ^{er} rapport	3,91	3,91
2 ^e rapport	2,29	2,29
3 ^e rapport	1,58	1,58
4 ^e rapport	1,18	1,18
5 ^e rapport	0,94	0,94
6 ^e rapport	0,79	0,79
7 ^e rapport	0,62	0,62
MAR	3,55	3,55
Démultiplication totale essieu AR	3,09	3,09
Rapport de pont avant	3,46	3,46
Diamètre embrayage	240 mm	202/153 mm

Trains de roulement :

Essieu avant : à jambes élastiques (type McPherson, optimisé Porsche) ; suspension à roues indépendantes sur bras transversaux, bras longitudinaux et jambes élastiques ; ressorts hélicoïdaux cylindriques avec amortisseurs intégrés ; direction à assistance électromécanique ; système de rehaussement optionnel de l'essieu avant.

Essieu arrière : suspension multibras à roues indépendantes sur cinq bras ; ressorts hélicoïdaux cylindriques avec amortisseurs coaxiaux intégrés ; roues arrière directrices en option.

Porsche Active Suspension Management (PASM) avec amortisseurs à réglage électronique ; deux programmes d'amortissement pré-sélectionnables manuellement.

Freins : Système de freinage à 2 circuits, répartition par essieu ; Porsche Stability Management (PSM) ; amplificateur à dépression ; assistant au freinage ; frein de stationnement duo-servo à commande électrique ; fonction de maintien automatique, freinage anti-multi-collision.

Essieu avant : étriers monoblocs en aluminium à 6 pistons ; disques ventilés et perforés, diamètre x épaisseur 350 mm x 34 mm.

Essieu arrière : étriers monoblocs en aluminium à 4 pistons ; disques ventilés et perforés, diamètre x épaisseur 330 mm x 28 mm.

Jantes et pneumatiques :	avant	8,5 J x 20	avec	245/35 ZR 20
	arrière	11,5 J x 20	avec	305/30 ZR 20

Poids :	Poids à vide selon DIN	1 490 (1 510) kg
	PTMA	1 950 (1 965) kg

Dimensions :	Longueur	4 499 mm
	Largeur	1 852 mm
	Largeur, avec rétroviseurs extérieurs	1 978 mm
	Hauteur	1 298 mm
	Empattement	2 450 mm

Voie	avant	1 543 mm
	arrière	1 558 mm

Volume du coffre	avant	125 l
	arrière	260 l

Capacité du réservoir (volume de remise à niveau)	68 l (67 l)
--	-------------

Valeurs entre parenthèses pour les voitures dotées de la boîte PDK.

Performances routières :	Vitesse maximale	305 (303) km/h
	Accélération	
	0 à 100 km/h	4,2 (4,0) s
	avec Sport Plus et boîte PDK	3,8 s
	0 à 200 km/h	14,1 (13,6) s
	avec Sport Plus et boîte PDK	13,3 s
Consommation (NEDC) :	mixte	8,9 (7,9) l/100 km
	cycle urbain	12,4 (10,3) l/100 km
	cycle extra-urbain	6,8 (6,6) l/100 km
Émissions de CO₂ :	moyenne	204 (180) g/km
Norme antipollution :		Euro 6

Valeurs entre parenthèses pour les voitures dotées de la boîte PDK.

Fiche technique Porsche 911 Carrera 4 Cabriolet*

Carrosserie : Cabriolet 2+2 places ; carrosserie de construction légère associant aluminium et acier, avec portes, capot avant et capot arrière en aluminium ; capote à arceau plat entièrement automatique ; airbag conducteur et passager à deux niveaux de déclenchement ; airbag latéral et airbag de tête conducteur et passager.

Aérodynamique : Coefficient de pénétration dans l'air Cx : 0,30
Surface frontale S : 2,05 m²
Maître-couple Scx : 0,62

Moteur : 6 cylindres à plat refroidi par eau ; bloc-moteur et culasses en aluminium ; 4 ACT ; 4 soupapes par cylindre, distribution variable côté admission et côté échappement, avec levée variable des soupapes côté admission (VarioCam Plus) ; rattrapage hydraulique du jeu des soupapes ; injection directe essence ; suralimentation biturbo ; un pot catalytique trifonctionnel avec 2 sondes lambda par rangée de cylindres ; huile moteur 13,1 litres (volume de remise à niveau 8,0 litres) ; allumage électronique à distribution statique (6 modules d'allumage actifs) ; gestion thermique du circuit de refroidissement ; fonction Stop-Start automatique

Alésage	91,0 mm
Course	76,4 mm
Cylindrée	2 981 cm ³
Rapport volumétrique	10/1
Puissance moteur	370 ch (272 kW) à 6 500 tr/min
Couple maxi	450 Nm de 1 700 à 5 000 tr/min
Puissance au litre	124,1 ch/l (91,2 kW/l)
Régime maxi	7 500 tr/min
Type de carburant	Superplus

Système électrique : 12 V ; alternateur triphasé 2 450 W ; capacité batterie 80 Ah ; récupération d'énergie pour le réseau de bord.

*Les caractéristiques techniques peuvent présenter des différences d'un pays à l'autre

Transmission : Moteur et boîte de vitesses regroupés par vissage ; transmission intégrale active avec embrayage multidisques piloté par cartographie à régulation électrohydraulique (PTM) ; boîte mécanique à sept rapports avec embrayage à double disque ; en option : boîte à double embrayage à sept rapports (PDK).

Démultiplications	B.V.M.	Boîte PDK
1 ^{er} rapport	3,91	3,91
2 ^e rapport	2,29	2,29
3 ^e rapport	1,58	1,58
4 ^e rapport	1,18	1,18
5 ^e rapport	0,94	0,94
6 ^e rapport	0,79	0,79
7 ^e rapport	0,62	0,62
MAR	3,55	3,55
Démultiplication totale essieu AR	3,09	3,09
Rapport de pont avant	3,46	3,46
Diamètre embrayage	240 mm	202/153 mm

Trains de roulement : Essieu avant : à jambes élastiques (type McPherson, optimisé Porsche) ; suspension à roues indépendantes sur bras transversaux, bras longitudinaux et jambes élastiques ; ressorts hélicoïdaux cylindriques avec amortisseurs intégrés ; direction à assistance électromécanique ; système de rehaussement optionnel de l'essieu avant.

Essieu arrière : suspension multibras à roues indépendantes sur cinq bras ; ressorts hélicoïdaux cylindriques avec amortisseurs coaxiaux intégrés.

Porsche Active Suspension Management (PASM) avec amortisseurs à réglage électronique ; deux programmes d'amortissement pré-sélectionnables manuellement.

Freins : Système de freinage à 2 circuits, répartition par essieu ; Porsche Stability Management (PSM) ; amplificateur à dépression ; assistant au freinage ; frein de stationnement duo-servo à commande électrique ; fonction de maintien automatique, freinage anti-multi-collision.

Essieu avant : étriers monoblocs en aluminium à 4 pistons ; disques ventilés et perforés, diamètre x épaisseur 330 mm x 34 mm.

Essieu arrière : étriers monoblocs en aluminium à 4 pistons ; disques ventilés et perforés, diamètre x épaisseur 330 mm x 28 mm.

Jantes et pneumatiques :	avant	8,5 J x 19	avec	235/40 ZR 19
	arrière	11,5 J x 19	avec	295/35 ZR 19

Poids :	Poids à vide selon DIN	1 550 (1 570) kg
	PTMA	1 975 (1 990) kg

Dimensions :	Longueur	4 499 mm
	Largeur	1 852 mm
	Largeur, avec rétroviseurs extérieurs	1 978 mm
	Hauteur	1 290 mm
	Empattement	2 450 mm

Voie	avant	1 541 mm
	arrière	1 558 mm

Volume du coffre	avant	125 l
	arrière	160 l

Capacité du réservoir (volume de remise à niveau)	68 l (67 l)
--	-------------

Valeurs entre parenthèses pour les voitures dotées de la boîte PDK.

Performances routières :	Vitesse maximale	289 (287) km/h
	Accélération	
	0 à 100 km/h	4,7 (4,5) s
	avec Sport Plus et boîte PDK	4,3 s
	0 à 200 km/h	16,5 (16,0) s
	avec Sport Plus et boîte PDK	15,7 s
Consommation (NEDC) :	mixte	8,9 (7,9) l/100 km
	cycle urbain	12,4 (10,3) l/100 km
	cycle extra-urbain	6,9 (6,5) l/100 km
Émissions de CO₂ :	moyenne	206 (182) g/km
Norme antipollution :		Euro 6

Valeurs entre parenthèses pour les voitures dotées de la boîte PDK.

Fiche technique Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet*

Carrosserie : Cabriolet 2+2 places ; carrosserie de construction légère associant aluminium et acier, avec portes, capot avant et capot arrière en aluminium ; capote à arceau plat entièrement automatique ; airbag conducteur et passager à deux niveaux de déclenchement ; airbag latéral et airbag de tête conducteur et passager.

Aérodynamique : Coefficient de pénétration dans l'air Cx : 0,30
Surface frontale S : 2,05 m²
Maître-couple Scx : 0,62

Moteur : 6 cylindres à plat refroidi par eau ; bloc-moteur et culasses en aluminium ; 4 ACT ; 4 soupapes par cylindre, distribution variable côté admission et côté échappement, levée variable des soupapes côté admission (VarioCam Plus) ; rattrapage hydraulique du jeu des soupapes ; injection directe essence ; suralimentation bi-turbo ; un pot catalytique trifonctionnel avec 2 sondes lambda par rangée de cylindres ; huile moteur 13,1 l (volume de remise à niveau 8,0 l) ; allumage électronique à distribution statique (6 modules d'allumage actifs) ; gestion thermique du circuit de refroidissement ; fonction Stop-Start automatique.

Alésage	91,0 mm
Course	76,4 mm
Cylindrée	2 981 cm ³
Rapport volumétrique	10/1
Puissance moteur	420 ch (309 kW) à 6 500 tr/min
Couple maxi	500 Nm de 1 700 à 5 000 tr/min
Puissance au litre	140,9 ch/l (103,7 kW/l)
Régime maxi	7 500 tr/min
Type de carburant	Superplus

Système électrique : 12 V ; alternateur triphasé 2 940 W ; capacité batterie 80 Ah ; récupération d'énergie pour le réseau de bord.

*Les caractéristiques techniques peuvent présenter des différences d'un pays à l'autre

Transmission : Moteur et boîte de vitesses regroupés par vissage ; transmission intégrale active avec embrayage multidisques piloté par cartographie à régulation électrohydraulique (PTM) ; boîte mécanique à sept rapports avec embrayage à double disque, différentiel arrière mécanique à glissement limité et Porsche Torque Vectoring (PTV) ; en option : boîte à double embrayage à sept rapports (PDK) avec différentiel arrière à glissement limité régulé et PTV Plus.

Démultiplications	B.V.M.	Boîte PDK
1 ^{er} rapport	3,91	3,91
2 ^e rapport	2,29	2,29
3 ^e rapport	1,58	1,58
4 ^e rapport	1,18	1,18
5 ^e rapport	0,94	0,94
6 ^e rapport	0,79	0,79
7 ^e rapport	0,62	0,62
MAR	3,55	3,55
Démultiplication totale essieu AR	3,09	3,09
Rapport de pont avant	3,46	3,46
Diamètre embrayage	240 mm	202/153 mm

Trains de roulement : Essieu avant : à jambes élastiques (type McPherson, optimisé Porsche) ; suspension à roues indépendantes sur bras transversaux, bras longitudinaux et jambes élastiques ; ressorts hélicoïdaux cylindriques avec amortisseurs intégrés ; direction à assistance électromécanique ; système de rehaussement optionnel de l'essieu avant.

Essieu arrière : suspension multibras à roues indépendantes sur cinq bras ; ressorts hélicoïdaux cylindriques avec amortisseurs coaxiaux intégrés ; roues arrière directrices en option.

Porsche Active Suspension Management (PASM) avec amortisseurs à réglage électronique ; deux programmes d'amortissement présélectionnables manuellement.

Freins : Système de freinage à 2 circuits, répartition par essieu ; Porsche Stability Management (PSM) ; amplificateur à dépression ; assistant au freinage ; frein de stationnement duo-servo à commande électrique ; fonction de maintien automatique, freinage anti-multi-collision.

Essieu avant : étriers monoblocs en aluminium à 6 pistons ; disques ventilés et perforés, diamètre x épaisseur 350 mm x 34 mm.

Essieu arrière : étriers monoblocs en aluminium à 4 pistons ; disques ventilés et perforés, diamètre x épaisseur 330 mm x 28 mm.

Jantes et pneumatiques :	avant	8,5 J x 20	avec	245/35 ZR 20
	arrière	11,5 J x 20	avec	305/30 ZR 20

Poids :	Poids à vide selon DIN	1 560 (1 580) kg
	PTMA	2 000 (2 015) kg

Dimensions :	Longueur	4 499 mm
	Largeur	1 852 mm
	Largeur, avec rétroviseurs extérieurs	1 978 mm
	Hauteur	1 293 mm
	Empattement	2 450 mm

Voie	avant	1 543 mm
	arrière	1 558 mm

Volume du coffre	avant	125 l
	arrière	160 l

Capacité du réservoir (volume de remise à niveau)	68 l (67 l)
--	-------------

Valeurs entre parenthèses pour les voitures dotées de la boîte PDK.

Performances routières :	Vitesse maximale	303 (301) km/h
	Accélération	
	0 à 100 km/h	4,4 (4,2) s
	avec Sport Plus et boîte PDK	4,0 s
	0 à 200 km/h	14,8 (14,3) s
	avec Sport Plus et boîte PDK	14,0 s
Consommation (NEDC) :	mixte	9,0 (8,0) l/100 km
	cycle urbain	12,6 (10,4) l/100 km
	cycle extra-urbain	6,8 (6,7) l/100 km
Émissions de CO₂ :	moyenne	208 (184) g/km
Norme antipollution :		Euro 6

Valeurs entre parenthèses pour les voitures dotées de la boîte PDK.

Caractéristiques techniques Porsche 911 Targa 4*

Carrosserie : Targa 2+2 places avec arceau en acier et partie centrale du toit rabattable ; carrosserie de construction légère associant intelligemment aluminium et acier, avec ailes, portes, capot de coffre et capot moteur en aluminium ; airbag conducteur et passager à deux niveaux de déclenchement ; airbag latéral et airbag de tête conducteur et passager

Aérodynamique :

Coefficient de pénétration dans l'air Cx :	0,30
Surface frontale S :	2,05 m ²
Maître-couple Scx :	0,62

Moteur : 6 cylindres à plat refroidi par eau ; bloc-moteur et culasses en aluminium ; 4 ACT ; 4 soupapes par cylindre, distribution variable côté admission et côté échappement et levée variable des soupapes côté admission (VarioCam Plus) ; rattrapage hydraulique du jeu des soupapes ; injection directe essence ; suralimentation biturbo ; un pot catalytique trifonctionnel avec 2 sondes lambda par rangée de cylindres ; huile moteur 13,1 l (remplissage 8,0 l) ; allumage électronique à distribution statique (6 modules d'allumage actifs) ; gestion thermique du circuit de refroidissement ; fonction Stop-Start automatique.

Alésage	91,0 mm
Course	76,4 mm
Cylindrée	2 981 cm ³
Rapport volumétrique	10/1
Puissance moteur	370 ch (272 kW) à 6 500 tr/min
Couple maxi	450 Nm de 1 700 à 5 000 tr/min
Puissance au litre	124,1 ch/l (91,2 kW/l)
Régime maxi	7 500 tr/min
Type de carburant	Superplus

Système électrique : 12 V ; alternateur triphasé 2 450 W ; capacité batterie 80 Ah ; récupération d'énergie pour le réseau de bord.

*Les caractéristiques techniques peuvent présenter des différences d'un pays à l'autre

Transmission :

Moteur et boîte de vitesses regroupés par vissage ; transmission intégrale active avec embrayage multidisques piloté par cartographie à régulation électrohydraulique (PTM) ; boîte mécanique à sept vitesses avec transmission à double embrayage ; boîte à double embrayage à sept rapports (PDK) en option.

Rapports	B.V.M.	Boîte PDK
1 ^{er} rapport	3,91	3,91
2 ^e rapport	2,29	2,29
3 ^e rapport	1,58	1,58
4 ^e rapport	1,18	1,18
5 ^e rapport	0,94	0,94
6 ^e rapport	0,79	0,79
7 ^e rapport	0,62	0,62
Marche arrière	3,55	3,55
Rapport pont arrière	1,16	1,16
Rapport total pont arrière	3,09	3,09
Rapport de pont avant	3,46	3,46
Diamètre embrayage	228 mm	202 mm/153 mm

Châssis :

Essieu avant : à jambes élastiques (type McPherson, optimisé Porsche) ; suspension à roues indépendantes sur bras transversaux, bras longitudinaux et jambes élastiques ; ressorts hélicoïdaux cylindriques avec amortisseurs intégrés ; direction à assistance électromécanique ; système de rehaussement du train avant optionnel.

Essieu arrière : suspension multibras à roues indépendantes sur cinq bras ; ressorts hélicoïdaux cylindriques avec amortisseurs coaxiaux intégrés.

Porsche Active Suspension Management (PASM) avec amortisseurs à réglage électronique ; deux programmes d'amortissement présélectionnables manuellement.

Freins : système de freinage à 2 circuits, répartition par essieu ; Porsche Stability Management (PSM) ; servofrein à dépression ; assistant au freinage ; frein de stationnement duo-servo à commande électrique ; fonction de maintien automatique ; freinage anti multi-collision.

Essieu avant : étriers monobloc en aluminium à 4 pistons ; disques ventilés et perforés, diamètre x épaisseur 330 mm x 34 mm.

Essieu arrière : étriers monobloc en aluminium à 4 pistons ; disques ventilés et perforés, diamètre x épaisseur 330 mm x 28 mm.

Jantes et pneumatiques :

avant	8,5 J x 19	avec	235/40 ZR 19
arrière	11,5 J x 19	avec	295/35 ZR 19

Poids :

Poids à vide selon DIN	1 570 (1 590) kg
PTAC	2 000 (2 015) kg

Dimensions :

Longueur	4 499 mm
Largeur	1 852 mm
Largeur, avec rétroviseurs extérieurs	1 978 mm
Hauteur	1 288 mm
Empattement	2 450 mm
Voie	avant 1 541 mm arrière 1 558 mm
Volume du coffre	avant 125 l arrière 160 l
Capacité du réservoir (volume de remplissage)	68 l (67 l)

Valeurs entre parenthèses pour les voitures dotées de la boîte PDK.

Performances routières : Vitesse maximale	289 (287) km/h
Accélération	
0 à 100 km/h	4,7 (4,5) s
avec Sport Plus et boîte PDK	4,3 s
0 à 200 km/h	16,5 (16,0) s
avec Sport Plus et boîte PDK	15,7 s
0 à 60 mph	4,5 (4,3) s
avec Sport Plus et boîte PDK	4,1 s
1/4 mile (400 m)	12,9 (12,7) s
avec Sport Plus et boîte PDK	12,6 s
Consommation (NEDC) : cycle mixte	8,9 (7,9) l/100 km
cycle urbain	12,4 (10,3) l/100 km
cycle extra-urbain	6,9 (6,5) l/100 km
Émissions de CO₂ : cycle mixte	206 (182) g/100 km
Norme antipollution :	Euro 6

Valeurs entre parenthèses pour les voitures dotées de la boîte PDK.

Caractéristiques techniques Porsche 911 Targa 4S*

Carrosserie : Targa 2+2 places avec arceau en acier et partie centrale du toit rabattable ; carrosserie de construction légère associant intelligemment aluminium et acier, avec ailes, portes, capot de coffre et capot moteur en aluminium ; airbag conducteur et passager à deux niveaux de déclenchement ; airbag latéral et airbag de tête conducteur et passager

Aérodynamique :

Coefficient de pénétration dans l'air Cx :	0,30
Surface frontale S :	2,05 m ²
Maître-couple Scx :	0,62

Moteur : 6 cylindres à plat refroidi par eau ; bloc-moteur et culasses en aluminium ; 4 ACT ; 4 soupapes par cylindre, distribution variable côté admission et côté échappement et levée variable des soupapes côté admission (VarioCam Plus) ; rattrapage hydraulique du jeu des soupapes ; injection directe essence ; suralimentation biturbo ; un pot catalytique trifonctionnel avec 2 sondes lambda par rangée de cylindres ; huile moteur 13,1 l (remplissage 8,0 l) ; allumage électronique à distribution statique (6 modules d'allumage actifs) ; gestion thermique du circuit de refroidissement ; fonction Stop-Start automatique.

Alésage	91,0 mm
Course	76,4 mm
Cylindrée	2 981 cm ³
Rapport volumétrique	10/1
Puissance moteur	420 ch (309 kW) à 6 500 tr/min
Couple maxi	500 Nm de 1 700 à 5 000 tr/min
Puissance au litre	140,9 ch/l (103,7 kW/l)
Régime maxi	7 500 tr/min
Type de carburant	Superplus

Système électrique : 12 V ; alternateur triphasé 2 940 W ; capacité batterie 80 Ah ; récupération d'énergie pour le réseau de bord.

*Les caractéristiques techniques peuvent présenter des différences d'un pays à l'autre

Transmission :

Moteur et boîte de vitesses regroupés par vissage ; transmission intégrale active avec embrayage multidisques piloté par cartographie à régulation électrohydraulique (PTM) ; boîte mécanique à sept rapports avec embrayage à double disque, différentiel arrière mécanique à glissement limité et Porsche Torque Vectoring (PTV) ; boîte à double embrayage à sept rapports (PDK) en option.

Rapports	B.V.M.	Boîte PDK
1 ^{er} rapport	3,91	3,91
2 ^e rapport	2,29	2,29
3 ^e rapport	1,58	1,58
4 ^e rapport	1,18	1,18
5 ^e rapport	0,94	0,94
6 ^e rapport	0,79	0,79
7 ^e rapport	0,62	0,62
Marche arrière	3,55	3,55
Rapport pont arrière	1,16	1,16
Rapport total pont arrière	3,09	3,09
Rapport de pont avant	3,46	3,46
Diamètre embrayage	228 mm	202 mm/153 mm

Châssis :

Essieu avant : à jambes élastiques (type McPherson, optimisé Porsche) ; suspension à roues indépendantes sur bras transversaux, bras longitudinaux et jambes élastiques ; ressorts hélicoïdaux cylindriques avec amortisseurs intégrés ; direction à assistance électromécanique ; système de rehaussement du train avant optionnel.

Essieu arrière : suspension multibras à roues indépendantes sur cinq bras ; ressorts hélicoïdaux cylindriques avec amortisseurs coaxiaux intégrés ; direction arrière en option.

Porsche Active Suspension Management (PASM) avec amortisseurs à réglage électronique ; deux programmes d'amortissement pré-sélectionnables manuellement.

Freins : Système de freinage à 2 circuits, répartition par essieu ; Porsche Stability Management (PSM) ; servofrein à dépression ; assistant au freinage ; frein de stationnement duo-servo à commande électrique ; fonction de maintien automatique ; freinage anti multi-collision.

Essieu avant : étriers monobloc en aluminium à 6 pistons ; disques ventilés et perforés, diamètre x épaisseur 350 mm x 34 mm.

Essieu arrière : étriers monobloc en aluminium à 4 pistons ; disques ventilés et perforés, diamètre x épaisseur 330 mm x 28 mm.

Jantes et pneumatiques :	avant	8,5 J x 20	avec	245/35 ZR 20
	arrière	11,5 J x 20	avec	305/30 ZR 20

Poids :	Poids à vide selon DIN	1 580 (1 600) kg
	PTAC	2 025 (2 040) kg

Dimensions :	Longueur	4 499 mm
	Largeur	1 852 mm
	Largeur, avec rétroviseurs extérieurs	1 978 mm
	Hauteur	1 293 mm
	Empattement	2 450 mm

Voie	avant	1 543 mm
	arrière	1 558 mm

Volume du coffre	avant	125 l
	arrière	160 l

Capacité du réservoir (volume de remplissage)	68 l (67 l)
--	-------------

Valeurs entre parenthèses pour les voitures dotées de la boîte PDK.

Performances routières : Vitesse maximale	303 (301) km/h
Accélération	
0 à 100 km/h	4,4 (4,2) s
avec Sport Plus et boîte PDK	4,0 s
0 à 200 km/h	14,8 (14,3) s
avec Sport Plus et boîte PDK	14,0 s
0 à 60 mph	4,2 (4,0) s
avec Sport Plus et boîte PDK	3,8 s
1/4 mile (400 m)	12,6 (12,4) s
avec Sport Plus et boîte PDK	12,1 s
Consommation (NEDC) : cycle mixte	9,0 (8,0) l/100 km
cycle urbain	12,6 (10,4) l/100 km
cycle extra-urbain	6,8 (6,7) l/100 km
Émissions de CO₂ : cycle mixte	208 (184) g/ km
Norme antipollution :	Euro 6

Valeurs entre parenthèses pour les voitures dotées de la boîte PDK.