



924 S
944
944 S
944 Turbo



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 gab es schon Autofahrer, die diese Vorstellungen mit uns teilten, und es gibt sie noch heute.

Auf der Gemeinsamkeit des Geschmacks und der individuellen Ansprüche basiert 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 den Wünschen unserer Kunden gerecht werden.

Herzlichst, Ihr
Ferry Porsche

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Ferry Porsche'. The signature is fluid and cursive, with a large initial 'F' and 'P'.







924S

Fahren in seiner schönsten Form.

Porsche fertigt schon immer Sportwagen, die sich von anderen Automobilen deutlich abheben. Die Vierzylinder-Modelle 924 S, 944, 944 S und 944 Turbo sind typische Beispiele der neuen Porsche-Generation.

Eine perfekte Synthese scheinbar widersprüchlicher Eigenschaften.

Unsere Vierzylinder überzeugen durch fortschrittliche Antriebs- und Fahrwerkstechnologien, Wirtschaftlichkeit, Konstruktions- und Fertigungsqualität, hohe Zuverlässigkeit und Alltagstauglichkeit, Fahr- und Bedienungskomfort und durch ihre konstruktiven Elemente zur Erhöhung der aktiven und passiven Sicherheit.

Die Basis dieser außer- gewöhnlichen Fahrzeug- konzeption.

Die perfekte Synthese scheinbar 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 Automobilbaus und aus einem gezielten Engagement im Motorsport.

Diese Leistungsdaten fließen konsequent in die Produktion ein, wenn sie sich als serienreif erwiesen haben. Auf diese Weise haben

die Porsche-Vierzylinder von ihren Konstrukteuren und Ingenieuren alles mitbekommen, um eines Tages durch bleibende Aktualität zu „Klassikern“ zu werden.

Das Erscheinungsbild der Modelle 924 S bis 944 Turbo besticht durch Klarheit und zeitlose Eleganz. Harmonische Linien statt scharfer Konturen, weich gerundete Flächen anstelle energiezehrender Rechteckformen sind kennzeichnend für die formale Eigenständigkeit und Wertbeständigkeit.

Das Langzeitkonzept.

Wesentliche Bestandteile des Langzeitkonzepts sind nicht nur formale, sondern in erster Linie konstruktive Eigenschaften, die auch sich verändernden Anforderungen jederzeit gerecht werden.

Fortschritt heißt: Der Zukunft voraus sein.

Neue Technologien und der Einsatz leichter und gleichzeitig langzeitstabiler Materialien wurden in der Vierzylinder-Modellreihe von Porsche von Anfang an verwirklicht. Die "Forderungen der Zeit": nach mehr Sicherheit und Komfort, geringeren Geräusch- und Abgasemissionen, höherer Lebensdauer und nicht zuletzt nach besserer Nutzung der Antriebsenergie – bei gleichzeitig gestiegenen Ansprüchen an die Fahrleistungen sind vorbildlich erfüllt.





Aerodynamik und Fahrverhalten.

Die aerodynamischen Qualitäten der Porsche-Modelle 924 S bis 944 Turbo beeinflussen wesentlich den Kraftstoffverbrauch, die Fahrleistungen und das Fahrverhalten dieser Hochleistungssportwagen.

Neue Maßstäbe fortschrittlicher Formgebung.

Wie fortschrittlich die Form der Porsche-Vierzylinder ist, zeigt sich nicht allein an ihren c_W -Werten. Mitverantwortlich für die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und/oder für höhere Fahrleistungen ist der Gesamtluftwiderstand, der sich aus dem Luftwiderstandsbeiwert = c_W -Wert und der Stirnfläche der Karosserie errechnet.

Das Hauptaugenmerk bei der Formgebung galt deshalb beiden Komponenten gleichermaßen. Das Ergebnis: c_W -Wert und Stirnfläche multiplizieren sich zu Gesamtluftwiderstandswerten, die nicht zuletzt für die bescheidenen Kraftstoffverbrauchswerte dieser weit über 200 km/h schnellen Sportwagen verantwortlich sind. Beispiel 944: 8,6 l/100 km (1/3-Mix).

Genauso bedeutend ist die aerodynamische Form für das sichere Fahrverhalten der Fahrzeuge. Die Karosserien wurden deshalb

bereits im sogenannten Grundkörper so ausgelegt, daß die Auftriebskräfte selbst bei hohen Geschwindigkeiten die Kursstabilität nicht beeinträchtigen können. Darüber hinaus ermöglichen zusätzliche aerodynamische Komponenten einen besonders günstigen Strömungsabriß: die Bodenhaftung wird dadurch optimiert.



Beim Porsche 944 Turbo erfüllt eine speziell für dieses Hochleistungsfahrzeug entwickelte Flügel-Schürze (unter der Heckstoßstange) gleich drei Aufgaben: Die Luftführung der Unterbodenströmung wird verbessert, das Seitenwindverhalten stabilisiert und gleichzeitig werden der hintere Tankraum, das Getriebe und der Endschalldämpfer wirkungsvoll gekühlt.





344S

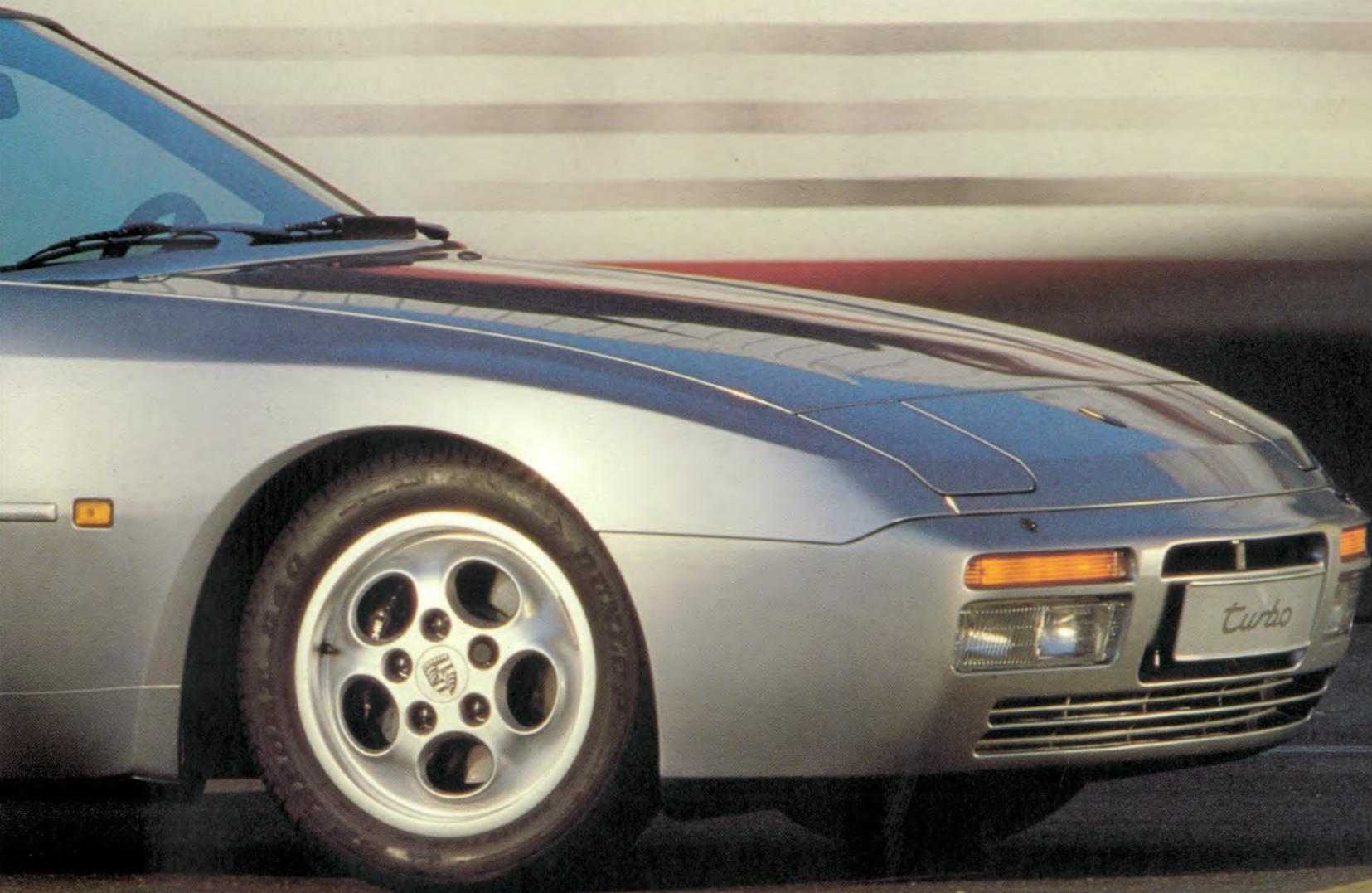


Windkanalstudien, zweiter Teil.

Die Form der Vierzylinder-Porsche entstand im Windkanal. Das zeigt sich nicht nur an den Luftwiderstandswerten und am sicheren Fahrverhalten, sondern auch an den technischen Funktionen dieser beispielhaften Form. Im Windkanal wurden nämlich auch die spezifischen Strömungsverläufe an den Karosserien gemessen

und die durch den Fahrtwind auf den Fahrzeugoberflächen entstehenden unterschiedlichen Luftdruckzonen. Dadurch ließen sich sowohl die ideale Anordnung wie auch die Größen der verschiedenen Luftöffnungen für die Motorraumkühlung und für die Be- und Entlüftung des Innenraums errechnen.

Charakteristisch für die Karosserie der Vierzylinder-Porsche ist die hohe Differenz der Druckwerte am Kühlluft Eintrittspunkt und an der Motorraumunterseite. Das bedeutet eine optimale Luftströmung durch den Wasserkühler; das elektrische Zusatzgebläse schaltet sich nur bei höherer thermischer Belastung ein. Die Eintrittsöffnung



für die Innenraumbelüftung liegt im Überdruckbereich vor der Frontscheibe.

Die sich vor der Windschutzscheibe sammelnde Luft fließt seitlich über die Kotflügel nach hinten ab. Dabei drängt sie den von den Vorderrädern hochgeworfenen Schmutz nach unten. So bleiben die oberen Hälften der Fahrzeuglängsseiten, vor allem

Schlösser und Türgriffe, weitgehend schmutzfrei.

Auch die versenkten Regenleisten basieren auf Erfahrungen, die im Windkanal gewonnen wurden. Sie verursachen keine Fahrtwindgeräusche, vermeiden das lästige Verschmutzen der Seitenscheiben und – beim Öffnen der Türen – das Abtropfen

von Regenwasser in den Innenraum. Ein weiteres Ergebnis der Windkanalstudien: wertvolle Hinweise auf die Kräfte, mit denen der Fahrtwind auf „bewegliche Teile“ wie Türen, Seitenscheiben und Hauben einwirkt. Das hat wiederum zu entsprechenden konstruktiven Maßnahmen geführt, die überflüssige Windgeräusche vermeiden.



turbo

PORSCHE





Die Innenraum-Systematik.

Stichwort: Ergonomie.

Sicherer Umgang mit Hochleistungstechnik setzt voraus, daß diese mühelos und irrtumsfrei zu beherrschen ist. Porsche hat deshalb auf der Grundlage kontinuierlicher For-

schungsarbeiten zum Thema Ergonomie und zusätzlicher Erfahrungen im Motorsport für die Vierzylinder-Baureihe eine Innenraum-Systematik entwickelt, in der sich konditionsschonender Komfort und Bedienungssicherheit sinnvoll ergänzen.

Die Gestaltung des Cockpits berücksichtigt individuelle Fahrgewohnheiten und die persönlichen

Maße der Fahrer. Die logische Anordnung der Instrumente, Schalter und Hebel erlauben es die Aufmerksamkeit uneingeschränkt dem Verkehrsablauf zu widmen.

Der Abstand zwischen Lenkrad und Sitz läßt sich bei allen 944-Typen über die elektrische Höhenverstellung des Fahrersitzes, auf



Wunsch mit orthopädischer Lordose-Funktion (Komfortsitz), individuell auf die Körpergröße des Fahrers abstimmen.

Das Porsche-Informationssystem beschränkt sich auf die für den Fahrbetrieb wichtigen Funktionen. Die wichtigsten Anzeigen sind im Instrumententräger, also unmittelbar im Blickfeld des Fahrers angeordnet.

Garantie für gutes Klima.

Die Vierzylinder-Porsche besitzen eine leistungsstarke Heizungs- und Belüftungsanlage. Ihre Gebläseauslegung bringt den Innenraum schnell und völlig unabhängig von der

Fahrgeschwindigkeit auf die gewünschten Temperaturen. Eine Regulierungsautomatik hält die Heiztemperatur (944 Turbo Serie) konstant auf dem eingestellten Wert. Zum guten Klima trägt außerdem die serienmäßige wärmedämmende Verglasung bei.

Große Abb.: 944 Turbo. Kleine Abb.: 924 S.



Sitzkomfort nach Maß.

Die sorgfältig gefertigten Sitze für Fahrer und Beifahrer in den Vierzylinder-Modellen von Porsche entsprechen in allen Einzelheiten ergonomischen Forderungen. Sie bieten die günstigste Sitzposition und ein ausgezeichnetes Informationsverhalten. Die serienmäßige elektrische Höhenverstellung des Fahrersitzes bei den 944-Model-

len ermöglicht die optimale Anpassung an die Körpergröße und individuelle Fahrgegewohnheiten. Damit läßt sich die Sitzhöhe vorne (in Kniehöhe) und hinten (im Rücken) um jeweils bis zu rund 40 mm verstellen. Auf diese Weise kann auch die Neigung der Sitzfläche stufenlos verändert werden.

Die anatomisch richtige Formgebung beider Vordersitze sichert auch auf langen Fahrten Entspannung und gibt einen guten Seitenhalt in Kurven. Sitzfederung, Fahrzeugfederung, Querstabilisierung und Dämpfung des Fahrwerks bilden eine sorgfältig abgestimmte Funktionseinheit. Form und Polsterung der Sitzflächen verhindern außerdem ein „Untertauchen“ des Körpers. Fest mit der Sitzlehne verbundene Kopfstützen schließen Fehleinstellungen der Kopfstützenhöhe aus.

Als Sonderausstattung werden speziell ausgeformte und straff ausgelegte Sitze angeboten, die bei den 944er Modellen ebenfalls mit



einer elektrischen Höhenverstellung ausgestattet sind und auch bei extremer Kurvenfahrt einen hervorragenden Seitenhalt bieten. Alle elektrisch verstellbaren Sitze können außerdem zusätzlich mit einer Sitzheizung geliefert werden.

Raumangebot nach Maß.

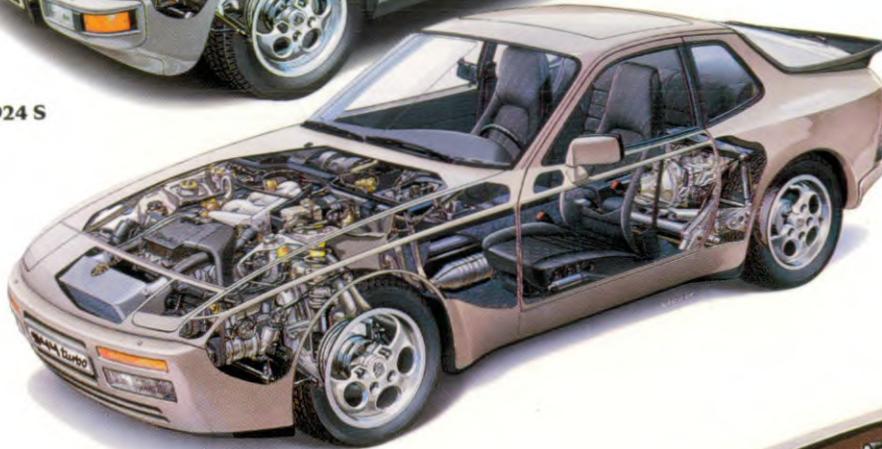
Natürlich besitzen unsere Sportwagen nicht den Raum einer Limousine. Trotzdem sind die beiden Zusatzsitze im Fond mehr als eine Notlösung: Kinder finden hier bequem Platz, und auf kurzen Strecken fällt

es auch zwei Erwachsenen nicht schwer, mit diesem Raumangebot zurechtzukommen. Der Einstieg wird durch die weit vorklappbaren Lehnen der Vordersitze erleichtert. 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 Rücksitzlehne läßt sich der Gepäckraum erheblich vergrößern. Auf diese Weise können sogar sperrige Güter transportiert werden.



Porsche 924 S



Porsche 944 Turbo

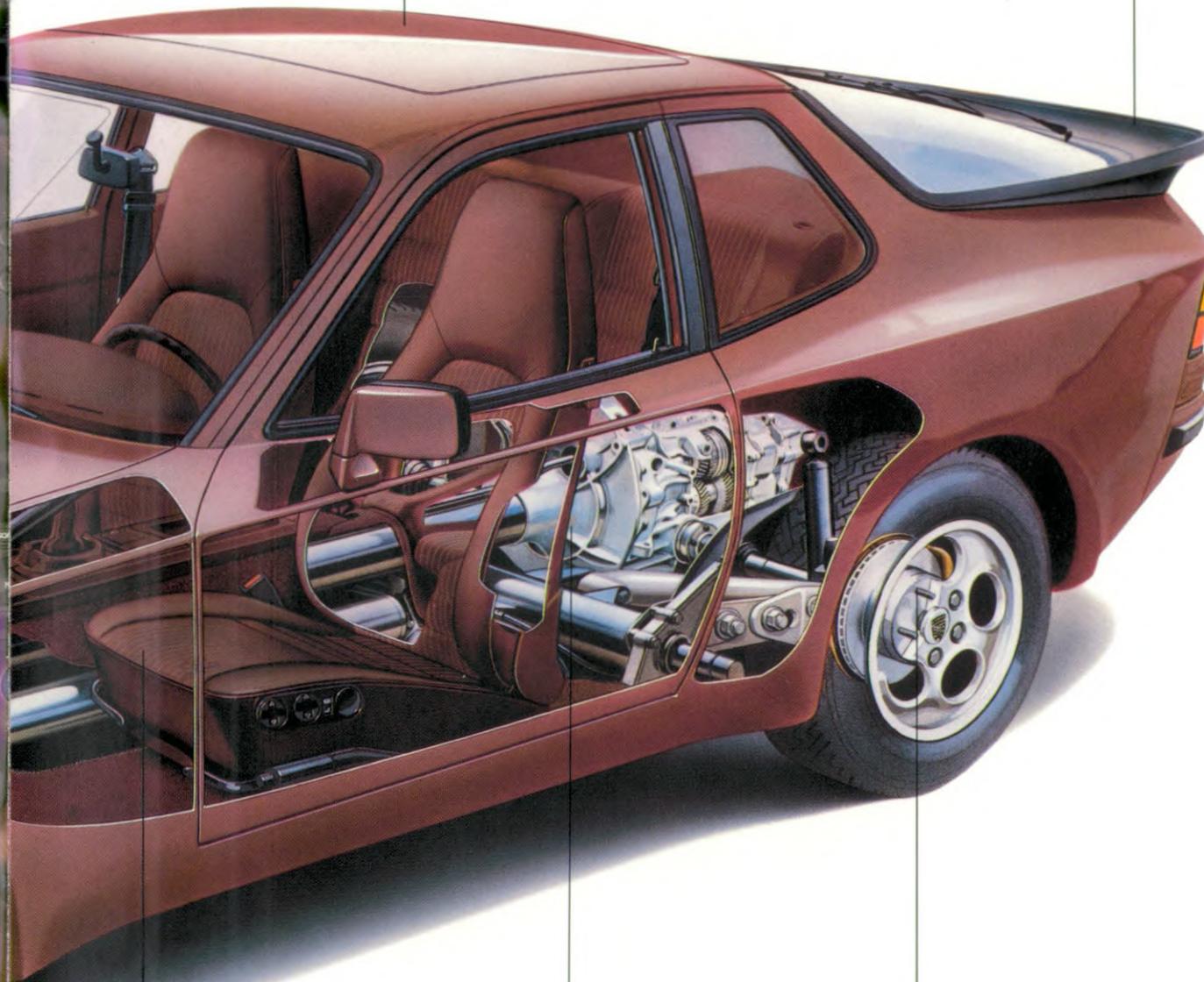
4-Zylinder, wassergekühlter Motor aus Leichtmetall mit 2 Ausgleichswellen gegen Vibrationen, digitales Einspritz- und Zündsystem, Hubraum 2,5 l, Vierventiltechnik, 140 kW (190 PS), Superbenzin 95 ROZ verbleit, mit Katalysator: Eurosuper 95 ROZ unverbleit.



Vorderradaufhängung: Einzelradaufhängung mit Leichtmetall-Querlenkern und McPherson-Federbeinen, Stabilisator 20 mm, Zweikreis-Bremsanlage mit Schwimmrahmen-Bremsen und innenbelüfteten Brems-scheiben, Leichtmetall-Gußräder 7 J x 15 mit Reifen 195/65 VR 15.

Ganzstahlkarosserie aus beidseitig feuerverzinkten Blechen, Luftwiderstandsbeiwert $c_w = 0,35$, Stirnfläche $A = 1,82 \text{ m}^2$, Höchstgeschwindigkeit 228 km/h, Beschleunigung von 0–100 km/h in 7,9 s.

Heckspoiler am Gepäckraumdeckel.



Sitze in Stoff-, Leder- und Kunstlederkombinationen, fahrerseitig mit elektrischer Höhenverstellung.

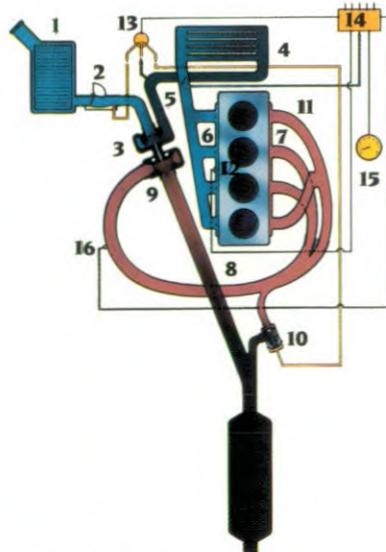
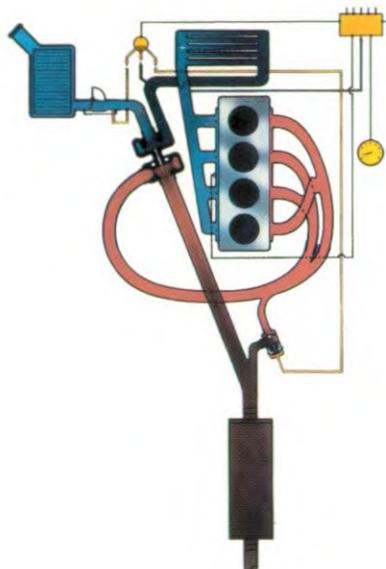
5-Gang-Getriebe (hinten angeordnet) mit dem Motor über Transaxlerrohr fest verbunden. Hinterradaufhängung: Einzelradaufhängung mit Leichtmetall-Schräglenkern, je Seite eine querliegende Drehstabfeder im Achsquerrohr, Querrohr-Aufhängung aus Leichtmetall.

Feststellbremse wirkt auf separate Trommeln an den Hinterrädern (Duo-Servo-Prinzip).



Motor-Technologie made by Porsche.

**Turbo-Aufladung
Porsche 944**



Katalysator-Version

Bei der Konstruktion der Vierzylinder-Motoren ging Porsche – wie schon beim Typ 928 – einen neuen Weg: mit Leichtmetall-Kolben und einem Leichtmetall-Zylinderblock. Im Gegensatz zu den bei Motoren konventioneller Bauweise üblichen Graugußzylindern weist die spezielle Aluminium-Legierung des Porsche-Zylinderblocks dasselbe Ausdehnungsverhalten bei Erwärmung auf wie das Material der Kolben. Dadurch wird das Problem der Abdichtung zwischen Kolben und Zylindern mit all seinen Begleiterscheinungen von vornherein ausgeschlossen. Das minimale Laufspiel zwischen Kolben und Zylindern verhilft dem Motor zu einer optimalen Nutzung der eingesetzten Energie – er arbeitet wirtschaftlicher, umweltfreundlicher und laufruhiger.

Eine der größten Stärken: die Laufkultur.

Mit ihrem 2,5-Liter-Hubraum gehören die Porsche-Vierzylinder zu den großvolumigsten Vierzylinder-Motoren überhaupt. Fach-

- 1 Luftfilter
- 2 Luftmengenmesser
- 3 Turbolader (Verdichter)
- 4 Ladeluftkühler
- 5 Drosselklappengehäuse
- 6 Luftverteiler
- 7 Abgaskrümmter
- 8 Abgasquerrohr
- 9 Turbolader (Turbine)
- 10 Ladedruck-Regelventil (Bypass)
- 11 Druckgeber
- 12 Klopfsensor
- 13 Taktventil
- 14 Steuergerät
- 15 Drehzahlmesser
- 16 Lambdasonde

leute bescheinigen ihnen die Laufruhe und das Komfortverhalten von Sechszylindern. Einer der Hauptgründe dafür sind zwei Ausgleichswellen, die mit doppelter Motordrehzahl gegenläufig drehen und höhenversetzt angeordnet sind.

Sie eliminieren die bei Vierzylinder-Motoren lange Zeit als unvermeidlich angesehene Vibrationen. Die dynamische und statische Balance aller am Kurbeltrieb beteiligten Komponenten sichert einen ruhigen Lauf in allen Leistungsbereichen.

Die Vierzylinder-Motoren im Detail.

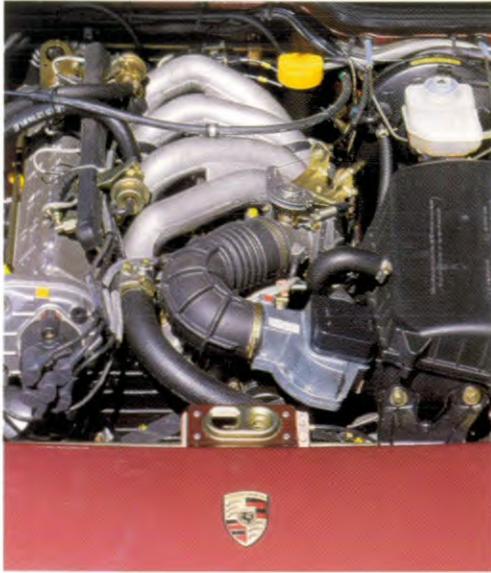
Die Vierzylinder-Triebwerke von Porsche sind so, wie Motoren heute sein müssen: leistungsstark und zugleich äußerst wirtschaftlich, umweltfreundlich, robust und zuverlässig.

Die wichtigsten Leistungsdaten der vier Vierzylinder-Modelle von Porsche:

- 924 S – 110 kW (150 PS);
0 – 100 km/h in 8,5 s; 215 km/h.
- 944 – 120 kW (163 PS);
0 – 100 km/h in 8,4 s; 220 km/h.
- 944 S – 140 kW (190 PS);
0 – 100 km/h in 7,9 s; 228 km/h.
- 944 Turbo – 162 kW (220 PS);
0 – 100 km/h in 6,3 s; 245 km/h;

(die Werte für den 924 S, 944 S und den 944 Turbo gelten auch für die Ausführung mit 3-Wege-Katalysator und Lambda-Regelung).

Alle Vierzylinder sind mit einem komfortabel zu schaltenden, sportlich ausgelegten Fünfgang-Getriebe ausgerüstet. Charakteristisch für die Transaxle-Porsche: Der Motor (vorne) und das Getriebe (hinten) sind durch ein stabiles Rohr zu einer starren Antriebseinheit verschraubt. In diesem Zentralrohr läuft – wartungsfrei in dauergeschmierten Spezial-Kugellagern eine vierfach zwischengelagerte, 25 mm starke Übertragungswelle.



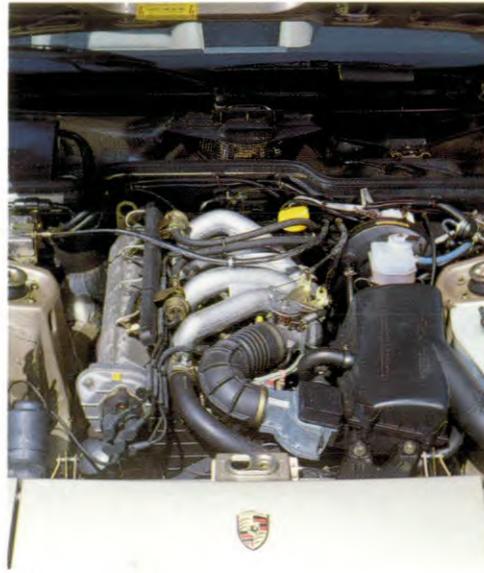
924 S

Die spezielle Vierventil-Charakteristik.

Der Motor des Porsche 944 S besitzt jeweils zwei Ein- und Auslaßventile pro Zylinder – insgesamt also 16 Ventile. Dadurch ist das Atmungsvermögen des neuen Vierzylinders höher. Entsprechend hoch ist die Leistungsbereitschaft des Motors: Er spricht auf jeden Gaswechsel ohne Verzögerungen an. Die dachähnliche Form der Brennräume, in denen die Zündkerzen jeweils zentral angeordnet sind, bewirkt zudem eine besonders intensive Verbrennung mit geringsten Schadstoffemissionen – also ein gleichzeitig besonders wirtschaftliches und umweltfreundliches Fahren. Zusätzlich wurde die für den Kraftstoffverbrauch und das Beschleunigungsvermögen entscheidende Drehmomentcharakteristik durch ein spezielles Resonanzaufadesystem optimiert.

Die spezielle Turbo-Charakteristik.

Wie alle Vierzylinder von Porsche erreicht der 944 Turbo bereits bei mittleren Drehzahlen



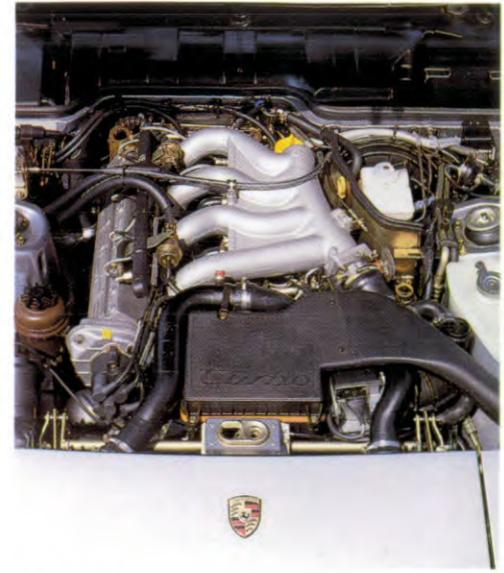
944

eindrucksvolle Leistungswerte. Hier wechselt der Motor ganz sanft und ohne spürbaren Übergang vom unaufgeladenen in den aufgeladenen Arbeitsbereich. Das bedeutet: Auch der Turbo stellt jederzeit ausreichend Kraft bereit, um schon bei einer besonders wirtschaftlichen Fahrweise mit verringertem Drehzahlniveau Fahrvergnügen zu bereiten und genügend Sicherheitsreserven zum schnellen Ausweichen oder Überholen zur Verfügung zu haben.

Ein speziell für den Porsche 944 Turbo abgestimmter Klopfsensor regelt zudem beim Erreichen der Klopfgrenze elektronisch den Zündzeitpunkt und steuert den Ladedruck. Auf diese Weise arbeitet der Motor ständig im idealen Bereich des thermisch günstigsten Wirkungsgrades. Eine Tatsache, die sich auf besonders eindrucksvolle Weise auf Leistung, Verbrauch und Abgaszusammensetzung auswirkt. Und die kurzzeitig auch Kraftstoffqualitäten bis hinab zu ROZ 91 zuläßt (bei geringfügigem Leistungsverlust).

Die wartungsfreie Ventilsteuerung.

Die Ventile werden von einer Zahnriemengetriebenen oben-



944 Turbo

liegenden Nockenwelle (OHC) gesteuert. Die Schwingungen des Zahnriemens werden – ebenso wie die der Ausgleichswellen-Riemen – von sogenannten Beruhigungs- und Anlaufrollen gedämpft. Die geringeren Schwingungen bedeuten nicht nur mehr Laufruhe, sondern auch weniger Verschleiß.

Die Nockenwelle betätigt die parallel angeordneten Ventile über selbsttätig nachstellende hydraulische Tassenstößel. Diese Tassenstößel werden von der Motorölpumpe mit Drucköl versorgt. Eine Druckumlaufschmierung mit einer nach ihrer speziellen Form benannten Sichel-Pumpe garantiert, daß die einwandfreie Ölversorgung jeder Schmierstelle selbst bei scharfen Kurvenfahrten sichergestellt ist. Und ein ausgeklügeltes Füllsystem in den Tassenstößeln sorgt dafür, daß sich nach jedem Schließen der Ventile ein neuer Einstellvorgang automatisch anschließt.

Das Ventilspiel bleibt auf diese Weise immer gleich. Es muß also niemals in der Werkstatt neu eingestellt werden.

Die Digitale Motor-Elektronik.

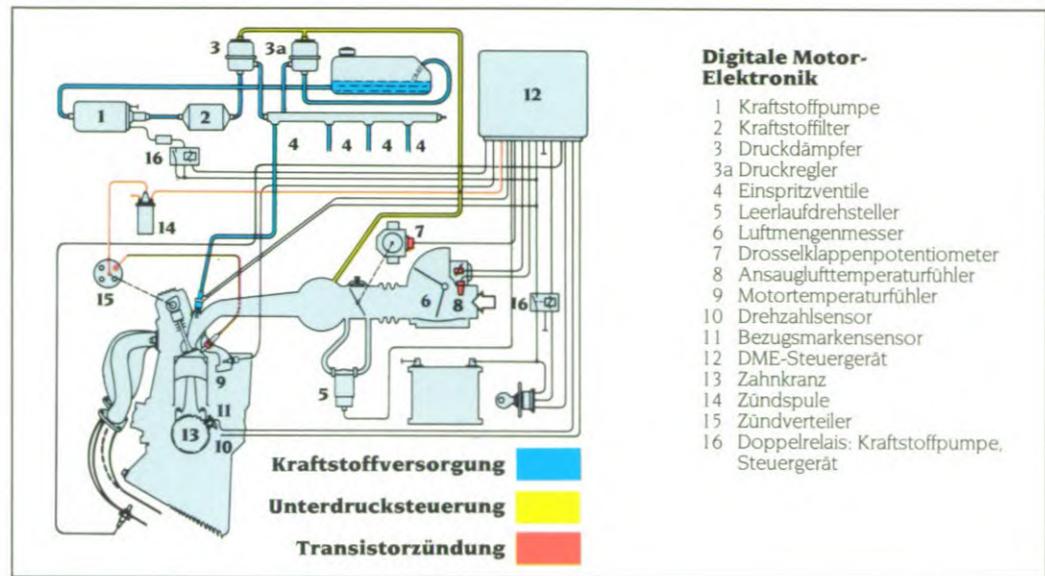
Porsche ist einer der wenigen namhaften Automobilhersteller der Welt, der für alle seine Modelle – seit mehr als zehn Jahren – nur noch Motoren mit Benzineinspritzung einsetzt. Die für den jeweiligen Betriebszustand richtige Gemischaufbereitung und gleichmäßige Zylinderfüllung übernimmt in allen Porsche-Vierzylindern eine Digitale Motor-Elektronik. Sie ist auch dafür verantwortlich, daß die kontaktlose Transistorzündung den zündenden Funken zum jeweils richtigen Zeitpunkt liefert. Das fortschrittliche System dieser Art beherrscht perfekt, was für die einwandfreie 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 nutzen die Porsche-Vierzylinder zu einer optimalen Verbindung von Leistungspotential und Sparsamkeit: Durch die exakt angepaßten Zündzeitpunkte zeichnet sich ein verbrauchsames Start und Kaltlaufverhalten aus. Die optimale Gemischzusammensetzung trägt im Vollastbetrieb 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.

Das Kühlsystem der Saugmotoren.

Die Vierzylinder-Saugmotoren verfügen über ein geschlos-



senes Kühlsystem, das bei hoher thermischer Belastung von einem temperaturgesteuerten elektrischen Zusatzgebläse unterstützt wird. Der in den Wasserkreislauf integrierte Ölkühler sowie die geringe spezifische Belastung aller Zusatzaggregate erlauben zusätzlich eine zeit- und kostensparende Einschränkung der Wartungspositionen und leisten damit ebenfalls einen bedeutenden Beitrag zu den überdurchschnittlich langen Inspektions- und Ölwechselintervallen von 20.000 km.

Das Kühlsystem des Turbo.

Das speziell für den Turbo-Motor geschaffene Ladeluft-Kühlsystem ist eine wichtige Voraussetzung für ein kraftvolles und schnelles Ansprechen des aufgeladenen Motors unter den unterschiedlichsten Betriebsbedingungen. Die heiße komprimierte Ladeluft wird auf dem Weg vom Verdichter zur Drosselklappe durch den Ladeluft-Kühler auf niedrigere Temperaturen gebracht. Die dazu notwendige Kühlluft bezieht er durch eine kleine, aber sehr wirkungsvolle Staudruck-Öffnung im mittleren Bereich des Fahrzeug-Bugteils.

Um den Motor auch bei extremen Temperaturbedingungen auf der richtigen Betriebstemperatur zu halten, ist das Turbo-Triebwerk außerdem mit einer externen Motorölkühlung – mit Thermostat-Regelung – ausgestattet. Das Absinken der Motoröltemperatur wird durch einen eigenen Lufteinlaß im Bug des Wagens erreicht.

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 bereits in unseren Fahrzeugen verwirklicht.

Selbstverständlich können alle S4-Zylinder-Modelle mit Katalysator geliefert werden. Die Katalysator-Vorbereitung ist Serienausstattung, so daß die nachträgliche Umrüstung auf Katalysatorbetrieb jederzeit möglich ist. Die Ausführung mit 3-Wege-Katalysator und Lambda-Regelung bringt dieselben hohen Leistungswerte wie die Ausführung ohne Katalysator (Ausnahme Porsche 944).

Sichere Argumente.

Eine wesentliche Voraussetzung für die Fahrsicherheit – die sogenannte aktive Sicherheit – bilden die Kraftreserven der Motoren. Sie sind die Basis für einen sportlich-souveränen und gleichzeitig kraftsparenden Fahrstil. Auch ohne häufiges Schalten treten die Vierzylinder-Porsche noch aus unteren Drehzahlen heraus kraftvoll an. Überholvorgänge schrumpfen auf kürzeste Zeitintervalle und werden dadurch sicherer.

Die Transaxle-Konstruktion.

Zu den wichtigsten Sicherheitsreserven gehört zweifellos eine größtmögliche Differenz zwischen ausgenutzter und möglicher Grenzgeschwindigkeit in Kurven. Von größter Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die Transaxle-Konstruktion der Vierzylinder-Porsche, die beide Achsen annähernd gleich belastet: vorne mit dem Motor, hinten mit Getriebe und Differential, Tank und Ersatzrad. Diese ausgeglichene Achslastverteilung erlaubt es, die Wirkung der Lenkung und des Antriebsschubs optimal kontrolliert einzusetzen.

Der tiefliegende Schwerpunkt und das ideale Trägheitsmoment um die Hochachse des Fahrzeugs sorgen für vorbildliche Richtungsstabilität. Die Porsche der Vierzylinder-Baureihe zeigen einen beispielhaften Geradeauslauf und ein ausgesprochen gutmütiges Seitenwindverhalten. Sie haben selbst auf nasser Fahrbahn keine Schwierigkeiten, ihre Kraft in Vortrieb umzusetzen. Und sie verhalten sich in Kurven nahezu lenkneutral.

Die innere Sicherheit.

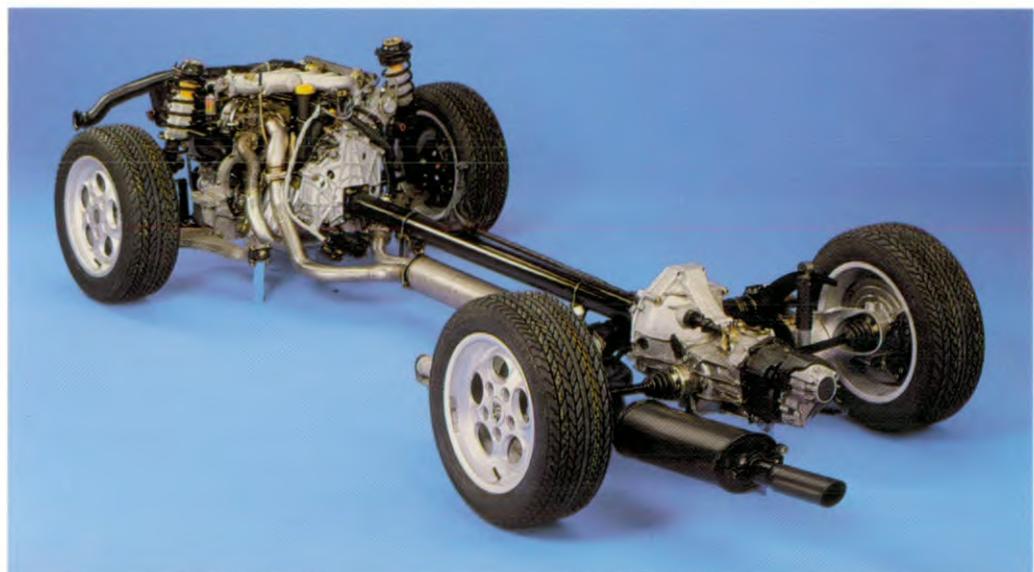
Der Innenraum der Porsche 4-Zylinder-Modelle ist vom Dach bis zum Wagenboden an allen kritischen Punkten energieabsorbierend gepolstert. Die nachgiebig gestaltete Armaturentafel mit nichtsplitterndem Trägerstück ist bis in den Fußraum geführt. Armaturendetails, Schalter, Griffe und das Handschuhkastenschloß sind verformbar oder versenkt angeordnet. Alle im Innenraum verwendeten Materialien sind schwer entflammbar.

Die großflächige Lenkrad-Prallplatte kann nicht splintern und ist darüber hinaus gepolstert. Die Längsnachgiebigkeit und eine zweifache kardanische Umlenkung des Lenkstrangs sorgen dafür, daß der Lenkstrang bei einem Aufprall in alle Richtungen ausweichen kann. Die Lenkzwischenwelle ist zusätzlich nach unten abgewinkelt. Ein weiteres Deformationselement befindet sich direkt hinter der Prallplatte. Es richtet das Lenkrad in der ersten Aufprallphase in die jeweilige Richtung der Aufprallkräfte aus. Dadurch

werden diese Kräfte auf die größtmögliche Fläche der Prallplatte verteilt und deshalb an den einzelnen Aufprallpunkten entsprechend verringert. Eine hochbelastbare Konsole verhindert außerdem eine Lenkradverschiebung in den Innenraum.

Die Sicherheit der Karosserie.

Die Transaxle-Porsche zeichnen ungewöhnlich große Verformungszonen und optimale Verformungsstrukturen aus. Die Dachkonstruktion bildet, zusammen mit den widerstandsfähigen vorderen Dachsäulen, einen außerordentlich steifen, in sich geschlossenen Trägerverbund, der die Funktion eines hochstabilen Überrollkäfigs übernimmt. Die Windschutzscheibe aus Sicherheits-Verbundglas bleibt bei einer Kollision in ihrer Position. Sie ist mit der Karosserie verklebt.





Die Präzision der Lenk- und Bremssysteme.

Das präzise und spontane Lenkverhalten der Trans-axle-Porsche 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 Lenkung arbeitet über den gesamten Lenkbereich absolut ohne Spiel.

Die Feinheiten der Servolenkung.

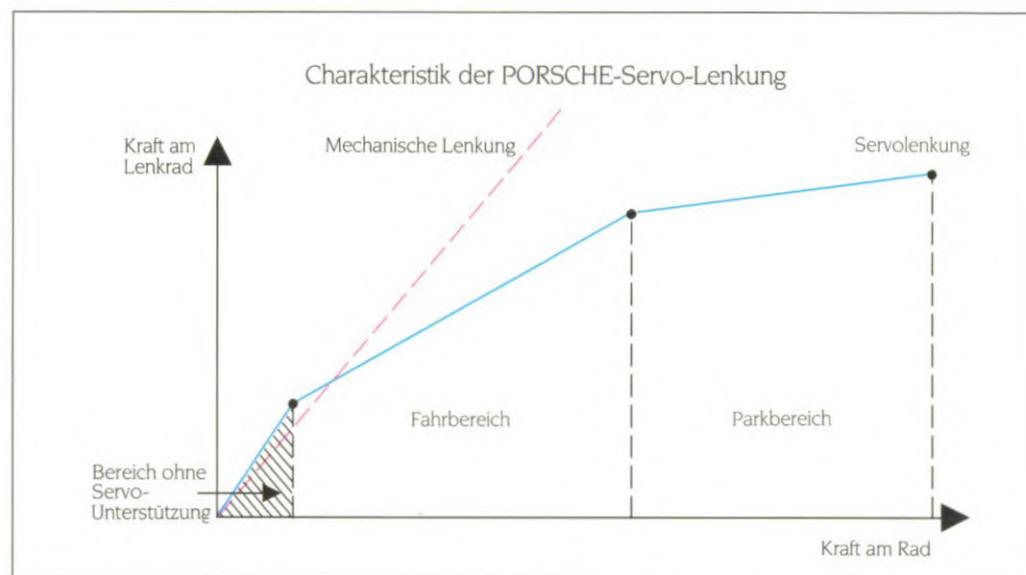
Der Porsche 944 S und 944 Turbo werden serienmäßig mit Servolenkung geliefert. Für den 924 S und 944 ist sie als Sonderausstattung erhältlich. Sie ermöglicht mühelose Parkmanöver und ein kräfteschonendes Lenken auf kurvigen Landstraßen. Die Servo-Unterstützung wurde aber bewußt nicht so weit getrieben wie bei vielen anderen Servo-Lenkungskonzeptionen.

Nach wie vor behält der Fahrer ein feines Gespür für alles, was zwischen der Straße und den Rädern geschieht – für das Grenzverhalten des Wagens und die Reibwertunterschiede – was besonders auf rutschiger Fahrbahnoberfläche von größter Bedeutung ist.

Wenn die höchsten Drehkräfte an den Vorderrädern auftreten, wird die volle hydraulische Unterstützung wirksam. Der bei langsamer Fahrt und beim Parken erforderliche Kraftaufwand zum Lenken wird dadurch auf komfortable Werte gebracht.

Mit zunehmender Motor-Drehzahl sorgt die Lenkölpumpe dafür, daß die Servowirkung leicht reduziert wird. Bei schnelleren Kurvenfahr-

ten paßt sie sich den dabei auftretenden geringeren Drehkräften automatisch an. Dieser Wirkungsgrad ermöglicht ein komfortables Lenken und sorgt gleichzei-



tig für eine exakte Information über die Fahrbahnbeschaffenheit und das Verhalten des Wagens.

Bei Geradeausfahrten und den geringsten Drehkräften arbeitet die Servolenkung ohne hydraulische Unterstützung wie die mechanische Lenkung, nur noch direkter. Das präzise Lenkverhalten garantiert einen einwandfreien Geradeauslauf und ein optimales "Centerpoint Feeling" – das richtige Gefühl für die Mittelstellung des Lenkrads.

Die Zuverlässigkeit der Bremssysteme.

Die hydraulische Zweikreis-Bremsanlage ist beim 924 S, 944 und beim 944 S mit Schwimm-

rahmen-Bremsen und innenbelüfteten Bremscheiben an allen vier Rädern ausgerüstet.

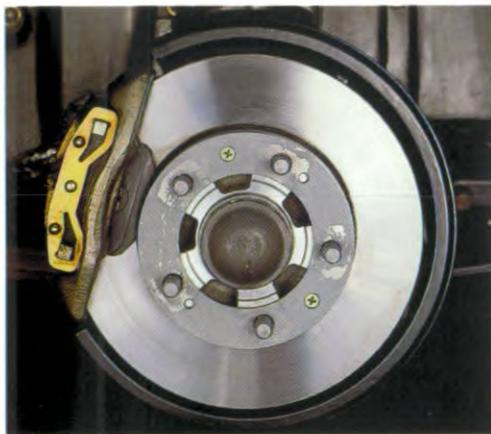
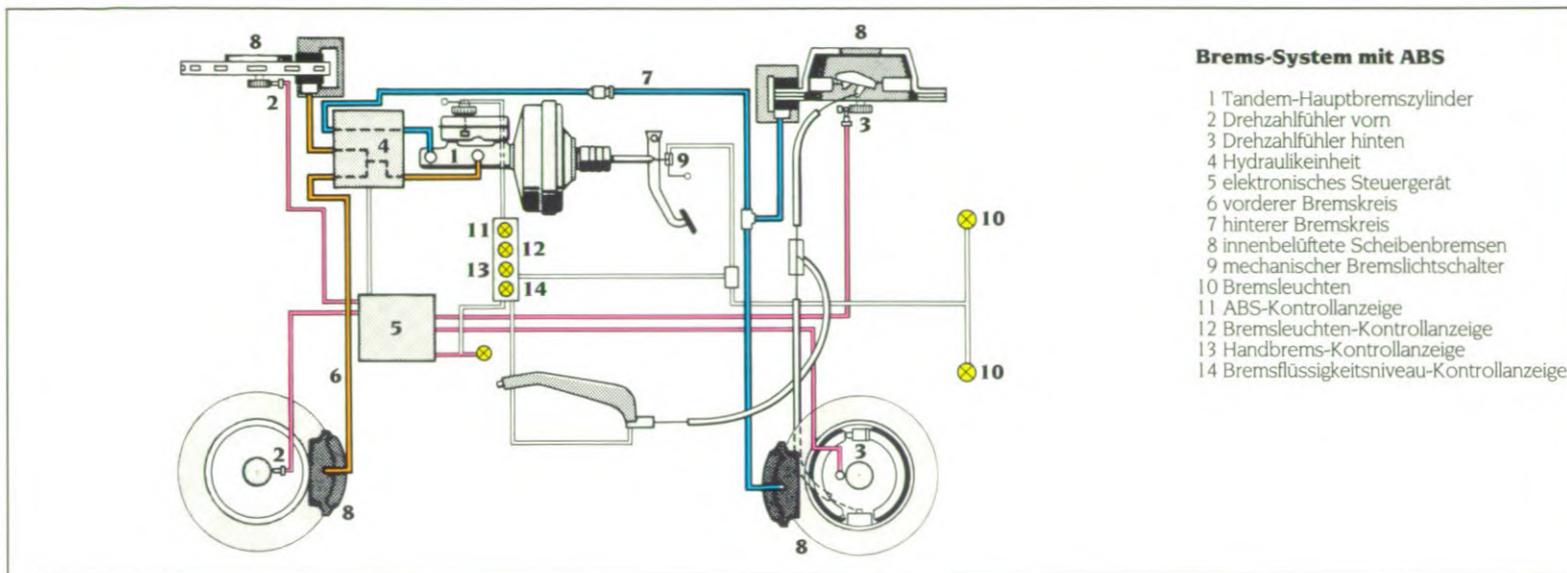
Die hohe thermische Belastbarkeit der Scheibenbremsen.

Die Schwimmrahmen-Scheibenbremsen erwärmen die

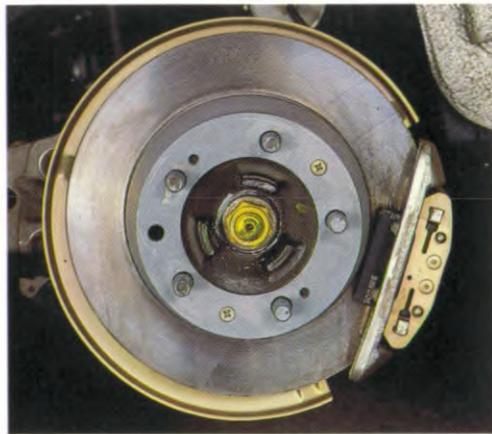
Bremsflüssigkeit nur gering, weil es lediglich eine einzige Berührungsfläche zwischen Kolben und Bremsbelag gibt und der Zylinder im Fahrtwind gekühlt wird. Die Innenbelüftung der Bremscheiben verhindert wirksam das gefürchtete „Brems-Fading“ – das Nachlassen der Bremswirkung bei wiederholten Bremsvorgängen aus hohen Geschwindigkeiten. Eine Servo-Unterstützung hilft den Kraftaufwand des Fahrers auf ein Minimum zu reduzieren.

Die 4-Kolben-Festsattel-Bremsanlage.

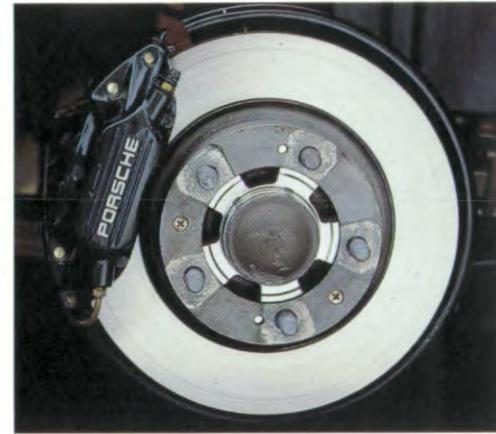
Ihren besonderen Fahrleistungen angemessen erhielt der 944 Turbo an Vorder- und Hinterachse hochwertige 4-Kolben-Festsattel-Brems-



Bremse vorn 924 S/944/944 S



Bremse hinten 924 S/944/944 S



Bremse 944 Turbo vorn

zungen. Diese neuentwickelte Bremsanlagen-Konzeption gewährleistet in Verbindung mit dem Transaxle-Prinzip (neben extremer Belastbarkeit) bestmögliche Verzögerungswerte.

Zusätzliche Belüftung erhalten die vorderen Bremsen durch einen Luftführungsschacht, der vom Bugteil bis zum Radhaus kühlende Stauluft an die innenbelüfteten Scheiben heranzuführt. Eine Servounterstützung hilft, den Kraftaufwand beim Bremsen auf ein Minimum zu reduzieren. Ein Bremskraftregler für die Hinterachse garantiert zusätzlich, daß der Turbo auch bei höchsten Fahrgeschwindigkeiten feinfühlig abzubremsen ist.

Sonderausstattung: ABS.

Auf Wunsch sind alle 944-Typen mit einem Anti-Blockier-System (ABS) lieferbar. Das ABS regelt die Bremskraft der Hinterräder gemeinsam, während die Vorderäder, die mehr Bremskraft übertragen müssen, einzeln beeinflusst werden. Die Regelung der Hinterachse wird nach dem "Select-Low-Prinzip" von dem Hinterrad bestimmt, das im Moment der Bremsung die geringere Fahrbahnhaftung aufweist. Dadurch kann das andere Rad mehr Seitenführungskraft übertragen,

so daß das Fahrzeug während des Bremsvorgangs, insbesondere auch beim Bremsen in Kurven, richtungsstabiler bleibt.

Durch die geregelte Differenzgeschwindigkeit der Räder gegenüber der Fahrzeuggeschwindigkeit wird eine optimale Bremswirkung erreicht, die gleichzeitig die Lenkfähigkeit voll erhält. Hindernisse auf der Fahrbahn können also auch während einer Vollbremsung umfahren werden – die Räder blockieren nicht.

Der gesamte Bremsvorgang wird unabhängig vom Beladungszustand des Fahrzeugs optimal geregelt.

Sonderausstattungen für die Vierzylinder-Porsche.

Einige Sonderausstattungen hatten wir Ihnen auf den vorhergehenden Seiten bereits gezeigt und beschrieben. Zum Beispiel: Sportsitze und Sitzheizung, Servolenkung (Serienausstattung beim 944 Turbo) und das Anti-Blockier-System. Nachstehend finden Sie nun noch einige Hinweise zu weiteren Sonderausstattungen für die Porsche 4-Zylinder-Modelle.

Das Sperrdifferential.

Das Lamellen-Selbstsperrdifferential bietet dem Porsche-Fahrer zusätzliche Vortriebsreserven im Kurvengrenzbereich. Außerdem schränkt es die Gefahr, daß einzelne Räder durchdrehen, weitestgehend ein: zum Beispiel beim Anfahren oder während der Fahrt auf Schnee, Eis, Rollsplitt, auf nassen oder unbefestigten Straßen und beim Überfahren von Bodenunebenheiten.

Die Sperrwirkung des Porsche-Sperrdifferentials wurde bewußt auf 40 Prozent eingeschränkt. Dadurch werden unangenehme Erscheinungen stärkerer Sperrwirkung, das Gefühl von „Kurvenunwilligkeit“ und geringerer Seitenführung an der Hinterachse, vermieden.

Die Diebstahl-Sicherung.

Die für alle Porsche 4-Zylinder-Modelle erhältliche elektronische Alarmanlage sichert nicht nur die

beiden Türen und die Heckklappe, sondern auch die Motorhaube und die Startfunktionen. Außerdem können die Räder durch abschließbare Radmuttern gesichert werden.

Das Automatik-Getriebe.

Das Dreigang-Automatik-Getriebe für die Modelle 924 S und 944 erhöht den Fahrkomfort, schließt aber eine betont sportliche Fahrweise nicht aus. Gegenüber den Serien-Versionen mit Fünfgang-Schaltgetriebe werden damit dieselben Höchstgeschwindigkeiten und nur unwesentlich veränderte Beschleunigungswerte erreicht.

Der Tempostat.

Mit dem Tempostat kann jede beliebige Geschwindigkeit zwischen 50 und 200 km/h als Dauergeschwindigkeit eingestellt werden. Auf verkehrsarmen Strecken oder auf Autobahnen mit Geschwindigkeitsbegrenzung ist das Fahren auf diese Weise, ohne Betätigung des Gaspedals, besonders komfortabel und kraftsparend.

Das Hubdach.

Das Hubdach ist elektrisch aufstellbar und zu verriegeln. Außerdem läßt es sich ganz herausnehmen.

Die Klimaanlage.

Die vollautomatische Klimaanlage ist Heizung, Lüftung und Kühlung in einem. Mit einem Drehknopf wird einfach die gewünschte Innenraumtemperatur eingestellt. Zusätzlich trocknet sie bei feucht-kalter Witterung die Luft, um ein Beschlagen der Front- und Seitenscheiben zu verhindern.

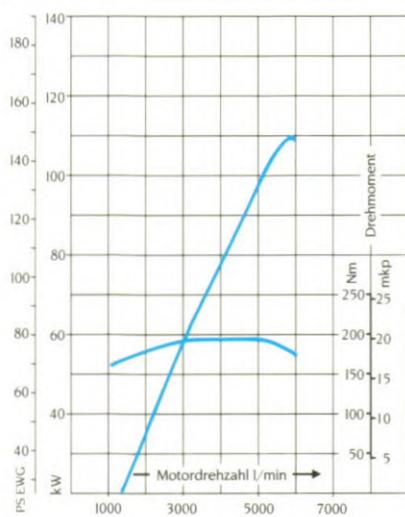


* | abweichende Werte für Katalysator-Fahrzeuge

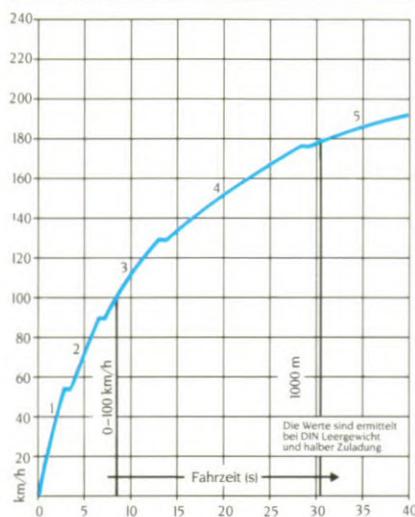
	924 S	944	944 S	944 Turbo	924 S	944	944 S	944 Turbo
MOTOR								
Zylinderzahl	4	4	4	4				
Bohrung (mm) ...	100	100	100	100				
Hub (mm)	78,9	78,9	78,9	78,9				
Hubraum cm ³ (nach Steuerformel)	2449	2449	2449	2449				
Hubraum cm ³ (effektiv)	2479	2479	2479	2479				
Verdichtungsverhältnis	9,7:1	10,6:1 *[9,7:1]	10,9:1	8,0:1				
Motorleistung kW (EG-PS)	110 (150)	120 (163) *[110 (150)]	140 (190)	162 (220)				
bei Motordrehzahl 1/min.	5800	5800	6000	5800				
max. Drehmoment EG-Nm (EG-kpm)	190 (19,4)	205 (20,9) *[190 (19,4)]	230 (23,5)	330 (33,6)				
bei Motordrehzahl 1/min.	3000	3000	4300	3500				
max. Literleistung kW/1 (EG-PS/1)	44,4 (60,5)	48,4 (65,8) *[44,4 (60,5)]	56,5 (76,6)	65,3 (88,7)				
Kraftstoff-Oktanzahlbedarf (ROZ)	91 verbleit od. unverbleit	96 verbleit od. unverbleit	95 verbleit od. unverbleit (Eurosuper)	95 verbleit od. unverbleit (Eurosuper)				
MOTORKONSTRUKTION								
Bauart	wassergekühlter, längs-stehender, um 30° geneigter 4-Zylinder-Viertakt-Ottomotor mit oberliegender Nockenwelle und 2 Nebenwellen, vorn eingebaut	wassergekühlter, längs-stehender, um 30° geneigter 4-Zylinder-Viertakt-Ottomotor mit oberliegender Nockenwelle und 2 Nebenwellen, vorn eingebaut	wassergekühlter, längs-stehender, um 30° geneigter 4-Zylinder-Viertakt-Ottomotor mit 2 oberliegenden Nockenwellen und 2 Nebenwellen, vorn eingebaut	wassergekühlter, längs-stehender, um 30° geneigter 4-Zylinder-Viertakt-Ottomotor mit oberliegender Nockenwelle und 2 Nebenwellen, vorn eingebaut, Abgas-Turboaufladung				
Kurbelgehäuse	zweiteiliges Leichtmetall-Kurbelgehäuse mit Leichtmetall-Ölwanne, Ölkühler im Kühlwasser-Nebenstrom im Kurbelgehäuse integriert Leichtmetall	zweiteiliges Leichtmetall-Kurbelgehäuse mit Leichtmetall-Ölwanne, Ölkühler im Kühlwasser-Nebenstrom im Kurbelgehäuse integriert Leichtmetall	zweiteiliges Leichtmetall-Kurbelgehäuse mit Leichtmetall-Ölwanne, Ölkühler im Kühlwasser-Nebenstrom im Kurbelgehäuse integriert Leichtmetall	zweiteiliges Leichtmetall-Kurbelgehäuse mit Leichtmetall-Ölwanne, Ölkühler im Luftstrom, thermostatisch geregelt Leichtmetall				
Zylinderkopf								
Anordnung der Ventile je Zylinder	1 Einlaß, 1 Auslaß, in Reihe hängend	1 Einlaß, 1 Auslaß, in Reihe hängend	2 Einlaß, 2 Auslaß, V-förmig hängend	1 Einlaß, 1 Auslaß, in Reihe hängend				
Ventilsteuerung	1 oberliegende Nockenwelle (OHC) und hydraulische Tassenstößel selbstnachstellend	1 oberliegende Nockenwelle (OHC) und hydraulische Tassenstößel selbstnachstellend	2 oberliegende Nockenwellen (DOHC) und hydraulische Tassenstößel selbstnachstellend	1 oberliegende Nockenwelle (OHC) und hydraulische Tassenstößel selbstnachstellend				
Ventilspiel								
Nockenwellen-antrieb/ Nebenwellen-antrieb	durch Zahnriemen	durch Zahnriemen	durch Zahnriemen und Kette	durch Zahnriemen				
Kurbelwelle	Stahl geschmiedet, 5 Gleitlager, mit vollem Massenausgleich	Stahl geschmiedet, 5 Gleitlager, mit vollem Massenausgleich	Stahl geschmiedet, 5 Gleitlager, mit vollem Massenausgleich	Stahl geschmiedet, 5 Gleitlager, mit vollem Massenausgleich				
Schmierung	Druckumlaufschmierung mit Sichel-Zahnradpumpe auf der Kurbelwelle, Ölfilter im Hauptstrom	Druckumlaufschmierung mit Sichel-Zahnradpumpe auf der Kurbelwelle, Ölfilter im Hauptstrom	Druckumlaufschmierung mit Sichel-Zahnradpumpe auf der Kurbelwelle, Ölfilter im Hauptstrom	Druckumlaufschmierung mit Sichel-Zahnradpumpe auf der Kurbelwelle, Ölfilter im Hauptstrom				
Kraftstoff-förderung	1 elektr. Kraftstoffpumpe	1 elektr. Kraftstoffpumpe	1 elektr. Kraftstoffpumpe	1 elektr. Kraftstoffpumpe				
Gemischbildung	DME (Digitale Motor Elektronik), Schubabschaltung, Leerlaufregelung	DME (Digitale Motor Elektronik), Schubabschaltung, Leerlaufregelung, Klopfregelung	DME (Digitale Motor Elektronik), Schubabschaltung, Leerlaufregelung, Klopfregelung	DME (Digitale Motor Elektronik), Schubabschaltung, Leerlaufregelung, Klopfregelung				
ELEKTRISCHE ANLAGE								
Batterie-spannung (V)	12	12	12	12				
Batterie-leistung (Ah)	50 (mit Automatik-Getriebe 63 Ah)	50 (mit Automatik-Getriebe 63 Ah)	50	50				
Lichtmaschine	Drehstrom 14 V, 90 A bzw. 1260 W über DME (Digitale Motor Elektronik)	Drehstrom 14 V, 115 A bzw. 1610 W über DME (Digitale Motor Elektronik)	Drehstrom 14 V, 115 A bzw. 1610 W über DME (Digitale Motor Elektronik)	Drehstrom 14 V, 115 A bzw. 1610 W über DME (Digitale Motor Elektronik)				
Zündung	Bosch WR 7 DC Champion RN 9 YC	Bosch WR 7 DC Champion RN 9 YC	Bosch WR 7 DC Champion RN 9 YC	Bosch WR 7 DC Champion RN 9 YC				
Zündkerze	WR 7 DC Champion RN 9 YC	WR 7 DC Champion RN 9 YC	WR 7 DC Champion RN 9 YC	WR 7 DC Champion RN 9 YC				
Elektroden-abstand in mm ..	0,7 + 0,1	0,7 + 0,1	0,7 + 0,1	0,7 + 0,1				
KRAFTÜBERTRAGUNG								
Grundkonzept	Frontmotor, Transaxle-Welle, Getriebe im Heck	Frontmotor, Transaxle-Welle, Getriebe im Heck	Frontmotor, Transaxle-Welle, Getriebe im Heck	Frontmotor, Transaxle-Welle, Getriebe im Heck				
Kupplung	Einscheiben-Trockenkupplung am Motor, hydraulisch betätigt	Einscheiben-Trockenkupplung am Motor, hydraulisch betätigt	Einscheiben-Trockenkupplung am Motor, hydraulisch betätigt	Einscheiben-Trockenkupplung am Motor, hydraulisch betätigt				
Schaltgetriebe	an der Hinterachse angeordnetes Synchrongetriebe, mit Achsantrieb verblockt	an der Hinterachse angeordnetes Synchrongetriebe, mit Achsantrieb verblockt	an der Hinterachse angeordnetes Synchrongetriebe, mit Achsantrieb verblockt	an der Hinterachse angeordnetes Synchrongetriebe, mit Achsantrieb verblockt				
Anzahl der Gänge	5 vorwärts, 1 rückwärts	5 vorwärts, 1 rückwärts	5 vorwärts, 1 rückwärts	5 vorwärts, 1 rückwärts				
Achsantrieb	über spiralverzahnte Kegelhäder, Differential, Doppelgelenkwellen	über spiralverzahnte Kegelhäder, Differential, Doppelgelenkwellen	über spiralverzahnte Kegelhäder, Differential, Doppelgelenkwellen	über spiralverzahnte Kegelhäder, Differential, Doppelgelenkwellen				
Schalthebel-anordnung	Knüppelschaltung auf dem Rahmentunnel, am Transaxle-Rohr aufliegend, in der Mittelkonsole	Knüppelschaltung auf dem Rahmentunnel, am Transaxle-Rohr aufliegend, in der Mittelkonsole	Knüppelschaltung auf dem Rahmentunnel, am Transaxle-Rohr aufliegend, in der Mittelkonsole	Knüppelschaltung auf dem Rahmentunnel, am Transaxle-Rohr aufliegend, in der Mittelkonsole				
Achsübersetzung	3,889:1	3,889:1	3,889:1	3,375:1				
AUF SONDERWUNSCH								
Automatik-Getriebe	3 Vorwärtsfahrstufen, 1 Rückwärtsfahrstufe, Parksperre und Neutralstellung, hydrodynamischer Drehmomentwandler, Achsübersetzung 3,083:1	3 Vorwärtsfahrstufen, 1 Rückwärtsfahrstufe, Parksperre und Neutralstellung, hydrodynamischer Drehmomentwandler, Achsübersetzung 3,083:1	-	-				



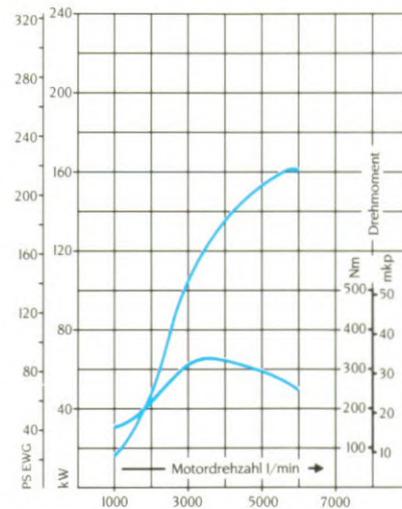
Vollastkurven **924 S**



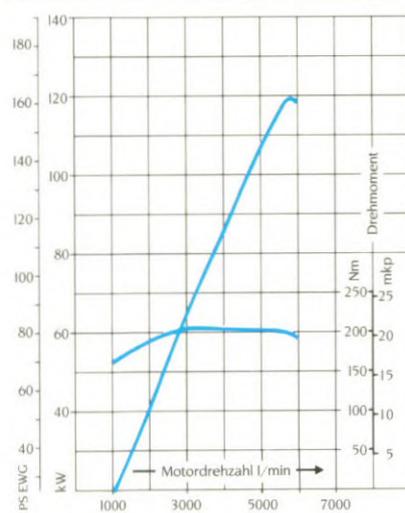
Beschleunigungsdiagramm **924 S** Schaltgetriebe



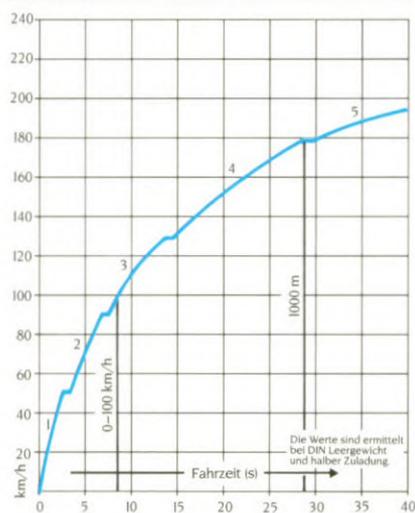
Vollastkurven **944 Turbo**



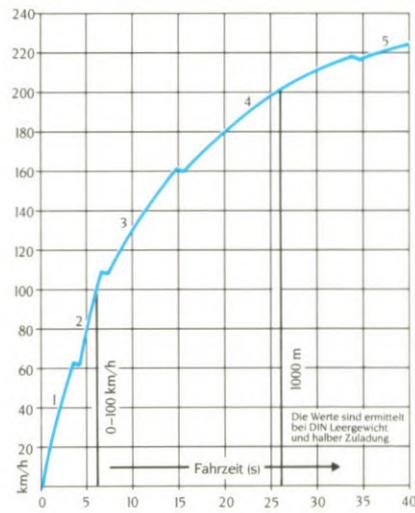
Vollastkurven **944**



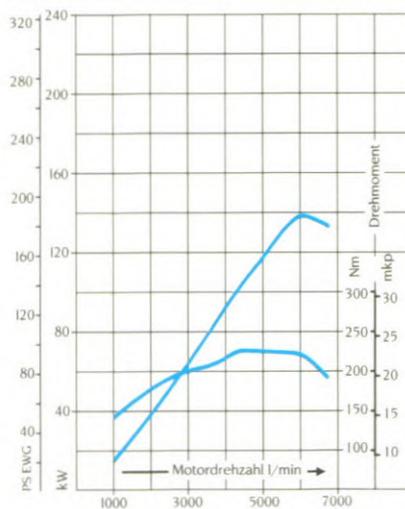
Beschleunigungsdiagramm **944** Schaltgetriebe



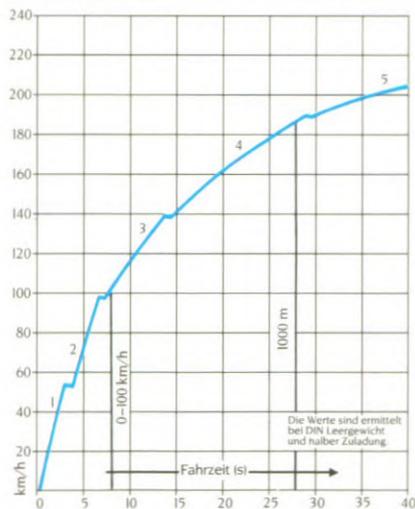
Beschleunigungsdiagramm **944 Turbo**



Vollastkurven **944 S**



Beschleunigungsdiagramm **944 S** Schaltgetriebe



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
Porschestraße 42, D-7000 Stuttgart 40

Printed in Germany, WVK 103 710
Wachter Druck, Bönnigheim VMA 7.86

	924 S	944	944 S	944 Turbo	924 S	944	944 S	944 Turbo	
KAROSSERIE					FÜLLMENGEN				
Ausführung	Coupé 2-türig, aus beidseitig feuerverzinktem Stahlblech, Front- und Heckspoiler, Stoßfänger aus Kunststoff	Coupé 2-türig, aus beidseitig feuerverzinktem Stahlblech, Front- und Heckspoiler, Stoßfänger aus Kunststoff	Coupé 2-türig, aus beidseitig feuerverzinktem Stahlblech, Front- und Heckspoiler, Stoßfänger aus Kunststoff	Coupé 2-türig, aus beidseitig feuerverzinktem Stahlblech, Front- und Heckspoiler, elastisches Bugteil, Stoßfänger hinten aus Kunststoff	Motor (inkl. Ölfilter)	ca. 6,0 l Marken-Mehrbereichsöl gemäß Werksfreigabe	ca. 6,0 l Marken-Mehrbereichsöl gemäß Werksfreigabe	ca. 6,0 l Marken-Mehrbereichsöl gemäß Werksfreigabe	ca. 6,5 l Marken-Mehrbereichsöl gemäß Werksfreigabe
					Motorkühlflüssigkeit	ca. 8,5 l	ca. 8,5 l	ca. 8,5 l	ca. 8,5 l
					Schaltgetriebe ..	ca. 2,0 l Hypoidöl	ca. 2,0 l Hypoidöl	ca. 2,0 l Hypoidöl	ca. 2,0 l Hypoidöl
					Automatik-Getriebe	6,0 l Achsantrieb: 1,0 l Hypoidöl	6,0 l Achsantrieb: 1,0 l Hypoidöl	-	-
					Kraftstoffbehälter	ca. 66,0 l, davon 9,0 l Reserve	ca. 80,0 l, davon 8,0 l Reserve	ca. 80,0 l, davon 8,0 l Reserve	ca. 80,0 l, davon 8,0 l Reserve
					Scheibenwaschanlage	ca. 6,0 l	ca. 6,0 l	ca. 6,0 l	ca. 6,0 l
FAHRGESTELL, RADAUFHÄNGUNG					ABMESSUNGEN				
Vorderradaufhängung und -federung	Einzelradaufhängung mit Leichtmetall-Querlenkern und McPherson-Federbeinen, Vorderachsträger und Stabilisator, negativer Lenkrollradius	Einzelradaufhängung mit Leichtmetall-Querlenkern und McPherson-Federbeinen, Vorderachsträger und Stabilisator, negativer Lenkrollradius	Einzelradaufhängung mit Leichtmetall-Querlenkern und McPherson-Federbeinen, Vorderachsträger und Stabilisator, negativer Lenkrollradius	Einzelradaufhängung mit Leichtmetall-Querlenkern und McPherson-Federbeinen, Vorderachsträger und Stabilisator, negativer Lenkrollradius	Radstand	2400 mm	2400 mm	2400 mm	2400 mm
					Spurweite vorn (bei DIN-Leergewicht)	1419 mm	1477 mm	1477 mm	1477 mm
					Spurweite hinten (bei DIN-Leergewicht)	1393 mm	1451 mm	1451 mm	1451 mm
					Länge	4212 mm	4200 mm	4200 mm	4230 mm
					Breite	1685 mm	1735 mm	1735 mm	1735 mm
					Höhe (bei DIN-Leergewicht)	1275 mm	1275 mm	1275 mm	1275 mm
					Bodenfreiheit (bei Gesamtgewicht)	120 mm	120 mm	120 mm	120 mm
					Wendekreis	10,3 m	10,3 m	10,3 m	10,3 m
					GEWICHTE				
					Leergewicht nach DIN	1210 kg	1240 kg	1280 kg	1350 kg
					zuz. Gesamtgewicht	1530 kg	1560 kg	1600 kg	1670 kg
					Anhängelast gebremst	1200 kg (bis 16% Steigung)			
					Anhängelast ungebremst	500 kg (bis 16% Steigung)			
					FAHRLEISTUNGEN				
					Höchstgeschwindigkeit (km/h)	215	220 *[210]	228	245
					(Automatik-Getriebe)	(215)	(220 *[210])	-	-
					Beschleunigung 0-100 km/h (DIN-Leergewicht + 1/2 Zuladung) ..	8,5 s	8,4 s *[8,5 s]	7,9 s	6,3 s
					(Automatik-Getriebe)	(10,0 s)	(9,6 s *[10,0 s])	-	-
					Kraftstoffverbrauch nach EG-Norm 80/1268 bei konstant 90 km/h l/100 km	6,1 *[6,3]	6,4 *[6,4]	6,7 *[6,7]	6,4 *[6,7]
					(Automatik-Getriebe)	(7,2 *[7,3])	(6,5 *[7,5])	-	-
					bei konstant 120 km/h l/100 km	8,1 *[8,3]	8,0 *[8,4]	8,3 *[8,6]	8,8 *[9,1]
					(Automatik-Getriebe)	(8,7 *[8,9])	(8,1 *[9,0])	-	-
					im EG-Abgas-Stadtzyklus l/100 km	12,3 *[12,6]	11,5 *[12,6]	12,5 *[12,6]	12,4 *[12,7]
					(Automatik-Getriebe)	(12,4 *[12,6])	(11,3 *[12,6])	-	-
Felgen	Leichtmetall-Druckguß 6 l x 15	Leichtmetall-Druckguß 7 l x 15	Leichtmetall-Druckguß 7 l x 15	Leichtmetall-Druckguß 7 l x 16 vorn, 8 l x 16 hinten	Reifen	195/65 VR 15, schlauchlos	195/65 VR 15, schlauchlos	195/65 VR 15, schlauchlos	205/55 VR 16 vorn, 225/50 VR 16 hinten, schlauchlos
Lenkung	Zahnstangen-Sicherheitslenkung, Lenkraddurchmesser 380 mm	Zahnstangen-Sicherheitslenkung, Lenkraddurchmesser 380 mm	Zahnstangen-Sicherheitslenkung, Lenkraddurchmesser 380 mm	Zahnstangen-Sicherheitslenkung mit Servounterstützung, Lenkraddurchmesser 380 mm					

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 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.





