



PORSCHE



Presse-Information

Porsche Boxster Spyder

Inhalt

Highlights	Boxster Spyder: Ein puristischer Roadster für extremen Fahrspaß	1
Der neue Boxster Spyder	Roadster in Reinkultur	2
Das Verdeck des neuen Boxster Spyder	Puristisches Leichtbauverdeck mit vereinfachter Bedienung	6
Der Porsche Boxster Spyder im Überblick		9
Technische Daten Boxster Spyder		11

Juni 2015

Highlights**Boxster Spyder:
Ein puristischer Roadster für extremen Fahrspaß**

Der Boxster Spyder ist der Ausnahme-Sportwagen seiner Klasse und erzeugt mit seiner überlegenen Fahrdynamik ungefilterten Fahrspaß auf allen Strecken. Mit dem stärksten Motor und den besten Fahrleistungen übernimmt der radikale Roadster mit manuellem Leichtbauverdeck den Spitzenplatz in der Boxster-Familie von Porsche.

- Performance** Die Nagelprobe auf der Nürburgring-Nordschleife bestätigt die Überlegenheit des Mittelmotor-Roadsters: 7:47 Minuten für die Nürburgring-Nordschleife liegen nahe an der Bestzeit des Cayman GT4 (7:40 min).
- Antrieb** 3,8-Liter-Sechszylinder aus dem 911 Carrera S mit 375 PS (276 kW) und Sechsgang-Schaltgetriebe: null bis 100 km/h in 4,5 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 290 km/h. Das drehfreudige Triebwerk mit großen Kraftreserven garantiert Fahrspaß auf jeder Strecke.
- Design** Das Leichtbauverdeck senkt den Schwerpunkt und verleiht dem Roadster sein charakteristisches Design. Zwei prägnante so genannte Streamliner hinter den Kopfstützen über den langen Heckdeckel erinnern an den 718 Spyder aus den 1960er-Jahren.
- Leichtbau** Mit 1.315 Kilogramm ist der Spyder der leichteste Sportwagen der Boxster-Familie. Aluminium, Magnesium, leichte Kunststoffe sowie die reduzierte Dämmung senken das Leistungsgewicht auf 3,5 Kilogramm pro PS. Der Boxster Spyder lässt sich so agil fahren wie ein Kart und so vehement beschleunigen wie ein Hochleistungssportwagen.
- Optionen** Aus Gewichtsgründen hat der Boxster Spyder serienmäßig weder Radio noch Klimaanlage. Beides steht jedoch wie das gesamte Spektrum an Audiosystemen für den Boxster bis hin zur Burmester-Anlage optional zur Verfügung.

Der neue Boxster Spyder

Roadster in Reinkultur

Im Jahr 2015 prägen bei Porsche rigorose Sportwagen das Bild: Mit dem Boxster Spyder folgt nach Cayman GT4 und 911 GT3 RS die Neuauflage des Roadsters in Reinkultur. Das neue Spitzenmodell der offenen Zweisitzer hat die Eigenständigkeit des vorherigen Spyder, der mittlerweile Kultstatus erreicht hat, bewahrt. So will das klassische Stoffverdeck wieder von Hand bewegt werden. Auch das Getriebe gibt es ausschließlich mit Handschaltung. Dafür erwartet Fahrer und Beifahrer das unmittelbare Sportwagen-Erlebnis des leichtesten und gleichzeitig leistungsstärksten Boxster mit einer Fahrdynamik, die keinen Vergleich zu scheuen braucht. Der unbestechliche Maßstab Nürburgring Nordschleife beweist dies überzeugend: Nach sieben Minuten und 47 Sekunden passiert der Boxster Spyder wieder die Start-Ziel-Linie.

Der stärkste Boxster: Sechszylinder mit 375 PS aus dem 911 Carrera S

Vor der Hinterachse des Boxster Spyder arbeitet ein 3,8 Liter großer Sechszylindermotor mit Direkteinspritzung, der auch den Cayman GT4 beflügelt und aus dem 911 Carrera S adaptiert wurde. Er leistet in dem Mittelmotor-Roadster 375 PS (276 kW) bei 6.700/min und damit 45 PS mehr als der 3,4-Liter-Motor im Boxster GTS. Auch das Drehmoment liegt mit 420 Nm zwischen 4.750/min und 6.000/min höher als bei der GTS-Maschine mit 370 Nm. Der puristische Roadster beschleunigt aus dem Stand in 4,5 Sekunden auf Tempo 100, eine halbe Sekunde schneller als der Boxster GTS mit Schaltgetriebe. Als Höchstgeschwindigkeit erreicht der Boxster Spyder 290 km/h – auch mit geschlossenem Verdeck. Im NEFZ gesamt beträgt der Verbrauch 9,9 l/100 km.

Der Boxster Spyder zeichnet in seinem eigenständigen Design Stilelemente legendärer Sport- und Rennwagen von Porsche nach. So ziehen sich zwei prägnante Höcker, die so genannten Streamliner, hinter den Kopfstützen über den langen Heckdeckel – eine Hommage an den 718 Spyder aus den 1960er-Jahren. Die neue Verkleidung der Überrollbügel sorgt dabei für ein harmonisches Styling. Das manuelle faltverdeck erinnert ebenfalls an die früheren Roadster. Die nach hinten gespannten Finnen geben der Silhouette ihr charakteristisches

Design. Bug- und Heckteil des Boxster Spyder stammen vom Cayman GT4 und heben den Anspruch als Hochleistungssportwagen hervor. Der neue Top-Roadster misst dadurch zehn Millimeter mehr in der Länge und duckt sich elf Millimeter flacher als der Boxster GTS. Im Bug fallen die drei großen, schwarz vergitterten Einlassöffnungen auf, die drei dahinter liegende Wärmetauscher mit Kühlluft versorgen.

Spaßfaktor Handarbeit: Leichtbauverdeck und manuelles Getriebe

Als ursprünglicher Roadster verbindet der Boxster Spyder ein klassisch-sportliches Fahrerlebnis mit der Performance von heute. Das bedeutet: Ein straffes Sportfahrwerk mit 20 Millimetern Tieferlegung, manuelles Sechsgang-Getriebe, Klimatisierung nur über Heizung oder offenes Verdeck und den Mittelmotor als einziges Soundsystem. Ein Leichtbauverdeck, das von Hand auf- und zugeklappt und elektrisch nur ver- und entriegelt wird ergänzt das Roadster-Paket. Beim Schließen wird im Wesentlichen der Heckdeckel geöffnet, das darunter verborgene Verdeck aufgeklappt. Nach dem Einstecken der Finnen am Heckdeckel genügt ein Tastendruck und das Verdeck zieht sich am Frontscheibenrahmen fest. Das Öffnen erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

Konsequenter Leichtbau für überragende Dynamik

Die puristische Ausstattung ist dem konsequenten Leichtbau geschuldet: Mit 1.315 Kilogramm ist der Spyder der leichteste Sportwagen der Boxster-Familie. So besteht der großflächige Heckdeckel aus Aluminium. Das Leichtbauverdeck mit unbeheizter Kunststoff-Heckscheibe wiegt beispielsweise elf Kilogramm weniger als das Boxster-übliche Automatikverdeck. Leichte Sportschalensitze sowie die reduzierte Dämmung verbessern ebenfalls die Gewichtsbilanz. Das Ergebnis ist für den Fahrer deutlich spürbar: Der Schwerpunkt liegt noch tiefer als bei den übrigen Boxster-Modellen, das Leistungsgewicht sinkt auf 3,5 Kilogramm pro PS. Der Boxster Spyder lässt sich fast so agil fahren wie ein Kart und trotzdem so vehement beschleunigen wie ein Hochleistungssportwagen.

Damit spielt das Fahrdynamik-Konzept des Mittelmotor-Roadsters von Porsche seine Vorteile voll aus. Exklusiv dem Spyder vorbehalten, breite 20-Zoll-Räder verstärken die querdynamischen Vorteile des modifizierten Sportfahrwerks, das auf dem Chassis des Boxster GTS aufgebaut ist. Die Felgenbreite der Vorderräder beträgt 8,5 Zoll, die der Hinterräder 10,5 Zoll.

Höchste Kurvenpräzision: Dynamische Getriebelager, PTV-Quersperre

Die dynamischen Getriebelager des serienmäßigen Sport-Chrono-Paketes unterbinden vor allem in Wechselkurven Bewegungen der Motor-Getriebe-Einheit und daraus resultierende Einflüsse auf das Fahrverhalten. Die Kraftverteilung auf die beiden Hinterräder erfolgt über eine klassische mechanische Quersperre, die zum Porsche Torque Vectoring (PTV) gehört. Die Sperrwirkung beträgt 22 Prozent im Zug und 27 Prozent im Schub. Zum PTV wird das System durch gezielte Bremseneingriffe am kurveninneren Hinterrad, die Lenkverhalten und Lenkpräzision verbessern. Die elektromechanische Servolenkung stammt vom 911 Turbo und ist direkter ausgelegt als bei den übrigen Boxster-Modellen. Auch die Leistungsfähigkeit der Bremsanlage liegt über der anderer Boxster-Modelle: Bremssättel und -scheiben stammen vom 911 Carrera S.

Sportschalensitze: Interieur auf sportlich aktive Fahrer zugeschnitten

Das Interieur des Spyder ist mehr als bei jedem anderen Boxster darauf zugeschnitten, dem Fahrer möglichst ungetrübten Fahrspaß zu vermitteln. Wie beim Vorgängermodell nehmen leichte Sportschalensitze mit ausgeprägten Seitenwangen Fahrer und Beifahrer auf, die vor allem die überragende Querdynamik des neuen Top-Roadsters direkt erlebbar machen. Das Lenkrad mit 360 Millimeter Durchmesser bewährt sich bereits im Cayman GT4, und der verkürzte Schalthebel ermöglicht besonders schnelle Gangwechsel.

Der puristischen Auslegung folgend gibt es aus Gewichtsgründen serienmäßig weder Radio noch Klimaanlage. An Stelle des Radios nimmt ein Ablagefach kleinere Gegenstände auf, das gesamte Spektrum an Audiosystemen des Boxster bis hin zur Burmester-Anlage steht jedoch optional zur Verfügung. Die Klimaanlage kann ebenso auf Wunsch geordert werden wie beispielsweise auch das Porsche Communication Management (PCM) inklusive Sonderfunktionen.

Exklusive Sonderausstattung: Spyder-Classic-Paket in rotem Leder

Das Ambiente präsentiert sich in Schwarz, mit vielen Elementen in Alcantara. An klassische Rennwagen erinnert die Türöffner-Schlaufe. Die Zierleisten sind in der jeweiligen Außenfarbe lackiert, von denen insgesamt zehn verschiedene zur Wahl stehen. Unter den Sonderausstattungen sticht das Spyder-Classic-Paket vor, das Porsche exklusiv nur für das neue Top-Modell der Boxster-Familie geschnürt hat. Dabei überzieht granatrotes Leder die Oberseite der Instrumententafel, die Sitze und die Wangen der Mittelkonsole.

Porsche Spyder: Aus Tradition schnell

Von ihrem Grundkonzept her gilt die gesamte Boxster-Familie als Nachfolger des legendären 550 Spyder aus dem Jahr 1953: Mittelmotor- und Roadster-Konzept, geringes Gewicht, Ursprünglichkeit sowie hohe Agilität bei größtem Fahrspaß zeichnen beide Fahrzeuge aus. Den 550 Spyder stellte Porsche im Oktober 1953 auf dem Pariser Automobil-Salon vor. Der Zusatz Spyder stand – und steht bis heute – für die offene Bauform. Der Zweisitzer war der erste speziell für den Renneinsatz entwickelte Sportwagen aus Stuttgart-Zuffenhausen. Dennoch gab es ihn auch mit Zulassung für den Straßenverkehr. In den folgenden Jahren holte der 550 Kilogramm leichte Spyder zahlreiche Siege auf der Rundstrecke und den damals populären Straßenrennen.

Dem 550 folgten weitere, äußerst erfolgreiche Porsche Spyder für den Renneinsatz, wie etwa der 718 RS 60 von 1960. Mitte der 1960er Jahre schickte Porsche die Bergspyder der Baureihen 904 und 906 ins Rennen. 1967 und 1968 gewann der 910 Bergspyder die Europa-Bergmeisterschaft. Anfang der 1970er Jahre entwickelte Porsche die 908 und 909 Bergspyder vor allem für den Nürburgring und die Targa Florio, danach folgte der 936 Spyder für die Rundstrecke. 2005 debütierte schließlich der RS Spyder, der zum Seriensieger in der American Le Mans Series avancierte.

Bei den Straßensportwagen lebte die Bezeichnung 2007 im Boxster RS 60 Spyder wieder auf. Das Sondermodell mit auf 303 PS gesteigerter Leistung, breiterem Fahrwerk und eigenständigem Interieur war eine Hommage an den 718 RS 60 Spyder und auf 1960 Fahrzeuge limitiert. 2010 debütierte der Vorgänger des neuen Boxster Spyder als dritte, puristische Variante neben Boxster und Boxster S: Sein flaches, weit nach hinten reichendes und leichtes Stoffverdeck diente lediglich als elementarer Sonnen- und Wetterschutz. Geschlossen verlieh es dem Boxster Spyder zusammen mit den niedrigeren Seitenscheiben und den zwei markanten Höcker auf dem durchgehenden Heckdeckel eine gestreckte Silhouette mit Anklängen an den Carrera GT. Rund zwei Monate nach dem außergewöhnlichen Boxster präsentierte Porsche das aktuelle Nonplusultra der Spyder-Familie, den Supersportwagen 918 Spyder mit Hybridantrieb.

Das Verdeck des neuen Boxster Spyder

Puristisches Leichtbauverdeck mit vereinfachter Bedienung

Das neu entwickelte, manuelle Leichtbauverdeck des neuen Porsche Boxster Spyder führt die puristische Auslegung des Vorgängers mit den charakteristischen offenen Finnen und dem Heckdeckel mit den beiden markanten Streamlinern fort. Die Bedienung des Verdecks wurde vereinfacht und schneller, die Alltagstauglichkeit erhöht.

Leichtbau vor Komfort

Beim Vorgänger-Modell des Porsche Boxster Spyder war das Verdeck als extrem leichtes Notverdeck ausgelegt, mit Zugeständnissen bei der Alltagstauglichkeit. Dies zeigte sich in einer manuellen Bedienung in 15 Bedienschritten, einer eingeschränkten Waschstraßentauglichkeit und einer Empfehlung der maximalen Geschwindigkeit von 200 km/h mit geschlossenem Verdeck.

So standen ganz oben im Lastenheft für das Verdeck des neuen Porsche Boxster Spyder neben dem intelligenten Leichtbau die genannten Einschränkungen des Vorgängers zu beseitigen und das neue Spyder-Verdeck auf das Niveau der sonstigen Porsche-Verdecke anzuheben. Was bedeutet: keine Einschränkung der Höchstgeschwindigkeit bei geschlossenem Verdeck und eine Waschstraßentauglichkeit wie beim normalen Boxster.

Das neu entwickelte, leichte Spyder-Verdeckgestell ist in einer intelligenten Leichtbauweise ausgeführt, bestehend aus Magnesium, Aluminium, Kunststoff und – wo notwendig – hochfestem Stahl. Die Kunststoff-Heckscheibe sowie der Verzicht auf Verdeckantriebe, Dämmung, Innenhimmel und dem schwereren Akustik-Verdeckstoff sparen gegenüber dem ohnehin schon leichten Boxster-Verdeck weitere zehn Kilogramm ein. Die geforderten Ziele Waschstraßen- und Höchstgeschwindigkeitstauglichkeit werden dank vollwertiger Dichtungen und dem an allen Querspriegeln angebundenen Verdeckbezug vollständig erfüllt.

Das wahlweise erhältliche Netzwindeschott wird zwischen die beiden Überrollbügel eingesteckt und reduziert die Zugscheinungen bei geöffnetem Verdeck und trägt zur erhöhten Alltagstauglichkeit unter Beibehaltung des puristischen, manuellen Gesamtkonzeptes bei.

Vereinfachte und schnellere Bedienung

Die nach wie vor manuelle Bedienung des Verdecks ist beim neuen Boxster Spyder gegenüber dem Vorgänger deutlich vereinfacht. Durch das vollwertige, leichte Verdeckgestell ist keine Demontage des Verdecks vom Fahrzeug notwendig. Ebenso konnte die zum Öffnen beziehungsweise Schließen notwendige Zeit von vormals knapp drei auf unter eine Minute reduziert werden. Dies wird durch eine Reduzierung der Bedienschritte auf weniger als die Hälfte in Verbindung mit einer intuitiveren Bedienung erreicht. Des Weiteren reduzieren der elektrisch betätigte Verdeckverschluss und die beiden Gasdruckfedern des Verdeckgestells die notwendigen Bedienkräfte beim Öffnen und Schließen des Verdecks.

Der Öffnungsvorgang im Detail:

1. Verdeck und Heckdeckel über Verdecktaster oder Fahrzeugschlüssel elektrisch entriegeln.
2. Finnen manuell am Heckdeckel aushängen und an der vorgesehenen Aufnahme am Verdeck einstecken.
3. Heckdeckel öffnen.
4. Verdeck manuell ablegen.
5. Heckdeckel schließen.
6. Verdeckklappen links und rechts schließen.

Der Schließvorgang im Detail:

1. Heckdeckel über Tastendruck elektrisch entriegeln und manuell öffnen.
2. Verdeckklappen links und rechts öffnen.
3. Verdeck manuell schließen.
4. Heckdeckel schließen.
5. Finnen am Verdeck aushängen und am Heckdeckel einstecken.
6. Verdeck mittels Verdecktaster oder Fahrzeugschlüssel zum Scheibenrahmen verriegeln.

Der Porsche Boxster Spyder im Überblick

Kurzprofil

Der Boxster Spyder ist das puristische neue Topmodell der offenen Mittelmotor-Zweisitzer von Porsche und am meisten auf herausragende Fahrdynamik optimiert. Das 3,8-Liter-Triebwerk stammt vom 911 Carrera S und leistet 375 PS (276 kW). Die Kraftübertragung übernimmt ein Schaltgetriebe mit sechs Gängen. Wie beim Vorgänger will das klassische Stoffverdeck wieder von Hand bewegt werden, der Verzicht auf Luxus spart Gewicht. Dafür erwartet Fahrer und Beifahrer das unmittelbare Sportwagen-Erlebnis des leichtesten und gleichzeitig leistungsstärksten Boxster mit einer Fahrdynamik, die bereits dem Vorgänger den Titel "Best handling car" einbrachte.

Spyder

Von ihrem Grundkonzept her gilt die gesamte Boxster-Familie als Nachfolger des legendären 550 Spyder aus dem Jahr 1953: Mittelmotor- und Roadster-Konzept, möglichst geringes Gewicht, Ursprünglichkeit sowie hohe Agilität bei größtem Fahrspaß zeichnen beide Fahrzeuge aus. Den 550 Spyder stellte Porsche im Oktober 1953 auf dem Pariser Automobil-Salon vor. Dem 550 folgten weitere, äußerst erfolgreiche Porsche Spyder für den Renneinsatz. Bei den Straßensportwagen lebte die Bezeichnung 2007 im Boxster RS 60 Spyder wieder auf.

Technik-Highlights

- 3,8-Liter-Sechszylindermotor aus dem 911 Carrera S mit 375 PS (276 kW) und 420 Newtonmeter. 45 PS mehr Leistung und 50 Newtonmeter mehr Drehmoment als der Boxster GTS. Leistungsgewicht von 3,5 kg/PS und manuelles Sechsgang-Schaltgetriebe ermöglichen beeindruckendes Sprintvermögen (4,5 Sekunden null bis 100 km/h).
- Serienmäßiges Sport-Chrono-Paket mit dynamischen Getriebelagern für mehr Kurvenstabilität.
- Porsche Torque Vectoring (PTV) mit mechanischer Quersperre. Gezielte Bremsengriffe am kurveninneren Hinterrad verbessern Lenkverhalten und Lenkpräzision.

- Mit 1.315 Kilogramm leichtester Boxster. Der großflächige Heckdeckel besteht aus Aluminium. Das Leichtbauverdeck mit unbeheizter Kunststoff-Heckscheibe wiegt elf Kilogramm weniger als das Boxster-übliche Automatikverdeck.

Design-Highlights

- Der Boxster Spyder zeichnet in seinem eigenständigen Design Stilelemente legendärer Sport- und Rennwagen von Porsche nach. So ziehen sich zwei prägnante Streamliner genannte Höcker hinter den Kopfstützen über den langen Heckdeckel – eine Hommage an den 718 Spyder aus den 1960er-Jahren.
- Das manuelle faltverdeck erinnert an die früheren Roadster. Die nach hinten gespannten Finnen geben der Silhouette ihr charakteristisches Design.
- Bug- und Heckteil stammen vom Cayman GT4 und heben den Anspruch des Boxster Spyder als Hochleistungssportwagen hervor.
- Gestreckte Silhouette: Der neue Top-Roadster misst zehn Millimeter mehr in der Länge und duckt sich elf Millimeter flacher als der Boxster GTS.

Ausstattung

- Schwarze Innenausstattung mit Elementen aus Alcantara, Türtafeln mit Türöffner-Schlaufe, Zierleisten in Wagenfarbe.
- Sportlenkrad mit 360 Millimeter Durchmesser und verkürzter Schalthebel für präzise und reaktionsschnelle Fahrdynamik.
- Sportschalensitze mit ausgeprägten Seitenwangen geben Fahrer und Beifahrer optimalen Halt.
- Option: Spyder-Classic-Paket mit granatrotem Leder für die Oberseite der Instrumententafel, die Sitze und die Wangen der Mittelkonsole. Den edlen Eindruck verstärken die Zierleisten in Silbermetallic.

Technische Daten Porsche Boxster Spyder*

Karosserie:	Zweisitziger Roadster mit manuellem Verdeck; Leichtbau-Karosserie in Aluminium-Stahl-Bauweise; Türen sowie Front- und Heckdeckel aus Aluminium; Fahrer- und Beifahrer-Airbag zweistufig; Seiten- und Kopf-Airbags für Fahrer und Beifahrer.
Aerodynamik:	Luftwiderstandsbeiwert c_w : 0,33 Stirnfläche A: 1,96 m ² $c_w \times A$: 0,65
Motor:	Wassergekühlter Sechszylinder-Boxermotor; Motorblock und Zylinderköpfe aus Aluminium; vier obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, einlassseitig variable Steuerzeiten und Ventilhubumschaltung (VarioCam Plus); hydraulischer Ventilspielausgleich; Benzindirekteinspritzung; ein Dreizeige-Katalysator pro Zylinderreihe mit je zwei Lambdasonden; Motorölmenge 10,1 Liter; elektronische Zündung mit ruhender Zündverteilung (sechs aktive Zündmodule); Thermomanagement für Kühlmittelkreislauf. Bohrung: 102,0 mm Hub: 77,5 mm Hubraum: 3.800 cm ³ Verdichtung: 12,5:1 Motorleistung: 375 PS (276 kW) bei 6.700/min Max. Drehmoment: 420 Nm bei 4.750–6.000/min Literleistung: 98,7 PS/l (72,6 kW/l) Höchstdrehzahl: 7.800/min Kraftstoffart: Super Plus
Elektrik:	12 Volt; Drehstromgenerator 2.100 W; Batterie 60 Ah, 280 A; Bordnetzrekuperation.

* Die technischen Daten können länderspezifisch variieren

Kraftübertragung: Motor und Getriebe zu einer Antriebseinheit verschraubt; Hinterradantrieb; Sechsgang-Schaltgetriebe mit mechanischer Hinterachs-Quersperre und Porsche Torque Vectoring (PTV).

Übersetzungen

1. Gang	3,31
2. Gang	1,95
3. Gang	1,41
4. Gang	1,13
5. Gang	0,95
6. Gang	0,81
R-Gang	3,00
Achsübersetzung	3,89
Kupplungsdurchmesser	240 mm

Fahrwerk: Vorderachse: Federbeinachse (McPherson-Bauart, Porsche-optimiert) mit radführendem Federbein und einzeln an Querlenkern und Längslenkern aufgehängten Rädern; Zweirohr-Gasdruckdämpfer; Stabilisator; elektromechanische Servolenkung.

Hinterachse: Einzeln an Querlenkern mit Längslenkern, Spurstangen und Federbeinen geführte Räder (McPherson-Bauart, Porsche-optimiert); zylindrische Schraubenfedern mit koaxialen innenliegenden Schwingungsdämpfern; Stabilisator.

Bremsen: Zweikreis-Bremsanlage mit achsweiser Aufteilung; Porsche Stability Management (PSM); Vakuum-Bremskraftverstärker; Bremsassistent; elektrisch betätigte Duo-Servo-Feststellbremse; Auto-Hold-Funktion.

Vorderachse: Sechskolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, gelochte und innenbelüftete Bremsscheiben mit 340 mm Durchmesser und 34 mm Dicke.

Hinterachse: Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, gelochte und innenbelüftete Bremsscheiben mit 330 mm Durchmesser und 28 mm Dicke.

Räder und Reifen:	vorne	8,5 J x 20	mit	235/35 ZR 20
	hinten	10,5 J x 20	mit	265/35 ZR 20
Gewichte:	Leergewicht DIN			1.315 kg
	Zul. Gesamtgewicht			1.650 kg
Maße:	Länge			4.414 mm
	Breite			1.801 mm
	Breite mit Außenspiegeln			1.978 mm
	Höhe			1.262 mm
	Radstand			2.475 mm
	Spurweiten		vorne	1.526 mm
			hinten	1.540 mm
	Kofferraumvolumen		vorne	150 l
			hinten	130 l
	Tankinhalt			54 l
Fahrleistungen:	Höchstgeschwindigkeit			290 km/h 180 mph
	Beschleunigung:			
	0–100 km/h			4,5 s
	0–200 km/h			14,8 s
	0–60 mph			4,3 s
	1/4 mile			12,7 s

Verbrauch (NEFZ):	gesamt	9,9 l/100 km
	innerstädtisch	14,2 l/100 km
	außerstädtisch	7,5 l/100 km
CO₂-Emissionen:	gesamt	230 g/km
Schadstoffklasse:		Euro 6

Stand: Juni 2015