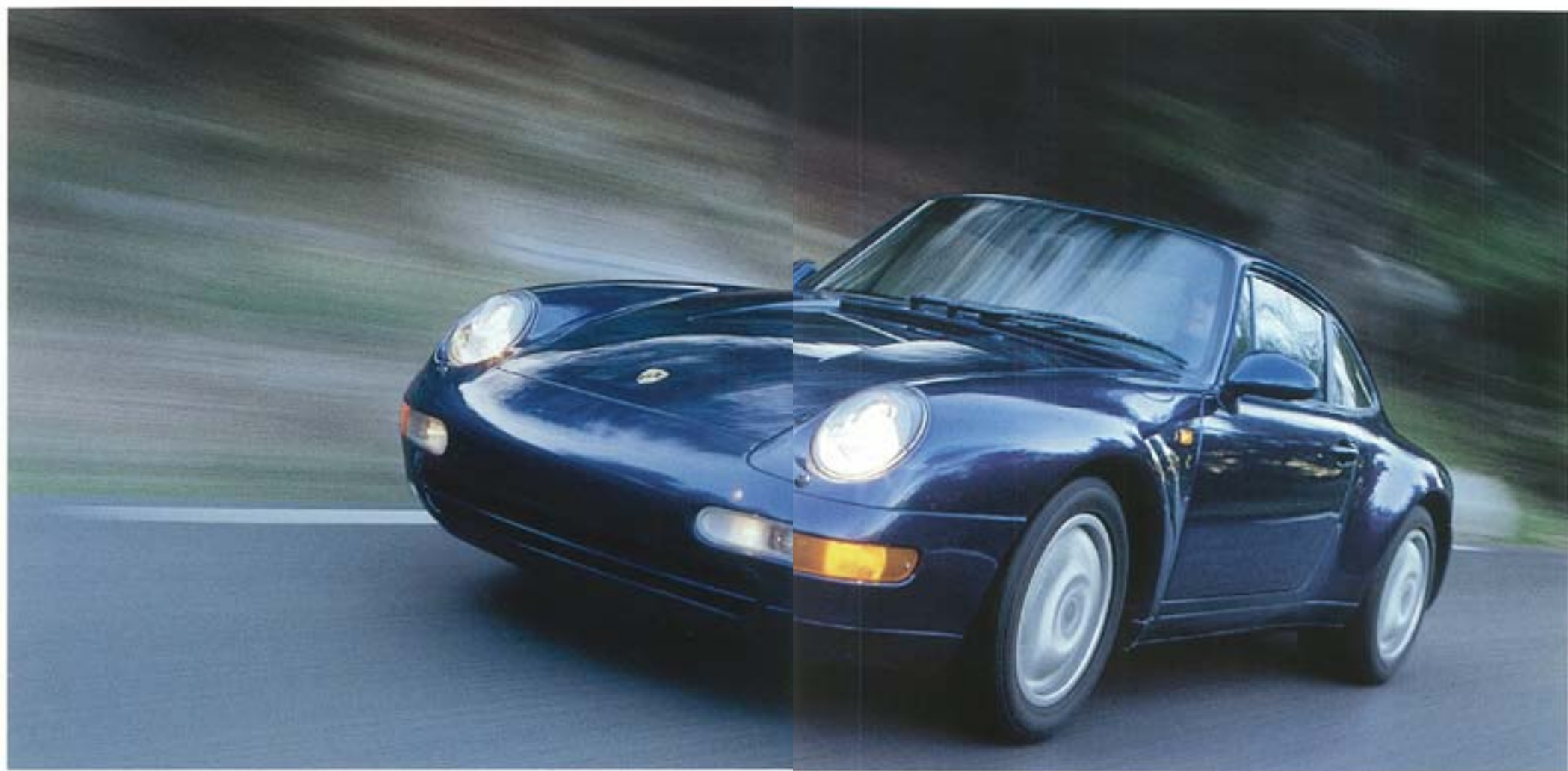


PORSCHE



**Het idee 911**





**Wat houdt het idee in?**

Centraal staat altijd de bestuurder. De verbindinglijn tussen hem en de 911 is heel kort. De bestuurder houdt van snelle, zuivere reacties op alle commando's, het gevoel dat al zijn bedoelingen door de technische

"makker" zuiver in actie worden omgezet. De 911 moet voor iedere bestuurder de perfecte expressie bieden voor de persoonlijke vrijheid. De expressie van individualiteit, techniek en van puur rijgenot.



### **Sportiviteit als levenshouding**

Sport is de mogelijkheid, zichzelf te leren kennen; een persoonlijke uitdaging met zijn eigen, persoonlijke beloning; losbreken uit de sleur van alledag, uit de middelmaat.



Op de keper beschouwd hoeven we het helemaal niet over pk's of cilinderinhoud te hebben. De 911 heeft het gewoon. Zonder enige moeite en schijnbaar onbepert ontwikkelt hij zijn kracht, maar gaat daarmee absoluut gecontroleerd om.

De 911 brengt beheerste zelfverzekerdheid tot uitdrukking.

Als u zo gelukkig bent dat u in een 911 kunt rijden, weet u dat dit gebeuren zonder weerga is, dat hier iedere vergelijking met de concurrentie ophoudt; u kunt zich daardoor volledig concentreren op dat unieke gevoel dat je in een 911 krijgt; het plezier van het autorijden.



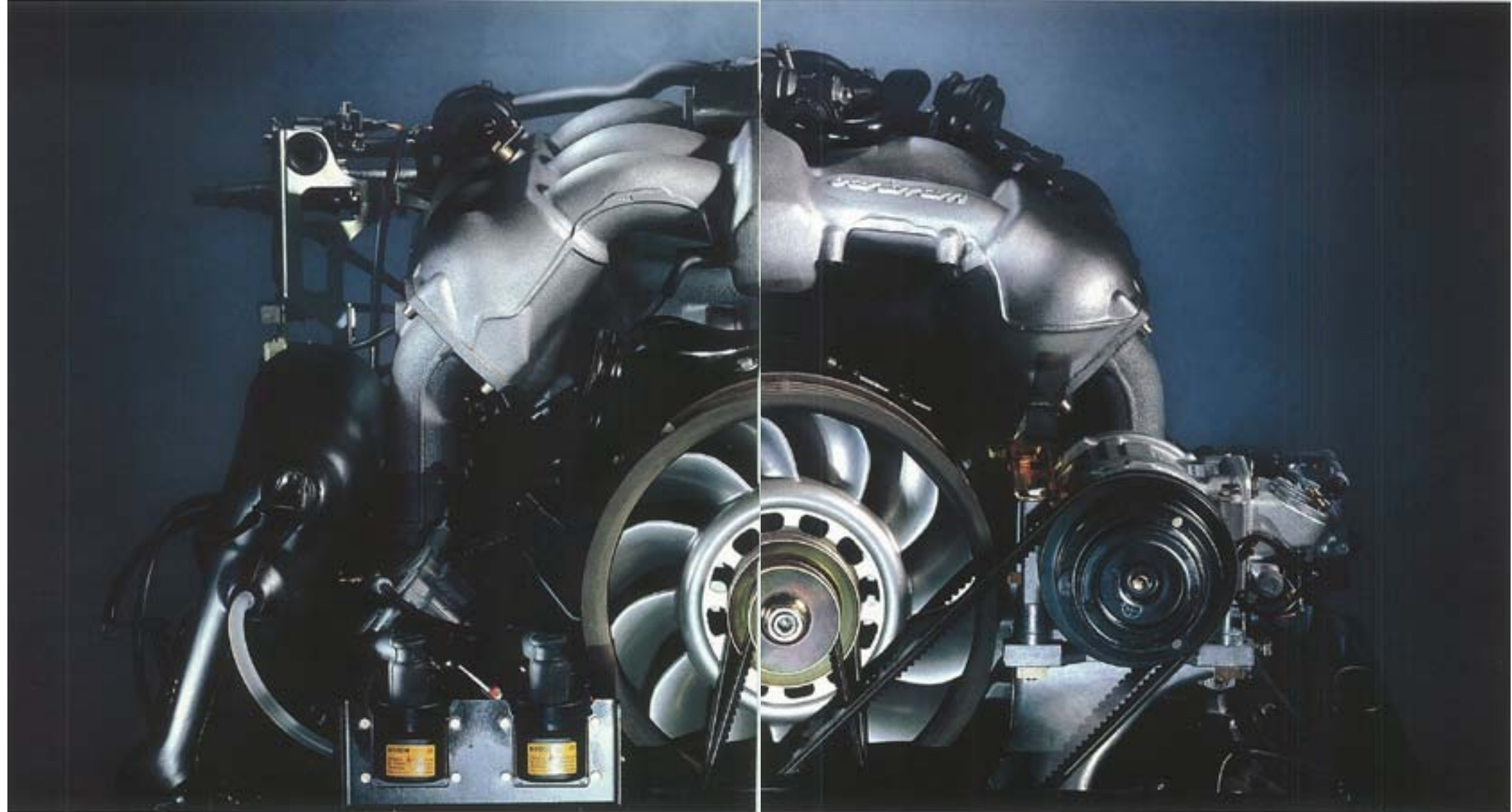


Bij de 911 wordt iedere druk op het gaspedaal, hoe minuscule ook, beantwoord met een ongekende spontaniteit. Er is geen sprake van vertraging of inhouden.

U zult constateren dat men vaak één of twee versnellingen hoger rijdt dan in andere auto's. De breedte van het bruikbare toerentalgebied maakt dat mogelijk.

Door de grote souplesse van de motor zijn inhaalmanoeuvres niet meer dan korte tussensprintjes waarbij de actieve verkeersveiligheid optimaal is gewaarborgd.

# Performance

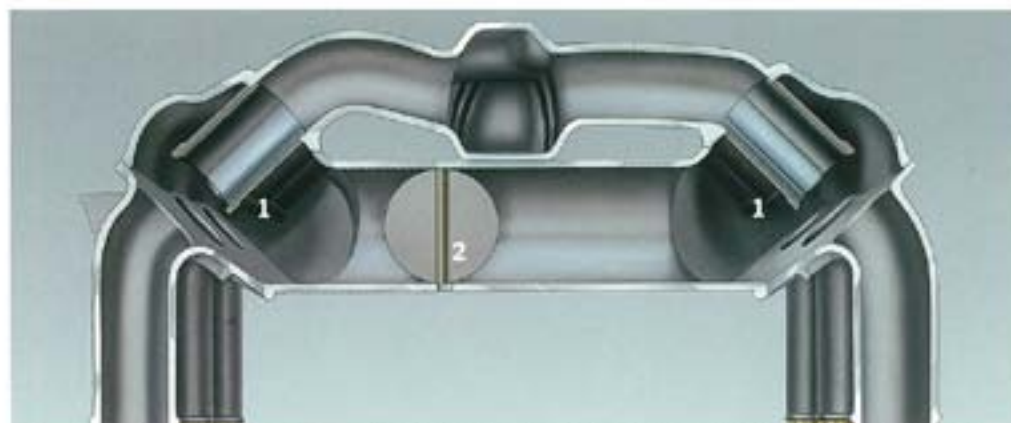


De 6-cilinder boxermotor met een cilinderinhoud van 3.600 cm<sup>3</sup> levert onder alle omstandigheden het juiste vermogen. Dit bedraagt nu zelfs 210 kW

(285 pk) bij 6.100 tpm. Hij draait opvallend rustig, vergelijkbaar met een 8-cilinder motor.



Varioram. Cilinderanzuigsysteem: schakelbuisverlenging (1) en resonantiekleppen (2) gesloten. Koppeloptimalisering bij lage en middelste toeren gebied.



Varioram. Resonantie-anzuigsysteem: schakelbuisverlenging (1) en resonantiekleppen (2) geopend. Vermogenoptimalisering bij hoge toeren bereik.

### De boxer in de racesport getest Met de hand gemaakt

De 6-cilinder boxer motor in de 911 zit achterin, net zoals in de racesport. Daar heeft de motor bij de Porsche 911 altijd gezeten en daar blijft hij ook. Het gewicht

komt daardoor op de aangedreven wielen, waardoor een betere tractie ontstaat. De boxer is met hydraulische klepstoters uitgerust. Dankzij de constante klepspelning blijven de geluidsoverbrenging en de uitstoot van schadelijke stoffen tijdens het warmdraaien beperkt.

Nog een andere kenmerkende technische voorziening hebben we aan de racesport ontleend: de dry-sump-smering. Hierdoor wordt de olietoevoer naar alle smeerpunten onder alle omstandigheden gegarandeerd. Zelfs bij extreme versnellingen dwars op en in het verlengde van de

rijrichting, dus bij een sportieve rijstijl.

### Veel vermogen, vlakke constructie

Om de klassieke lijn van de 911 te kunnen behouden, moeten we kunnen beschikken over een motor die niet alleen veel presteert maar ook weinig plaats inneemt. Dit is mogelijk door cilinderrijen tegenover elkaar te plaatsen en luchtkoeling toe te passen. Bovendien wordt gewicht bespaard door de constructie en het gebruik van aluminium voor de motor.

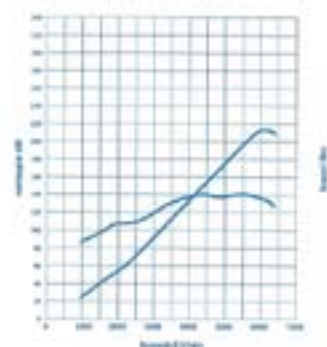
Door toepassing van een dubbel ontstekingssysteem wordt het rendement van de boxer nog verder vergroot. Ook de kwaliteit van het stationair draaien en het oppakken van het gas bij koude motor wordt erdoor verbeterd. Alle motorfuncties worden gestuurd door de Motronic. Dit digitale motormanagementsysteem realiseert onder alle rij-omstandigheden de optimale verbruik- en emissiewaarden en het optimale vermogen en koppel. De eveneens ingebouwde pingelregeling voorkomt op basis van het

signaal van trillingsensoren ongecontroleerde verbrandingen door zo nodig, voor iedere cilinder individueel, het ontstekingstijdstip te vervroegen. Dit heeft een gunstig effect op het motorvermogen, doordat de motor tot dicht bij de pingelgrens kan worden aangestuurd. Dat werkt rendementverhogend.

### Meer vermogen door snellere gaswisseling

Met als doel om reeds bij lage toerentalen het maximum vermogen en een stevig koppel te realiseren, hebben wij de gaswisseling verder geoptimaliseerd. We hebben dit bereikt door het 2-traps resonantie-anzuigsysteem uit te breiden met omschakelbare aanzuigbuizen van variabele lengte. Dit nieuwe systeem draagt de naam "Varioram". Het zorgt in het laagste en middelste toerentalgebied voor een hoog koppel en een geoptimaliseerd verloop van de koppelcurve en tevens voor een maximaal vermogen in het hoogste toerental bereik. Ondanks deze grote hoeveelheid technische details hebben wij de factor "totaal gewicht"

zeker niet uit het oog verloren: alle gebruikte materialen werden geselecteerd op basis van hun gewicht, maar ten aanzien van de duurzaamheid werd geen enkele concessie gedaan. Net als bij de racesport, iedere motor wordt met de grootst mogelijke zorg gemonteerd. De drijfstangen worden stuk voor stuk met de hand nagewogen om eventuele afwijkingen te kunnen vaststellen. Daarna komt de motor op de vermogenstestbank. Daar moet



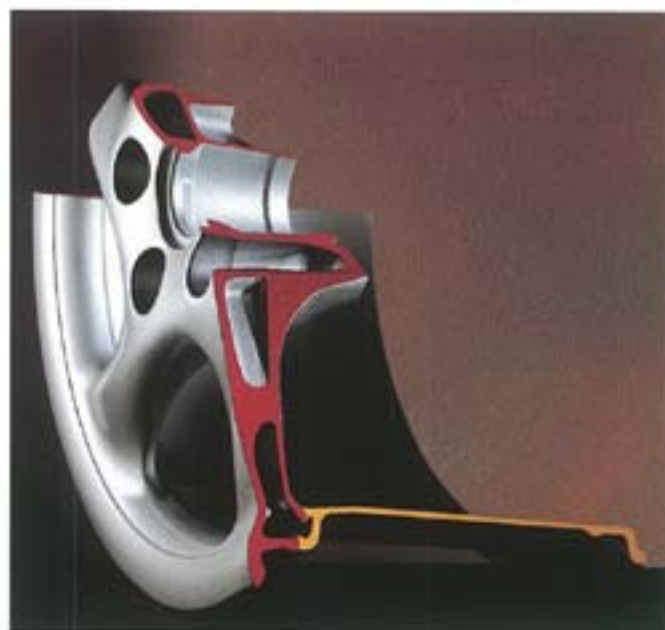
de boxer in een exact voorgeschreven belastingsprogramma zijn stabiliteit aantonen. Al na ca. 10 minuten draait de motor daarbij meer dan 5.000 t/min. Als we ook maar enige afwijking constateren, komt de motor niet in de 911.



**Het onderstel – waar het alledaagse en de racesport elkaar ontmoeten**

Iedere 911 heeft een LSA-achteras. LSA staat voor lichtgewicht stabiel, actief-beweeglijk. Dit zegt voldoende over de werking. Door het LSA-systeem hebben zich nieuwe dimensies geopend voor het rijgedrag van de 911. Het gaat om een meervoudig geleide achteras met aslichaam, die zijn sporen meer dan eens in de racesport heeft verdiend. De maximaal haalbare centrifugaalkracht ligt boven 1 g. Bij snel gereden bochten kan er praktisch niet scherper gestuurd wor-

den. Het onderstel dempt de rijen onderstelgeluiden, beperkt schoksgewijs draaien van de aandrijving in bochten, voor- en achterover duiken van de carrosserie bij remmen en optrekken en zijdelings overhellen bij sportief genomen bochten. Het onderstel van de 911 brengt de perfecte verbinding tot stand tussen rijplezier en praktisch nut enerzijds en eigenschappen voor de racesport anderzijds. Het gebruik van seriewagens voor de racesport is zonder wijziging van onderdelen mogelijk.



In aanvulling op de standaard gerrondeerde lichtmetalen velgen met Cup-design bieden wij nu als meetaalvoering de nieuwe 18 inch Turbo-velg aan; deze is op bestelling leverbaar voor de 911 Carrera Coupé en de 911 Carrera 4 Coupé. Door toepassing van een nieuwe techniek hebben we kans gezien de spaken hol uit te voeren. Het gewicht kon hierdoor zonder aanpassing van het design met ca. 25 % worden gereduceerd. De reductie van de onafgeweerde massa draagt wezenlijk bij tot de rijstabiliteit.

## Zo komt alles bij ons op vier pootjes terecht

Om nog betere dynamische en uitgebalanceerde rij-eigenschappen, gecombineerd met een maximale tractie, te verkrijgen, bieden wij u voor de 911 onze 4-wiel aandrijving aan.

Tijdens rijden onder normale omstandigheden maar ook in grenssituaties zoals bij natheid, plotselinge wijziging van de belasting in de bocht, verschillende wegdekken enz. wordt de verdeling van de aandrijfkraft continu veranderd als dat nodig is. De kracht wordt toegediend aan de wielen die er het meest behoefte aan hebben.

Automatisch; zonder dat men er praktisch iets van merkt. En op het moment dat men er iets van bespeurt is de krachtverdeling al weer heel anders. De 4-wiel aandrijving zorgt door de optimale verdeling over de voor- en achteras voor de vereiste veiligheid.

Aan de andere kant brengt de nieuwe 4-wiel aandrijving het actief-beweglijke karakter van

de wagen niet in gevaar; het verlicht de taak van de bestuurder; vooral in situaties dat het er echt op aan komt.

## Porsche maakt het onmogelijke bereikbaar

Een visco-lamellenkoppeling in het versnellingsbakhuis verzorgt de krachtverdeling tussen de voor- en achteras. De buitenlamellen zijn met het huis verbonden, de binnenlamellen met de naaf. Daartussen zit siliconenolie.

Zodra het toerental van de voor- en achteras van elkaar afwijkt, zorgt de wrijving in de vloeistof ervoor dat het aanwezige koppel van de snel draaiende op de langzaam draaiende lamellen wordt overgedragen. Tenminste 5% van deze kracht werkt continu op de vooras. Bij rijden onder normale omstandigheden is dit maximaal ongeveer 35%. In extreme gevallen zelfs 40%.

Een rijdynamisch blokkeersysteem op de achteras, bestaande uit een ABD-regelsysteem (automatisch remdiferentieel) en een

mechanisch blokkeersysteem, voorkomt het doorslippen van de aangedreven wielen en vermindert schoksgewijs reageren van de aandrijving bij het rijden van bochten. De gevoelige reactie van de visco-lamellenkoppeling in combinatie met het rijdynamische blokkeersysteem zorgt voor een optimale hanteerbaarheid en een grote rijstabiliteit.





**Aërodynamisch verbeterd**  
**Verbeterde wegligging**  
**Oogstrelend design**  
**De carrosserie van de 911**

De basis van de 911 bestaat uit een zelfdragende carrosserie van aan weerszijden verzinkte staalplaat in gelaste bakconstructie met geschroefde voorspatschermen. De grote lichtinlaten op de voorspatschermen hebben een ruimschoots toereikende capaciteit voor de optimale werking van de oliekoeler. De kofferruimte heeft een inhoud van 123 l. Door het beglazingsconcept zijn de optische en aërodynamische eigenschappen verbeterd en het windgeruis verminderd. Samen met de constructie van de carrosserie ontstaat een hoge torsiestijfheid.

Nog een kenmerk hebben we rechtstreeks uit de racesport overgenomen: het speciale bodemontwerp van de 911 zorgt voor een "bodemeffect". De lucht die tussen de bodem en het wegdek doorstroomt, wordt benut om de opwaartse druk te verminderen. De wagen "zuigt" zich als het ware vast en krijgt daardoor nog beter grip op de weg.

**Bij de 911 is de spoiler geen  
schone schijn**

De achterspoiler schuift pas bij ca. 80 km/h naar buiten. Dus alleen wanneer hij echt nodig is, namelijk wanneer de opwaartse kracht verminderd moet worden en de motor door de hogere snelheid meer koellucht nodig heeft. Bij langzaam rijden en stilstand schuift hij naadloos in de carrosserie terug.

Er is nog een detail dat aantoont dat we onze tijd vooruit zijn: met het oog op uw veiligheid en toekomstige wettelijke voorschriften hebben we nu al rekening gehouden met de mogelijkheid, een derde remlicht in de dakspoiler in te bouwen. Deze is als meeruitvoering leverbaar. In enkele landen wordt dit remlicht vanwege wettelijke bepalingen al standaard in de serie geleverd.





Wij weten dat er mensen zijn die de 911 zijn prestaties verwijten. Ze zien echter over het hoofd dat het hier gaat om absoluut gecultiveerde, beheerste kracht. Ze zien over het hoofd dat het remsysteem vermoedelijk het beste is dat ooit in een seriewagen werd ingebouwd.

Een dergelijke vertraging – zonder dat de wagen uitbreekt of trilt (en zonder dat u hartkloppingen krijgt of dat het zweet u uitbreekt) – dat zult u wel nooit in deze mate bij enig andere voor het wegverkeer bestemde wagen ervaren.

# Veiligheid



**Het remvermogen van de 911: 4 maal zo sterk als het motorvermogen**

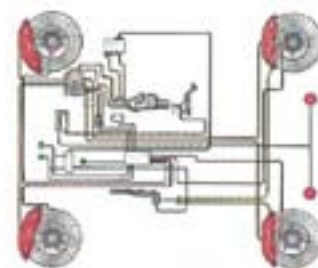
Aan een remsysteem worden veel verschillende eisen gesteld. Voor ons staat er één op de voorgrond: de geschiktheid voor de racesport. De thermische sta-

biliteit moet bij gebruik op het circuit behouden blijven; vrij van fading, honderd procent betrouwbaar.

De 911 heeft een hydraulisch remsysteem met twee gescheiden circuits en remmen met vier remzuigers en vaste aluminium remzadels. De remschijven zijn

inwendig geventileerd. Speciale luchtkanalen in de carrosserie geleiden de koellucht precies naar de plaatsen waar ze het hardst nodig is. De afvoer van warme lucht wordt bevorderd door de zuigende werking van de speciaal ontworpen velgen. Alle remschijven zijn geper-

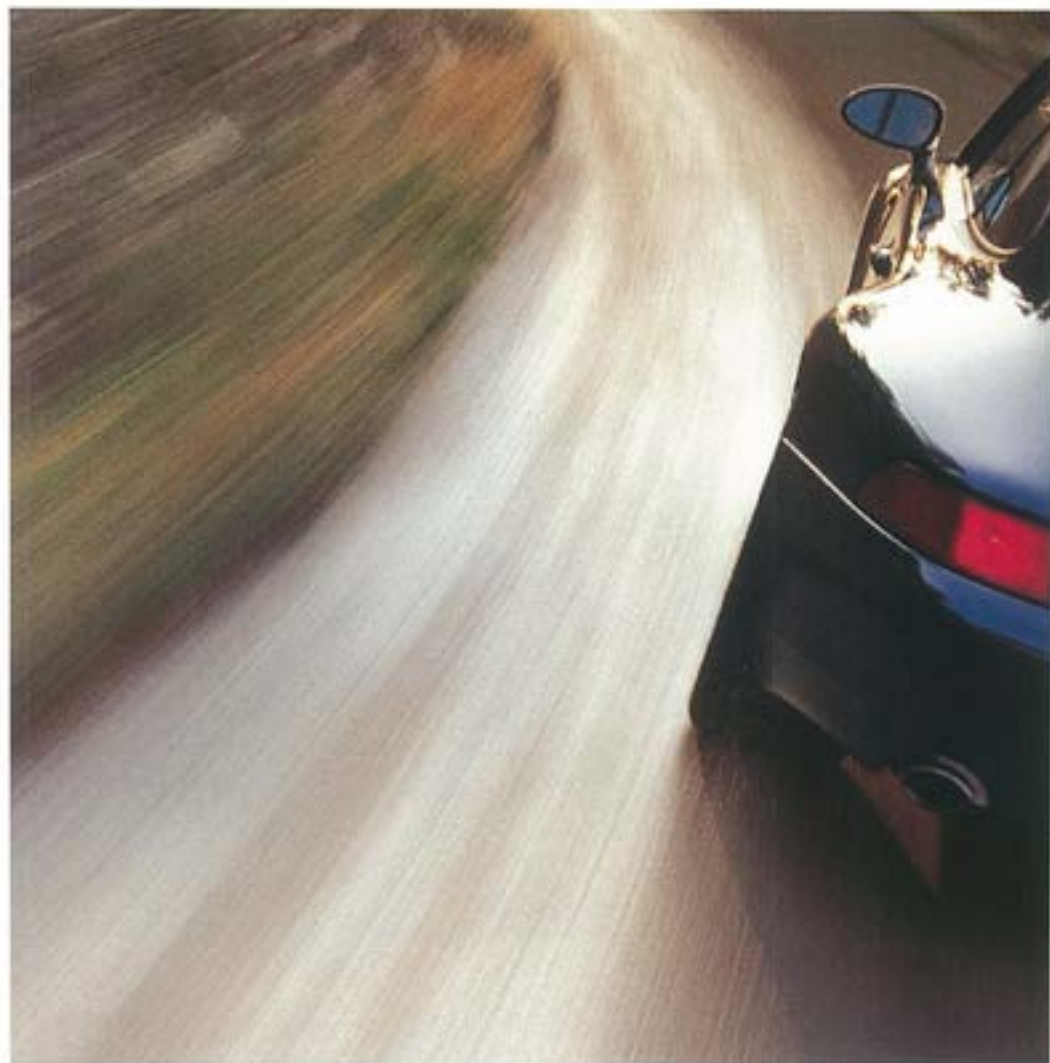
foreerd. Daardoor vertonen ze ook bij vochtig weer optimale remeigenschappen. Om de remprestaties te verbeteren heeft de 911 een "vijfde-generatie"ABS (ABS 5). Hierdoor wordt de remweg, speciaal bij slechte toestand van het wegdek, verkort. De kwaliteit van het regelsysteem



ligt hoger, de vertraging verloopt regelmatig, pulseren van het

rempedaal wordt vrijwel geheel voorkomen. Het remmen gaat daardoor met nog meer gevoel en met nog meer effect in zijn werk.

Samenvattend: Het remsysteem van de 911 breekt alle records op het punt van vertraging, stabiliteit en koersvastheid.



**Rijdynamisch blokkeersysteem  
– een brok actieve veiligheid**

Wij willen er niet mee volstaan, u een remsysteem aan te bieden dat geschikt is voor de racesport.

Wij willen graag dat u altijd, ook bij het optrekken, de ideale lijn kunt aanhouden. Daarom kunnen wij u als meeruitvoering een rijdynamisch blokkeersysteem aanbieden. Dit bestaat uit een ABD-

regelsysteem (automatisch remdifferential) en een mechanisch blokkeerdifferential op de achteras. Tot ongeveer 70 km/h verbetert dit de tractie, vooral bij optrekken op een nat of glad

wegdek. Zodra één van beide achterwielen meer slip vertoont dan het andere, b. v. als het oppervlak van het wegdek ter plaatse anders is, wordt het doorslijpen van dat wiel door

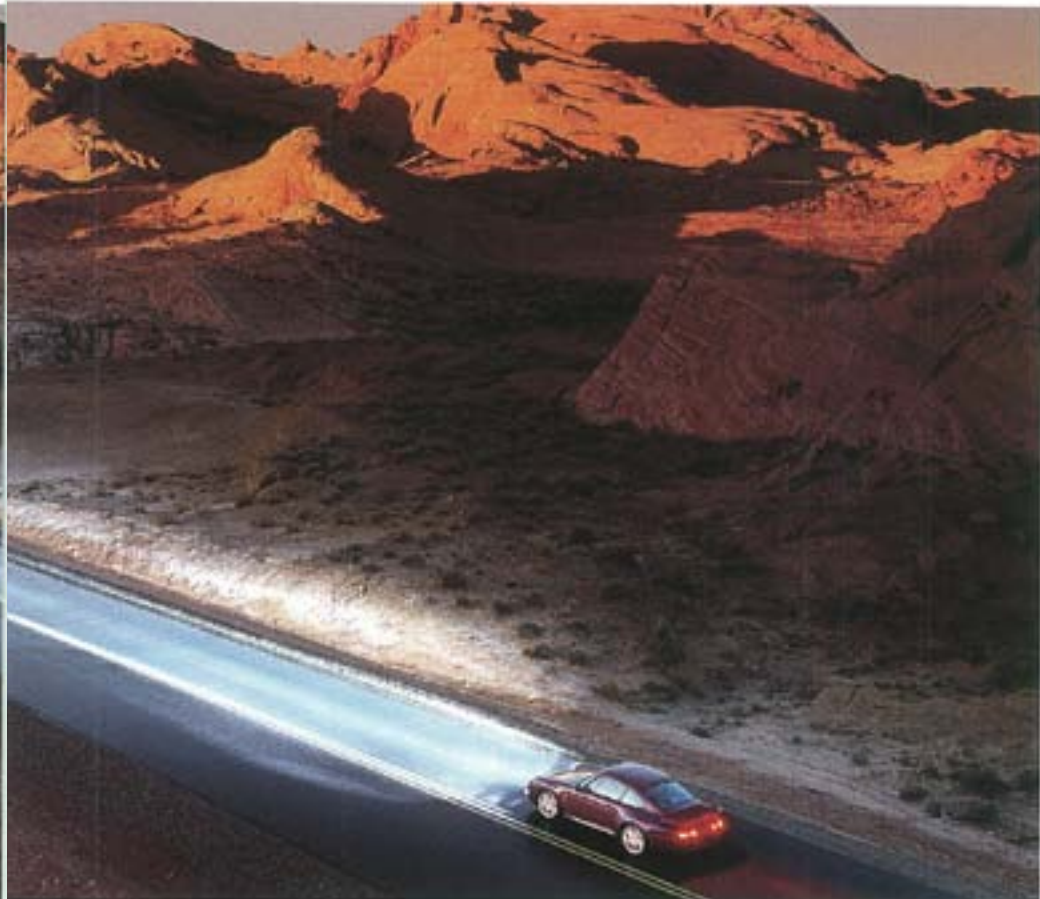
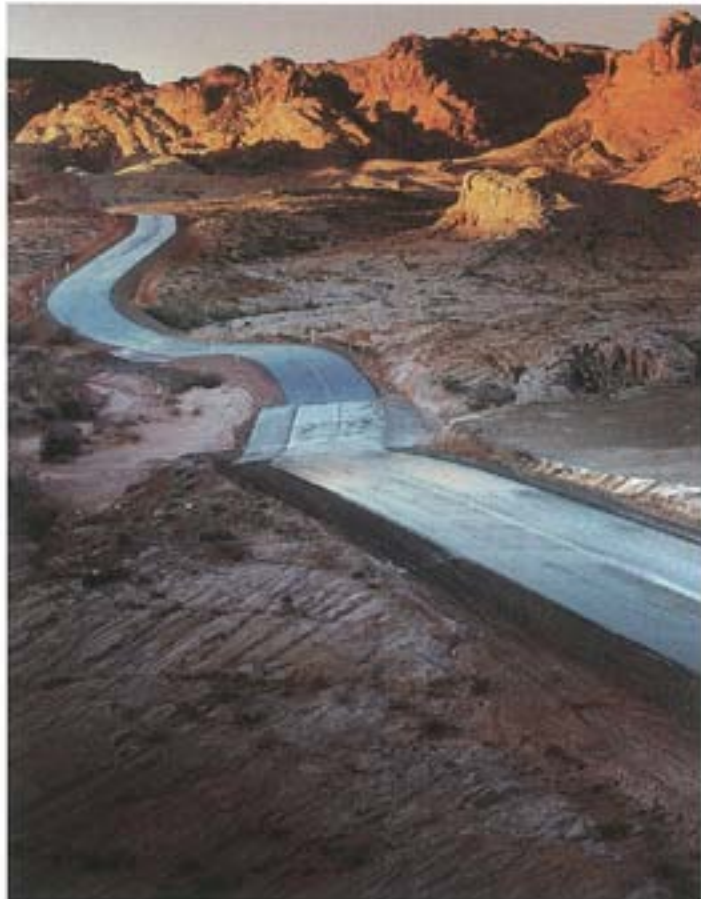
doelgericht afremmen tegengegaan. Daardoor krijgt het andere wiel een hoger koppel toegediend. Het sperdifferential vermindert ook schoksgewijs reageren van de aandrijving bij het

rijden van bochten. De blokkerende werking op de achteras bedraagt bij de Carrera 4 b. v. bij belasting 25%. Bij deceleratie, dus wanneer de bestuurder het gas loslaat, 40%.

## Motorvermogen – een veiligheidsfactor

Een belangrijke factor in de actieve veiligheid vormt vooral het vermogen van de 911. De indrukwekkende souplesse van de motor en het hoge koppel bieden ruime reserves. Dat kan in bepaalde situaties van beslissende betekenis zijn. En het zal u tevens meer geduld geven, daar zijn we zeker van.

Ook de afstemming van het onderstel draagt in belangrijke mate bij aan de actieve veiligheid. De 911 biedt in alle situaties, ook de meest extreme, onafhankelijk van de belading een uitstekende rijveiligheid. Bij rijbaanwisseling zult u ook bij hoge snelheden merken hoe zeker de wagen zich gedraagt. De 911 is te allen tijde een goed beheersbare wagen; en overzichtelijk. Als u in de 911 zit, zult u ontdekken dat er naar achteren praktisch geen dode hoek is. Over de vraag of een sportwagen wel of geen stuurbekrachtiging moet hebben, lopen de meningen sterk uiteen. Wij hebben vóór gekozen. De stuurbekrachtiging van de 911 onder-



scheidt zich door het precieze, uiterst gevoelige reageren, de kleine stuurhoek en de geringe inspanning die het inparkeren kost. Deze stuurinrichting geeft u te allen tijde een optimaal contact met de weg. Wij zijn van mening dat de sportiviteit van de 911 er op geen enkele wijze onder te lijden heeft.



## De verlichting – geheel nieuwe constructie

Bij de 911 zorgt een nieuw type verlichtingsmodule voor de scheiding tussen dimlicht en groot licht. Het dimlicht wordt gevormd door een uit veel ellipsoiden bestaande koplampreflector met halogeenlamp; het groot licht

door een VF-reflector (variabele focus). Het resultaat is, ook al bij dimlicht, een optimale verlichting van de weg. Bovendien maakt het feit dat de lampen in één huis zijn ondergebracht de verlichting eenvoudig te demonteren.

### Passieve veiligheid in de 911

Bij een wagen met dit vermogen moeten ook de passieve veiligheidsmaatregelen daarop toegesneden zijn. Niet voor de wagen, maar voor de inzittenden. Al vanaf 1985 hebben alle wagens van Porsche een "vangrail" van extra sterk, geperst staal in de portierconstructie. Dit verhoogt de veiligheid bij aanrijdingen van opzij. De gehele dragende constructie van de carrosserie biedt bij een botsing een zo groot mogelijke bescherming, doordat zij de botsingsenergie optimaal absorbeert. De kreukelzones die in het voorste deel van de carrosserieconstructie zijn opgenomen en de zeer stijve passagierskooi overtreffen nu reeds alle bekende eisen met het oog op de bescherming van de inzittenden en de beveiliging van de brandstoftank. Deze ligt goed beschermd achter de voorste kreukelzone. De bumpers met polyurethaan-delen kunnen een botsing tot 5 km/h zonder schade doorstaan. Porsche is als eerste automobiel-fabrikant ter wereld begonnen, zijn carrosserieën uit aan weers-

zijden gegalvaniseerde staalplaat te vervaardigen. Dat is nu bijna 20 jaar geleden. Ook nu nog zorgt dit voor de bijna legendarisch lange levensduur van de 911. Aangezien het materiaal niet vatbaar is voor corrosie, garandeert het ook na lange tijd nog de nodige veiligheid bij aanrijdingen. Ook de plaats van de motor draagt bij aan de veilig-



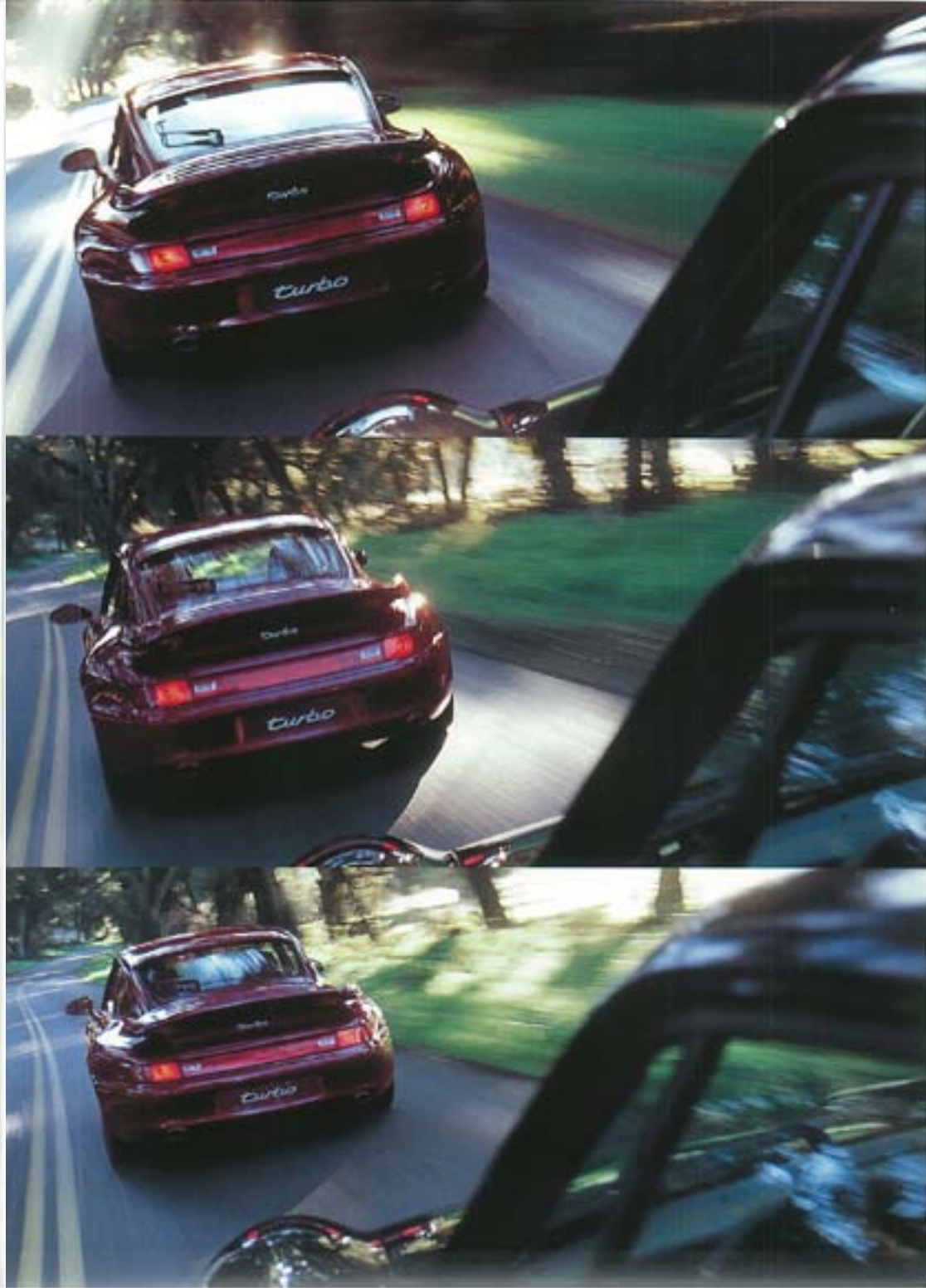
heid. Omdat deze achterin zit, bestaat bij een frontale botsing niet het gevaar dat de motor in de passagiersruimte binnendringt.

### Duurzaamheid – deel van de Porsche-filosofie

Een van de belangrijkste doelstellingen van Porsche is de duurzaamheid van zijn produkten. Alle onderdelen zijn berekend op

extreme belastingen. Deze worden bij het alledaagse gebruik nauwelijks bereikt. Als een sportwagen na 100.000 km steken laat vallen op het vlak van de precisie, dan hebben we niet met een Porsche te maken. U krijgt daarvoor de volgende garantie: 10 jaar tegen doorroesten van binnenuit; 3 jaar op de lak en 2 jaar op de wagen als geheel.

Een "full size" airbag voor bestuurder en bijrijder zijn voor ons een vanzelfsprekende zaak. Porsche was de eerste fabrikant van seriewagens die deze voorziening standaard is gaan leveren. Daarnaast krijgt de koper een veiligheids-stuurkolom, geïntegreerde hoofdsteunen, driepunts gordels en overal in het interieur afgeronde randen en moeilijk ontvlambare materialen.





40 jaar racesportervaring heeft zijn directe invloed doen gelden op het interieur-design. Het werd rondom de berijder gecreëerd.

Ons doel: zo min mogelijk ballast meevoeren. In de 911 zult u veel comfort vinden, maar niets wat geen zin heeft; niets wat u afleidt van wat u eigenlijk wilt: Porsche rijden.

# Uitrusting

## De muziek komt niet alleen van de motor

Portiergreep en -hendel vormen optisch één geheel met de nieuw ontwikkelde audio-installatie (als meeruitvoering leverbaar), die we speciaal op het interieur van de 911 hebben afgestemd. Zij bestaat uit basreflexboxen in de portieren, aan weerszijden een tweeter onder de sleutelkast, twee 2-weg systemen in de hoedenplank en een 150 Watt versterker. Bij de tuner heeft u vrije keuze. Het audio-systeem kan aangevuld worden met "Digital Sound Processing" (DSP). Het gesproken woord en de muziek worden dan digitaal bewerkt. De klankkleur en geluidssterkte worden exact aan het interieur, de rijnsnelheid en uw luistergewoonten aangepast. De installatie kan zes verschillende akoestische omgevingen simuleren, zoals een schouwburgzaal of opnamestudio – te activeren door een toets in het portiervak in te drukken.

Standaard is de centrale vergrendeling annex alarminstallatie, die aangevuld wordt door een wegrijblokkering. Deze installatie voldoet aan de strengste eisen van verzekeringsmaatschappijen. De portieren worden geopend met een in de sleutel geïntegreerde afstandsbediening. Deze stelt ook de wegrijblokkering buiten bedrijf. Aan knipperende LEDs in de portieren is zichtbaar dat de alarminstallatie in werking is.

Als meeruitvoering leveren wij een nieuwe op infrarood werkende interieurbewaking. Bij deze optie behoren ook halogeenlampen voor de interieurverlichting.





**Natuurlijk heeft de 911 een complete uitrusting. Natuurlijk vervullen wij alle speciale wensen.**

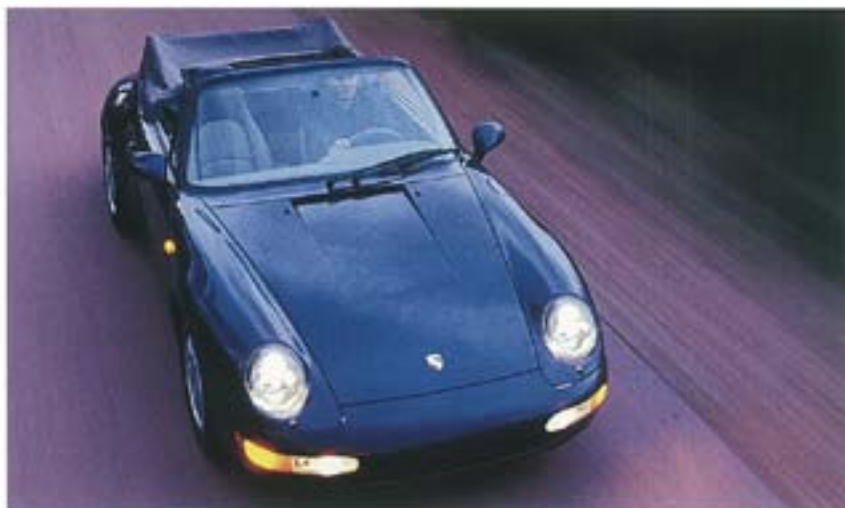
Wat u ook in het interieur van uw 911 aan uitrusting wenst, wij zorgen dat u het krijgt. In het kader van onze extra uitrustingen of als handwerk, speciaal voor u vervaardigd. Door Porsche Exclusive. Het is onmogelijk, hier alle mogelijkheden op te som-

men. Daarom alleen de belangrijkste: desgewenst kan de interieurbekleding geheel in leder worden uitgevoerd: dit omvat het dashboard, portierpanelen, stoelen. Ieder onderdeel met de hand bekleed, in de lederkleur van uw keuze.

Kleurendesign: u heeft keus uit 5 uni- en 7 metallic kleuren. Mocht de juiste kleur voor u er niet bij zijn, brengt u ons dan eenvoudig even een monster van uw lievelingskleur. Die maken wij dan voor u aan. Uiteindelijk moet uw 911 er precies zo

uitzien als u zich hem voorstelt. Nog enkele voorbeelden van speciale uitvoeringen zijn: een airconditioning met de toets "max.kalt"; als die wordt ingedrukt is de koeling wel zeer effectief. Verder een elektrisch schuldak, de boordcomputer,

een snelheidsregelsysteem, een windstop voor de Cabriolet alsmede de populaire 17 inch wielen. Zoals u ziet, behoeft sportiviteit niet "afzien" te betekenen.



De kenmerkende uitrusting van de 911 is op comfort gericht.

U zult echter constateren dat de 911 veel kleine details in zich heeft die zo op het oog niet zichtbaar zijn; die de taak van het rijden echter verlichten.

Te beginnen bij de centrale vergrendeling, de stuurbekrachtiging, elektrische ruitbediening, elektrisch verwarmde buitenspiegels, een hogedruk-koplamp- reinigingsinstallatie, tot aan verwarmde sproeiers voor de ruitesproeierinstallatie en een ruitantenne met signaalversterker. Iedere 911 krijgt deze details standaard mee.

De instrumenten van de 911 zijn compleet; dat was altijd al zo. U heeft altijd zicht op meters voor toerental, snelheid, oliepeil, olietemperatuur, oliedruk, brandstofhoeveelheid en tijd.

De grootte van de 911 speelt een belangrijke rol. Zijn beperkte buitenmaten maken hem voor het dagelijkse gebruik goed hanteerbaar. Desondanks biedt hij ook grote bestuurders volop bewegingsvrijheid in het interieur.

# Comfort



### In de 911 is geen plaats voor het begrip "massaconfectie"

Wie eenmaal op de met de hand gemaakte stoelen heeft plaatsgenomen, weet dat, in de loop van de jaren hebben wij de stoelen zodanig geoptimaliseerd dat zij u zoveel contact met de wagen en de weg bieden als maar mogelijk is. De elektrische hoogte- en hoekverstelling zijn standaard.

Bovendien bieden wij u als spe-

ciale uitvoering nieuwe met leder beklede sportstoelen aan die een unieke zijdelingse steun bieden, maar daarnaast meer dan voldoende comfort om ook grote afstanden zonder vermoeidheidsverschijnselen te kunnen afleggen. In tegenstelling tot traditionele stoelen met schaalconstruc-

tie zijn ze niet star maar hebben ze een neerklapbare rugleuning, een schoudersteun en een op de vering van de wagen afgestemde stoelvulling met lendewervelsteun.

### Nog meer handwerk

Porsche is de enige fabrikant van seriewagens bij wie het dashboard compleet met leer wordt overtrokken. Iedere naad wordt met de hand gemaakt. Dat kost wel extra, maar onderstreept



ook het exclusieve karakter van de 911. De instrumenten zijn op heldere wijze in het dashboard geplaatst. De toerenteller zit in het midden. De schakelaars in de cockpit zijn goed zichtbaar en ergonomisch geplaatst. De schakelaars van logisch bij elkaar horende functies zijn naast



elkaar gezet. Desgewenst informeert de boordcomputer u over het gereden aantal kilometers, de resterende actieradius, het gemiddeld verbruik en de gemiddelde snelheid en de buitentemperatuur.

De wereldwijd unieke licht-luchtverwarming van de 911 zorgt voor een ongeëvenaard snelle verwarming van het interieur. Ze is uitgerust met twee stoffilters die bescherming bieden tegen ongewenste luchtverontreiniging.



### Het idee "comfort" – één duimdruk ...

Automaat of schakelbak, wat wilt u? Tot nu toe moest u bij de koop beslissen hoe u de komende 150.000 km wilde rijden. In de stad komt een automaat goed van pas, op de buitenweg heeft men meer behoefte aan handwerk. U beslist hierover nu niet meer bij de koop, maar tijdens het rijden: met de Tiptronic S.

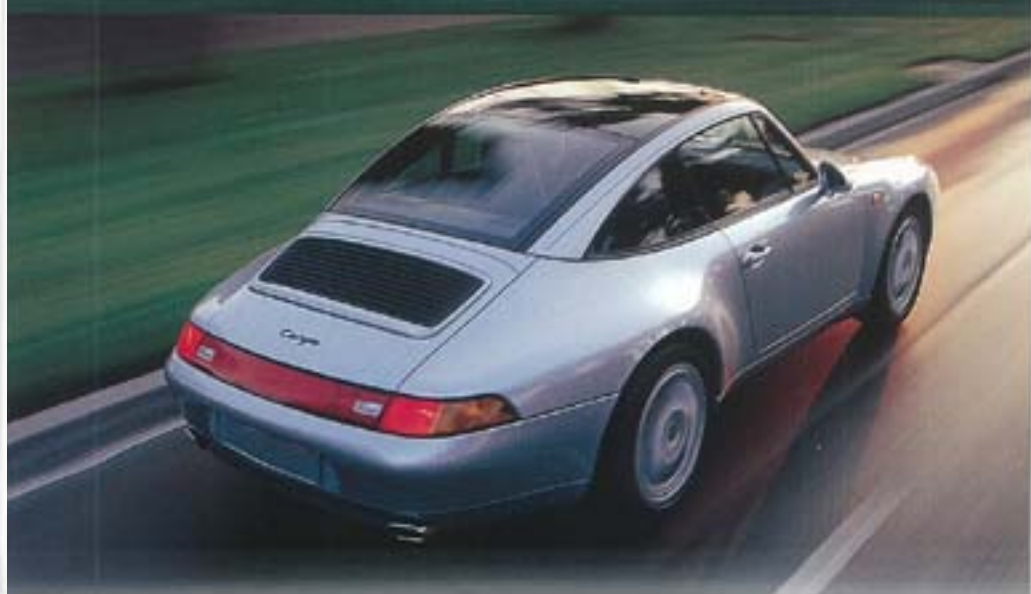
U heeft de volgende keuzemogelijkheden: de schakelweg van de automaat, de schakelweg voor handmatig schakelen en twee wipshakelaars in het stuurwiel. Bij de laatste schakelt u met uw duimen; zonder te koppelen.

Tikje naar boven om op te schakelen, tikje naar beneden om terug te schakelen. Net als bij een Formule 1 auto. De versnellingsbak reageert vrijwel zonder onderbreking van de trekkracht. De schakeltijd ligt ongeveer op 0,2 s (een schakelbak vergt ongeveer het dubbele). In een verkeerde versnelling schakelen is uitgesloten. Met de Tiptronic S werkt de 911 nog comfortabeler.

### Op het eerste gezicht een gewone automaat. Bij nadere beschouwing een nieuwe norm.

Het verschil tussen de Tiptronic S en een traditionele automaat zit niet alleen in de genoemde drie keuzemogelijkheden. Het zit ook in de uitvoering van het schakelprogramma: de elektronische regeling van het hydraulisch werkende schakelproces is bij automatische versnellingsbakken inmiddels al wel standaard. Daarvoor zijn doorgaans twee programma's beschikbaar, die met een schakelaar worden ingeschakeld. "E" voor economisch en "S" voor sportief rijden.

De Tiptronic S biedt bij gebruik als automaat vijf programma's met elk hun eigen, verschillende karakteristiek. Afhankelijk van de rijstijl en het wegdek wordt de passende karakteristiek geselecteerd – waarna de bak net zo schakelt, als u dat op dat moment waarschijnlijk ook zou doen. Al na een korte gewinningstijd kunt u het schakelen op uw gevoel met het gaspedaal beïnvloeden.





# Minimalieu

De 911 is een belevenis. Maar geen belevenis die op onverantwoorde wijze ten koste van het milieu zou gaan. Ondanks zijn grote vermogen lijkt de 911 wat verbruiks- en emissiewaarden betreft veelmeer op een middenklassewagen.

Hij voldoet overal ter wereld aan alle huidige en aan alle bekende toekomstige uitlaatgasvoorschriften. De 2 metaalkatalysatoren steken met kop en schouders uit boven traditionele keramische types in hun snelle reactievermogen, hoge omzettingpercentages, langere levensduur en lager vermogensverlies. Reeds 10 seconden na een koude start wordt 98 procent van de uitlaatgassen gereinigd.

De 911 voldoet eveneens aan alle wettelijke voorschriften ten aanzien van de geluidsproductie. En dat zonder inkapseling van de motor.

Ook de lange levensduur van een Porsche draagt bij tot de milieubescherming. Meer dan 60 % van alle Porsches die ooit zijn gebouwd is nog op de weg. De service-intervallen spreken voor zich: olie ververset eens in de 20.000 km; bougies en oliefilter vernieuwen eens in de 40.000 km en versnellingsbakolie en benzinefilter eens in de 80.000 km.



#### Milieuvoorzieningen ingebouwd

Wij gebruiken consequent de modernste, meest milieuvriendelijke onderdelen. De 911 is CFK- en asbestvrij. Alle materialen worden zorgvuldig geselecteerd. Twee voorbeelden: het luchtfilterelement wordt met een vezelvlies afgedekt en niet meer met het voorheen gebruikelijke PU-schuim. Het uitlaatsysteem wordt

uitsluitend van roestvrij staal gefabriceerd. Roestvrij staal roest niet en gaat een autoleven lang mee. De lichte bouwmaterialen staal, aluminium en magnesium lenen zich zeer goed voor recycling. Alle kunststofdelen met een gewicht van meer dan 50 g zijn van een code voorzien; hierdoor wordt later het soort bij soort zoeken ten behoeve van de recycling mogelijk gemaakt. Door het

aantal verschillende kunststoffen te verminderen wordt later de recycling sterk vergemakkelijkt. Metalen vormen het grootste percentage van het waggewicht, namelijk 75%, waarvan bijna 20% aluminium; zij worden momenteel al voor hergebruik geschikt gemaakt. De gebruikte laksoorten zijn merendeels op waterbasis. Als er andere laksoorten worden

gebruikt, worden de verdampende oplosmiddelen afgezogen.

#### Controle uitlaatgassen ingebouwd

Normaal gesproken moet een auto eens in de 2 tot 3 jaar een uitlaatgastest ondergaan. Eventueel optredende storingen en defecten in het uitlaat- en brandstofsysteem kunnen al



lange tijd aanwezig zijn zonder dat men er iets van merkt.

De nieuwe "on board diagnose", OBD II, in de nieuwe 911 Turbo herkent dergelijke storingen tijdig en geeft dit tijdens het rijden met een waarschuwingslampje aan. OBD II bestaat uit krachtige regelapparaten, extra lambdasondes en sensoren. Hierdoor worden alle componenten in het systeem die van belang zijn voor de uitlaatgasvorming continu gecontroleerd.



Op de voorafgaande bladzijden heeft u kunnen lezen, wat het idee achter de 911 inhoudt.

Op de volgende bladzijden vindt u uw heel persoonlijke, eigen invulling van dit idee.

# Modellen



#### Het idee "vrijheid"

Voor veel mensen is een Coupé te gesloten en een Cabriolet te open. Veel mensen zouden alleen tussendoor graag even een luchtje scheppen, zodat zelfs het ritje naar het werk "Vrij zijn" met een hoofdletter biedt. Het antwoord is de nieuwe 911 Targa.



De nieuwe 911 Targa heeft een vast gemonteerd glazen dak, waarvan het middelste gedeelte elektrisch opengeschoven kan worden. Zo simpel als wat, met een druk op de knop. Als u het opent, verdwijnt het onder de achterraut. Dankzij het glazen dak heeft u, zelfs als het gesloten is, het gevoel in de open lucht te zitten. Tegen invallend zonlicht wordt u beschermd door een speciaal zonnwerend rolgordijn. Dat eveneens elektrisch wordt bediend. Doordat het dak in de carrosserie wordt weggewerkt, blijft de lijn van de 911 behouden. Precies zoals we ons dat ten doel hadden gesteld. Het compleet nieuw ontwikkelde daksysteem van de 911 Targa biedt u alle keuzevrijheid. U bepaalt zelf hoe ver u het open wilt hebben. U bepaalt hoe u uw omgeving wilt waarnemen. Aan Porsche rijden gaat altijd al openheid en geestelijke beweeglijkheid vooraf. U wordt daarvoor nu ook nog beloond met nieuwe vormen van openheid.



De nieuwe 911 Targa wordt standaard uitgerust met een airconditioning en met de 17 inch wielen van een nieuw design.





**Het idee "dynamiek"**

Punt één: 4-wiel aandrijving.

Punt twee: Turbo-remmen en  
-uiterlijk.

Punt drie: Turbo-interieur.

Dat is de nieuwe 911 Carrera 4S.

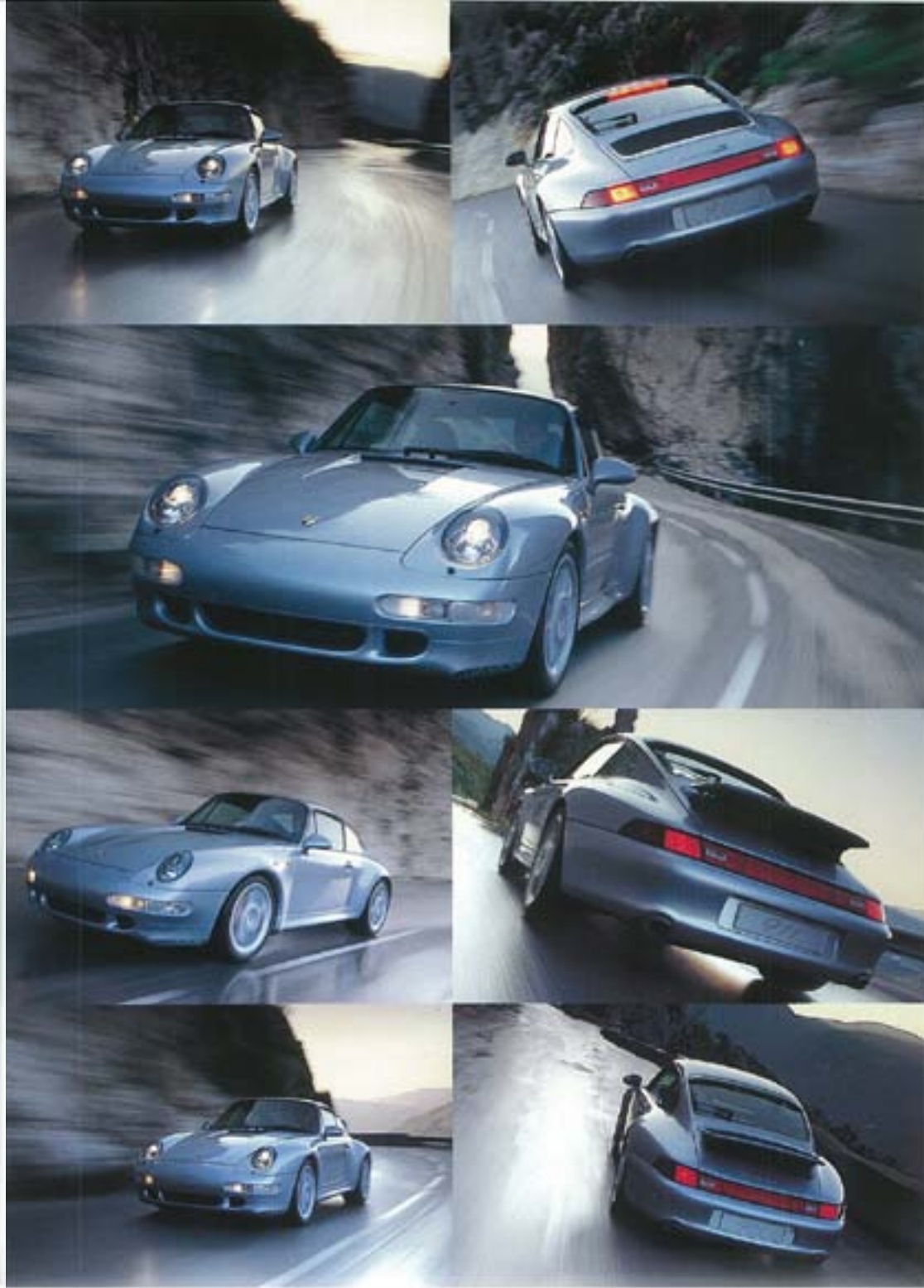


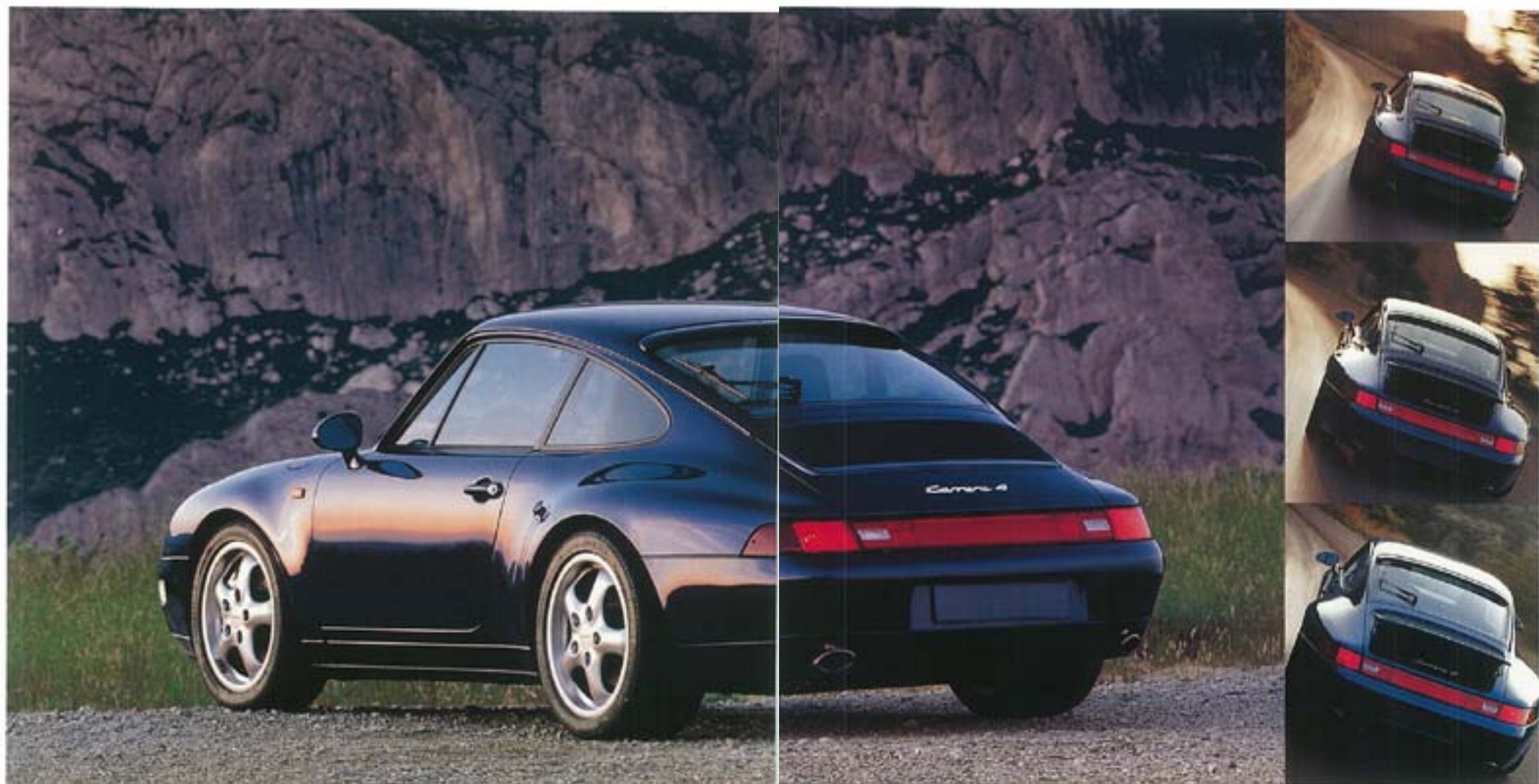
### Het resultaat is het aanzien waard

Hij heeft de 4-wiel aandrijving van de Carrera 4 en is vóór 10 mm en achter 20 mm verlaagd. Hij heeft de neus en het nog sterkere remsysteem van de 911 Turbo, met de rode remzadels. Hij heeft zijdorpels, en is achter in de breedte uitgebouwd; hij heeft, eveneens van de 911 Turbo, standaard 18 inch wielen en het rijdynamische blokkeersysteem. Evenals airconditioning, boordcomputer, geheel lederen bekleding, volledig elektrische verstelling van de stoelen, achterrauwisser, dakspoiler met geïntegreerd derde remlicht en audiosysteem met radio-cassettespeler. Sportstoelen zijn zonder meerprijs op bestelling leverbaar.

Voor het overige is net als bij de Carrera 4 het glas van de knipperlichten vóór wit en achter rood, heeft de wielnaafdop tekstopdruk gekregen en de schakelhendelknop zilverkleurig inlegwerk.

De nieuwe 911 Carrera 4S biedt dus niet alleen optisch maar ook technisch meerwaarde.





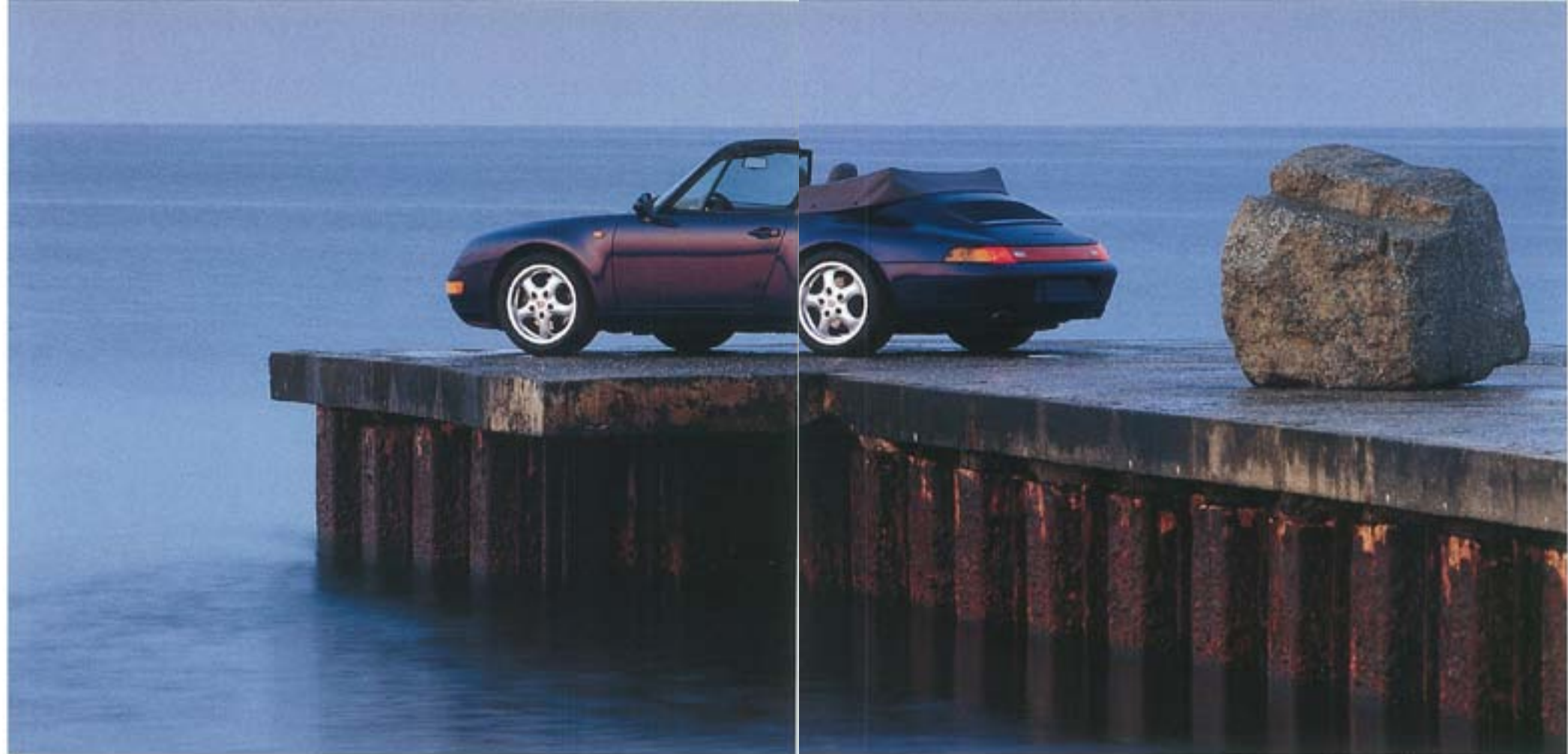
**Het idee "veiligheid"**

Bij de 911 Carrera 4 veroorloven wij ons, net als bij de 911 Turbo en de 911 Carrera 4S, de vrijheid om zo nodig in de eenheid van bestuurder en techniek in te grijpen. Met de 4-wielaandrijving.

Deze zorgt voor de vereiste veiligheid. En toch onderscheidt de 911 Carrera 4 zich qua rijgedrag niet van de 911 Carrera met achterwielaandrijving. De actieve beweeglijkheid en hanteerbaar-

heid ademt in iedere situatie en bij iedere snelheid een steer van veiligheid en perfectie. U herkent de Carrera 4 overigens op het eerste gezicht: De knipperlichten zijn vóór wit, achter rood; de

remzadels zijn titaankleurig, evenals de tekst "Carrera 4" op de achterzijde en het inlegwerk van de schakelhendel.



#### Het idee "openheid"

Mensen die vrij van geest zijn, hebben veelal ook graag ruimte om zich heen. Voor hen bieden wij de types Carrera Cabriolet en Carrera 4 Cabriolet aan. Eén druk op de knop volstaat om de kap te openen en de zon binnen te laten; volautomatisch. Als u dan van start gaat, kunt u vrij ademen.

Wat de techniek betreft: de kap bestaat voor de helft uit geperst staalprofiel. Daardoor blijft zij ook bij hoge snelheden in vorm en houdt tevens het windgeruis binnen aanvaardbare grenzen. De kap zelf is van speciaal geprepareerd katoen en biedt een optimale bescherming tegen weersinvloeden. Een lekkagevrije



afdichting wordt gegarandeerd door de opbouw in drie lagen (textiel, rubber, textiel). Desgewenst kan u een windstop worden geleverd, die automatisch in positie komt, wanneer de kap wordt geopend. Dit beperkt de luchtverwelingen in het interieur, verlaagt het geluidsniveau en beschermt eventuele bagage op de achterbank.



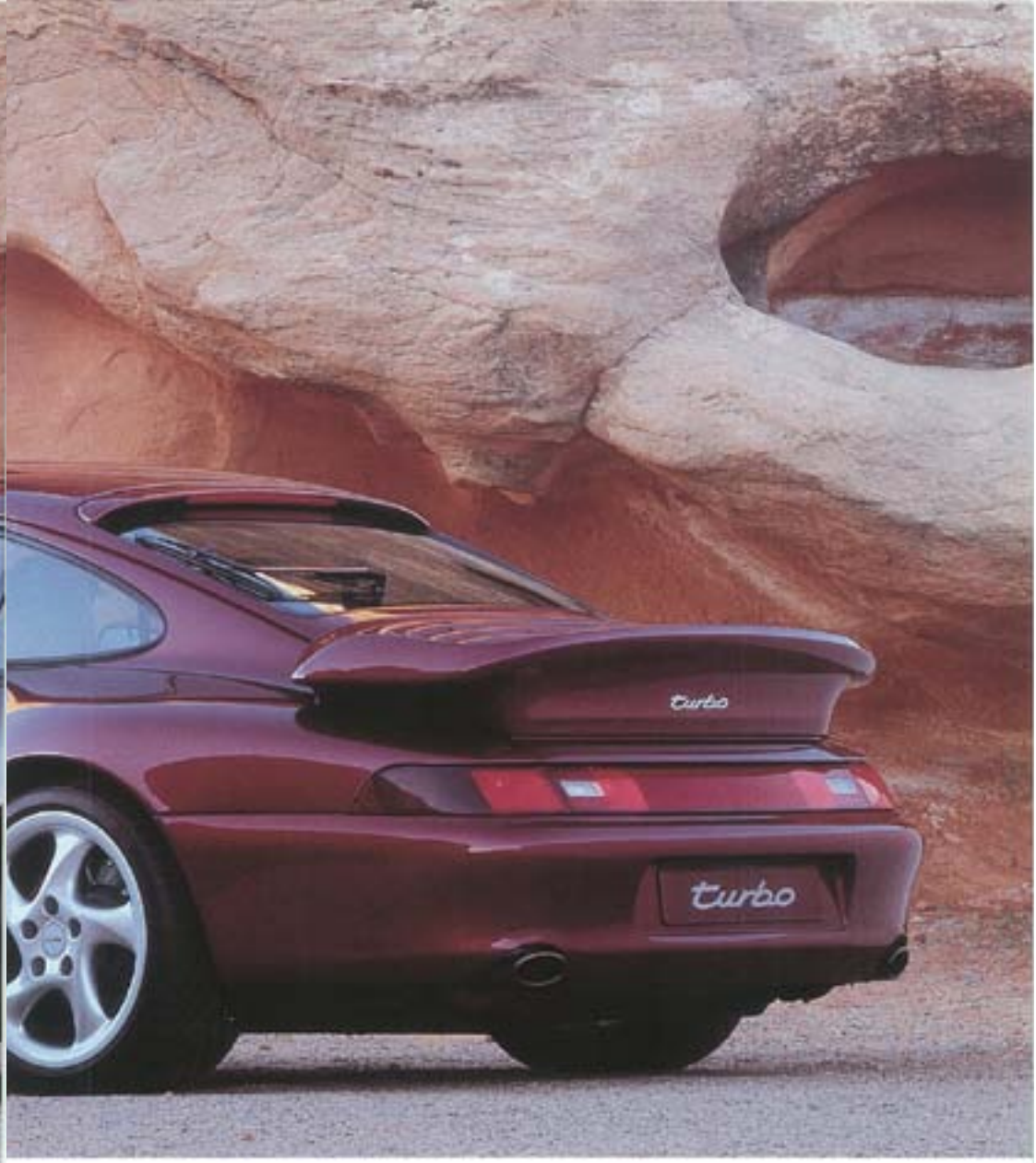
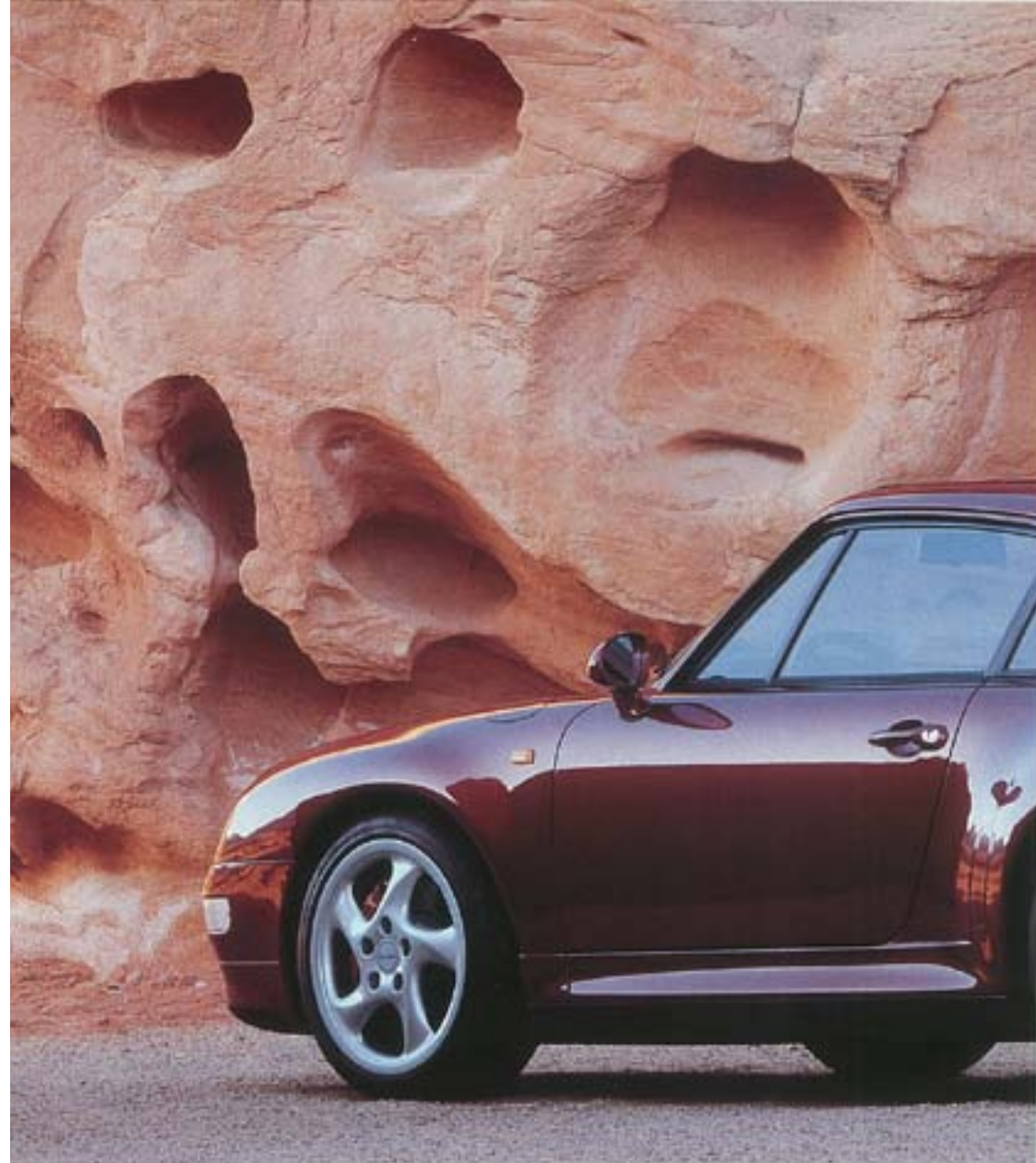
**Het idee in zuiverste vorm**

De 911 Carrera is het idee van de 911 in zijn zuiverste vorm. Ideeën verouderen niet. De nieuwe Carrera heeft echter

geen onderdeel meer gemeen met de eerste 911 uit 1963. Behalve het Porsche-embleem. Het meest recente voorbeeld

van weer een verandering is het toegenomen motorvermogen: dat bedraagt nu 210 kW (285 pk) bij 6.100 t/min; het max. koppel

bedraagt nu 340 Nm bij 5.250 t/min.



**Het idee "prestatie"**

De 911 Turbo is de drager van de nieuwste technologische ontwikkelingen en toont als zodanig aan wat het concept van de 911

aan mogelijkheden in zich heeft. Hij belichaamt het idee "prestatie" op alle terreinen. Hij is bedoeld voor de automobilist die

prestaties eist, prestaties die hij zelf ook bereid is te leveren. De nieuwe 911 Turbo is ook een verbluffend praktische wagen

voor alledaags gebruik. De 911 Turbo is gecultiveerder en praktischer dan zijn concurrenten ooit sportief zullen zijn.

## Het begrip "prestatie" kreeg nieuwe lading

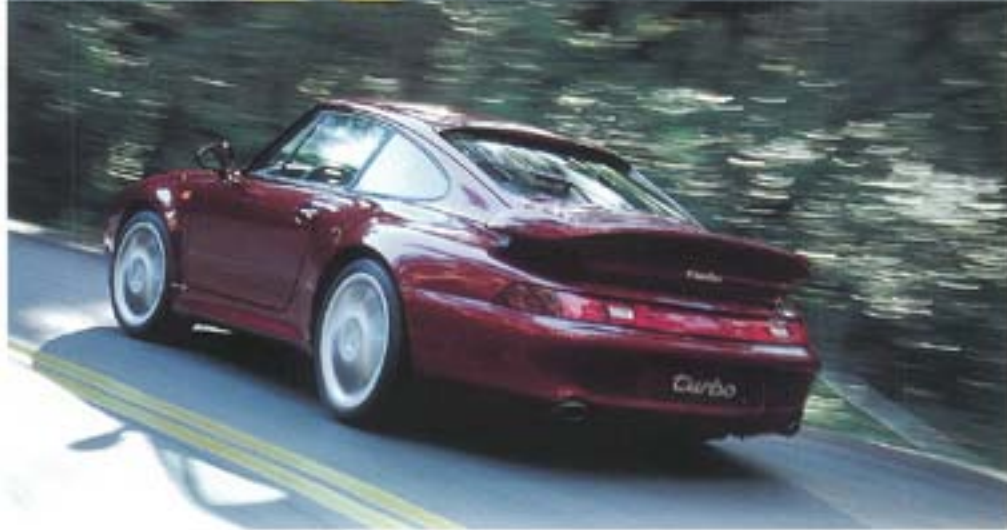
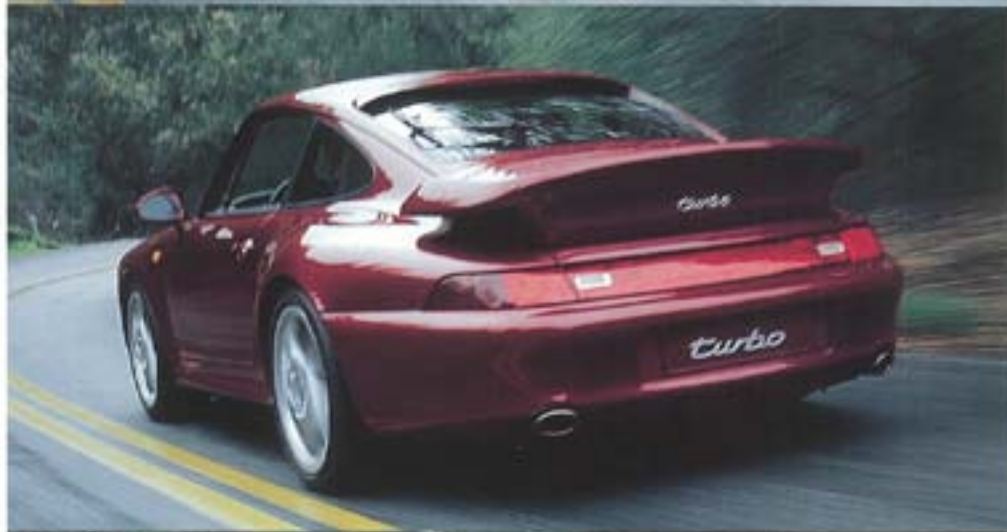
De 911 Turbo werd door race-sportliefhebbers gepland, ontwikkeld en gebouwd. Wij zijn trots op deze auto en vinden dat dat ook best mag. We zijn trots op de bereikte gewicht-vermogenverhouding van ca. 5,0 kg/kW. We zijn trots op het maximum koppel van 540 Nm bij 4.500 t/min.

De 6-cilinder boxeromotor heeft 2 turbo's, 2 laadluchtcoolers, 2 omloopkleppen, 2 katalysatoren, het geheel geregeld door het OBD II systeem.

Het resultaat: een vermogen van 300 kW (408 pk), spontane reacties en een maximale laaddruk van 0,8 bar.

En de 911 Turbo remt net zo snel van 200 tot 0 km/h af, als hij van 0 tot 100 km/h optrekt, namelijk in 4,5 seconden.

Wij twifelen er geen moment aan dat de technische superioriteit, waarvan deze wagen de belichaming is, tot een geduldiger rijstijl leidt.



(Gedetailleerde informatie kunt u vinden in de aparte brochure "911 Turbo").

### Het idee "sport"

Porsche is een van de weinige autofabrieken waar de racesport niet wordt bedreven vanuit motieven op het vlak van marketing en verkoopcijfers, maar als passie.

Hier ziet u het resultaat van die passie: de 911 GT2.

In de raceversie voldoet hij aan de reglementaire voorschriften van de GT-klasse, waarin met wagens wordt gereden die veel gelijkenis vertonen met normale personenauto's. In deze categorie beslist alleen de kwaliteit van de nauwelijks afwijkende techniek. En natuurlijk het sportieve enthousiasme.

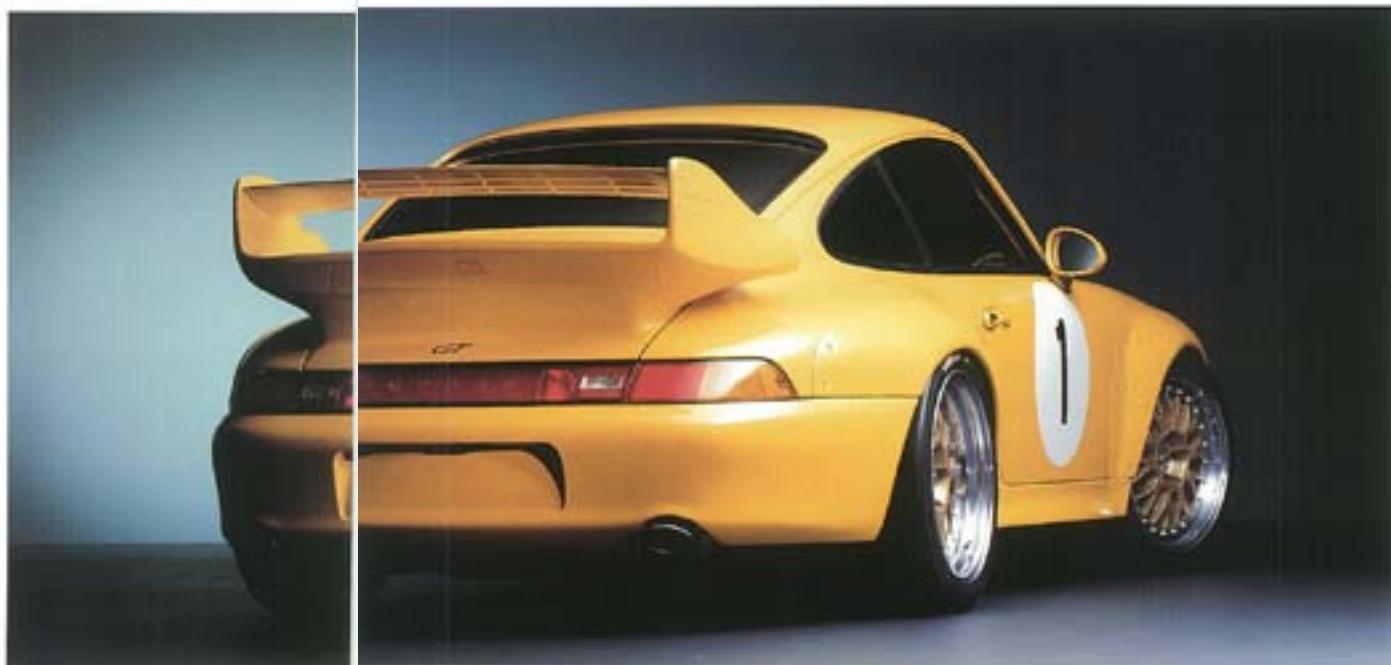
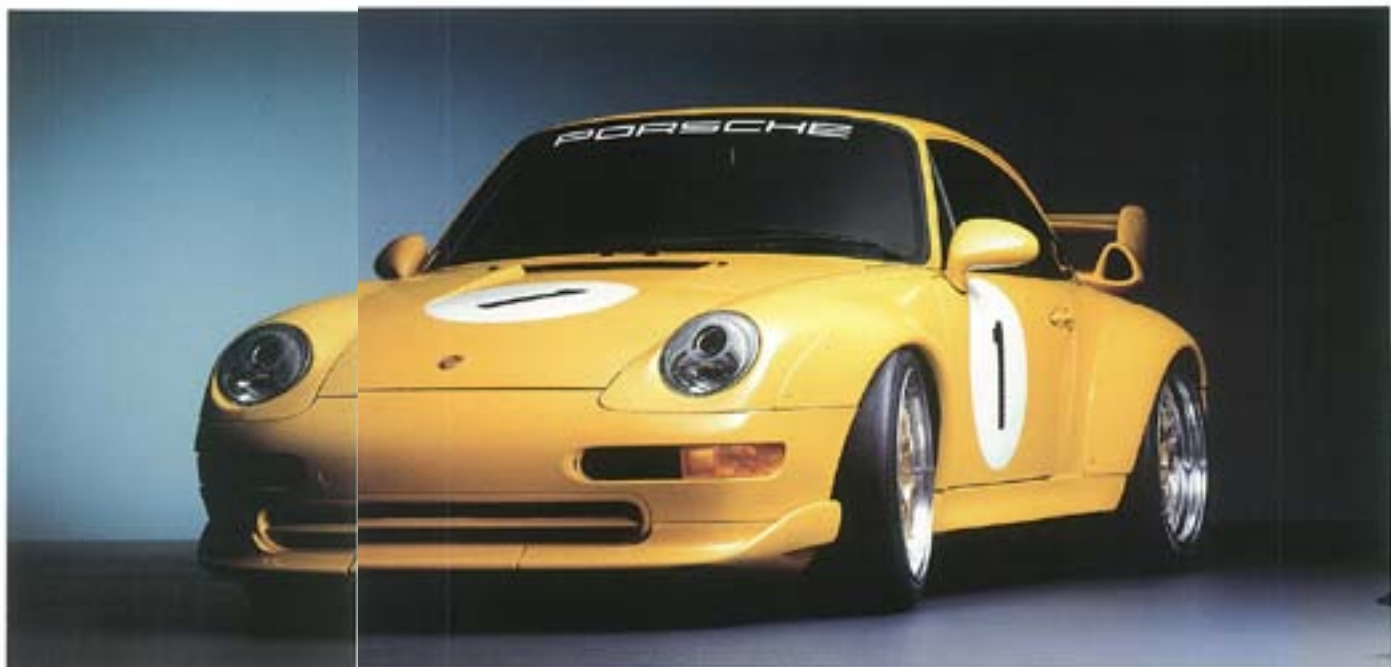
De GT2 heeft 2 turbo's met laadluchtcooler, een cilinderinhoud van 3.600 cm<sup>3</sup>, een vermogen van 316 kW (430 pk) waarmee de achterwielen worden aangedreven. De techniek is die van een racewagen. Daarbij staat hij helemaal niet zo ver af van de 911 Turbo.

### Wij dragen de racesport een goed hart toe

Aleen wie de racesport met hart en ziel bedrijft, is bereid zich niet alleen druk te maken om de wagens, maar ook te investeren in de rijtechnische kwaliteiten van de coureurs.

In veel landen biedt de sport-school van Porsche veiligheidsstrainingen aan. Iedere Porsche-rijder krijgt hierbij de kans zijn wagen nog beter te leren kennen en in kritieke situaties beter te beheersen, zowel op het circuit als gewoon op de weg.

De 911 GT2 is niet in alle landen leverbaar. Uw Porsche-dealer of -importeur kan u hierover alle gewenste informatie verschaffen.





**911 Carrera**  
Coupé/Cabriolet

**911 Carrera 4**  
Coupé/Cabriolet

**911 Targa**

**911 Carrera 4S**

**911 Turbo**

# Techniek

# Service

## **Porsche Classic**

Onder verzorging verstaan wij fundamenteel meer: Alle Porsches die ouder zijn dan 20 jaar worden verzorgd door Porsche Classic. Met onderdelen, reparaties en goede raad.

## **Porsche Club**

Dit is de grootste merkclub ter wereld. Over de gehele wereld telt hij 120.000 leden. In Nederland zijn momenteel 7 Porscheclubs: deels algemeen, deels type en/of klassiekgericht.

## **Porschedealer**

Bij de Porschedealer kunt u, behalve nieuwe en gebruikte Porsches, alle dingen krijgen die het Porsche-rijden vervolmaken: alle vormen van service, adviezen, originele onderdelen, accessoires en nog veel meer. Alle van Porsche, in een kwaliteit die u gewend bent van dit merk.



### **Porsche Selection**

Hier vindt u selecte accessoires en mode die goed bij u en uw Porsche passen. Omdat ze tijdloos, van hoge kwaliteit en individueel zijn. Ook als het hierbij om kleine dingen gaat, is dat voor ons nog geen reden om bij de selectie ervan minder zorgvuldig te werk te gaan.



### **Porsche Tequipment**

Hier vindt u accessoires waarmee u uw Porsche geheel individueel kunt "aankleden". Met artikelen die perfect op uw Porsche zijn afgestemd. En waarbij de garantie volledig onaangetaast blijft. Bedoeld voor als u de standaarduitrusting van uw Porsche te veel standaard vindt.



### **Porsche Exclusive**

Hier vindt u enkele suggesties hoe u een Porsche uit de serie af fabriek geheel volgens de door u opgegeven specificaties kunt laten ombouwen, en daardoor nog net iets persoonlijker kunt laten maken. In optisch of technisch opzicht of beide. In alle gevallen echter door handwerk. Er is niets dat niet kan.

(De nieuwe brochures van Selection, Tequipment en Exclusive kunt u bij uw Porsche-centrum ophalen).



**Het idee 911 is een uitdaging.**

**Een uitdaging aan ons, om u een technisch perfecte metgezel te leveren.**

**Een uitdaging aan u om toe te geven aan uw behoefte aan individualiteit.**

**Het idee Porsche – de sterkte van de emoties.**

**Technisch vertaald op een onnavolgbare wijze.**

# Samenvattend



De Porsche 911 is de belichaming van een idee. Het idee namelijk om het ontwerp van een rasechte sportwagen in de loop van 30 jaar zo te verfijnen, dat er een ook voor alledaags gebruik geschikte, comfortabele, veilige wagen uit groeit; zonder overigens ook maar iets aan sportiviteit in te boeten.

De 911 is ontworpen voor belastingen die op de openbare weg vrijwel nooit worden bereikt. Er zijn onderdelen in verwerkt die wij oorspronkelijk hebben ontwikkeld voor de racesport.

Want bij de ontwikkeling van de 911 zorgen we principeel verschoond te blijven van iets wat wij u bij het rijden willen besparen: compromissen.

# Het idee achter de 911

De afgebeelde wagentypes hebben de uitrusting zoals die in Duitsland wordt geleverd. Er zitten bijvoorbeeld ook meeruitvoeringen tussen die niet standaard, dus alleen tegen meerprijs worden geleverd. In verschillende landen zijn, vanwege verschillen in wettelijke bepalingen en productie-aantallen per land, niet alle types leverbaar. Wij adviseren u dan ook, u door de Porschedealer of de importeur te laten informeren over de types en de uitrusting.

Onder voorbehoud van wijzigingen in constructie, uitvoering en algehele uitrusting, alsmede kleurafwijkingen.

Porsche, Carrera en Targa zijn gedeponeerde handelsmerken van Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG  
Porschestrasse 42  
D-70435 Stuttgart

Stand: 8-'95  
Printed in Germany  
WK 191 291

