

944



Der neue Porsche 944. Faszination in neuer Dimension.

The new Porsche 944. A fascinating new development.

Mit der Transaxle-Konzeption hat Porsche neue Maßstäbe für Fahrverhalten und Fahrsicherheit von Automobilen gesetzt. Im Porsche 944 vereinigen sich die Erfahrungen der Modelle 924 und 928 mit einer neuen Motor-Generation, welche die Anforderungen der Zukunft nach Optimierung der Leistung, des Verbrauchs, der Abgasemission, des Geräuschs und der Laufkultur erreicht und überschreitet.

Diese Funktionalität verbindet Porsche mit einer ästhetischen, sportlichen Form, exclusivem Fahrkomfort und höchster Individualität.

Merkmale des klassischen Sportwagens. Vereint im Porsche 944.

With the transaxle conception Porsche has set new standards for automobile handling and driving safety. The Porsche 944 combines the experience gained with the 924 and 928 models with a new engine generation which fulfils and even exceeds the requirements of the future in respect of optimization of output, fuel consumption, exhaust emission, noise and running qualities.

Porsche unites these functional points with an esthetic, sporting shape, exclusive driving comfort and maximum individuality.

Classical sports car features. United in the Porsche 944.

WERNER

S-EL 8355

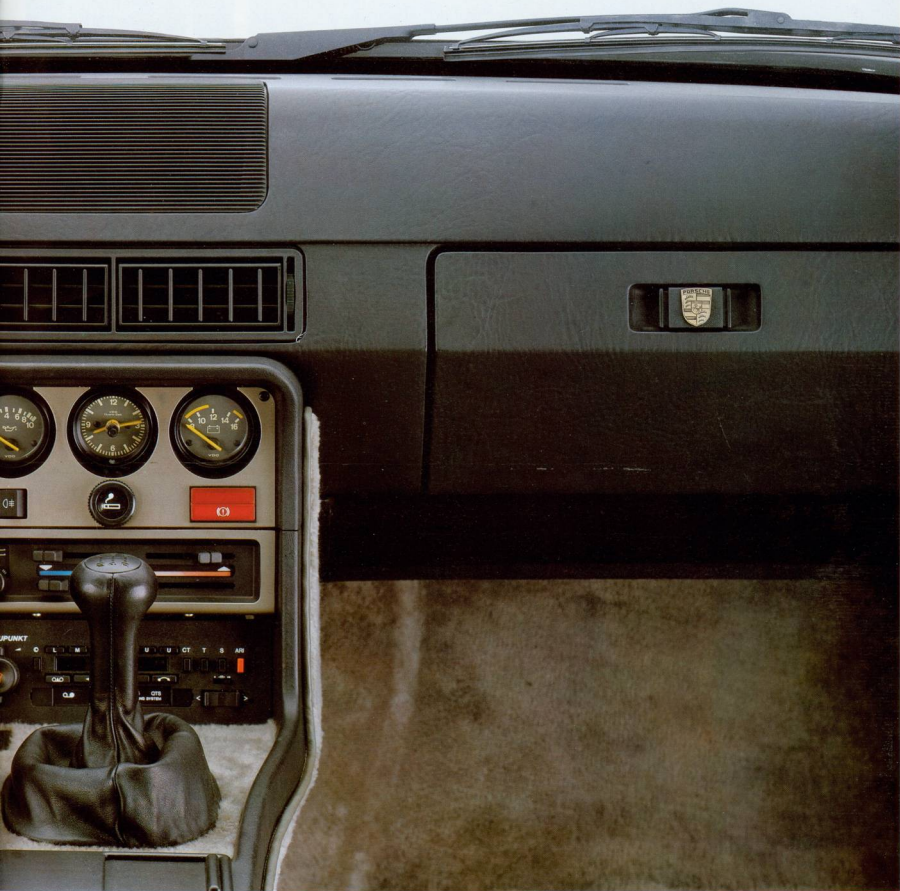














Sportwagen, Komfortwagen, Transportwagen.

Karosserie und Fahrwerk des 944 basieren auf dem Rennsport-Modell 924 Carrera GT. Die aerodynamisch optimierte Form ergibt einen sehr niedrigen Gesamt-Luftwiderstand. Wie der 924 gehört der 944 zu den strömungsgünstigsten Serienwagen. Die Transaxle-Bau-

mäßiger Gewichtsverteilung, hoher Antriebsstraktion und günstiger Raumverhältnisse.

Wie jeder Porsche-Sportwagen bietet der 944 großzügigen Sitzkomfort für zwei Personen in Verbindung mit zusätzlichen Rücksitzen. Der durch die Heckklappe

stellt bei umgelegten Fondlehnen nahezu Kombiwagen-Staumöglichkeiten zur Verfügung. Ein variables, ausbaufähiges Dachtransportsystem macht den 944 in Beruf und Freizeit vielseitig einsetzbar.

Die Coupé-Karosserie aus feuerverzinktem Stahl mit 7-jähriger

arme Technik und die hohe Gesamtqualität sichern dem 944 lange Lebensdauer bei geringen Wartungsansprüchen. Nur alle 20000 Kilometer ist ein Öl- und Wartungsintervall nötig.



Sports car, Saloon car, Utility car.

The running gear and body of the 944 are based on the racing model 924 GT. The aerodynamic shape has a very low total air resistance. Like the 924 the 944 is one of the most streamlined production vehicles. The transaxle design combines the advantages of uniform weight distribution, high

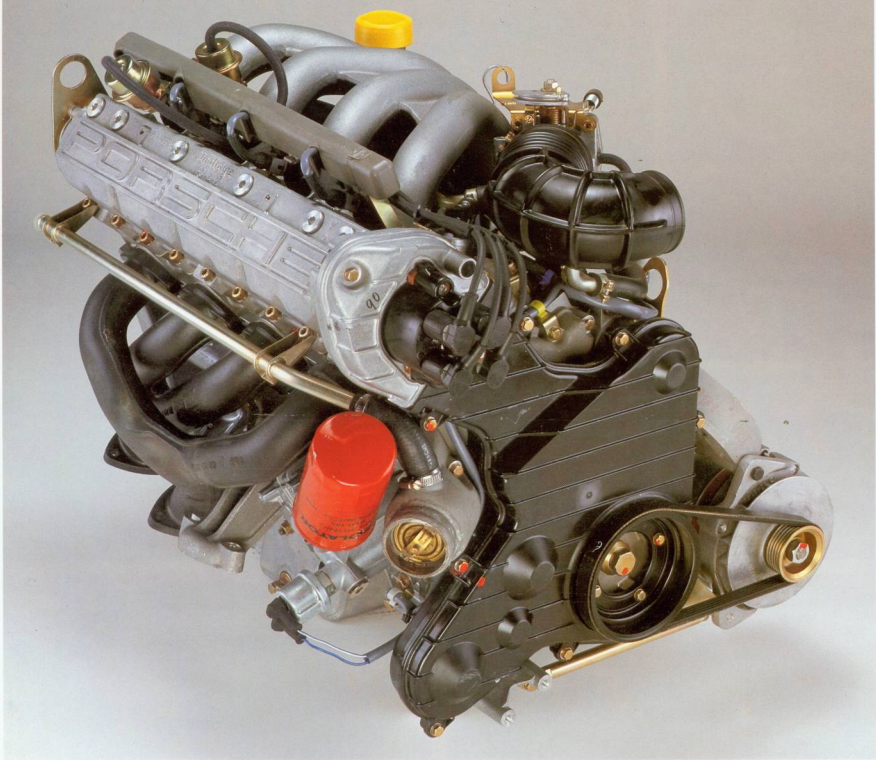
drive traction and favourable internal space.

Like every Porsche sports car the 944 offers generous seating comfort for two persons in conjunction with two additional rear seats for the occasional passenger. The luggage compartment is readily accessible through the tailgate and

when the rear seat backrests are folded down it provides almost estate car capacity. A variable adaptable roof rack system makes the 944 a car for all occasions.

The body of hotgalvanized sheet steel with a 7-year corrosion protection guarantee, the wear resistant technical components and

the high level of quality all round give the 944 a long service life with a minimum amount of maintenance. A lubrication service is only required every 20 000 kilometres.



Der 944-Motor, eine zukunftsorientierte Neukonstruktion.

Sportwagenmotoren haben in der Zukunft Forderungen zu erfüllen, die scheinbar gegensätzlich sind: sie sollen sportliche Leistung und Beschleunigungsvermögen mit geringem Verbrauch und der Erfüllung strenger Abgas- und Geräusch-

Motor ist diese richtungsweisende Konstruktion. Basis ist ein 4-Zylinder-Block aus Leichtmetall. Er ist in vielen Bauteilen mit dem V 8-Motor des 928 identisch.

Auf dieser Grundlage wurde ein Konzept entwickelt, das die Vor-

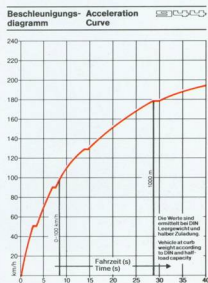
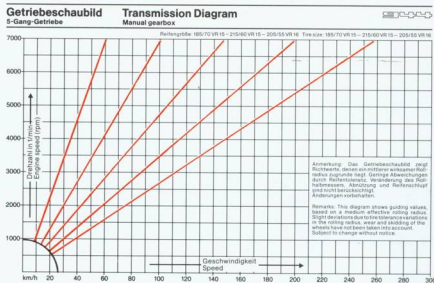
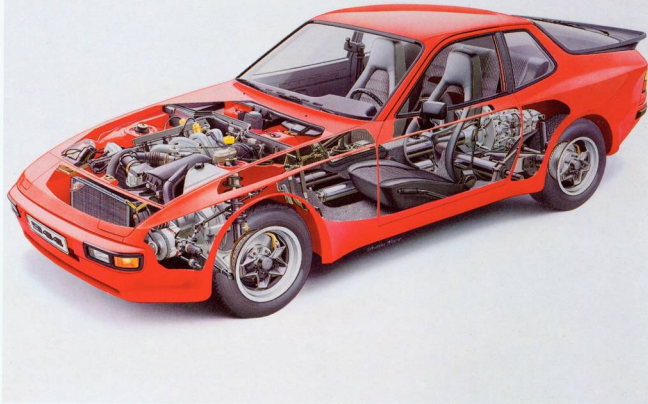
sich im übrigen aber vom 8-Zylinder ebenso wie vom konventionellen 4-Zylinder unterscheidet: zwei höhenversetzt angeordnete Ausgleichswellen, die mit doppelter Kurbelwellen-Drehzahl gegeneinander drehend die sogenannten

ausgleichen. Das ergibt etwa die Laufruhe eines Reihen-6-Zylinders bei geringen Reibungsverlusten, weiten Zylinderabständen mit voller Umspülung der Zylinder und damit hoher thermischer Gesundheit.

weist ein sehr günstiges Voraussetzungen für einen hohen thermodynamischen Wirkungsgrad auf. Das höchste Drehmoment von 205 Nm wird bereits bei einer Drehzahl von 3000/min. erreicht und bleibt über einen weiten Drehzahlbereich hinweg auf über 200 Nm. Die Höchstleistung von 120 kW (163 PS) erreicht der Motor bei 5800/min.

Der flache Drehmomentverlauf läßt die hohe Durchzugskraft des 944-Motors erkennen: Er kann im Normalbetrieb mit niedriger Drehzahl und entsprechend geringem Verbrauch gefahren werden. So wartet der 944 mit Verbrauchswerten auf, die für einen 2,5-l-Motor ungewöhnlich sind: bei 90 km/h 7,0 l/100 km, bei 120 km/h 8,7 l/100 km, im Stadtzyklus 11,4 l/100 km. Möglich sind diese Werte nur durch souveräne Beherrschung des Verbrennungsablaufs: exakte Regelung von Kraftstoffmenge, Luftmenge und Zündzeitpunkt sowie eine genaue Anpassung an die jeweiligen Druck- und Temperaturverhältnisse. All dies wird durch die mikroprozessorgesteuerte, Digitale Motor-Elektronik (DME) erreicht, die in Verbindung mit der elektronischen Einspritzung (L-Jetronic) genauer und schneller als herkömmliche Systeme die Gemischbildung und Zündung steuert.

Serienmäßig ist der 944 mit einem alle Geschwindigkeitsbereiche optimal nutzenden 5-Gang-Getriebe ausgerüstet. Aber auch das automatische Getriebe verbindet das hohe Drehmoment des Motors mit den hohen Leistungsreserven bei hohem Bedienungs- und sparsamen Schalten und fahren.



The 944 engine – A new design for the future.

Sports cars have, in the future, requirements to fulfil which appear at first glance to be contradictory. They are expected to combine sports car performance and acceleration with low consumption and compliance with strict emission and noise regulations. The 944

engine has been designed to do all this. The basis is a four-cylinder block of light alloy. Many components are identical with those of the V8 engine of the 928.

On this basis a concept was developed which utilizes the advantages of large cylinder units.

but otherwise differs from the 8-cylinder as well as from the conventional 4-cylinder engine. It has two compensating shafts at different levels which rotate in opposite directions at twice crankshaft speed to even out the so-called second order inertia forces. This makes the

engine run almost as smoothly as a 6-cylinder in-line engine with low frictional losses, well spaced cylinders completely surrounded by coolant and thus good thermal properties.



With a capacity of 2.5 litres and a compression ratio of 10.6:1 it has very favourable prerequisites for a high degree of thermodynamic efficiency. The maximum torque of 205 Nm is obtained at an engine speed of 3,000 rpm and remains above 200 Nm over a large speed range. The maximum output of 120 kW (163 bhp) is reached at 5,800 rpm.

indication of the high pulling power of the 944 engine: in normal conditions it can be driven with low revs and correspondingly low fuel consumption. The 944 has consumption figures which are unusual for a 2.5 litre engine: 7.0 litres/100 km (40.3 mpg) at 90 km/h, 8.7 litres/100 km (32.4 mpg) at 120 km/h and 11.4 litres/100 km (24.7 mpg) for the urban cycle. These figures are made

combustion process: exact regulation of the fuel and air quantities and ignition timing as well as strict adaption to the existing pressure and temperature conditions. All this is achieved by means of the micro-processor equipped Digital Engine Electronic control system which, in conjunction with the electronic fuel injection (L-Jetronic) permits quicker and more exact control of

A 5-speed gearbox which covers all speed ranges is standard equipment on the 944. The automatic gearbox together with the high engine torque also makes good use of the power reserves with a high level of operating comfort, smooth shifting and economical driving.

Kraftstoffverbrauch
nach DIN 70 030/1
(l/100 km)
bei konstant 90 km/h
bei konstant 120 km/h
EG-Abgas-Stadtzyklus

Die abgebildeten Fahrzeuge besitzen
die nur gegen Aufpreis lieferbar sind.
Form und Lieferumfang sowie Abw.
vorbehalten.

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

Printed in Germany, VVK 121 214