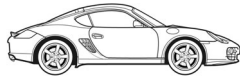




**PORSCHE**



## **Informazione Stampa**

Porsche Cayman S  
Prima mondiale

## **Indice**

<b>Highlight</b>	Centravanti su misura	<b>1</b>
<b>Porsche Cayman S</b>	Il nuovo centro	<b>5</b>
<b>Aerodinamica</b>	Valori esemplari	<b>6</b>
<b>Motore</b>	Sei cilindri a regime elevato	<b>7</b>
<b>Telaio e sospensioni</b>	Messa a punto più rigida	<b>9</b>
<b>Carrozzeria</b>	Lavoro di precisione con rigidità torsionale	<b>10</b>
<b>Tecnica nei dettagli</b>	Dati tecnici	<b>13</b>

Settembre 2005

Highlight della nuova Porsche Cayman S

## **Centravanti su misura**

Cayman S: questo è il nome del nuovo Coupé sportivo della Porsche che si basa sulla serie Boxster. La sportiva con motore centrale si colloca tra la Boxster S e la 911 Carrera. La biposto viene spinta da un motore Boxer a sei cilindri da 3,4 litri e 295 CV che accelera il Coupé sportivo in 5,4 secondi da 0 a 100 km/h e gli consente di raggiungere una velocità massima di 275 km/h. Grazie all'elevatissima rigidità della carrozzeria e alla distribuzione equilibrata del peso con il motore collocato davanti all'asse posteriore, la Cayman S si presenta come auto estremamente 'mobile': nella versione di serie la Cayman S esegue il giro sul loop settentrionale del Nürburgring in soli otto minuti e 20 secondi, vale a dire, più velocemente della Boxster S e con una velocità soltanto leggermente inferiore a quella della 911 Carrera.

## **Nuova linea dai tratti Porsche ben noti**

La nuova Cayman S si riconosce a prima vista come una vera Porsche. Le sue linee rispecchiano le caratteristiche classiche del design che si potevano scoprire già nella 550 Coupé del 1953 e nella Carrera GTS Coupé (904). Nel contempo il design e le proporzioni del nuovo Coupé sportivo si distinguono in modo significativo dalla Boxster e dalla 911. La parte frontale con i fendinebbia scorporati è altrettanto caratteristica quanto lo è la linea laterale con le prese d'aria antistanti l'asse posteriore, il tetto fortemente bombato e la parte posteriore che scende su una linea piatta. La coda si distingue per il grande portello posteriore e si completa esteticamente con i parafanghi fortemente inarcati e i tubi terminali doppi posizionati al centro.

## **Sei cilindri con sistema di comando valvole VarioCam Plus**

Il motore Boxer a sei cilindri della Cayman S è basato sul propulsore da 3,2 litri della Boxster S. Le testate provengono interamente dalla 911 Carrera, così come il sistema di regolazione degli alberi a camme e dell'alzata valvole VarioCam Plus che viene utilizzato per la prima volta in un modello diverso da quelli della serie 911. Grazie a questo sofisticato

sistema di regolazione delle valvole non vengono generate soltanto una potenza elevata di 295 CV (217 kW) a 6.250 giri/min e una coppia potente di 340 newtonmetri tra 4.400 giri/min e 6.000 giri/min, ma si ottiene anche un consumo basso pari a 10,6 litri per 100 km.

### **Sport Crono per una performance ancora migliore**

Per i guidatori che desiderano sfruttare ulteriormente il potenziale della Cayman S, la Porsche offre il Pacchetto Sport Crono. Grazie ai diagrammi caratteristici e alle strategie di regolazione più sofisticate, esso consente di usare meglio i parametri di limite. Il segno di riconoscimento di questo pacchetto è un cronometro analogico-digitale sul cruscotto che permette la comparazione dei dati relativi alla dinamica di marcia con precisione al centesimo di secondo. La migliore performance che si ottiene per mezzo del Pacchetto Sport Crono si esprime, comunque, attraverso un vantaggio più netto in termini di tempo: ben tre secondi in meno per il giro sul loop settentrionale del Nürburgring.

### **Telaio e sospensioni sportivi per un'agilità straordinaria**

Il gruppo telaio-sospensioni della nuova Cayman S è dotato di molle, ammortizzatori e stabilizzatori più rigidi rispetto alla Boxster. Questa messa a punto insieme al carattere neutrale del motore centrale, l'elevata rigidità della carrozzeria e i potenti pneumatici da 18 pollici danno luogo ad una agilità straordinaria. Tutto questo si accompagna – di serie – ad un'elevata sicurezza attiva: il Porsche Stability Management (PSM) fa parte della dotazione di base della Cayman S.

### **Opzione per il gruppo telaio-sospensioni: sospensioni attive**

E' disponibile un ulteriore highlight su richiesta: il Porsche Active Suspension Management (PASM). Esso consente al guidatore di scegliere, premendo un tasto, una messa a punto sportiva, ma confortevole oppure estremamente sportiva. A seconda della scelta, si può quindi migliorare il comfort sui percorsi lunghi oppure si possono sfruttare ancora meglio i limiti della dinamica trasversale.

**Impianto frenante altamente resistente – su richiesta anche con dischi in ceramica**

La decelerazione esemplare della Cayman S è assicurata da dischi perforati e autoventilanti dal diametro di rispettivamente 318 millimetri sull'asse anteriore e di 299 millimetri sulle ruote posteriori. Su richiesta è disponibile il Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Esso consiste di dischi in ceramica più grandi, dal diametro di 350 millimetri, ma ciò nonostante più leggeri che si distinguono per i valori d'attrito elevati e costanti e per l'usura particolarmente bassa nell'uso quotidiano.

**Protezione a 360 gradi grazie a sei airbag**

La Cayman S offre l'elevata sicurezza passiva che è consueta nelle Porsche. Gli airbag full size sui lati guida e passeggero garantiscono una protezione elevatissima in caso di urto frontale. In caso di collisioni laterali, si attivano rispettivamente un airbag per il torace e uno per la testa. POSIP (Porsche Side Impact Protection): questo è il nome di questa combinazione che si completa con un elemento di protezione antiurto laterale che è inserito nelle porte.

**410 litri di capienza per i bagagli in due vani**

Con un volume complessivo di 410 litri dei vani bagagliai, la Cayman S offre un elevato grado di utilità per le attività del tempo libero. Immersioni o snowboard: entrambe le attività sono possibili. Sotto il grande portello posteriore sono disponibili 260 litri di bagagliaio. Si aggiunge a ciò il grande vano da 150 litri nella parte anteriore. E gli oggetti da viaggio più piccoli trovano posto in alcuni vani portaoggetti grandi che in parte sono dotati di serratura.

Porsche Cayman S

## **Il nuovo centro**

Con la Cayman S la Porsche offre un nuovo Coupé sportivo che si colloca tra la Boxster e la 911 Carrera. La sportiva con il motore centrale è basata sulla serie Boxster, ma dimensionata diversamente e dotata di un motore più potente. Il nuovo sei cilindri da 3,4 litri che la Cayman S monta davanti all'asse posteriore eroga 295 CV (217 kW) a 6.250 giri al minuto. Di conseguenza, questa sportiva leggera da 1.340 chilogrammi presenta un rapporto peso-potenza pari a 4,5 chilogrammi per cavallo (6,2 kg/kW) che le consente di accelerare in 5,4 secondi da Zero a 100. La velocità massima è pari a 275 chilometri all'ora, grazie anche al coefficiente di resistenza aerodinamica pari a  $C_x = 0,29$ .

### **Design autonomo nello stile Porsche**

Il design della nuova Cayman S evidenzia chiaramente le caratteristiche stilistiche di una Porsche che concorrono, comunque, a formare un design totalmente autonomo. Il nuovo 'viso' è caratterizzato dai proiettori principali asimmetrici, che sono spostati molto verso l'esterno, e dalle grandi prese d'aria laterali, nelle quali sono integrati, su listelli sottili, i fendinebbia e le luci di posizione. Nella versione di serie la Cayman S è dotata di proiettori principali H7 basati sul concept della tecnologia delle proiezioni, con cristalli trasparenti. Su richiesta, la vettura può anche essere dotata di fari al Bi-Xenon. Vista dal lato, la linea accentua la posizione centrale del motore e la costruzione compatta del Coupé sportivo. Essa è dominata dai parafanghi fortemente inarcati e pronunciati verso l'esterno nonché dalla bombatura del tetto e dalla coda che scende secondo una linea piatta. Le prese d'aria laterali ricordano la Boxster, ma si differenziano nettamente per la disposizione verticale delle lamelle. Un design autonomo caratterizza anche le ruote da 18 pollici di nuova concezione che vengono fornite di serie e la cui estetica è ispirata a quelle della Carrera GT. Su richiesta sono disponibili quattro ruote da 19 pollici con cerchi dal design diversificato.

Anche le luci posteriori e i tubi terminali di scarico in posizione centrale evidenziano la parentela con la Boxster. Essi fungono da tasselli del mosaico di un nuovo linguaggio progettuale che punta sulla tensione muscolosa. Sopra le luci si inarcano i parafanghi particolarmente tondeggianti e i tubi terminali doppi dal design speciale sono affiancati a destra e a sinistra da deflettori a guisa di puntoni orizzontali.

**Molto spazio nella coda**

Una particolarità assoluta della Cayman S consiste nel portellone dalle dimensioni 116 per 90 centimetri che i progettisti della Porsche hanno integrato nella parte posteriore della vettura e che si sviluppa con una linea muscolosa fino al tetto offrendo ampio spazio per l'accesso al bagagliaio posteriore. Questo grande bagagliaio si divide in due piani che dal punto di vista estetico sono separati da un profilo in acciaio legato. Fino all'altezza del bordo inferiore del lunotto la Cayman S offre uno spazio di 185 litri, il quale, se si sfrutta tutto il vano fino all'altezza del tetto, aumenta a 260 litri. Il bagagliaio anteriore presenta una capienza di 150 litri che corrisponde a quella della Boxster. Complessivamente sono a disposizione 410 litri di spazio per il carico. Pertanto, oltre ad essere decisamente sportiva, la Cayman S offre anche una nuova dimensione in termini di funzionalità.

**Aerodinamica esemplare: coefficiente  $C_x = 0,29$** 

Con un coefficiente  $C_x = 0,29$  la Cayman S si posiziona al vertice della concorrenza. Il know-how consiste nel dettaglio: grazie a diverse migliorie è stato possibile, ad esempio, ridurre la portanza di rispettivamente 14 chilogrammi su tutte e quattro le ruote rispetto alla Boxster. Tale dato è riferito alla velocità di 270 km/h. Per quanto attiene alla parte posteriore della vettura, questo risultato è da attribuirsi al nuovo spoiler a fessura che fuoriesce di circa 80 millimetri alle velocità superiori a 120 km/h. A differenza dello spoiler impiegato nella Boxster, lo spoiler a fessura oppone una resistenza piuttosto bassa all'aria, ma provoca comunque un effetto deportante grazie al suo angolo di incidenza.

In analogia a tutte le altre sportive Porsche, il sottoscocca della Cayman S è rivestito quasi interamente. In tal modo è garantita una conduzione mirata e essenzialmente indisturbata dell'aria sotto tutto il fondo della vettura con conseguente velocità finale più elevata e consumo ridotto di carburante. Inoltre, la vettura si comporta in modo più equilibrato, soprattutto alle velocità più alte.

Grazie al rivestimento del sottoscocca che limita al minimo i fenomeni di turbolenza, la corrente d'aria può essere sfruttata anche per un raffreddamento particolarmente efficace dei vari gruppi. A tale scopo, nel terzo posteriore del rivestimento sono installate delle pale di rinvio speciali che indirizzano la corrente d'aria in modo tale che essa possa raffreddare il cambio e il motore.

### **Sei cilindri a regime elevato con VarioCam Plus**

La nuova Cayman S è dotata del sistema di propulsione classico della Porsche: motore Boxer a sei cilindri, cambio manuale a sei rapporti e trazione posteriore. Anche questo aspetto mette in risalto la posizione che assume questo nuovo Coupé sportivo. Il motore è basato sul propulsore da 3,2 litri della Boxster S, ma le testate provengono interamente dalla 911 Carrera. Ciò vale anche per il sistema di regolazione degli alberi a camme e dell'alzata valvole VarioCam Plus che viene utilizzato per la prima volta in un modello diverso da quelli della serie 911. Il VarioCam Plus nasconde in sé la tecnologia di un motore variabile che dimostra prestazioni massime, ma eroga valori ottimali anche durante i percorsi frequenti nel traffico urbano o sulle strade provinciali. A tale scopo, il sistema di regolazione della fase di aspirazione dell'albero a camme d'aspirazione (VarioCam) è abbinato ad un sistema di commutazione dell'alzata valvole (Plus), cosa che permette di variare sia i punti di apertura e chiusura delle valvole sia le alzate delle stesse.

### **Più potenza, ma meno consumo**

La Cayman S si distingue quindi per le caratteristiche del suo motore che unisce la ripresa potente a prestazioni di punta di alto livello e a consumi bassi di carburante. Nonostante la potenza maggiore di 15 CV (9 kW) che questo nuovo Coupé sportivo vanta rispetto alla Boxster S, esso consuma solo una piccola quantità di benzina in più: infatti, il consumo medio secondo la norma europea della Cayman S ammonta a 10,6 litri su 100 chilometri, vale a dire, soltanto 0,2 litri in più rispetto alla Boxster S. Si aggiunge l'estrema facilità di arrivare ai regimi alti, che i progettisti della Porsche hanno ottenuto grazie alla scelta di corse molte corte. L'alesaggio di 96 millimetri del motore della Carrera è abbinato alla corsa di 78 millimetri del motore Boxster. Complessivamente ciò comporta una cilindrata di 3,4 litri, dalla quale la Cayman S eroga 295 CV (217 kW) a 6.250 giri/min dell'albero a gomiti. In modo identico alla Carrera, il numero massimo di giri a cui interviene il sistema di regolazione ammonta a 7.300.

Per questa nuova versione del motore sono state sviluppate alcune parti nuove, quali l'albero a gomiti, il cuscinetto di banco e il pistone. L'albero a gomiti è più rigido rispetto a quello della Boxster S, e il suo diametro in prossimità dei cuscinetti di banco è maggiore di tre millimetri, vale a dire, le sue dimensioni sono uguali a quello del motore della Carrera. Le bielle, a loro volta, provengono dal motore a sei cilindri della Boxster. Il basamento in alluminio è in gran parte identico a quello del motore da 3,6 litri della 911 Carrera.



**Tratto di aspirazione variabile per una coppia elevata**

Per ottimizzare ulteriormente la coppia, il propulsore della Cayman S è dotato di un tubo di distribuzione a due gole a cui è collegata una valvola di distribuzione. In analogia alla farfalla di risonanza situata all'interno del tubo di collegamento, questa farfalla è collocata tra le due bancate dei cilindri. Nel caso in cui questa farfalla sia chiusa, le due bancate dei cilindri aspirano l'aria di combustione separatamente l'una dall'altra, tanto che il motore lavora come un motore doppio a tre cilindri. Ai regimi bassi, questo accorgimento incrementa in modo significativo la coppia, tanto che fin dal regime di 1.500 giri/min. interviene una spinta nettamente più forte. A partire da 3.500 giri/min, la farfalla distributrice si apre per garantire la portata ottimale dell'aria. A 4.900 giri/min, la farfalla distributrice si chiude nuovamente, mentre contemporaneamente si apre la farfalla di risonanza nel secondo tubo di collegamento per guadagnare più potenza grazie alla sovralimentazione di risonanza. Al di sopra dei 5.200 giri dell'albero a gomiti sono aperte entrambe le farfalle per garantire la portata massima dell'aria. Di conseguenza, il propulsore eroga la sua coppia nominale di 340 newtonmetri nel campo relativamente ampio che varia tra 4.400 giri/min e 6.000 giri/min.

La nuova Cayman S presenta emissioni inferiori a quelli prescritti dalla norma europea 4 e dalla norma LEVII USA.

**Tiptronic S su richiesta**

La potenza della Cayman S viene di serie trasmessa per mezzo di un cambio manuale a sei rapporti con corse precise e corte di tipo decisamente sportivo. Su richiesta, è disponibile il cambio Tiptronic S. Per il Coupé sportivo biposto questo cambio automatico a cinque rapporti è stato dotato di una nuova centralina idraulica ed elettronica. In tal modo è stato possibile utilizzare i programmi variabili di cambio marcia noti dalla Carrera.

**Gruppo telaio-sospensioni sportivo**

Il concept del gruppo telaio-sospensioni della Cayman S corrisponde a quello della Boxster S, ma costituisce un'esecuzione più sportiva. Questa messa a punto specifica insieme alla carrozzeria ad alta rigidità torsionale e particolarmente resistente alla flessione conferisce alla Cayman S un comportamento su strada totalmente diverso con un elevato potenziale

di sicurezza e senza trascurare il comfort di marcia. La manovrabilità e l'accelerazione trasversale di questa vettura raggiungono livelli altissimi; lo dimostrano nel miglior modo i tempi dei giri in pista. Per percorrere il loop settentrionale del Nürburgring, la versione di serie della Cayman S essa non impegna più di otto minuti e 20 secondi. Con l'impiego del Programma Sport Crono, dei pneumatici da 19 pollici e del PASM, tale tempo si riduce di ulteriori nove secondi. Il nuovo Coupè sportivo è quindi soltanto leggermente più lento della 911 Carrera.

### **Messa a punto più rigida per una maggiore dinamica trasversale.**

Questa prestazione sportiva è resa possibile grazie all'impiego di molle, ammortizzatori e stabilizzatori rigidi. In analogia alle altre vetture sportive, la sospensione delle ruote anteriori consiste di un asse delle gambe ammortizzatrici e presenta una disposizione aperta dei bracci longitudinali e trasversali. Questo concept garantisce una conduzione molto precisa delle ruote che si accompagna ad un comfort di rotolamento molto elevato. La nuova molle di trazione e arresto che è inserita nella gamba ammortizzatrice riduce ulteriormente l'angolo di rollio, tanto che il Coupè sportivo reagisce con una stabilità ancora maggiore anche in caso di accelerazioni trasversali elevate. Anche sull'asse posteriore la Cayman S agisce con molle più rigide rispetto alla Boxster S; inoltre la fase di estensione degli ammortizzatori è configurata in modo più rigido.

Su richiesta, la Cayman S può essere dotata del sistema di sospensione a comando elettronico Porsche Active Suspension Management (PASM). Il Coupè sportivo dotato del PASM è ribassata di dieci millimetri e il guidatore può scegliere tra due assetti differenti del gruppo telaio-sospensioni premendo l'apposito tasto. Con il programma PASM 'Normal' viene impostata una regolazione sportiva, ma confortevole del gruppo telaio-sospensioni, mentre con il PASM Sport si sceglie una messa a punto estremamente sportiva.

### **Freni ad alto rendimento laccati di colore rosso**

L'impianto frenante corrisponde essenzialmente ai sistemi impiegati nella 911 Carrera e nella Boxster S ed è quindi in grado di affrontare sollecitazioni altissime. Sull'avantreno la forza frenante viene trasmessa sul disco autoventilante dal diametro di 318 millimetri per mezzo di pinze monoblocco a quattro pompanti. Sull'asse posteriore della Cayman S la decelera-

zione ottimale è assicurata da dischi dal diametro di 299 millimetri, anch'esse 'messe sotto pressione' da pinze monoblocco a quattro pompanti. Tutte e quattro le pinze sono laccate di colore rosso. Il raffreddamento ottimale viene garantito per mezzo di grandi spoiler per l'aria dei freni che conducono il vento generato in marcia in modo mirato sulle parti soggette alle temperature più alte.

Su richiesta, per la Cayman S è a disposizione il Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). L'highlight di questo impianto frenante consiste in quattro dischi freno leggeri in materiale ceramico che consentono di raggiungere immediatamente dei valori d'attrito alti e costanti e sono soggetti ad un'usura estremamente contenuta nell'uso quotidiano.

### **Ancora più dinamica con il Pacchetto Sport Crono**

Un ulteriore optional unico ed esclusivo per la Cayman S è costituito dal Pacchetto Sport Crono. Esso prevede una messa a punto esplicitamente sportiva delle varie funzioni della vettura e modifica le regolazioni della centralina del motore e del Porsche Stability Management (PSM) nonché – se presente – del cambio Tiptronic S e del gruppo telaio-sospensioni attivo PASM. Di conseguenza, la Cayman S reagisce in modo più spontaneo ai movimenti dell'acceleratore e, grazie alla messa a punto più sportiva, lascia più libertà al guidatore in prossimità dei parametri di limite. Se è attivato il Programma Sport Crono, il tempo che il Coupè sportivo impiega per effettuare un giro sul loop settentrionale del Nürburgring si riduce di tre secondi.

### **Lavoro di precisione con rigidità torsionale**

La scocca della Cayman S è basata sullo chassis della Boxster che è stata progettata per essere una sportiva aperta e presenta un'elevata stabilità anche senza possedere il tetto. Grazie all'integrazione del tetto fisso del Coupè, è nata una carrozzeria con rigidità torsionale estremamente alta ed elevatissima rigidità alla flessione che fissa nuovi standard nel segmento dei coupè sportivi. Per quanto attiene alla rigidità alla flessione, la Cayman S supera quella della Boxster più del 100 per cento e la rigidità torsionale di circa 31.500 newtonmetri per grado arriva quasi ai livelli della 911 Coupè. Ciò significa che per ottenere una torsione della carrozzeria di un grado sarebbe necessaria la coppia massima di circa 92 motori della Cayman S.

Questa rigidezza estremamente alta si evidenzia in modo immediato attraverso la precisione del gruppo telaio-sospensioni. Tenuto conto del fatto che anche le aplanarità particolarmente pronunciate del fondo stradale influenzano soltanto lievemente la geometria della scocca, rimane pressappoco invariata anche la geometria del gruppo telaio-sospensioni: è come se la Cayman S viaggiasse letteralmente sui binari.

### **Sicurezza passiva in linea con lo standard straordinario della Porsche**

Grazie all'elevata rigidezza strutturale della sua scocca, la Cayman S offre la base adatta a garantire una sicurezza passiva esemplare. Oltre alle cinture automatiche a tre punti con pretensionatore e limitatore della forza, della dotazione di serie fanno parte l'airbag full size a due stadi sui lati guida e passeggero. E' di serie anche il Porsche Side Impact Protection System (POSIP) che consiste, tra le altre cose, di un airbag per il torace e un airbag per la testa su ciascun lato della vettura.

### **Programma degli optional:**

#### **dal controllo della pressione dei pneumatici all'allestimento in pelle**

Per la Cayman S sono disponibili quasi tutti gli allestimenti individuali delle vetture sportive Porsche. Uno degli optional, ad esempio, è costituito dal sistema di controllo della pressione dei pneumatici "RDK" dell'ultima generazione. Oltre ad offrire una maggiore sicurezza in caso di danni ai pneumatici, grazie alla semplicità del controllo della pressione corretta, esso protegge soprattutto contro l'usura non uniforme dei pneumatici e il consumo eccessivo di carburante. Inoltre, su richiesta sono disponibili, ad esempio, il ParkAssistent, i retrovisori antiabbaglianti automatici o anche il Porsche Communication Management (PCM) con sistema di navigazione DVD. Gli interni possono essere personalizzati con rivestimento parziale o totale in pelle, legno, Carbon o alluminio. La Porsche offre per la Cayman S anche tutta la serie di sedili, dal sedile sportivo ai sedili regolabili in modo totalmente elettrico dotati di poggiatesta e al sedile sportivo autoregolante.

## Dati tecnici Cayman S\*

<b>Corpo vettura:</b>	Coupè biposto, scocca autoportante, struttura a costruzione leggera ottimizzata in acciaio zincata sui due lati, airbag full-size, airbag per il torace e airbag per la testa sul lato guidatore e passeggero.
<b>Aerodinamica:</b>	Coefficiente di resistenza aerodinamica $C_x = 0,29$ Superficie frontale: $A = 1,98 \text{ m}^2$ $C_x \times A = 0,57$
<b>Motore:</b>	sei cilindri Boxer in alluminio, raffreddamento ad acqua, blocco motore e testate dei cilindri in alluminio, 4 alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro, regolazione degli alberi a camme variabile (VarioCam Plus); compensazione idraulica del gioco valvole; tubo di aspirazione e commutazione, lubrificazione integrata a coppa secca, rispettivamente due catalizzatori di partenza e catalizzatori principali, 4 sonde lambda con regolazione stereo, quantità olio motore 9,7 litri, refrigerante: 22,3 litri, gestione motore DME (centralina elettronica digitale del motore) per accensione, iniezione e regolazione dell'albero a camme, accensione elettronica a distribuzione statica, (6 bobine), iniezione multipoint sequenziale.
<b>Alesaggio:</b>	96 mm
<b>Corsa:</b>	78 mm
<b>Cilindrata:</b>	$3.386 \text{ cm}^3$
<b>Rapporto compressione:</b>	11,1 : 1
<b>Potenza max:</b>	217 kW (295 CV) a 6.250 giri/min
<b>Coppia max:</b>	340 Nm a 4.400 – 6.000 giri/min
<b>Potenza specifica:</b>	64,1 kW/litro
<b>Regime massimo:</b>	7.300 giri/min
<b>Tipo carburante:</b>	Super Plus s.p. (NORM/NOMM 98/88)
<b>Impianto elettrico:</b>	12 Volt, alternatore 2.100 W, batteria 70 Ah

\* I dati tecnici possono variare a seconda del paese

<b>Trasmissione:</b>	Motore e cambio imbullonati in un gruppo propulsore, trasmissione alle ruote posteriori mediante alberi a doppio snodo.				
	Rapporti				
	di trasmissione:S	Cambio manuale	Tiptronic S		
	1 <sup>a</sup> marcia	3,31	3,66		
	2 <sup>a</sup> marcia	1,95	2,00		
	3 <sup>a</sup> marcia	1,41	1,41		
	4 <sup>a</sup> marcia	1,13	1,00		
	5 <sup>a</sup> marcia	0,97	0,74		
	6 <sup>a</sup> marcia	0,82	–		
	retromarcia	3,00	4,10		
	Rapporto al ponte	3,88	4,16		
	Diametro frizione: 240 mm				
<b>Sistema sospensivo:</b>	Avantreno e retrotreno: a schema McPherson (ottimizzato Porsche). Asse delle gambe ammortizzatrici con ruote sospese in modo indipendente su tiranti trasversali, bracci longitudinali e gambe ammortizzatrici, molle a tronco di cono con ammortizzatori interni; ammortizzatori bitubo a gas.				
<b>Freni:</b>	Impianto frenante a doppio circuito con ripartizione su ciascun asse, pinze freno monoblocco a quattro pompanti in alluminio, dischi freno perforati e autoventilanti sull'asse anteriore: diametro x larghezza: 318 x 28 mm e sull'asse posteriore: diametro x larghezza: 299 x 24 mm; PSM 8,0, servofreno a depressione spinta.				
<b>Cerchi e pneumatici:</b>	serie:	ant.	8 J x 18	con	235/40 ZR 18
		post.	9 J x 18	con	265/40 ZR 18
<b>Pesi:</b>	Peso a vuoto DIN		1.340 kg		
	Peso complessivo ammesso		1.630 kg		
	Peso ammesso sul tetto		60 kg		

<b>Dimensioni:</b>	Lunghezza	4.341 mm
	Larghezza	1.801 mm
	Altezza	1.305 mm
	Passo	2.415 mm
	Carreggiate anteriore	1.486 mm
	posteriore	1.528 mm
	Volume vano bagagli (VDA): compless. Capienza serbatoio carburante:	410 litri 64 litri
<b>Prestazioni*:</b>	Velocità massima:	275 km/h (267 km/h)
<b>Accelerazione*:</b>	0 – 100 km/h in s	5,4 (6,1)
	0 – 160 km/h in s	11,7 (13,5)
	0 – 200 km/h in s	18,6 (21,6)
	0 – 1.000 m in s	24,3 (25,4)
<b>Consumi (norma UE)*:</b>	urbano	15,3 (16,3) litri
	extraurbano	7,8 (7,9) litri
	totale	10,6 (11,0) litri
<b>Emissioni CO<sub>2</sub> (norma UE)*:</b>		254 (262) g/km

\* I valori indicati tra parentesi si riferiscono alle vetture dotate di Tiptronic S