



PORSCHE



# Winter Performance Drive Finland

Pressemappe

# Inhalt

Macan Turbo mit Performance Paket rundet SUV-Portfolio von Porsche ab

<b>Souverän auf jedem Terrain: Porsche Cayenne und Macan</b>	<b>3</b>
Der Porsche Cayenne: Ur-Modell des sportlichen SUV	3
Sportwagen pur im SUV-Gewand: der erste Cayenne GTS	4
2010: Der Cayenne wird Hybrid-Pionier	4
Das Cayenne-Modellprogramm heute	5
Der Macan: Sportwagen-Gene im kompakten SUV	6
Neues Top-Modell: Macan Turbo mit Performance Paket	6
Bestens vernetzt: das neue Infotainment-System der Porsche SUV	8
PTM und PSM: Sicheres Geleit durch den Winteralltag	8
Mit Sicherheit Fahrspaß: PSM und PSM Sport	9
Bald eine Million sportlicher SUV von Porsche	10
<b>Verbrauchsinformationen</b>	<b>11</b>

12/2016

---

Macan Turbo mit Performance Paket rundet SUV-Portfolio von Porsche ab

## **Souverän auf jedem Terrain: Porsche Cayenne und Macan**

Porsche erweitert das fahrdynamische Spektrum für SUV und stellt den Macan Turbo mit Performance Paket an die Spitze der kompakten Allradler. Damit kommt nicht nur ein auf 324 kW (440 PS) leistungsgesteigertes Top-Modell mit herausragend sportlichen Fahreigenschaften auf den Markt, der neue Macan Turbo mit Performance Paket unterstreicht darüber hinaus einmal mehr die markentypische Spreizung der SUV von Porsche. Zwischen robustem Geländeeinsatz, Sportwagen-Fahrdynamik auf der Rundstrecke und Langstrecken-Komfort im Alltag decken Cayenne und Macan eine beispiellose Bandbreite ab. Auf oder abseits der Straße, auf Schnee, Schotter oder Asphalt verbinden sie optimale Traktion mit dem ganz besonderen Fahrspaß eines Porsche.

### **Der Porsche Cayenne: Ur-Modell des sportlichen SUV**

Ursprung der Erfolgsgeschichte von Cayenne und Macan war eine ebenso mutige wie weitblickende Entscheidung von Porsche Ende der 1990er Jahre. Erfolgreich auf dem Sportwagenmarkt suchte das Unternehmen nach neuen Wachstums-möglichkeiten und entschied sich für das Segment der Sport Utility Vehicle, kurz SUV. Da die neue Baureihe die unterschiedlichsten und höchsten Anforderungen erfüllen musste, brachten die Entwicklungsingenieure neben ihrer Innovationskraft auch die Erfahrung aus der über 50-jährigen Tradition im Sportwagenbau ein. Diese Mischung bestimmte das Fahrzeugkonzept und ist bis heute eines der Erfolgsgeheimnisse der SUV von Porsche.

2002 präsentierte Porsche den Cayenne und gab dem Begriff „Spreizung“ eine neue Dimension. Mit dem Cayenne wurde die Idee eines Sportwagens im SUV-Segment Realität. Heute ins Büro, morgen ins Gelände oder auf die Rundstrecke – der Cayenne bot Ambiente, Präzision und Fahrspaß auf jedem Terrain. Das alles gepaart mit Porsche-typischer Design-DNA.

Mit dem 250 kW (340 PS) starken Cayenne S und seinem noch komfortableren und wesentlich stärkeren großen Bruder Cayenne Turbo, der 331 kW (450 PS) entwickelte, stieß der Stuttgarter Sportwagenhersteller damals in neue Leistungsbereiche vor. Das Fahrwerk-Konzept über-

zeugte: Es bot ein hohes Maß an Agilität – sowohl beim sportlichen Fahren als auch im harten Geländeeinsatz. Entscheidenden Einfluss auf die gesamte Fahrdynamik nahm das neue Porsche Traction Management (PTM). Der innovative und intelligente Vierrad-Antrieb berücksichtigte neben der Traktion auch den aktuellen Fahrzustand und führte so zu einer in diesem Segment zuvor nicht bekannten Fahrdynamik: Damit räumte der Cayenne mit dem Vorurteil vom trägen und unsportlichen Geländewagen auf.

### **Sportwagen pur im SUV-Gewand: der erste Cayenne GTS**

2007 überarbeitet und mit direkteinspritzenden Motoren sowie neuem Fahrdynamik-Paket setzte der Cayenne ein weiteres sportliches Ausrufezeichen: Der Cayenne GTS trug erstmals seit Jahrzehnten wieder jene Buchstabenkombination, die Porsche für ganz besondere Sportwagen reserviert. Als besonders fahrdynamisch geprägtes Modell setzte er Maßstäbe im Marktsegment der SUV. Für sportliche Dynamik sorgten der auf 298 kW (405 PS) leistungsgesteigerte Achtzylindermotor, das Sechsgang-Schaltgetriebe und eine kurze Hinterachsübersetzung.

Weil Dynamik beim Fahrwerk beginnt, verfügte das Sportmodell als erstes seiner Baureihe über die Kombination Stahlfederung mit geregelter Dämpfersystem (PASM) und war um 24 Millimeter tiefer gelegt. Damit kam dem GTS innerhalb der Cayenne-Familie eine ähnliche Position zu wie dem GT3 unter den 911-Modellen.

Zwei Jahre später präsentierte Porsche das erste Dieselmotormodell der Porsche AG überhaupt: den Cayenne Diesel mit 176 kW (240 PS) starkem V6-Turbomotor. Er vereinte die Vorteile eines aufgeladenen Dieselmotors mit der von Porsche bekannten Emotionalität. Und stellte klar, dass sich ein Diesel-SUV sehr wohl auch sportlich bewegen lässt.

### **2010: Der Cayenne wird Hybrid-Pionier**

2010 löste eine komplett neue Cayenne-Generation den Bestseller ab. Mit ihm führte Porsche die Parallel-Hybrid-Technologie in die Welt der Serienautomobile ein: Bei einer Systemleistung von 279 kW (380 PS) verbrauchte der Cayenne S Hybrid im NEFZ nur 8,2 l/100 km. Der Porsche-Hybridantrieb ermöglichte als weltweit erstes System auch die Erschließung von weiteren Verbrauchspotenzialen in höheren Geschwindigkeitsbereichen: das Rollen mit ausge-

schaltetem Verbrennungsmotor – das sogenannte Segeln bis 156 km/h. Heute beherrschen alle Porsche SUV das Segeln in individueller Ausprägung. Vier Jahre später leistete der Cayenne erneut Pionierarbeit und stellte den weltweit ersten Plug-in-Hybrid im Premium-SUV-Segment. Der Gesamtverbrauch sank auf 3,4 l/100 km im NEFZ. Und das bei einer kombinierten Leistung von insgesamt 306 kW (416 PS). Dennoch: Bei aller Effizienz blieben auch die Cayenne mit Hybridantrieb ausgeprägt sportlich und setzen den Elektroantrieb beispielsweise auch zur Steigerung der Spurtstärke ein.

### **Das Cayenne-Modellprogramm heute**

Porsche sichert den Erfolg durch die kontinuierliche Weiterentwicklung der Modellreihen langfristig ab. So erhielt der Cayenne kurz nach dem Macan zum aktuellen Modelljahr das neue Porsche Communication Management (PCM), das den Fahrer noch intensiver mit Fahrzeug und Umwelt vernetzt. Heute verbindet das Premium-SUV von Porsche in verschiedenen Modellvarianten Sportlichkeit und Effizienz auf jeweils individuelle Weise: Zur Wahl stehen Motorisierungen mit sechs und acht Zylindern, als Diesel, Benzin oder mit Hybridantrieb. Sparsam und kraftvoll präsentieren sich der Cayenne Diesel mit V6-Turbomotor, 193 kW (262 PS) und 6,8-6,6 l/100 km und der Cayenne S Diesel mit V8-Biturbo-Motor, 283 kW (385 PS) und 8,0 l/100 km. Mit einer Beschleunigung in 5,4 Sekunden von null auf 100 km/h liegt er praktisch gleich auf mit dem Cayenne S, der einen V6-Biturbo-Motor mit 309 kW (420 PS) unter der Haube hat. Auf 324 kW (440 PS) leistungsgesteigert befeuert der Biturbo-V6 den betont sportlichen Cayenne GTS, der um 20 Millimeter tiefergelegt ist.

Die vereinte Kraft von Elektro- und V6-Motor treibt den Cayenne S E-Hybrid mit einer Systemleistung von 306 kW (416 PS) an. 382 kW (520 PS) aus dem aufgeladenen V8-Triebwerks von Porsche sichern dem Cayenne Turbo souveräne Fahrleistungen. Er spurtet in 4,5 Sekunden von null auf 100 km/h und erreicht 279 km/h Spitzengeschwindigkeit. Überflügelt wird er nur vom Top-Modell, dem Cayenne Turbo S: Sein überarbeitetes Triebwerk entwickelt 419 kW (570 PS) und macht ihn zum echten Spitzensportler.

Porsche bietet den Cayenne Diesel und den Cayenne S E-Hybrid zudem als Platinum Edition an. Äußerlich an sportlichen Akzenten erkennbar, umfasst die Sonderserie eine besonders hochwertige Ausstattung zu einem attraktiven Preis.

## **Der Macan: Sportwagen-Gene im kompakten SUV**

Bestätigt durch den Erfolg des Cayenne-Konzeptes vom sportlichen SUV entschied sich Porsche für eine zweite geländegängige Baureihe. Ab 2014 bereicherte der Macan als Sportwagen unter den kompakten SUV das Marktsegment. Er setzte Maßstäbe in Fahrdynamik und Fahrspaß. Und das sowohl auf befestigten Straßen als auch im Gelände. Der Macan kombinierte das leistungsstärkste Motorenprogramm seiner Klasse mit dem sportlichen Siebengang-Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK). Darüber hinaus bot die neue Porsche-Baureihe drei sportliche Fahrwerksvarianten, darunter die in diesem Segment exklusive Luftfederung.

Der Macan übernahm vom Start weg die Spitzenposition im direkten Wettbewerb. Sowohl das Top-Modell Macan Turbo mit 3,6-Liter-V6-Biturbo-Motor und 294 kW (400 PS) als auch der Macan S mit einem Dreiliter-V6-Biturbo-Motor und 250 kW (340 PS) definierten eine neue Leistungsklasse. Der Macan S Diesel belegte in dem SUV-Trio mit seinem 190 kW (258 PS) starken Turbodieselmotor die Rolle des Drehmomentstärksten Zugpferdes.

Wie zuvor schon der Cayenne etablierte sich der Macan als fahrdynamischer Maßstab seiner Klasse. Porsche lieferte 2015 dafür ein noch sportlicher abgestimmtes Modell nach, den Macan GTS. Auch er war vom Rennsport inspiriert – wie alle Porsche-Modelle mit diesem Kürzel. 20 PS mehr Leistung als der Macan S, ein überarbeitetes Fahrwerk und verstärkte Bremsen liefern das Rüstzeug. Die GTS-Variante des kompakten SUV glänzt mit Fahrerlebnissen jenseits des selbst für den Macan Üblichen. Ein sportlicher abgestimmtes PASM mit Tieferlegung gehört ebenso zur GTS-Ausstattung wie 20-Zoll-Räder mit Mischbereifung.

## **Neues Top-Modell: Macan Turbo mit Performance Paket**

Jetzt legt Porsche ein weiteres Mal nach: Mit dem Performance Paket wird der Macan Turbo zum neuen Topmodell der Baureihe und begeistert durch weiter verbesserte Fahrleistungen, noch höhere Agilität und nochmals gesteigerte Emotionalität.

324 kW (440 PS) stellt der 3,6 Liter große V6-Motor mit Biturbo-Aufladung nach der Leistungskurve bereit. Das sind 30 kW (40 PS) mehr als beim Macan Turbo und definiert ein neues Spitzenmodell. Der Spurt von null auf 100 km/h gelingt jetzt in 4,4 Sekunden (minus 0,4 s), die Beschleunigung endet erst bei 272 km/h (plus 6 km/h). Das maximale Drehmoment erreicht 600 Nm (plus 50 Nm) und steht dem Fahrer im weiten Drehzahlband zwischen 1.500/min und 4.500/min zur Verfügung. Das steigert auch das Durchzugsvermögen: Die Zwischenbeschleunigung von 80 km/h auf 120 km/h verkürzt sich im Sport Plus-Modus auf 2,9 Sekunden (minus 0,2 s). Der Kraftstoffverbrauch (nach NEFZ) des neuen Macan-Spitzenmodells liegt je nach Bereifung zwischen 9,4 l/100 km und 9,7 l/100 km.

Der Macan Turbo mit Performance Paket bietet nicht nur mehr Motorleistung, sondern auch eine neu entwickelte Bremsanlage, das geregelte Sportfahrwerk mit Tieferlegung, das Sport Chrono-Paket und die Sportabgasanlage serienmäßig. An der Vorderachse verzögern genutete Bremsscheiben mit 390 Millimeter Durchmesser, 30 Millimeter mehr als beim Macan Turbo ohne Leistungssteigerung. Die Scheiben werden von rot lackierten Sechskolben-Bremssätteln in die Zange genommen. Für die außerordentlich sportliche Straßenlage sorgt auf Tastendruck das Porsche Active Suspension Management (PASM), das optimal auf die Tieferlegung der Karosserie um 15 Millimeter abgestimmt ist. Als Option steht die Luftfederung mit Niveauregulierung, Höhenverstellung und weiteren zehn Millimeter Tieferlegung zur Wahl.

Dank Sport Chrono-Paket kann der Fahrer die Performance des Macan Turbo weiter schärfen. Es sieht im Modus Sport Plus eine sehr sportliche Abstimmung von Fahrwerk, Motor und Getriebe vor – begleitet von einem noch emotionaleren Sound der Sportabgasanlage. Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe PDK ist mit sehr kurzen Schaltzeiten, optimalen Schaltpunkten und einer Drehmomentüberhöhung während der Schaltvorgänge auf maximale Beschleunigung ausgelegt.

Zur Individualisierung des Macan Turbo mit Performance Paket bieten sich maßgeschneiderte Ausstattungsoptionen an: zum Beispiel das Exterieur-Paket Turbo, unter anderem mit 21-Zoll-Rädern im 911 Turbo-Design mit seitlich in Schwarz Hochglanz lackierten Speichen, LED-Hauptscheinwerfern einschließlich PDLs Plus sowie zahlreichen Elementen in Schwarz.



Das Interieur-Paket Turbo umfasst unter anderem eine schwarze Lederausstattung mit großzügigen Alcantara-Umfängen, zahlreichen farbigen Applikationen und Carbon-Elementen wie den Türeinstiegsblenden mit weiß beleuchtetem Modellschriftzug.

### **Bestens vernetzt: das neue Infotainment-System der Porsche SUV**

Wie in allen Baureihen von Porsche steht auch im Macan Turbo mit Performance Paket das weitreichende Infotainment-Angebot des neuen serienmäßigen Porsche Communication Management (PCM) zur Verfügung. Kernstück ist der hochauflösende Sieben-Zoll-Touchscreen: Die Benutzeroberfläche ermöglicht eine intuitive, Smartphone-ähnliche Bedienung. Erkennt der Näherungssensor eine Bedieneingabe, werden relevante Menü-Inhalte eingeblendet, die der Fahrer mittels Multitouch-Gesten ansteuern kann. Bluetooth-, USB- und SD-Karten-Schnittstellen ermöglichen die Integration von Smartphones und Speichermedien. Weiterhin kann das PCM jetzt auch mit dem iPhone zur Nutzung von Apple CarPlay® verbunden werden.

Serienmäßig ist beim Cayenne und optional beim Macan das Navigationsmodul an Bord: Es überzeugt mit einer hochauflösenden Kartendarstellung, gebietsabhängig auch in 3D-Optik. Die Routenführung lässt sich zudem bequem per Sprachbedienung starten. Das optionale Connect Plus-Modul sorgt dafür, dass die dynamische Routenführung durch die Nutzung von Echtzeit-Verkehrsinformationen erheblich verbessert wird. Darüber hinaus lässt die Nutzung des PCM als WLAN-Hotspot und eine noch umfangreichere Integration von Smartphones in Sachen Vernetzung keine Wünsche offen. Über die Porsche Connect App lassen sich unter anderem Ziele direkt vom Smartphone an das PCM übertragen, um eine Routenführung zu starten. Im Connect Plus-Modul ist auch Porsche Car Connect enthalten. Mit dieser App lassen sich bestimmte Funktionen des Fahrzeugs aus der Ferne mit dem Smartphone steuern und Daten wie zum Beispiel der Tankfüllstand abrufen.

### **PTM und PSM: Sicheres Geleit durch den Winteralltag**

Typisch für Porsche: Mehr Leistung und mehr Fahrdynamik gehen nicht zu Lasten der Alltagstauglichkeit. Offroad- und Wintereigenschaften bleiben uneingeschränkt erhalten. Dafür sorgt die Verbindung von Allradantrieb (PTM) und Stabilisierungsprogramm (PSM).



Porsche Traction Management und Porsche Stability Management tauschen über den verbindenden CAN-Bus ständig Informationen aus, insbesondere um höchste Fahrstabilität und kürzeste Bremswege zu erzielen. Im ABS-Bremsfall veranlasst beispielsweise der übergeordnete Fahrzeugregler das Öffnen der Allrad-Längskupplung.

Streng genommen kann zwischen Fahrdynamik und Traktion nicht getrennt werden, da die Übergänge fließend sind. Ein Beispiel: Nur wenn ein Fahrzeug gute Traktion hat, also die Reifen keinen überhöhten Schlupf aufbauen, können auch Seitenführungskräfte übertragen werden. Für die Vorderachse bedeutet dies Lenkfähigkeit, für die Hinterachse Stabilität. Ein Durchdrehen der Antriebsräder kann durch den Einsatz von PTM reduziert oder im Idealfall ganz unterbunden werden, bevor PSM eingreifen muss.

Beim PTM ist der aktive Allradantrieb als gesteuertes Hang-on-System ausgeführt. Die darin verbaute elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung übernimmt die Verteilung der Antriebskraft zwischen der permanent angetriebenen Hinterachse und der Vorderachse voll variabel und ohne feste Grundverteilung. Durch kontinuierliche Überwachung des Fahrzustandes kann so auf unterschiedliche Fahrsituationen blitzschnell reagiert werden. Beginnen beispielsweise beim Beschleunigen die Hinterräder durchzudrehen, wird über einen stärkeren Eingriff der Lamellenkupplung mehr Antriebskraft nach vorne verteilt. In Kurven gelangt immer nur so viel Antriebskraft an die Vorderräder, dass eine optimale Seitenführung gegeben ist.

### **Mit Sicherheit Fahrspaß: PSM und PSM Sport**

Auf winterlichen Fahrbahnen erhöhen insbesondere die Kernfunktionen des PSM die Fahrsicherheit im Grenzfall. Grundsätzlich greift PSM in kritischen Fahrsituationen nahe dem Grenzbereich durch selektive Bremseneingriffe stabilisierend ein. Da das System viel früher als der Fahrer den erhöhten Schlupf eines einzelnen Rades feststellen und blitzschnell geeignete Gegenmaßnahmen ergreifen kann, steigt die Fahrstabilität auf Schnee, Matsch oder Eis beträchtlich. Dies gilt erst recht bei Fahrbahnen mit stark wechselnden Reibwerten, etwa bei Tauwetter oder nur teilweise schneebedeckter Straße. Dadurch bieten alle SUV von Porsche sehr hohe aktive Fahrsicherheit bei Porsche-typischer Agilität.

In Verbindung mit dem Sport Chrono-Paket (serienmäßig beim Macan Turbo Performance Paket) bietet das System beim Macan einen über die PSM-Taste in der Mittelkonsole separat schaltbaren Modus mit der Bezeichnung „PSM Sport“. Dieser unterscheidet sich funktional deutlich vom Normal-Modus und ermöglicht es ambitionierten Fahrern – beispielsweise auf der Rundstrecke – sich noch weiter an den Grenzbereich des Porsche heranzutasten. Im Vergleich zu PSM On erlaubt die Funktion deutlich größere Gierbewegungen um die Hochachse und höheren Schlupf an den Antriebsrädern. Dadurch wird die fahrdynamische Performance noch besser erfahrbar – auch im Schnee. Selbst für geübte Sportfahrer erübrigt sich damit eine Vollabschaltung des PSM. Der PSM Off-Modus wird über eine lange Betätigung der PSM-Taste aktiviert. Damit wird der Porsche-Philosophie Rechnung getragen, das Regelsystem auf Wunsch komplett abschalten zu können. Im PSM Off-Modus sowie im PSM Sport-Modus aktiviert jedoch starkes Bremsen im ABS-Regelbereich die stabilisierende Unterstützung des PSM wieder in vollem Umfang; so lange, bis die Bremse wieder gelöst wird.

### **Bald eine Million sportlicher SUV von Porsche**

Die Bilanz: Nach dem furiosen Einstieg in die SUV-Welt mit dem Cayenne erweist sich auch sein kompakter Bruder Macan als Erfolgsmodell mit stetig wachsender Nachfrage. 204.740 Stück des kompakten Sportlers für jedes Terrain setzte Porsche bisher ab. 79.725 Auslieferungen weltweit in den ersten zehn Monaten 2016 entsprechen einer Wachstumsrate von 15 Prozent. Insgesamt 920.210 Cayenne und Macan hat das Unternehmen bisher weltweit verkauft. Das Erfolgsrezept: Fahrspaß und Emotionalität eines Porsche-Sportwagens auf jedem Terrain. (Vertriebszahlen: Stand einschließlich Oktober 2016)

---

## Verbrauchsinformationen

**Macan:** Kraftstoffverbrauch kombiniert 7,4–7,2 l/100 km, innerorts 8,6–8,4 l/100 km, außerorts 6,6–6,4 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen 172–167 g/km

**Macan S:** Kraftstoffverbrauch kombiniert 9,0–8,7 l/100 km, innerorts 11,6–11,3 l/100 km, außerorts 7,6–7,3 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen 212–204 g/km

**Macan S Diesel:** Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,3–6,1 l/100 km, innerorts 6,9–6,7 l/100 km, außerorts 5,9–5,7 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen 164–159 g/km

**Macan GTS:** Kraftstoffverbrauch kombiniert 9,2–8,8 l/100 km, innerorts 11,8–11,4 l/100 km, außerorts 7,8–7,4 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen 215–207 g/km

**Macan Turbo:** Kraftstoffverbrauch kombiniert 9,2–8,9 l/100 km, innerorts 11,8–11,5 l/100 km, außerorts 7,8–7,5 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen 216–208 g/km

**Macan Turbo mit Performance Paket:** Kraftstoffverbrauch kombiniert 9,7–9,4 l/100 km, innerorts 12,6–12,3 l/100 km, außerorts 8,0–7,7 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen 224–217 g/km

**Cayenne Diesel:** Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,8–6,6 l/100 km, innerorts 7,8–7,6 l/100 km, außerorts 6,2–6,0 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen 179–173 g/km

**Cayenne S:** Kraftstoffverbrauch kombiniert 9,8–9,5 l/100 km, innerorts 13,0–12,4 l/100 km, außerorts 8,0–7,8 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen 229–223 g/km

**Cayenne S Diesel:** Kraftstoffverbrauch kombiniert 8,2–8,0 l/100 km, innerorts 10,3–10,1 l/100 km, außerorts 7,2–7,0 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen 215–209 g/km

**Cayenne GTS:** Kraftstoffverbrauch kombiniert 10,0–9,8 l/100 km, innerorts 13,2–12,9 l/100 km, außerorts 8,3–8,1 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen 234–228 g/km

**Cayenne Turbo:** Kraftstoffverbrauch kombiniert 11,5–11,2 l/100 km,  
innerorts 15,9–15,5 l/100 km, außerorts 8,9–8,7 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen 267–261 g/km

**Cayenne Turbo S:** Kraftstoffverbrauch kombiniert 11,5 l/100 km,  
innerorts 15,9 l/100 km, außerorts 8,9 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen 267 g/km

*Bandbreite in Abhängigkeit vom verwendeten Reifensatz*