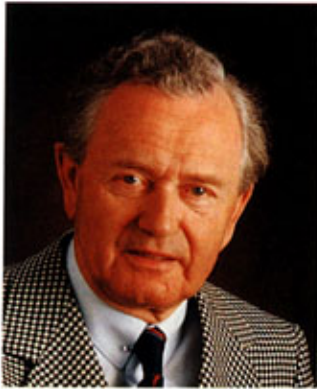




PORSCHE 911 *Carrera*



Als wir Ende der vierziger Jahre anfangen, Sportwagen zu bauen, hielten das viele für einen Anachronismus. Die Zeichen der Zeit standen nicht günstig für den Erfolg solcher Fahrzeuge. Aber bei den geringen Stückzahlen, die wir in liebevoller Handarbeit fertigten, konnten wir es uns leisten, Automobile ganz nach unseren Vorstellungen zu bauen. Damals wie heute freuen wir uns, daß es Autofahrer gibt, die diese Vorstellungen mit uns teilen.

Auf dieser Gemeinsamkeit des Geschmacks und der individuellen Ansprüche basiert noch heute das Zusammengehörigkeitsgefühl aller Porsche-Fahrer, das uns gerne von der »Porsche-Familie« sprechen läßt. Diese Familie ist im Laufe der Jahre weitaus größer geworden, als wir uns das in unseren kühnsten Träumen vorstellen konnten. Sie reicht in alle Erdteile und umfaßt alle Menschen, die sich ihr verbunden – sozusagen mit ihr »verwandt« fühlen.

Natürlich ist das kein Grund für uns, auf den Lorbeeren der Vergangenheit auszuruhen. Wir investieren jährlich große Summen in die Forschung und Entwicklung neuer Technologien. Dies wird auch in Zukunft dazu beitragen, daß wir dem Wunsch unserer Kunden gerecht werden.

Herzlichst, Ihr
Ferry Porsche

A blue ink signature of Ferry Porsche, written in a cursive, flowing style.

Die Faszination Porsche 911.

Es gibt heute wohl keinen anderen Sportwagen mit einer vergleichbaren »Geschichte«. Im Grunde genommen beginnt sie mit der Geschichte des Hauses Porsche. Denn bevor der Porsche 911 1963 auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, war die Sportwagenmarke Porsche bereits 13 Jahre lang von einem einzigen Fahrzeugtyp geprägt worden: dem von einem luftgekühlten Heckmotor angetriebenen Porsche 356. Und obwohl auch der erste Porsche schon viele Anhänger gefunden hatte und noch weitere zwei Jahre gebaut



wurde, gab es keinen Zweifel daran, daß der Porsche 911 nicht als Alternative, sondern als echter Nachfolger geplant und akzeptiert wurde.

Der erste Porsche mit genügend Platz fürs »Golfbesteck«.

Die bemerkenswertesten Unterschiede des 911 gegenüber seinem Vorgänger: Er hat eine aerodynamisch optimierte Form, einen etwas längeren Radstand, einen größeren Innenraum, eine Mc-Pherson-Vorderachse und Scheibenbremsen an allen vier Rädern. Und unter dem Heckdeckel befindet sich nunmehr ein Sechszylinder-Boxer mit je einer obenliegenden Nockenwelle pro Seite und Axialgebläse-Luftkühlung.

Der Designer des Porsche 911 hatte damit exakt die Forderungen seines Vaters erfüllt. Ferry Porsche hatte seinen ältesten Sohn Ferdinand Alexander nicht nur wesentliche technische Details vorgegeben. Er wollte den Porsche-Freunden in aller Welt endlich einen Porsche anbieten, »in dem man wenigstens problemlos das Golfbesteck unterbringen kann«. Außerdem sollten die Fahrgeräusche und allgemein der Fahrkomfort besser sein als beim alten 356.



Die erste Motorversion des Porsche 911 leistete 130 PS. Damals ahnte noch niemand, daß die Motorleistung in Serie einmal 300 PS und im Renneinsatz sogar fast 800 PS erreichen sollte. Und niemand dachte auch daran, daß dieser Hochleistungs-sportwagen einmal sogar in offenen Targa- und Cabriolet-Versionen besonders gefragt sein würde.

Die Motorsport-Karriere des Porsche 911.

Die Motorsport-Karriere des Porsche 911 begann wie die seines Vorgängers mit einem »Knaller«. Der 356 hatte 1951 bei den 24 Stunden von Le Mans auf Anhieb einen Klassensieg errungen. Der 911 belegte 1965, nur wenige Wochen nach seiner Grand-Tourisme-Homologation, gleich den fünften Platz im Gesamtklassement der Rallye Monte Carlo. Danach fuhren die Porsche 911 von Sieg zu Sieg: Vic Elford und Pauli Toivonen errangen damit



Rallye-Europameisterschaften, bei der »Monte« gab es von 1968 bis 1970 drei-

mal hintereinander Doppelsiege, 1970 kam die Rallye-Marken-Weltmeisterschaft dazu.

Ein 911 R hatte schon 1967 Automobilgeschichte geschrieben. Er stellte vom 31.10. bis 4.11.67 in Monza insgesamt 16 neue Weltrekorde auf: fünf absolute Weltrekorde über 15 000 und



20 000 km, über 10 000 Meilen, über drei und vier Tage, dazu noch die Klassenrekorde über 1 000, 2 000, 5 000 und 10 000 km, über 1 000 und 2 000 Meilen, über drei, sechs, zwölf, 24 und 48 Stunden. Die Distanz von 20 000 km wurde in 95 Stunden, 35 Minuten und 4,2 Sekunden zurückgelegt, was einem Schnitt von 209,24 km/h entspricht.

1972 zog sich Porsche werksseitig aus dem Rennsport zurück. Dafür erhielten Kunden neue Wettbewerbsfähige »Porsche 911er-Versionen«, die nicht weniger erfolgreich waren.



Die Carrera-Tradition.

Der erste Porsche 911, der die legendäre Bezeichnung »Carrera« erhielt, war 1973 der schnellste Serienwagen im Porsche-Programm – mit 2,7-Liter-Motor, 210 PS (bei 6 300 U/min) und einer Spitze von 245 km/h. Für den Einsatz bei den internationalen GT-Championaten wurde aus diesem Carrera ein noch »heißerer« gemacht: der 3,0 RS. Er beschleunigte in 21,5 Sekunden von 0 auf 200 km/h. Der Carrera RSR Turbo erreichte sogar eine Spitzengeschwindigkeit von über 300 km/h. Er war gleichzeitig Basis für die Entwicklung des 935 Turbo (dem bis heute erfolgreichsten seriennahen Rennwagen aller

Zeiten) und Prototyp des 1975 erschienenen 911 Turbo – dem ersten alltagstauglichen Sportwagen mit Abgas-Turbo-lader.

»...jung wie eh und je.«

Die Alltagstauglichkeit ist trotz aller Erfolge im Rennsport keinem Porsche 911 jemals abhanden gekommen. Von den Motorsportereferenzen mit speziellen Rennwagen-Versionen konnte der Serien-911 bis hin zum neuesten 911 Carrera aber wohl wie kein anderer heute aktueller Sportwagen profitieren. Und er ist dabei – sozusagen fast zwangsläufig – auch immer »vernünftiger« geworden: wirtschaftlicher, umwelt-



freundlicher, mit einem Höchstmaß an Fahrsicherheit und ergonomischem Fahrkomfort. Das alles gelang, ohne auch nur den geringsten Hauch an Originalität und eigenwilligem Charme einzubüßen. Im Juni 1985 schrieb die Zeitschrift »sportauto« dazu: »Das Auto hat einen ausgeprägten, aber immer kalkulierbaren Charakter... Der traditionellste aller Porsche ist also noch jung wie eh und je – nur mögen muß man ihn halt.«



Der Porsche 911 Carrera Jahrgang '86.

Der Porsche 911 Carrera unterscheidet sich wie eh und je von anderen automobilen Spitzenprodukten: vor allem durch sein ebenso eigenständiges wie zeitlos attraktives Design, seine überragenden sportlichen Fahreigenschaften und Fahrleistungen, durch das hohe Maß an aktiver und passiver Sicherheit.

Ein Automobil ohne Beispiel.

Gegenüber anderen Hochleistungs-sportwagen überzeugt der Porsche 911 Carrera aber auch durch unvergleichliche Motor- und Fahrwerkstechnologien, seine sprichwörtliche Konstruktions- und Fertigungsqualität, seinen ergonomischen Fahr- und Bedienungs-komfort und durch vorbildliche konstruktive Elemente zur Erhöhung der passiven Sicherheit.



Eine perfekte Synthese.

Die perfekte Synthese scheinbar so widersprüchlicher Eigenschaften wie Dynamik und Wirtschaftlichkeit oder Hochleistung und Alltagstauglichkeit ist nicht zufällig entstanden. Sie basiert auf umfassenden

Erkenntnissen aus der Forschung und Entwicklung in nahezu allen Teilbereichen des Porsche Automobilbaus und aus einem gezielten Engagement im Motorsport.

Eine ganze Reihe erfolgreicher Wettbewerbsfahrzeuge entstanden auf der Basis des Porsche 911 oder bildeten wiederum die Basis für Neuentwicklungen innerhalb dieser Modellreihe. Genauso konsequent fließen heute Erfahrungen aus den Rennen

um die Langstrecken-Weltmeisterschaft und die Deutsche Rennsport-Meisterschaft und der Gruppe C in die Serie ein, wenn sich neue Entwicklungen als sinnvoll und reif für die Serienfertigung erwiesen haben.

Exklusivität und Vernunft.

Exklusivität im Sinne Porsche bedeutet: Eigenständigkeit und Einzigartigkeit in der Form, in den Eigenschaften und Qualitäten. In jeder Ausführung, ob als Coupé, als Targa oder als Cabriolet.

Die Faszination des Fahrens unter freiem Himmel.

Targa und Cabriolet verbinden Porsche-Faszination mit der Faszination des Offenfahrens. Der Bedienungskomfort der »Frischlüpfunktion« entspricht dem hohen technischen und dem Ausstattungsniveau des Porsche 911 Carrera. Das Faltdach des Targa ist mit wenigen Handgriffen abgenommen, zusammengeklappt und im Gepäckraum verstaut. Genauso schnell läßt sich das Verdeck des Cabriolets öffnen und wieder schließen. Auf Wunsch wird ein vollelektrisches Verdeck geliefert. Hier übernehmen Elektromotoren auf Knopfdruck nicht nur das Absenken oder Heben des Daches sondern sogar das Öffnen bzw. Verriegeln der Verschlüsse.

Die Exklusivität der Qualität.

Darin sind sich alle Porsche gleich – zum Beispiel auch in der Qualität der feuerverzinkten Karosserien, die so gut ist, daß sie Porsche als ersten und bis heute einzigen Automobilhersteller in die Lage versetzt, ohne Nachbehandlungsvorschriften eine für die gesamte Karosserie gültige Zehnjahres-Garantie gegen Durchrostung zu geben.



Modern, aber nicht modisch.

Der Porsche 911 hat sich schon vor Jahren den Ruf eines Automobils erworben, das sich gewöhnlichen Maßstäben und Gesetzen der Beurteilung entzieht. Genauso wie er sich

Der Porsche 911 hat sich schon vor Jahren den Ruf eines Automobils erworben, das sich gewöhnlichen Maßstäben und Gesetzen der Beurteilung entzieht.

schon immer den Gesetzen kurzlebiger Modeerscheinungen entzogen hat. Und schon deshalb nie

»aus der Mode« kommen konnte. So ist auch der neueste Porsche 911 Carrera kein modisches, aber ein modernes Auto, das den »Forderungen unserer Zeit« in vielfältiger Weise vorbildlich gerecht wird.

Die Qualitäten einer unverwechselbaren Form.

Die formalen Qualitäten des Porsche 911 Carrera erschöpfen sich nicht in den Äußerlichkeiten eines seit Jahren begeisternden, ebenso einzigartigen wie wertbeständigen Designs. Sie beeinflussen wesentlich den Kraftstoffverbrauch, die Fahrleistungen und das Fahrverhalten dieses Hochleistungssportwagens.





Die Qualitäten einer unverwechselbaren Form.

Das Hauptaugenmerk bei der Formgebung des Porsche 911 galt von Anfang an dem Gesamtluftwiderstand, der neben der Motor-Technologie, Gemischaufbereitung und Zündung, den größten Anteil an einer optimalen Nutzung der Antriebsenergie für hohe Fahrleistungen und gleichzeitig nie-

drige Kraftstoffverbrauchswerte besitzt. Der c_w -Wert ist lediglich einer von zwei Faktoren, aus denen sich der Gesamtluftwiderstand errechnet. Genauso bedeutend ist die Stirnfläche der Karosserie. Beide Komponenten zusammen ergeben für den Porsche 911 Carrera einen Gesamtluftwiderstandswert von 0,70.

der nicht zuletzt für den bescheidenen Kraftstoffverbrauch von 9,8 l (l/3-Mix-Wert) dieses 245 km/h schnellen Hochleistungssportwagens verantwortlich ist. Die Beschleunigung: von 0 auf 100 km/h in 6,1 sec.

Genauso wichtig wie die Reduzierung des Luftwiderstands ist die Reduzierung des Auftriebs. Denn er beeinflusst mit zunehmender Geschwindigkeit (bei normaler Witterung) das Fahrverhalten. Porsche hatte bereits lange vor der Entwicklung des Porsche 911 umfangreiche Windkanalstudien an Rennsportfahrzeugen vorgenommen. Von den Erkenntnissen daraus profitierte z. B. auch die Entwicklung von Front- und

Heckspoilern für die gesamte Modellreihe 911. Dazu kamen neue Komponenten, die speziell für den Porsche 911 entwickelt wurden und die aerodynamischen Eigenschaften der Karosserie, Bodenhaftung und Richtungsstabilität in höheren Geschwindigkeitsbereichen und beim Bremsen, weiter verbesserten.

Stichwort: Ergonomie.

Umgang mit Hochleistungstechnik setzt voraus, daß diese möglichst mühelos und absolut irrtumsfrei zu beherrschen ist. Porsche hat deshalb auf der Grundlage kontinuierlicher Forschungsarbeiten zum Thema Ergonomie und spezifischer Erfahrungen im Motorsport auch für den Porsche 911 Carrera eine Innenraum-Systematik entwickelt, in der sich konditionsschonender Komfort und Bedienungssicherheit sinnvoll ergänzen.

Die Konzeption des Fahrerplatzes.

Die Gestaltung des Cockpits im Porsche 911 Carrera berücksichtigt selbstverständlich individuelle Fahrgewohnheiten und die persönlichen Maße des Piloten. Die logische Aus-

Die Gestaltung des Cockpits im Porsche 911 Carrera berücksichtigt selbstverständlich individuelle Fahrgewohnheiten und die persönlichen Maße des Piloten.

legung und Anordnung der Instrumente, Schalter und Hebel erlauben es dem Fahrer, seine Aufmerksamkeit uneingeschränkt dem Verkehrsablauf zu widmen. Alle Bedienungselemente sind bequem zu erreichen. Für Fahrer mit ungewöhnlichen Körpermaßen (zum Beispiel besonders langen Beinen) kann das Lenkrad mit einer um 30 mm verlängerten Nabe ausgerüstet werden.

Alles ist darauf ausgerichtet, Fehler auszuschließen und die Kondition des Fahrers zu schonen.

Die Stellung der Pedale und die stufenlos elektrisch verstellbare Sitzhöhe und Sitzlehnenposition tragen das ihre dazu bei, sicher und ohne große Anstrengung zu fahren. Sie optimieren die Krafrichtungen und somit die beim Einkuppeln, Gasgeben und Bremsen aufzuwendenden Kräfte. Das exakte Zusammenspiel zwischen Pedalkinematik, Sitzposition und Lenkung ist auch zu einem guten Teil verantwortlich für die Handlichkeit und Wendigkeit des Porsche 911.

Das exakte Zusammenspiel zwischen Pedalkinematik, Sitzposition und Lenkung ist auch zu einem guten Teil verantwortlich für die Handlichkeit und Wendigkeit des Porsche 911: auf schnellem Kurs und in engen Kehren ebenso wie beim Rangieren und Parken.

Information: So klar wie die Funktion.

Im Porsche 911 Carrera steuert Elektronik eine Vielzahl von Betriebsfunktionen. Der Einsatz von Elektronik hat hier aber nicht zu technischen Spielereien geführt, die den Fahrer von seiner wichtigsten Beschäftigung – dem Fahren – mehr ablenken, als daß sie ihm nützen.

Konzentration auf das Wesentliche.

Das Informationssystem des Porsche 911 Carrera beschränkt sich auf die für den Fahrbetrieb wichtigsten Funktionen. Fünf blendfreie Rundinstrumente sind – nach

der Bedeutung ihrer Funktionen geordnet – im unmittelbaren Blickfeld des Fahrers platziert. Sie bleiben in allen Sitzpositionen sichtbar. Jedes

Instrument besitzt maximal drei Funktionsanzeigen. Rote Zeiger vor schwarzem Skalengrund und klar gegliederte Anzeigenfelder erleichtern die schnelle Informationsaufnahme.

Neben den Instrumenten für die Geschwindigkeit, die Motordrehzahl und den Benzinvorrat besitzt der Porsche 911 Carrera auch Instrumente mit Anzeigen für den Ölverbrauch, die Temperatur und den Druck des Schmiersystems und den Bremsbelagverschleiß. Eine Quarzuhr komplettiert die Ausstattung.



Wichtigste Information: die klare Sicht rundum. Für eine unter allen Witterungsbedingungen einwandfreie Sicht nach vorn sorgt eine großflächige Verbundglas-Windschutzscheibe (Sonderausstattung: Sekuriflex-Windschutzscheibe). Zusätzlich zur Scheibenwaschanlage mit beheizten Düsen besitzt der Porsche 911 Carrera sogar eine separate Intensivreinigungsanlage für die Frontscheibe. Sie fördert auf Knopfdruck ein konzentriertes Reinigungsmittel.

Bei Dunkelheit sorgen leuchtstarke Halogenscheinwerfer und eine spezielle Scheinwerfer-Reinigungsanlage selbst bei ungünstigen Witterungsverhältnissen für ausgezeichnete Licht- und Sichtverhältnisse. Anstelle von Wischern, die abbrechen oder im Winter anfrischen können, spritzt hier eine separate Hochdruck-Pumpe Wasser auf die Scheinwerfer. Die Waschdüsen sind direkt vor den Scheinwerfern angeordnet, so daß der Wasserstrahl auch bei höheren Fahrgeschwindigkeiten nicht abgeleitet oder vermindert wird.

Entfalls serienmäßig: in die Bugschürze integrierte Nebelscheinwerfer, ein elektrisch einstellbarer und beheizbarer Außenspiegel (beim Cabrio zwei) und Heckscheibenheizung (nicht beim Cabriolet).



Raumangebot nach Maß.

Als reinrassiger Sportwagen besitzt der Porsche 911 Carrera in seinem Fond natürlich nicht den Raum einer Limousine. Trotzdem sind die beiden Zusatzsitze im Fond alles

andere als eine Notlösung. Kinder finden hier bequem Platz, und auf kurzen Strecken fällt es auch zwei Erwachsenen nicht schwer, mit dem Raumangebot im

Die Fondsitze sind mit Beckengurten ausgestattet. Dem Alleinreisenden oder für die Reise zu zweit bieten die Fondsitze darüber hinaus einen erfreulichen Zusatznutzen: Durch einfaches Umklappen der einzeln gesicherten Rücksitzlehnen kann der Stauraum zusätzlich zum Gepäckraum stufenweise vergrößert werden.

Fond zurechtzukommen. Die Fondsitze sind mit Beckengurten ausgestattet. Dem Alleinreisenden oder für die Reise zu zweit bieten die Fondsitze darüber hinaus einen erfreulichen Zusatznutzen: Durch einfaches Umklappen der einzeln gesicherten Rücksitzlehnen kann der Stauraum zusätzlich zum Gepäckraum stufenweise vergrößert werden.





Autoradio-Technik auf Porsche-Niveau.



Die für den Porsche 911 Carrera als Sonderausstattung erhältlichen Stereo-Kassetten-Geräte der Marke Blaupunkt repräsentieren den neuesten Stand der Autoradio-Technik.

Alle Geräte besitzen neuentwickelte Empfangsteile mit zum Teil einzigartigen Funktionen. Sie sind mit mikrocomputer-

Der Porsche 911 Carrera wird serienmäßig mit vier Lautsprechern ausgestattet, die den hohen Anforderungen der angebotenen Blaupunkt-Geräte bestens gewachsen sind.

gesteuertem Sendersuchlauf, zusätzlichem Stations-Speicher (Matrix), Quarz-Tuning-System mit hochpräzisem PLL (Phase Locked Loop)-Frequenzsynthesizer »Last Station Memory« und speziellen Verkehrsfunkeinrichtungen ausgestattet.

Der Blaupunkt Hamburg SQM 24.

Der neue »Hamburg« verfügt über ein zusätzliches Empfangsteil mit automatischem Sendersuchlauf für den Verkehrsfunk. Eine spezielle Einrichtung – Travel ARI – stellt sicher,

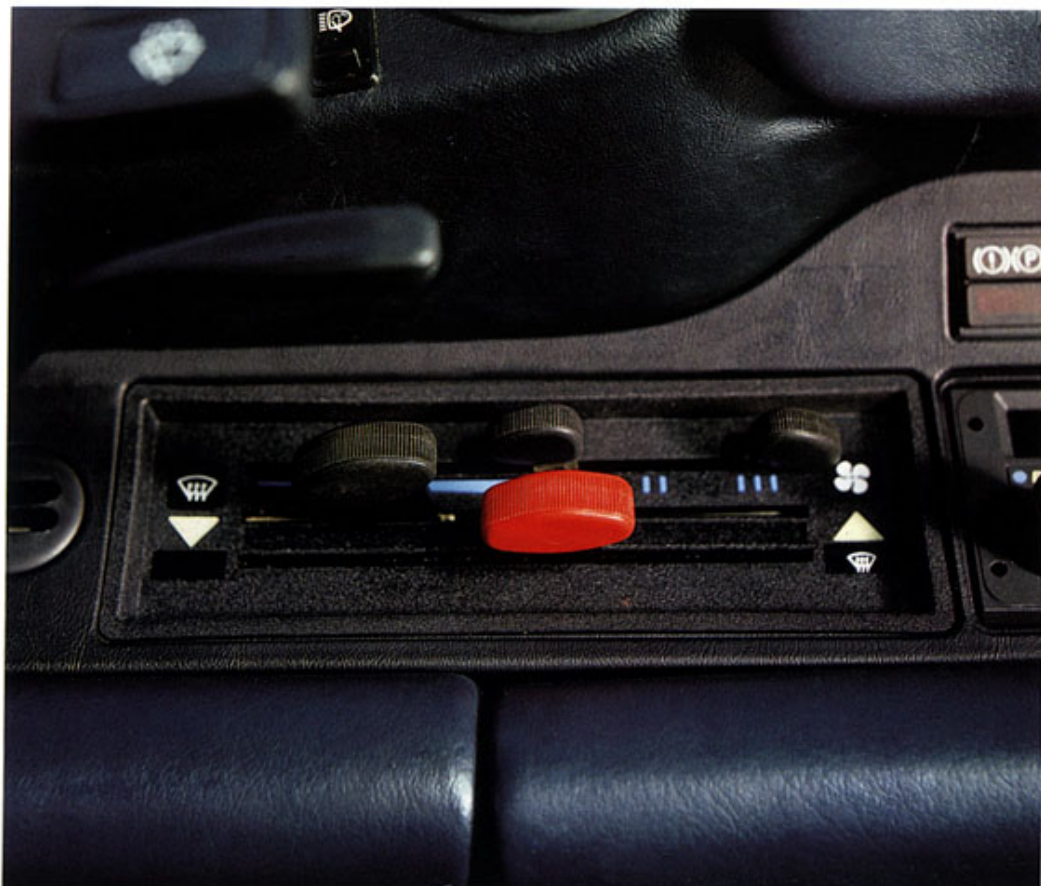
daß aktuelle Verkehrsmeldungen auch dann durchgestellt werden, wenn gerade kein Verkehrsfunksender oder gar Mittelwelle empfangen wird. Der 10fach Matrix-Speicher ermöglicht die Programmierung von jeweils fünf Stationen auf UKW und MW. Das Stereo-Kassetten teil mit Hard-Permalloy-Tonkopf zeichnet sich durch hervorragende Klangqualität aus: 40–16 000 Hz, Musikleistung 2 x 12 Watt (2 x 10 Watt Sinus).

Der neue Blaupunkt Bremen SQR 45 mit Quadro- Endstufe.

Der neue »Bremen« ist mit allem ausgestattet, was modernste Autoradio-Technik heute bieten kann, um unterwegs und selbst unter schwierigen Bedingungen eine optimale Empfangs- und Wiedergabequalität zu ermöglichen. Die Klangqualität: Radio 35–15 000 Hz, Kasette 30–18 000 Hz, Musikleistung 4 x 8 Watt (4 x 6 Watt Sinus).

Komplett-Ausstattung für guten Empfang und Klang.

Der Porsche 911 Carrera wird serienmäßig mit vier Lautsprechern ausgestattet, die den hohen Anforderungen der empfohlenen Blaupunkt-Geräte bestens gewachsen sind: Musikleistung 30 Watt, Frequenzbereich 60–20 000 Hz, saubere Baßwiedergabe durch weiche Aufhängung. Dazu: aktive Windschutzscheiben-Antenne mit Leistungsverstärker, komplette Entstörung und Überblendregler.



Garantie für gutes Klima.

Der Porsche 911 Carrera besitzt eine leistungsstarke Heizungs- und Belüftungsanlage. Ihre Gebläse-Regelung bringt den Innenraum schnell und völlig unabhängig von der Fahrgeschwindigkeit auf die gewünschten Temperaturen. Eine Regulierungsautomatik hält die Heiztemperaturen konstant auf dem eingestellten Wert.

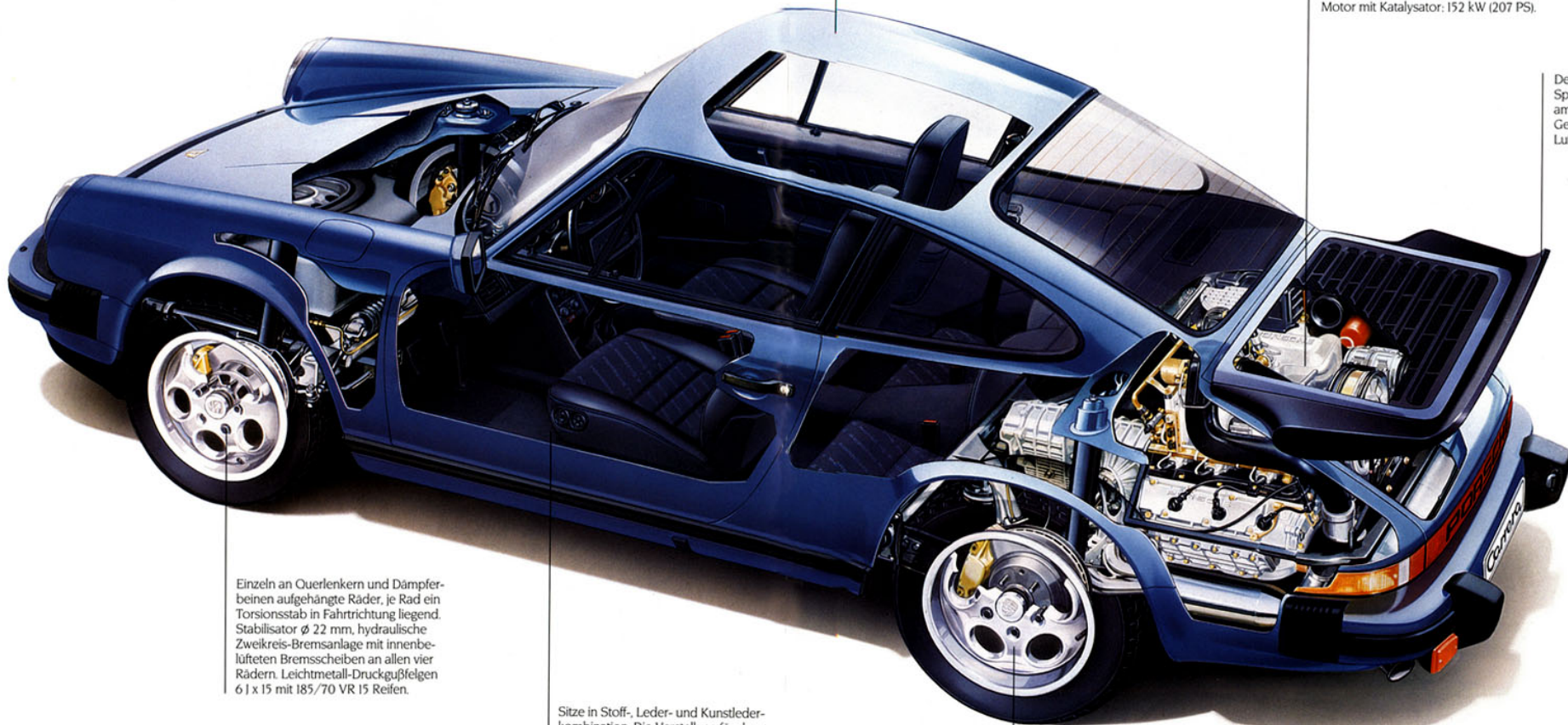
Zum guten Klima tragen auch die serienmäßige wärmedämmende Verglasung und das als Sonderausstattung erhältliche Stahlschiebedach mit automatisch aufstellendem Windabweiser bei. Das Schiebedach wird – ebenso wie die Seitenscheiben – elektrisch betätigt.

Als Sonderausstattung gibt es außerdem eine Kälteanlage, die unterschiedliche Funktionen übernehmen kann. Bei hohen Außentemperaturen kühlt sie wie eine »Air Condition«. Bei feucht-kalter Witterung kann sie aber auch einfach nur die Luft trocknen und auf diese Weise ein Beschlagen der Front- und Seitenscheiben verhindern.

Ganzstahlkarosserie aus beidseitig feuerverzinkten Blechen. Luftwiderstandsbeiwert $c_w = 0,40$, Stirnfläche $A = 1,77 \text{ m}^2$. Höchstgeschwindigkeit 245 km/h, Beschleunigung von 0–100 km/h in 6,1 s. Fahrzeuge mit Katalysator: Höchstgeschwindigkeit 235 km/h; Beschleunigung von 0–100 km/h in 6,5 s.

Luftgekühlter 6-Zylinder-Viertakt-Ottomotor mit 2 gegenüberliegenden Zylinderreihen (Boxermotor) aus Leichtmetall, digitales Einspritz- und Zündungssystem, 3,2 l Hubraum, 170 kW (231 PS). Motor mit Katalysator: 152 kW (207 PS).

Der auf Wunsch erhältliche große Spoiler läßt die Strömung weit hinten am Wagenheck abreißen, was den Geradeauslauf verbessert und den Luftwiderstand reduziert.



Einzel an Querlenkern und Dämpferbeinen aufgehängte Räder, je Rad ein Torsionsstab in Fahrtrichtung liegend, Stabilisator $\varnothing 22 \text{ mm}$, hydraulische Zweikreis-Bremsanlage mit innenbelüfteten Bremsscheiben an allen vier Rädern. Leichtmetall-Druckfußfelgen 6 J x 15 mit 185/70 VR 15 Reifen.

Sitze in Stoff-, Leder- und Kunstlederkombination. Die Verstellung für den Fahrersitz übernehmen Elektromotoren; Sitzhöhe, Neigung der Sitzfläche und Rückenlehnen werden per Tastendruck stufenlos den Sitzgewohnheiten angepaßt. Längsverstellung mechanisch.

Einzel an Schräglenkern aufgehängte Räder, Felgen aus Leichtmetall-Druckfuß 7 J x 15 mit Reifen 215/60 VR 15, Stabilisator $\varnothing 21 \text{ mm}$.



Das starke Herz des Carrera.

Mit einem Hubraum von 3 164 cm³ und der hohen Verdichtung von 10,3 : 1 leistet der luftgekühlte Motor des Porsche 911 Carrera bei einer Drehzahl von 5 900 Umdrehungen/min 170 kW (231 PS). Das Maximum des Drehmomentverlaufs liegt mit 284 Nm bei 4 800 Umdrehungen/min. Die durch Kraftstoffunterbrechung begrenzte Höchstdrehzahl beträgt ca. 6 500 Umdrehungen/min.

Die Charakteristik dieses Triebwerks verhilft dem Carrera zu beeindruckenden Fahrleistungen.

Vehementer Schub vom Start weg und eine faszinierende Beschleunigung beim Ausfahren der Gänge bis in den Bereich der Höchstdrehzahl kennzeichnen die sportliche

Auslegung des Sechszylinder-Motors. Der Porsche 911 Carrera beschleunigt in 6,1 sec von 0 auf 100 km/h (Messung mit DIN-

Leergewicht plus halber Zuladung). Er erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 245 km/h.

Spontane Leistungsbereitschaft zeigt der Carrera aber nicht erst in höheren Drehzahlbereichen. Das Drehmoment des elastischen Sechszylinders stellt jederzeit ausreichend Kraft bereit, um auch bei einer besonders wirtschaftlichen Fahrweise mit verringertem, gleichmäßigem Drehzahlniveau Fahrvergnügen zu bereiten. Entsprechende Sicherheitsreserven stehen bei Bedarf sofort zur Verfügung.

Vehementer Schub vom Start weg und eine faszinierende Beschleunigung beim Ausfahren der Gänge bis in den Bereich der Höchstdrehzahl kennzeichnen die sportliche Auslegung des Sechszylinder-Motors.

Zum Thema Umweltschutz.

Porsche-Ingenieure beschäftigen sich seit vielen Jahren mit der Entwicklung umweltfreundlicher Technologien für den Automobilbau der Zukunft. Ein Großteil der daraus gewonnenen Erkenntnisse wurde im Porsche 911 Carrera bereits realisiert. Der Porsche 911 Carrera kann auch mit Katalysator geliefert werden.

Die Daten des 911 Carrera mit Katalysator.

Mit 3-Wege-Katalysator und Lambda-Regelung leistet der Motor des Porsche 911 Carrera bei einer Drehzahl von 5 900 Umdrehungen/min 152 kW (207 PS). Das Maximum des Drehmomentverlaufs liegt hier mit 262 Nm bei 4 800 Umdrehungen/min. Der Porsche 911 Carrera mit Katalysator beschleunigt in 6,5 sec von 0 auf 100 km/h (Messung mit DIN-Leergewicht plus halber Zuladung). Er erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 235 km/h.

Motor-Technologie made by Porsche.

Die Sechszylinder-Triebwerke von Porsche sind kompakte, flache und gewichtsparende Leichtmetall-Boxermotoren mit je drei Zylindern in gegenüberliegenden Zylinderreihen. Durch diese Zylinderanordnung wurden die bei Hochleistungssportwagen besonders erwünschten geringen Abmessungen und die niedrige Bauweise erreicht. Die Verwendung von Leichtmetall ermöglicht eine Gewichtseinsparung gegenüber herkömmlichen Motorkonstruktionen: Das Motor-

gehäuse besteht aus einer Silizium-Aluminium-Legierung. Die Zylinder und Zylinderköpfe werden als Einzelbauteile aus Leichtmetall gefertigt. Und die zwei Nockenwellengehäuse sind ebenfalls aus Leichtmetall.



Die Motortechnik im Detail.

Der Motor des Porsche 911 Carrera ist so, wie Motoren heute beschaffen sein müssen: leistungsstark und zugleich äußerst wirtschaftlich und umweltfreundlich, robust und zuverlässig.

Der Motor des Porsche 911 Carrera ist so, wie Motoren heute beschaffen sein müssen: leistungsstark und zugleich äußerst wirtschaftlich und umweltfreundlich, robust und zuverlässig.

Trockensumpfschmierung wie im Rennwagenbau.

Damit die Ölversorgung selbst bei extremen Querbeschleunigungen zuverlässig arbeitet, wird in allen Porsche 911-Modellen eine sonst nur im Rennwagenbau übliche Trockensumpfschmierung mit separatem Ölbehälter eingesetzt. Sie versorgt auch in sehr sportlich gefahrenen Kurven alle Schmierstellen mit der jeweils gerade notwendigen Menge an gereinigtem und gekühltem Öl. Neben dem im Motor angeordneten Ölkühler verbessert ein

zusätzlicher Lamellen-Ölkühler die Kühlwirkung und Kühlkapazität. Er ist bei den Sechszylinder-Modellen von Porsche im vorderen rechten Kotflügel plaziert.

Die Kühlung des Motors übernimmt das für den Porsche 911 seit jeher charakteristische Axialgebläse. Mit seiner Förderleistung von 1500 Liter Luft pro Sekunde (bei 6000 Umdrehungen/min) wird es auch dem hohen Leistungsniveau der neuen Carrera-Modelle vollauf gerecht.

Die Digitale-Motor-Elektronik.

Porsche ist einer der wenigen namhaften Automobilhersteller der Welt, der für alle seine Modelle nur noch Motoren mit Benzineinspritzung einsetzt. Im Porsche 911 Carrera übernimmt die für den jeweiligen Betriebszustand richtige Gemischaufbereitung und gleichmäßige Zylinderfüllung eine Digitale-Motor-Elektronik. Das fortschrittlichste System dieser Art beherrscht perfekt, was für die einwand-

freie Verbrennung des Treibstoffs von größter Bedeutung ist: die genaue Dosierung der Kraftstoff- und Luftmengen und die exakte Anpassung des Zündzeitpunkts an die jeweils im Motor herrschenden Druck- und Temperaturverhältnisse.

Die systembedingten Vorteile der Digitalen-Motor-Elektronik nutzt der Porsche 911 Carrera zu einer optimalen Verbindung von Leistungspotential und Sparsamkeit: Durch exakt angepaßten Zündzeitpunkt zeichnet er sich durch ein verbrauchsarmes Start- und Kaltlaufverhalten

Die systembedingten Vorteile der Digitalen-Motor-Elektronik nutzt der Porsche 911 Carrera zu einer optimalen Verbindung von Leistungspotential und Sparsamkeit.

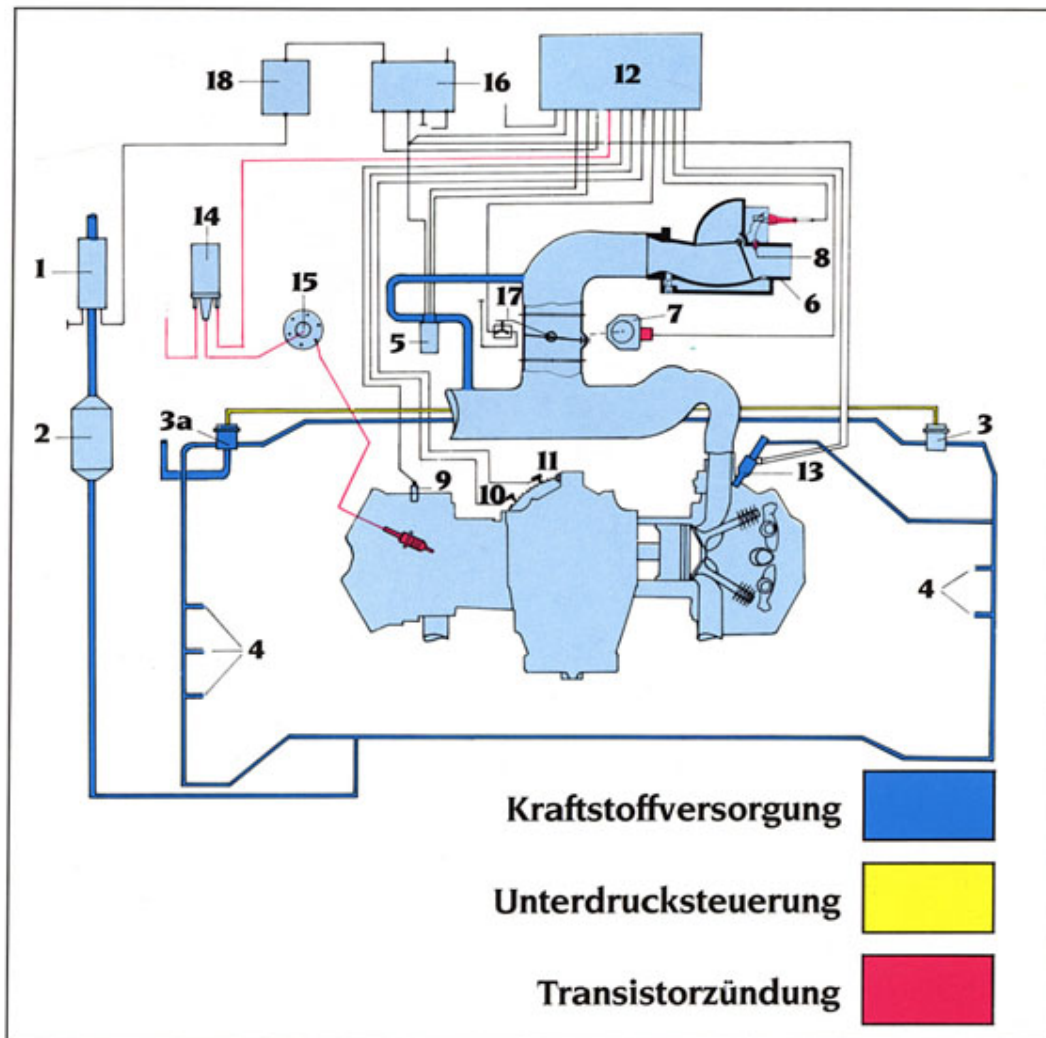
aus. Die optimale Gemischzusammensetzung trägt in allen Bereichen zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs bei. Durch den gesteigerten Motorwirkungsgrad werden die Schadstoffemissionen weiter verringert. Beim Zuschalten von Nebenaggregaten (zum Beispiel Lichtmaschine oder Klimakompressor) wird der Leerlauf automatisch über eine elektronische Leerlaufregelung stabil gehalten.

Spontaneität und Laufkultur des Sechszylinders.

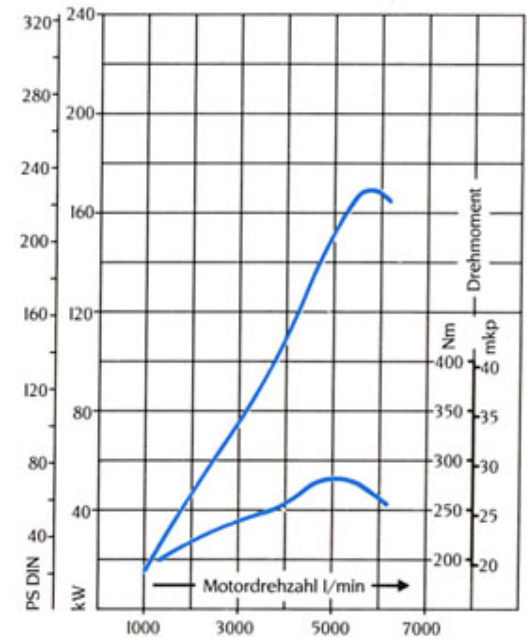
Die Gewichtungsgenauigkeit der Pleuel und die mit zwölf Gegengewichten sorgfältig ausgewuchtete achtfach gelagerte Kurbelwelle aus geschmiedetem Stahl bewirken einen günstigen Massenausgleich. Sie fördern damit die spontane Leistungsbereitschaft des Sechszylinder-Triebwerks in allen Drehzahlbereichen und sorgen gleichzeitig für einen schwingungsarmen Motorlauf.

Porsche-Ingenieure beschäftigen sich seit vielen Jahren mit der Entwicklung umweltfreundlicher Technologien für den Automobilbau der Zukunft. Ein Großteil der daraus gewonnenen Erkenntnisse wurde im Porsche 911 Carrera bereits realisiert. Außerdem kann der Porsche 911 Carrera auch mit Katalysator geliefert werden. Die Ausführung mit 3-Wege-Katalysator und Lambda-Regelung weist geringfügig veränderte Leistungs- und Verbrauchswerte auf (s. Technische Daten).

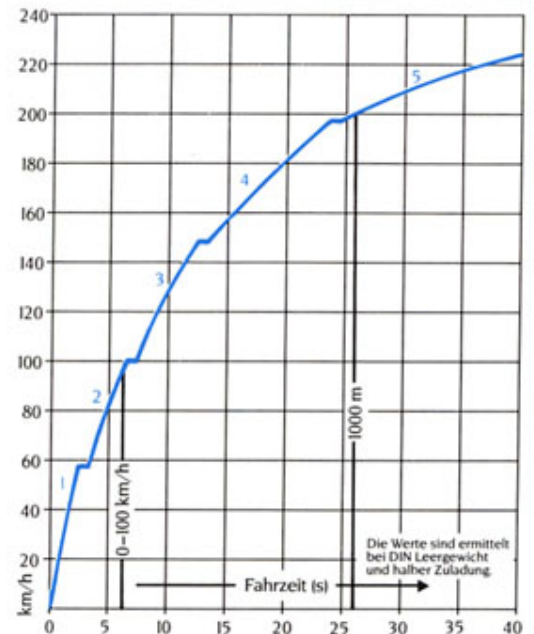
- | | |
|------------------------------|---------------------------------------------|
| 1 Kraftstoffpumpe | 10 Kraftstoffpumpe |
| 2 Kraftstofffilter | 11 Bezugsmarkensensor |
| 3 Druckdämpfer | 12 Steuergerät |
| 3a Druckregler | 13 Einspritzventil(e) |
| 4 Einspritzleitungen | 14 Zündspule |
| 5 Leerlaufdrehsteller | 15 Zündverteiler |
| 6 Luftmengenmesser | 16 Doppelrelais Kraftstoffpumpe/Steuergerät |
| 7 Drosselklappenschalter | 17 Leerlaufschalter |
| 8 Ansauglufttemperaturfühler | 18 Sicherungsdose |
| 9 Motortemperaturfühler | |



Vollastkurven 911 Carrera



Beschleunigungsdiagramm 911 Carrera





Sichere Argumente.

Eine wesentliche Voraussetzung für die Fahrsicherheit – die sogenannte aktive Sicherheit – des Porsche 911 Carrera bilden die Kraftreserven seines Motors. Sie sind die Basis für

Eine wesentliche Voraussetzung für die Fahrsicherheit – die sogenannte aktive Sicherheit – des Porsche 911 Carrera bilden die Kraftreserven seines Motors. Sie sind die Basis für einen sportlich-souveränen und gleichzeitig ökonomischen Fahrstil.

einen sportlich-souveränen und gleichzeitig ökonomischen Fahrstil. Auch ohne häufiges Schalten tritt der Carrera noch aus unteren Drehzahlen

heraus kraftvoll an. Überholvorgänge schrumpfen auf kürzeste Zeitintervalle und werden dadurch sicherer.

Die spezielle Kurvensicherheit.

Zu den wichtigsten Sicherheitsreserven gehört zweifellos eine größtmögliche Differenz zwischen ausgenutzter und möglicher Grenzgeschwindigkeit. Der Durchschnittsfahrer wird die mit dem Porsche 911 Carrera mögliche Grenzgeschwindigkeit selten bewußt nutzen. Er erreicht vielleicht 30 bis 40 Prozent des absoluten Grenzwerts, der durch die Erdbeschleunigung festgesetzt ist. Routinierte 911 Carrera-Fahrer erreichen sicherlich mehr.

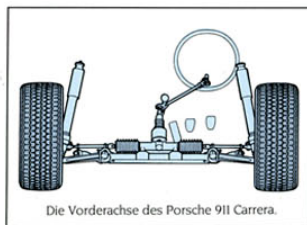


Sicherheit, Sport und Komfort.

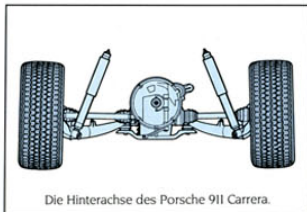
Die perfekte Synthese aus hoher Fahrsicherheit, sportlich-dynamischen Fahreigenschaften und einem Höchstmaß an Fahrkomfort wird besonders deutlich an der Verbindung von Antriebstechnik, Bereifungskonzept und Fahrwerksauslegung.

Die von vielen Freunden des 911 Carreras besonders geschätzte Antriebseinheit im Heck gehört zur unverwechselbaren Charakteristik dieses Porsche. Das Getriebe ist direkt am Motor angeflanscht. Den Kraftschluß zwischen Motor und Getriebe stellt eine Einscheibentrockenkupplung

mit zwei integrierten Kupplungshilfen her. Die Vorderräder werden einzeln von Querlenkern und Dämpferbeinen geführt, die Hinterräder von Leichtmetall-Schräglenkern. Der Vorderachsquerträger ist ebenfalls aus Leichtmetall. Die Räder werden hier einzeln von in Fahrtrichtung angeordneten Torsionsstäben gefedert. Zur Federung der Antriebsräder werden quer zur Fahrtrichtung eingebaute Federstäbe eingesetzt. Zusätzlich optimieren serienmäßige Stabilisatoren vorne und hinten das Kurvenverhalten, ohne den Federungskomfort nennenswert zu beeinträchtigen.



Die Vorderachse des Porsche 911 Carrera.



Die Hinterachse des Porsche 911 Carrera.



Sie reduzieren bei forcierten Kurvenfahrten und schnellen Ausweichmanövern die Karosserieneigung auf ein Minimum.

Der Porsche 911 Carrera ist serienmäßig mit (vorne) 6 Zoll und (hinten) 7 Zoll breiten Leichtmetall-Druckguß-Felgen ausgestattet. Darauf sind schlauchlose Hochgeschwindigkeitsreifen der Größen 185/70 VR 15 (vorne)



und 215/60 VR 15 (hinten) montiert.

Die serienmäßigen Reifen können auf Wunsch auch vorne auf 7-Zoll- und hinten auf 8-Zoll-Leichtmetallfelgen montiert werden.

Außerdem gibt es Niederquerschnittreifen der Größen 205/55 VR 16 (vorne) und 225/50 VR 16 (hinten), die auf 6 bzw. 7 Zoll breiten

geschmiedeten Leichtmetallfelgen oder bei einer entsprechenden Kotflügelverbreiterung im »Turbo-Look« auf den lackierten und am Rand hochglänzenden 7- und 9-Zoll-Leichtmetallfelgen des Turbo geliefert werden. Die 9-Zoll-Felgen werden mit Reifen der Größe 245/45 VR 16 bestückt.

Alle geschmiedeten Leichtmetallfelgen können statt mit schwarzem Felgenstern auf Wunsch in den Farben Grandprix-Weiß oder Weißgold-Metallic geliefert werden.

Sicherheit der Präzision.

Das präzise und spontane Lenkverhalten des Porsche 911 Carrera basiert auf dem bewährten Prinzip der Sicherheits-Zahnstangenlenkung. Charakteristisch für dieses Prinzip

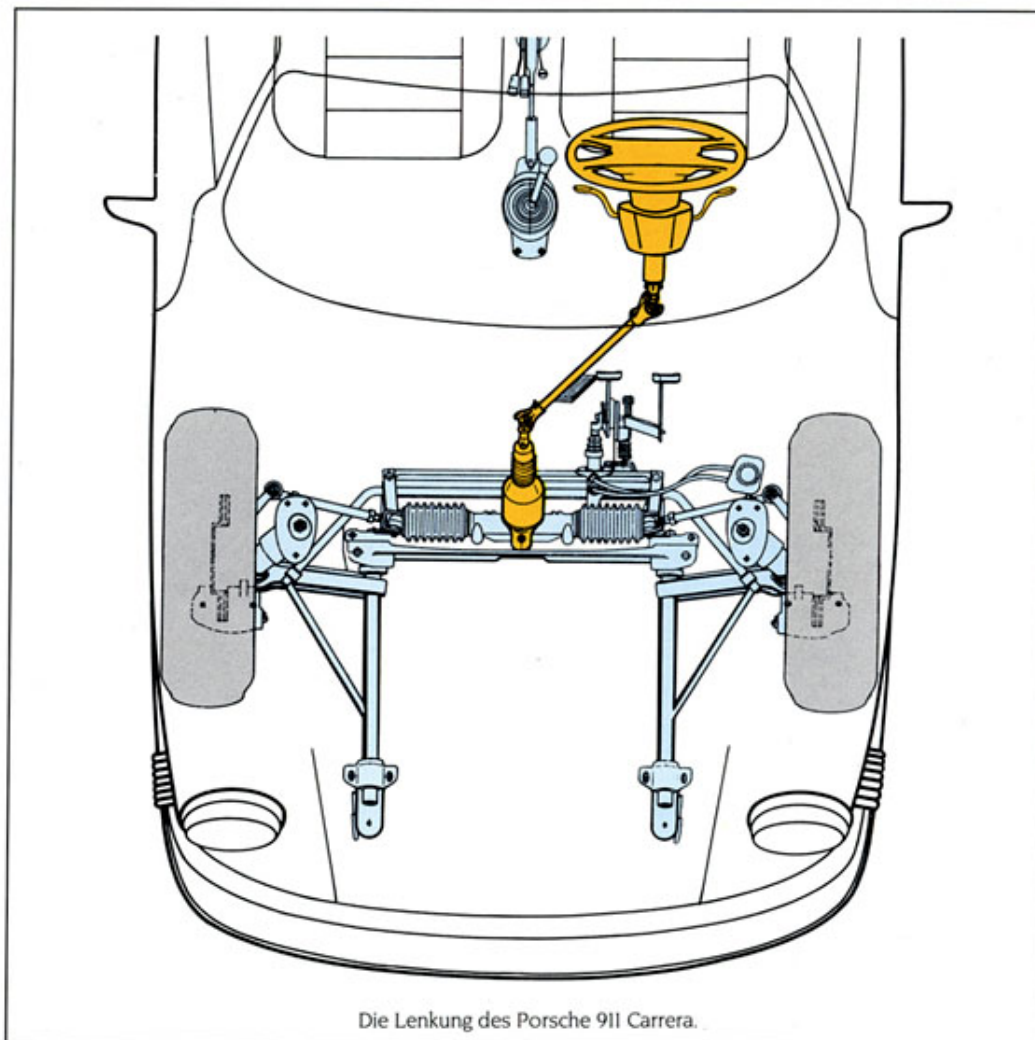
sind der optimale Wirkungsgrad und der ausgezeichnete Kontakt zwischen Lenkrad und Rädern. Die Zahnstange stellt gleichzeitig einen Teil der Spurstange dar.

Das präzise und spontane Lenkverhalten des Porsche 911 Carrera basiert auf dem bewährten Prinzip der Sicherheits-Zahnstangenlenkung. Charakteristisch für dieses Prinzip sind der optimale Wirkungsgrad und der ausgezeichnete Kontakt zwischen Lenkrad und Rädern.

Sie arbeitet selbstnachstellend und bauartbedingt jederzeit über den gesamten Lenkbereich absolut ohne Spiel. Das Lenksystem vermittelt dem Fahrer daher zuverlässige Informationen, zum Beispiel wenn sich der Wagen dem Grenzbereich nähert oder wenn Pfützen, Eisglätte oder Schmutz den Reibwert zwischen Reifen und Fahrbahn verringern.

Sonderausstattung: Sperrdifferential.

Der Porsche 911 Carrera kann zusätzlich mit einem Lamellen-Selbstsperrdifferential ausgerüstet werden. Es bietet dem routinierten Porsche-Fahrer zusätzliche Vortriebsreserven im Kurvengrenzbereich. Außerdem schränkt es beim Anfahren oder während der Fahrt auf Schnee, Eis, Rollsplitt, auf nassen oder unbefestigten Straßen und beim Überfahren von Bodenunebenheiten die Gefahr, daß einzelne Räder durchdrehen, weitestgehend ein. Die Sperrwirkung des Porsche-Sperrdifferentials wurde bewußt auf 40 Prozent beschränkt. Dadurch werden unangenehme Erscheinungen stärkerer Sperrwirkungen, das Gefühl von »Kurvenunwilligkeit« und geringerer Seitenführung an der Hinterachse, vermieden.



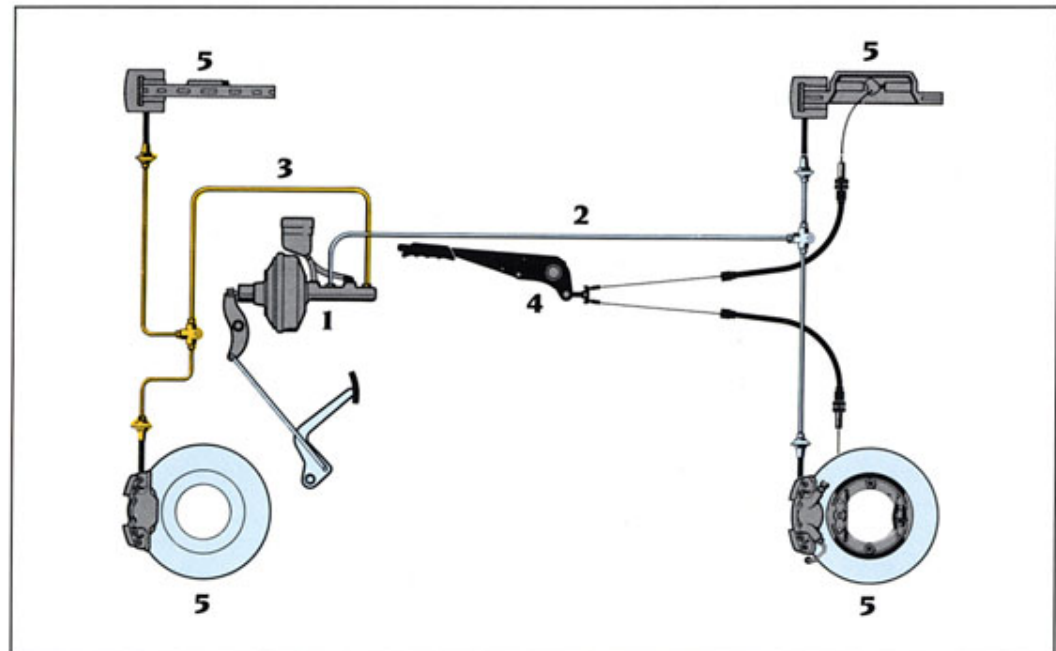
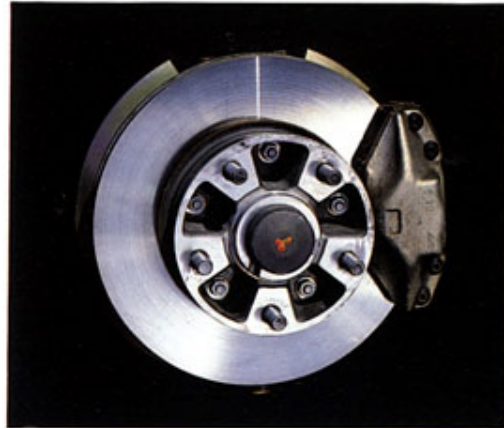
Die Lenkung des Porsche 911 Carrera.

Von 100 km/h auf 0 in 3,4 sec.

Die hydraulische Zweikreis-Bremsanlage des Porsche 911 Carrera mit innenbelüfteten Scheibenbremsen an allen vier Rädern entspricht den hohen Fahrleistungen dieses Wagens. Die Innenbelüftung der Bremscheiben leistet einen wesentlichen Beitrag dazu, das gefürchtete »Brems-Fading«, also das Nachlassen der Bremswirkung beim wiederholten Herunterbremsen aus hohen Geschwindigkeiten, zu verhindern.

Die Bremswerte des Carrera halten allen Vergleichen stand: $8,4 \text{ m/s}^2 = 0,86 \text{ g}$. Oder anders ausgedrückt: Auf trockener Fahrbahn kommt der Porsche 911 Carrera aus 100 km/h in rund 3,4 sec zum Stillstand. Das entspricht einem Bremsweg von etwa 45 m. Aus 150 km/h sind es circa 5 sec und knapp über 100 m, aus 200 km/h sind es annähernd 6,5 sec und 180 m. Und von 200 km/h kann der Carrera innerhalb von 136 m und einem Zeitraum von 3,28 sec auf 100 km/h heruntergebremst werden. (Gemessen wurden die Bremswerte mit den serienmäßigen Rädern und Reifen und dem DIN-Leergewicht plus zwei Personen).

Eine entsprechend ausgelegte Servounterstützung hilft dabei, den Kraftaufwand des Fahrers auf ein Minimum zu reduzieren und die Bremswirkung feinfühlig zu dosieren. Eine Bremsbelagverschleißanzeige sichert außerdem das rechtzeitige Erkennen abgefahrener Bremsbeläge.



Brems-Schema

- 1 Tandem-Hauptbremszylinder
- 2 Druckstangen-Bremskreis
- 3 Schwimm-Bremskreis
- 4 Handbremse
- 5 Innenbelüftete Scheibenbremsen

Die passive Sicherheit.

Auch unter den Aspekten der passiven Sicherheit braucht der Porsche 911 Carrera keinen Vergleich zu scheuen. Er erfüllt alle sicherheitstechnischen Anforderungen, die heute an Automobile gestellt werden, beispielhaft.

»Eingebauter Partnerschutz«.

Die Form des 911 Carrera und zahlreiche Details vermindern die Verletzungsgefahren für andere Verkehrsteilnehmer erheblich. Die Außenspiegel sind jeweils in beiden Richtungen klappbar. Die Wischerachsen vorn und – gegebenenfalls – hinten werden durch Abdeckkappen entschärft.

Die innere Sicherheit.

Der Innenraum des Carrera ist an allen kritischen Punkten energieabsorbierend gepolstert. Armaturendetails, Schalter, Griffe und das Handschuhkastenschloß sind verformbar oder versenkt angeordnet.

Der Innenspiegel ist nachgebend verankert. Die Aufrollautomatik für die Dreipunkt-Sicherheitsgurte ist unter der

Verkleidung eingebaut. Alle im Innenraum verwendeten Materialien sind schwer entflammbar.

Die passive Sicherheit des Lenksystems.

Die verformungsweiche Lenkrad-Prallplatte kann nicht splittern und ist darüber hinaus gepolstert.

Die Lenkkonsole ist so konstruiert, daß sie bei einem Aufprall nachgibt und somit einen wichtigen Deformationsweg schafft. Ein weiteres Deformationselement befindet sich direkt hinter der Prallplatte. Es richtet das Lenkrad in der ersten Aufprallphase in die jeweilige Richtung der Aufschlagkräfte aus. Dadurch werden diese Kräfte auf die größtmögliche Fläche der Prallplatte verteilt und deshalb an den einzelnen Aufprallpunkten entsprechend verringert.

Die Sicherheit der Karosserie.

Den Porsche 911 Carrera zeichnen große Verformungszonen und optimale Verformungsstrukturen aus. Karosserieschäden können bereits die über Deformationselemente bzw. hydraulische Pralldämpfer (Sonderausstattung) an den Fahrzeuglängsträgern befestigten Sicherheitsstoßstangen erheblich mildern. Die Frontpartie absorbiert soviel Energie, daß die Auslegung und Funktion des Sicherheitsgurtsystems noch bei einem Aufprall mit 50 km/h auf eine 90 t schwere Barriere (Test-Beispiel) voll wirksam werden kann. Die Fronthaube knickt dabei gezielt ein.

Die Anordnung der Vorderachs-Querlenker schafft eine zuverlässige Schutzzone für den Benzintank. Die Windschutzscheibe ist aus Sicherheits-Verbundglas. Bei einem seitlichen Aufprall halten Sicherheitsverschlüsse die mit integrierten Verstärkungen versehenen Türen geschlossen. Die steife Sicherheitszelle des Carrera Coupé und des Targa trägt wesentlich dazu bei, daß sie sich danach von innen und von außen öffnen lassen.

Dazu helfen beim Coupé und beim Targa vor allem die Dachkonstruktionen, die zusammen mit den widerstandsfähigen vorderen Dachsäulen einen in sich geschlossenen Trägerverbund bilden, der die Funktion eines hochstabilen Überrollkäfigs übernimmt. Der aufprallsicher eingebaute Tank und ein sorgfältig geschütztes Leitungssystem verhindert weitgehendst, daß bei einem Überschlag Benzin auslaufen kann.

Auch unter den Aspekten der passiven Sicherheit braucht der Porsche 911 Carrera keinen Vergleich zu scheuen. Er erfüllt alle sicherheitstechnischen Anforderungen, die heute an Automobile gestellt werden, beispielhaft.



PORSCHE

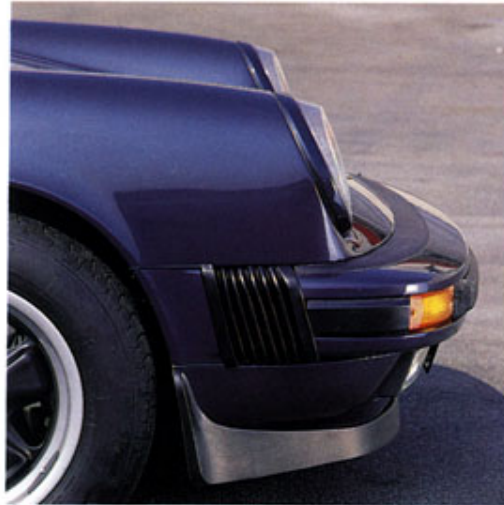
Carrera



Carrera im Turbo-Look.

Tuning ab Werk: Auf Wunsch gibt es sämtliche Versionen des Porsche 911 Carrera (Coupé, Targa, Cabriolet) mit speziellen Carrera-Front- und Heckspoilern oder im totalen »Turbo-Look«.

Hier sehen Sie einige der wesentlichsten Veränderungen, die mit den jeweiligen »Turbo-Look-Paketen« verbunden sind.



Carrera – Frontspoiler



Carrera – Heckspoiler



Turbo – Kotflügelverbreiterung



Turbo – Frontspoiler



Turbo – Heckspoiler

Sonderausstattungen und Zubehör.

Einige Sonderausstattungen wurden auf den vorhergehenden Seiten bereits gezeigt und zum Teil ausführlich beschrieben, zum Beispiel: elektrisches Schiebedach, Kälteanlage, Radiogeräte, Sperrdifferential, hydraulische Pralldämpfer, Carrera-Spoiler und Turbo-Look. Hier finden Sie nun noch einige Hinweise zu weiteren Sonderausstattungen für den Porsche 911 Carrera.

Der Tempomat.

Mit dem Tempomat kann jede beliebige Geschwindigkeit zwischen 50 und 200 km/h als Dauer- geschwindigkeit eingestellt werden. Auf verkehrsarmen Strecken oder auf Autobahnen mit Geschwindigkeitsbegrenzung ist das Fahren auf diese Weise (ohne Drücken des Gaspedals) noch komfortabler und kräftesparender.

Die Diebstahlsicherung.

Die elektronische Alarmanlage für den Porsche 911 Carrera sichert nicht nur die Seitentüren, sondern auch die Fronthaube und die Startfunktionen.

Gegen versehentlich ungeschlossene Türen hilft die elektrische Zentralverriegelung. Von innen können die Türen durch eine in der Mittelkonsole liegende Taste gegen »unerwünschte« Fahrgäste gesichert werden.

Das variable Dachtransportsystem.

Zum Porsche-Dachtransportsystem gehören zwei Basisträger, die verschiedene Zusatzeinrichtungen aufnehmen können: Skihalter, Ski-box, Gepäckbrücke, Surfbretthalter, Bootsträger, Fahrradhalter oder Kofferbox. Alle Komponenten zeichnen sich durch hohe Stabilität aus. Das sichert kontrollierte Fahreigenschaften auch bei voller Beladung. Zwei Schlösser sichern die Basisträger und gleichzeitig die jeweilige Zusatzeinrichtung. Das gesamte System ist mit wenigen Handgriffen zu befestigen und genauso einfach auch wieder abzunehmen.



Technische Daten.

* | | abweichende Werte für Katalysator-Fahrzeuge

MOTOR

Zylinderzahl.....	6
Bohrung (mm).....	95
Hub (mm).....	74,4
Hubraum cm ³ (nach Steuerformel)	3.125
Hubraum cm ³ (effektiv).....	3.164
Verdichtungsverhältnis.....	10,3:1 * 9,5 :1
Motorleistung kW (EG-PS).....	170 (231) * 152 (207)
bei Kurbelwellendrehzahl 1/min.....	5.900
max. Drehmoment EG-Nm (EG-kpm).....	284 (29,0) * 262 (26,7)
bei Kurbelwellendrehzahl 1/min.....	4.800
Literleistung kW/l (EG-PS/l).....	53,7 (73) * 48,0 (65,4)
Kraftstoff-Oktananzahlbedarf (ROZ) ...	98 (Super verbleit) * 95 („Euro-Super“ unverbleit, im Ausnahmefall 91 unverbleit)

MOTORKONSTRUKTION

Bauart.....	luftgekühlter 6-Zylinder-Viertakt-Ottomotor mit 2 gegenüberliegenden Zylinderreihen (Boxermotor)
Kurbelgehäuse.....	Leichtmetall
Zylinder, Einzelzylinder.....	Leichtmetall
Anordnung der Ventile je Zylinder..	1 Einlaß, 1 Auslaß, V-förmig hängend
Ventilsteuerung.....	rechts und links je eine obenliegende Nockenwelle
Nockenwellenantrieb.....	durch Kette
Kurbelwelle.....	geschmiedet, 8fach gelagert
Schmierung.....	Trockensumpf mit getrenntem Ölbehälter, thermostatisch geregelte Ölkühlung und Ölfilter im Hauptstrom, mit zusätzlichem Lamellen-Ölkühler im vorderen rechten Radlauf
Kraftstoffförderung.....	1 elektr. Rollenzellenpumpe
Gemischbildung.....	Digitale-Motor-Elektronik (DME) mit L-Jetronic

ELEKTRISCHE ANLAGE

Batteriespannung (V).....	12
Batterieleistung (Ah).....	66
Lichtmaschine.....	Drehstrom 90 A/1260 W
Zündung.....	digitale Transistorzündung
Zündkerze (Elektrodenabstand).....	Bosch WR 4 CC (0,7 + 0,1)

KRAFTÜBERTRAGUNG

Kupplung.....	Einscheiben-Trockenkupplung
Schaltgetriebe.....	Porsche-Synchrongetriebe
Anzahl der Gänge.....	5 vorwärts, 1 rückwärts
Antrieb der Räder.....	über Doppelgelenkwellen auf die Hinterräder
Schalthebelanordnung.....	Knüppelschaltung auf dem Rahmentunnel
Differentialübersetzung.....	3,875 : 1

KAROSSERIE

Ausführung.....	selbsttragend, beidseitig feuerverzinktes Stahlblech
-----------------	------------------------------------------------------

FAHRGESTELL, RADAUFHÄNGUNG

Vorderradaufhängung.....	einzeln an Querlenkern und Dämpferbeinen aufgehängte Räder
Vorderradfederung.....	je Rad ein Torsionsstab, in Fahrtrichtung liegend, \varnothing 18,8 mm
Hinterradaufhängung.....	einzeln an Schräglenkern aufgehängte Räder
Hinterradfederung.....	je Rad ein Torsionsstab, quer zur Fahrtrichtung, \varnothing 25 mm
Stoßdämpfer.....	hydraulische Zweirohrgasdruckdämpfer
Stabilisator.....	vorn \varnothing 22 mm, hinten \varnothing 21 mm
Fußbremse.....	hydr. Zweikreisbremsanlage mit innenbelüfteten Brems scheiben an allen 4 Rädern, Bremskraftverstärker, Druckminderer für den hinteren Kreis

Räder.....	vorn 6 J x 15, hinten 7 J x 15, LM-Druckguß
Reifen.....	vorn 185/70 VR 15, hinten 215/60 VR 15
Lenkung.....	Zahnstangenlenkung

FÜLLMENGEN

Motor (incl. Ölfilter).....	ca. 13 l Marken-Mehrbereichsöle SAE 10 W 30, 10 W oder 15 W 40 oder 10 oder 15 W 50 oder 20 W 50 gemäß Werksfreigabe
Schaltgetriebe.....	ca. 3 l mit Ausgleichsgetriebe SAE 90
Kraftstoffbehälter.....	ca. 85 l, davon ca. 8 l Reserve
Scheibenwaschanlage.....	ca. 8,0 l

ABMESSUNGEN

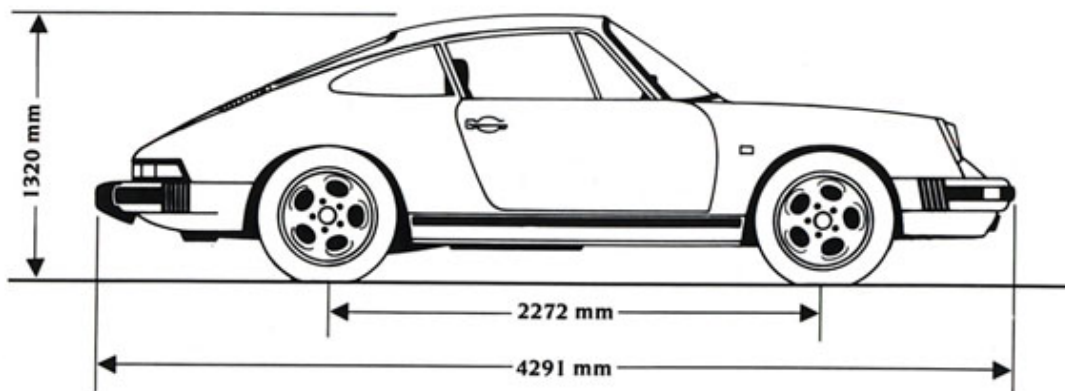
Radstand.....	2272 mm
Spurweite vorn.....	1372 mm
Spurweite hinten.....	1380 mm
Länge.....	4291 mm
Breite.....	1652 mm
Höhe (unbelastet).....	1320 mm
Bodenfreiheit (belastet).....	130 mm
Wendekreis.....	10,95 m

GEWICHTE

Leergewicht nach DIN.....	1210 kg
zul. Gesamtgewicht.....	1530 kg

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit km/h.....	245 *[235]
Beschleunigung 0-100 km/h.....	6,1 s *[6,5 s]
(DIN-Leergewicht + 1/2 Zuladung)	
Kraftstoffverbrauch	
nach EG-Norm 80/1268:	
bei konstant 90 km/h.... l/100 km	6,8 *[7,9]
bei konstant 120 km/h.... l/100 km	9,0 *[9,8]
EG-Abgas-Stadtzyklus..... l/100 km	13,6 *[15,5]







Einladung zur Probefahrt.

Es gibt viele Gründe, sich für einen Porsche zu entscheiden. Ein guter Grund ist der, Freude darüber zu empfinden, aus der Masse der Uniformität herausbrechen zu können. Viele Gründe liefern die Technik und die Sicherheit, die Zuverlässigkeit und Langlebigkeit, die Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit, der Fahr- und der Bedienungskomfort. Nicht alles, was es dazu zu sagen und zu zeigen gibt, hat Platz in einem noch so dicken Katalog. Ihr Porsche-Händler wird Ihnen deshalb gerne alle noch offenen Fragen beantworten. Und er wird Ihnen ermöglichen, was ohnehin nicht in Worte zu fassen ist: das Erlebnis einer Probefahrt. Wir laden Sie herzlich dazu ein.



Innenausstattung/Sitze

LEDER



schwarz



braun



blau



weinrot



graugrün



graubeige*

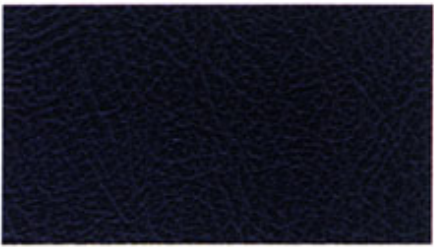
KUNSTLEDER



schwarz



braun



blau



weinrot



graugrün

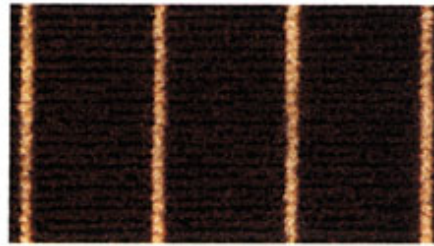


graubeige*

NADELSTREIFEN



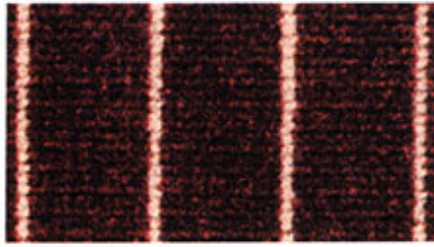
schwarz/weiß



braun/beige



blau/weiß



weinrot/weiß

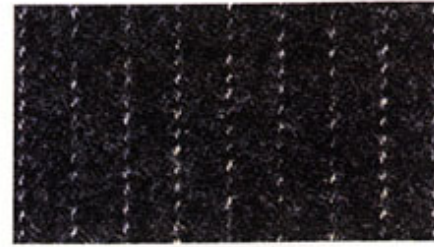


graugrün/weiß



graubeige/weiß

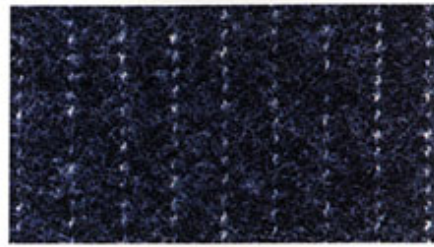
FLANELLEFEINSTREIFEN



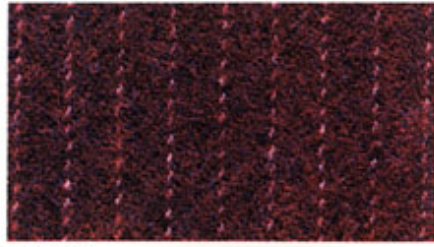
anthrazit



braun



blau



weinrot



graugrün

* Schalttafel, Türschlüsselleisten und Dachverkleidung schwarz

STOFF »PORSCHE«



schwarz



braun



blau



weinrot



graugrün



graubeige

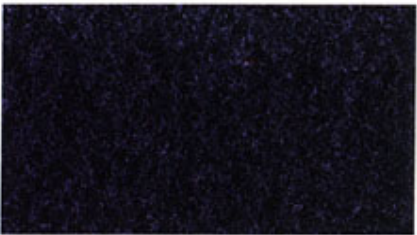
TEPPICH



schwarz



braun



blau



weinrot



graugrün



graubeige

TEPPICH



hellgrau (wahlweise)

**CABRIOLET
VERDECKFARBEN**



V9 schwarz



V4 dunkelbraun



V8 dunkelblau



V5 weinrot



V7 graugrün



V9 schwarz

Die hier gezeigten Farbmuster können aus druck-
technischen Gründen vom Original abweichen.

Wagenfarben

SERIENFARBEN



A1 A1 Coupé schwarz
A1 V9 Targa
A1 .* Cabriolet



A8 A8 Coupé marmorgrau
A8 V9 Targa
A8 .* Cabriolet



D4 D4 Coupé pastellbeige
D4 V9 Targa
D4 .* Cabriolet



G1 G1 Coupé indischrot
G1 V9 Targa
G1 .* Cabriolet



K5 K5 Coupé dunkelblau
K5 V9 Targa
K5 .* Cabriolet

SERIENFARBEN



P5 P5 Coupé grand prix weiß
P5 V9 Targa
P5 .* Cabriolet



P5 P5 Coupé grand prix weiß
P5 V9 Targa
P5 .* Cabriolet



P5 P5 Coupé grand prix weiß
P5 V9 Targa
P5 .* Cabriolet



P5 P5 Coupé grand prix weiß
P5 V9 Targa
P5 .* Cabriolet



P5 P5 Coupé grand prix weiß
P5 V9 Targa
P5 .* Cabriolet

* Cabriolet Verdeckfarben siehe letzte Spalte Innenausstattung

SONDERFARBEN



S1 S1 Coupé muskatbraun metallic
S1 V9 Targa
S1 .* Cabriolet



S2 S2 Coupé granatrot metallic
S2 V9 Targa
S2 .* Cabriolet



S3 S3 Coupé irisblau metallic
S3 V9 Targa
S3 .* Cabriolet



S4 S4 Coupé preußischblau metallic
S4 V9 Targa
S4 .* Cabriolet

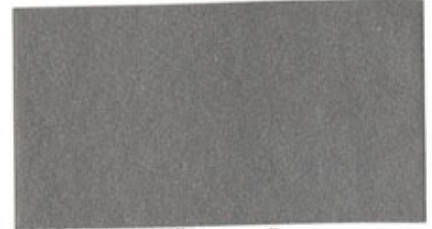


S5 S5 Coupé kristallgrün metallic
S5 V9 Targa
S5 .* Cabriolet

SONDERFARBEN



S6 S6 Coupé weißgold metallic
S6 V9 Targa
S6 .* Cabriolet



S7 S7 Coupé silber metallic
S7 V9 Targa
S7 .* Cabriolet



Y5 Y5 Coupé meteor metallic
Y5 V9 Targa
Y5 .* Cabriolet



Y8 Y8 Coupé moosgrün metallic
Y8 V9 Targa
Y8 .* Cabriolet

Die hier gezeigten Farbmuster können aus druck-technischen Gründen vom Original abweichen.

Die abgebildeten Fahrzeuge besitzen teilweise Sonderausstattungen, die nur gegen Aufpreis lieferbar sind. Änderungen bei Konstruktion, Form und Lieferumfang sowie Abweichungen im Farbton bleiben vorbehalten.

Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 42, D-7000 Stuttgart 40

Printed in Germany, WVK 103 310
Wachterdruck, Bonnigheim VMA 7.85

