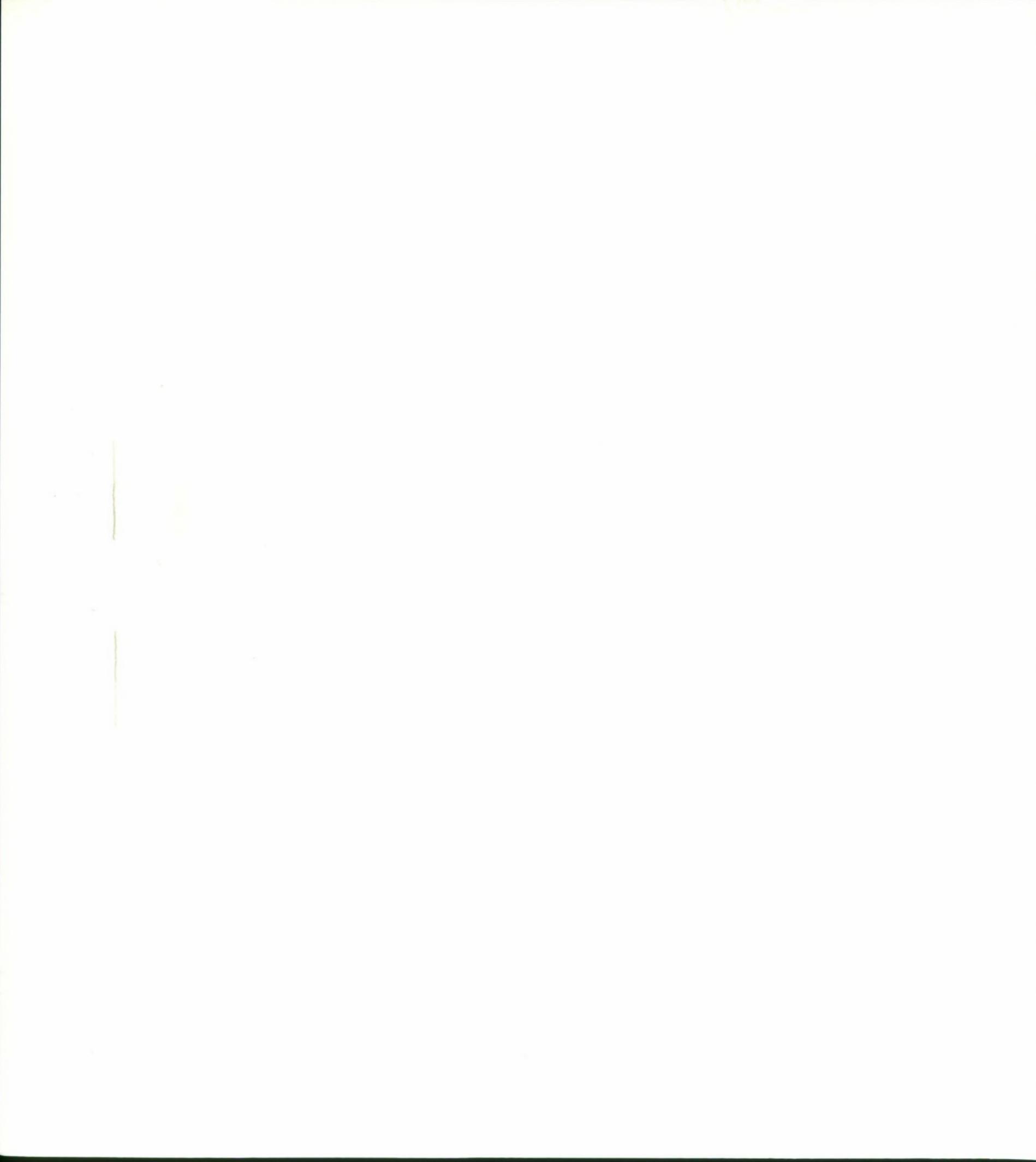


PORSCHE 924 S  
944  
944 S  
944 *Turbo*





Als wir Ende der vierziger Jahre begannen, Sportwagen zu bauen, hielten das viele für einen Anachronismus.

Bei den geringen Stückzahlen, die wir in liebevoller Handarbeit fertigten, konnten wir es uns leisten, Automobile ganz nach unseren Vorstellungen zu bauen. Schon damals gab es besonders anspruchsvolle Autofahrer, die diese Vorstellungen mit uns teilten, und es gibt sie noch heute. Ihre Zahl ist im Laufe der Jahre weitaus größer geworden, als wir uns in unseren kühnsten Träumen vorstellen konnten. Noch stärker aber wuchs etwas anderes: der Anspruch, den diese Fahrer – und nicht zuletzt auch wir – an jeden Porsche stellen.

So investieren wir Jahr für Jahr unser Wissen, unser Können und beträchtliche Mittel in die Forschung und Entwicklung neuer Technologien. Damit steigern wir nicht nur die typische Dynamik unserer Sportfahrzeuge, sondern ebenso deren Zuverlässigkeit und Wertbeständigkeit. Gleichmaßen setzen wir neue Maßstäbe für umweltfreundliche und energiesparende technische Lösungen.

Wir verlassen uns jedoch nicht allein auf unsere Forschung und Entwicklung. Auch die Porsche-Fahrer selbst – eine Gemeinschaft anspruchsvoller Individualisten – geben uns stets wichtige Impulse. Das zeigt



sich besonders an der hochwertigen Ausstattung unserer Modelle. Wichtige Funktionen sind von vornherein integriert. Unnötiges, das den Fahrer ablenkt und zusätzlich Gewicht bringt, wird vermieden. Porsche-Fahrer schätzen

nicht nur Dynamik und unverwechselbare Stilistik, sondern ebenso die große Zuverlässigkeit und Wertbeständigkeit. Daß der Erwerb eines Porsche eine klug überlegte Investition ist, beweist auch der hohe Wiederverkaufswert.

Der Erfolg ist kein Anlaß für uns, auf Lorbeeren auszuruhen – stattdessen Motivation zu weiterer Leistung im Interesse unserer Kunden.

Auch zukünftig werden wir wachsende Forderungen an Sicherheit, Komfort, weitere Umweltentlastung und bessere Energieausnutzung erfüllen – und selbstverständlich die Wünsche an die sportlichen Qualitäten unserer Fahrzeuge.

Herzlichst  
Ihr Ferry Porsche

A handwritten signature in blue ink, which appears to be 'Ferry Porsche', written in a cursive style.







924S

## **FAHREN IN SEINER SCHÖNSTEN FORM – EIN KONZEPT AUF ZUKUNFTSKURS**

Seit jeher ist Porsche Inbegriff eines unverwechselbaren sportlichen Stils. Gerade Fahrer mit besonderen Ansprüchen an Ästhetik, Dynamik und an fortschrittliche Technik, entscheiden sich für Porsche. Fahrer, die mit Sachverstand wie Begeisterung ihr Automobil lenken. Denn bei allen rationalen Gründen, die für einen Porsche sprechen - von der Leistung über die schon sprichwörtliche Zuverlässigkeit bis zur beispielhaften Werterhaltung - wählt man einen Porsche zuallererst wegen der ganz eigenen Faszination. Dieses war auch für den Erfolg der Modelle 924 S, 944, 944 S und 944 Turbo von ausschlaggebender Bedeutung. Längst hat sich auch diese Porsche Generation - wie die anderen Bau-reihen - souverän in der Kunst bewiesen, Führungspositionen auszufüllen.

### **SCHEINBAR WIDERSPRÜCHLICHES VEREINEN – UM PERFEKTION STATT KOMPROMISSE ZU ERZIELEN**

Hochentwickelte Leistungsfähigkeit zeigen Porsche Sportwagen nicht nur durch ihre Schnelligkeit, sondern durch fortschrittliche Funktion in allen wichtigen Bereichen. Beispiele dafür sind die Maßstäbe setzende Antriebs- und Fahrwerkstechnik, Wirtschaftlichkeit, Zuverlässigkeit und Langlebigkeit sowie die umfassende Einsatzfähigkeit. Typisch und unverzichtbar für Porsche ist zudem der hohe Standard an aktiver wie passiver Sicherheit - engagiertes Fahren und Minimierung von Risiken sind für uns

zwei Seiten einer Medaille. Nicht zuletzt unsere intensive, erfolgreiche Teilnahme am internationalen Motorsport hat sich für die Optimierung von Sicherheitskomponenten als nutzbringend erwiesen. Selbstverständlich für Porsche sind auch vorbildlicher Fahr- und Bedienungskomfort - denn um ein Automobil voll zu beherrschen, muß man es perfekt im Griff haben. Bei der Betonung aller Qualitäten bleibt eines jedoch für uns stets herausragende Zielsetzung: daß jeder Porsche unverkennbar ein Porsche ist.

### **DURCH BESTE STARTBEDINGUNGEN IMMER WEITER NACH VORN**

Nur wer sich bemüht, seiner Zeit voraus zu sein, kann die Zukunft gewinnen. Nach diesem Grundsatz sind auch unsere Vierzylinder-Modelle konstruiert. Wesentliche Basis dafür sind umfassende Analysen, Erprobungen und Erkenntnisse im Bereich Forschung und Entwicklung - das Entwicklungszentrum von Porsche in Weissach ist längst zu einem Synonym für wegweisende technologische Lösungen geworden - sowie Erfahrungswerte aus unserem gezielten Engagement im Motorsport.

Jeder Sieg im Wettbewerb ist letztlich immer auch ein Gewinn für die Serie.

Ebenso unsere langfristig wirksame Modellpflege, die bei Porsche nichts mit Kosmetik zu tun hat. Der Auftritt eines Porsche ist auch deshalb so überzeugend, weil unsere Modellüberlegungen unabhängig von modischen Strömungen sind.





944S

## AERODYNAMIK UND FAHRVERHALTEN

Porsche Modelle überzeugen durch ästhetische Linienführung wie durch aerodynamische Effizienz. Harmonische Umrissse statt scharfer Konturen, elegant gerundete Flächen anstelle energiezehrender, kantiger Rechteckformen sind gleichermaßen Merkmal optisch gelungener wie strömungsgünstiger Formgebung.

### VERRINGERTER VERBRAUCH, ERHÖHTE FAHRSICHERHEIT

Wie vorbildlich ausgefeilt die Aerodynamik der Porsche ist, zeigt sich daran, daß die Komponenten Luftwiderstandsbeiwert ( $= c_w$ -Wert) und Karosserie-Stirnfläche beide optimal berücksichtigt wurden. Beides multipliziert sich zum Gesamtluftwiderstandswert - je günstiger er ist, desto deutlicher erhöhen sich die Fahrleistungen beziehungsweise verringert sich der Verbrauch. Wie bescheiden die Kraftstoffverbrauchswerte dieser weit über 200 km/h schnellen Sportwagen sind, belegt das Beispiel des Porsche 944 S = 9,2l/100 km (1/3-Mix).

Ein weiteres herausragendes Ergebnis der fortschrittlichen Aerodynamik ist der Gewinn an Fahrsicherheit. Die Karosserien sind bereits im sogenannten Grundkörper so ausgelegt, daß die Auftriebskräfte an den Achsen selbst bei hohen Dauergeschwindig-



keiten oder Spurts die Kursstabilität nicht beeinträchtigen. Darüber hinaus ermöglichen zusätzliche aerodynamische Komponenten einen besonders günstigen Strömungsabriß am Heck: die Bodenhaftung wird dadurch optimiert.

Beim Porsche 944 Turbo erfüllt eine speziell für dieses Hochleistungsfahrzeug entwickelte Flügelschürze, die harmonisch unter der Heckstoßstange integriert ist, gleich drei wichtige Aufgaben: Unterbodenströmung wie Seitenwindverhalten werden stabilisierend beeinflusst und gleichzeitig der Kraftstoffvorrat, das Getriebe und der Endschalldämpfer wirkungsvoll gekühlt.





944S



## FORTSCHRITT AUS DEM WINDKANAL

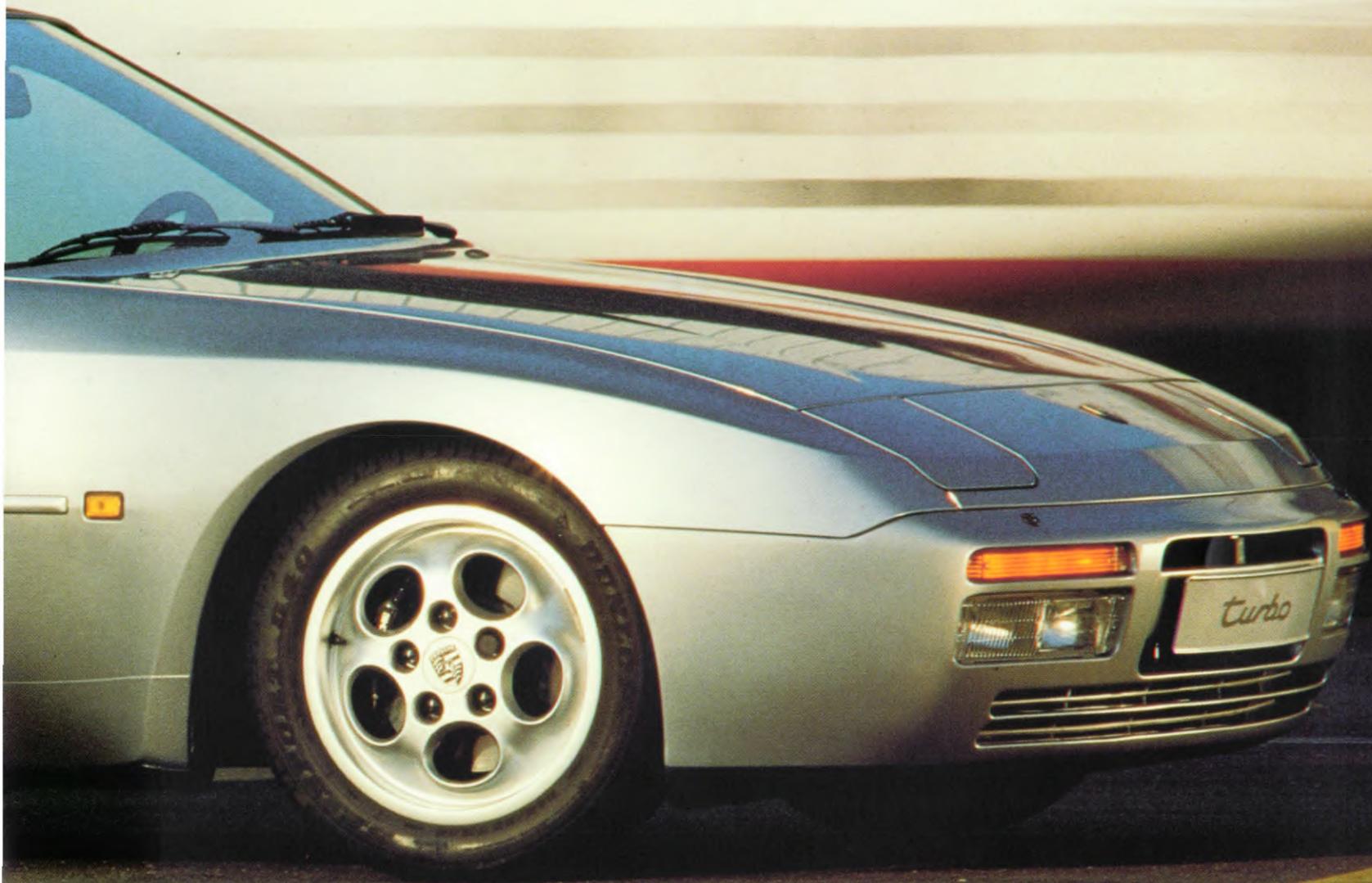
Aerodynamik beziehungsweise einzelne Fakten wie der Luftwiderstandsbeiwert waren und sind für Porsche kein Selbstzweck. Absicht ist es stets, dem Fahrer beste funktionelle Bedingungen und damit optimale Voraussetzungen für ein Höchst-

maß an Fahrvergnügen zu schaffen. Einseitige Extreme, die praktische Nachteile ergeben, etwa eine übermäßige Verschmutzung von Karosserie und Glasflächen, wurden stets vermieden - und trotzdem hervorragende Werte erreicht.

Grundlage dafür waren umfangreiche und mit Akribie betriebene Windkanalstudien. Ermittelt wurden die unterschiedlichen Strömungsverläufe entlang den Karosserien sowie auf die einzelnen Partien der Fahr-

zeugoberfläche. Dadurch ließen sich sowohl die ideale Anordnung wie auch die optimalen Querschnitte der verschiedenen Luftöffnungen für die Motorraumkühlung und für die Be- und Entlüftung des Innenraums exakt ermitteln.

Charakteristisch für die Karosserie der Porsche mit Frontmotor ist die optimierte Luftströmung durch den Wasserkühler. Das elektrische Zusatzgebläse schaltet sich so nur bei besonders hoher thermischer Belastung ein.



Weitere Beispiele für aerodynamische Perfektion bis ins Detail: 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 Partien der Fahrzeuglängsseiten, vor allem Seitenscheiben, Schösser und Türgriffe weitgehend schmutzfrei. Vorteilhaft wirken sich auch die versenkt angeordneten Regenleisten aus:

verminderte Fahrtwindgeräusche, kein lästiges Verschmutzen der Seitenscheiben. Zudem wird - beim Türöffnen - das Abtropfen von Wasser in den Innenraum vermieden. Windkanalstudien halfen auch, bei „beweglichen“ Teilen wie Türen, Seitenscheiben und Hauben Windgeräusche weitgehend zu vermeiden.



*turbo*

PORSCHE





## **DAS PORSCHE-COCKPIT: EINE PROFESSIONELLE LEITZENTRALE**

Wer sportliche Hochleistung sicher beherrschen will, braucht dazu geeignete Instrumente. Cockpit und Bedienelemente entsprechen deshalb ergonomisch und funktional den für Porsche prinzipiell gültigen besonderen Maßstäben. Die Logik der Anordnung und Gestaltung von Anzeigen und Bedienungseinrichtungen schließt Irrtümer aus. Stattdessen wird die volle Konzentration auf das Verkehrsgeschehen ermöglicht - und somit ein Höchstmaß an

entspanntem Fahrvergnügen. Analysen aus dem Motorsport haben zur Entwicklung eines Innenraum-Niveaus beigetragen, das sich durch eine Systematik von konditionsfördernden Einrichtungen auszeichnet. Modernste Kontroll- und Sicherheitstechnik sowie ein kultiviertes Ambiente ganz eigener Art gehen bei Porsche eine überzeugende Synthese ein. Im Mittelpunkt stehen dabei stets die Interessen des Fahrers - alle Funktionen sollen



seiner Konditionsförderung dienen. Beispiele dafür sind die elektrische Höhenverstellbarkeit des Fahrersitzes (944, 944 S, 944 Turbo). Auf Wunsch vollelektrisch und beheizbar oder mit orthopädischer Lordosen-Funktion zur besonderen Entlastung der Wirbelsäule. Die hochentwickelte Heizungs- und Belüftungsanlage sowie die serienmäßige wärmedämmende Verglasung.



TECHNISCHE DATEN,  
SERIEN- UND MEHRAUSSTATTUNG '88

**924 S**

**944**

**944 S**

**944 *Turbo***



**SERIENAUSSTATTUNG FÜR DIE  
MODELLE 924 S, 944, 944 S UND  
944 TURBO**

- beheizbare Heckscheibe
- Heckscheibenwischer
- Verbundglas-Frontscheibe
- elektrische Frontscheiben-Waschanlage
- beheizte Waschküen
- rundum grün getönte Verglasung
- H 4-Scheinwerfer versenkbar
- H 3-Zusatzferncheinwerfer
- Nebelrückleuchte
- elektrische Außenspiegel links und rechts, von innen verstell- und beheizbar
- elektrische Fensterheber
- Heizungssystem mit stufenloser Temperaturregelung
- 3-stufiges Gebläse (nur 924 S)
- individuelle Luftverteilung durch variable Leitlamellen und Mengenregler
- 3-Speichen-Lederlenkrad (nur 924 S)
- Lederbezug für Handbrems- und Schalt- hebel
- Make-up-Spiegel mit Sicherheitsabdek- kung in Fahrer- und Beifahrer-Sonnen- blende
- Kassetten- und Münzbehälter
- Drehzahlmesser
- Instrumente für Öldruck und Bordnetz- spannung
- Analog-Quarzuhr (nur 924 S)
- 4 Lautsprecher
- Rücksitzlehne umlegbar
- Vordersitze mit 3-Punkt-Automatikgurten
- Rücksitze mit Beckengurten
- Heckdeckel mit elektrischer Entriegelung von innen sowie Schloß von außen
- selbstaufrollende Gepäckraumabdeckung
- Gepäck- und Motorraumbeleuchtung mit Kontaktschalter
- Motor- und Heckdeckel mit je 2 Gasfeder- Stützen
- Heckspoiler
- Verkleidungen im Motorbereich
- feuerverzinkte Karosserie
- Hohlraumkonservierung
- Unterbodenschutz
- Seitenschutz in den Türen
- Stabilisatoren vorn und hinten
- 3-Wege-Katalysator mit Lambdaregelung und geschlossenem Kraftstoff-Tankent- lüftungssystem

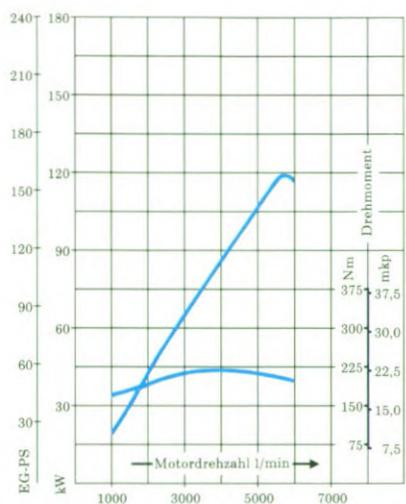
**ZUSÄTZLICHE SERIENAUSSTATTUNG  
FÜR DIE PORSCHE 944, 944 S UND  
944 TURBO**

- in Frontscheibe integrierte, leistungsver- stärkte Antenne
- zentrale Umluft- und Defrostschtaltung
- elektromotorische Zentralverriegelung mit Verriegelungstaste
- Bremsbelagverschleißanzeige
- Digitaluhr mit Stoppfunktion
- Fahrersitz in Höhe und Neigung elek- trisch verstellbar
- Gurtschloß am Sitz
- Servolenkung
- vorn Innenkotflügel aus Kunststoff
- abschließbare Radmuttern (nur 944 Turbo)
- Bugteil mit integriertem Spoiler (für 944, 944 S)
- Bugteil mit integriertem Leichtmetall- Stoßfänger an Pralldämpfern befestigt (nur 944 Turbo)
- H 3-Nebelscheinwerfer (nur 944 Turbo)

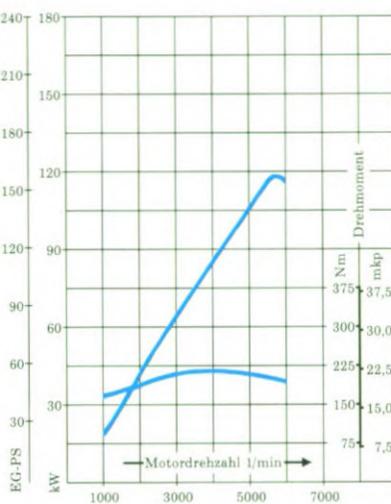
**MEHRAUSSTATTUNGEN FÜR DIE  
MODELLE 924 S, 944, 944 S UND  
944 TURBO**

- herausnehmbares Dach mit elektrischer Hubverstellung
- Sperrdifferential
- Anti-Blockier-System ABS (nur 944, 944 S und 944 Turbo)
- automatische Klimaanlage (924 S Kälteanlage)
- Leuchtweitenregulierung
- geteilte Rücksitzlehne
- Scheinwerferreinigungsanlage (Hochdrucksystem)
- Alarmanlage mit Unterbrechung der Zündung und Einspritzanlage
- Automatische Geschwindigkeitsregelung

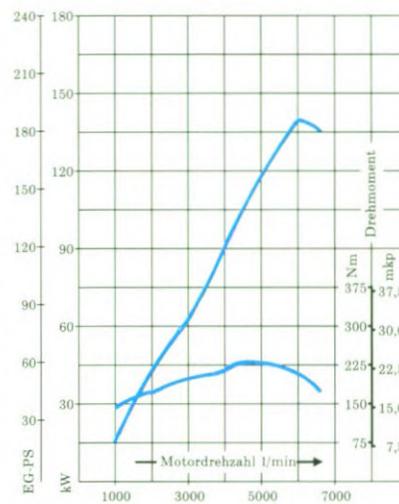
## VOLLASTKURVEN \*



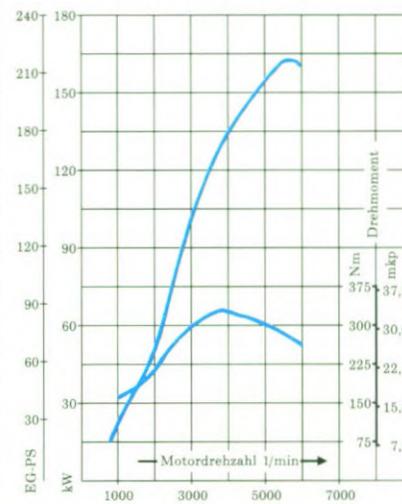
924 S



944

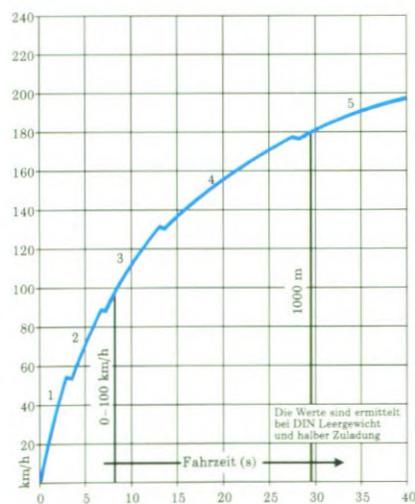


944 S

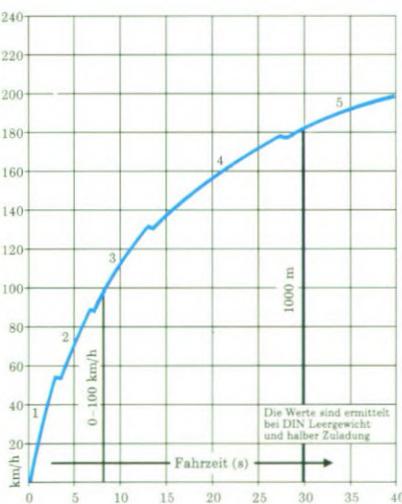


944 Turbo

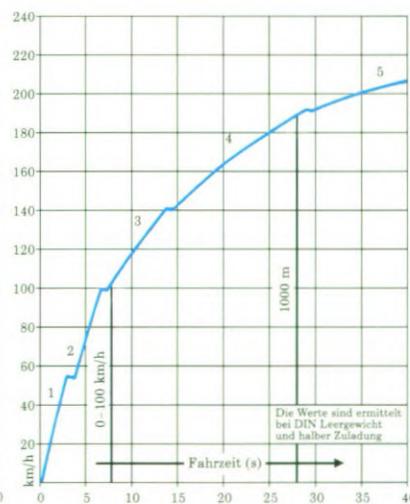
## BESCHLEUNIGUNGSDIAGRAMME (SCHALTGETRIEBE) \*



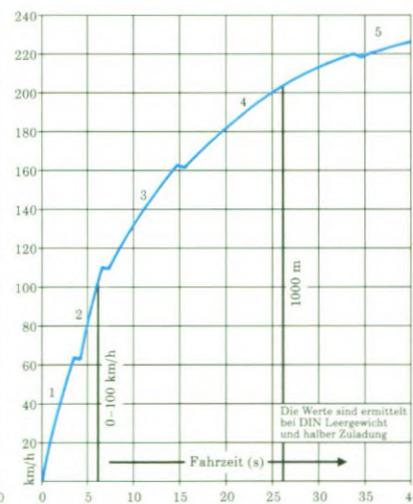
924 S



944



944 S



944 Turbo

\* Gleiche Werte für Katalysator-Fahrzeuge

TECHNISCHE DATEN	924 S	944	944 S	944 Turbo
Fußbremse	hydraulische Zweikreisbremsanlage, Bremskraftverstärker, 4 innenbelüftete Scheibenbremsen mit Schwimrahmen-Bremszangen			hydraulische Zweikreisbremsanlage mit Druckminderer für den hinteren Kreis, Bremskraftverstärker, 4 innenbelüftete Scheibenbremsen mit 4-Kolben-Festsattel-Bremszangen, Stau-luftkühlschächte vorn
Felgen	Leichtmetall-Druckguß 6 J x 15	Leichtmetall-Druckguß 7 J x 15	Leichtmetall-Druckguß 7 J x 15	Leichtmetall-Druckguß 7 J x 16 vorn, 8 J x 16 hinten
Reifen	195/65 VR 15	195/65 VR 15	195/65 VR 15	205/55 VR 16 vorn, 225/50 VR 16 hinten
Lenkung	Zahnstangen-Sicherheitslenkung	Zahnstangen-Sicherheitslenkung, mit Servounterstützung		
<b>FÜLLMENGEN</b>				
Motor (inkl. Ölfilter)	ca. 6,5l	ca. 6,5l	ca. 6,5l	ca. 7,0l
Motorkühlflüssigkeit	ca. 8,5l	ca. 8,5l	ca. 8,5l	ca. 8,5l
Schaltgetriebe	ca. 2,0l	ca. 2,0l	ca. 2,0l	ca. 2,0l
Automatik-Getriebe	ca. 6,0l ca. 1,0l für Achsantrieb	ca. 6,0l		
Kraftstoffbehälter	ca. 66,0l davon 9,0l Reserve	ca. 80,0l davon 8,0l Reserve	ca. 80,0l davon 8,0l Reserve	ca. 80,0l davon 8,0l Reserve
Scheibenwaschanlage	ca. 6,0l	ca. 6,0l	ca. 6,0l	ca. 6,0l
<b>ABMESSUNGEN</b>				
Radstand	2400 mm	2400 mm	2400 mm	2400 mm
Spurweite vorn	1419 mm	1477 mm	1477 mm	1477 mm
Spurweite hinten	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 (unbelastet)	1275 mm	1275 mm	1275 mm	1275 mm
Bodenfreiheit (belastet)	125 mm	125 mm	125 mm	125 mm
Wendekreis	10,3 m	10,3 m	10,3 m	10,3 m
<b>GEWICHTE</b>				
Leergewicht nach DIN	1240 kg	1260 kg	1280 kg	1350 kg
zul. Gesamtgewicht	1560 kg	1580 kg	1600 kg	1670 kg
<b>FAHRLEISTUNGEN</b>				
Höchstgeschwindigkeit km/h	220	218	228	245
Automatik-Getriebe	218	215	-	-
Beschleunigung 0-100 km/h	8,2 s	8,4 s	7,9 s	6,3 s
Automatik-Getriebe	9,5 s	9,6 s	-	-
Kraftstoffverbrauch nach EG-Norm 80/1268 in l/100 km				
Schaltgetriebe				
bei konstant 90 km/h	6,7	6,8	6,6	6,4
mit Katalysator	6,7	6,8	6,7	6,7
bei konstant 120 km/h	8,3	8,6	8,3	8,8
mit Katalysator	8,3	8,6	8,6	9,1
im EG-Abgas-Stadtzyklus	12,6	12,6	12,5	12,4
mit Katalysator	12,6	12,6	12,6	12,7
Automatik-Getriebe				
bei konstant 90 km/h	7,3	7,5	-	-
mit Katalysator	7,3	7,5	-	-
bei konstant 120 km/h	8,8	9,1	-	-
mit Katalysator	8,9	9,0	-	-
im EG-Abgas-Stadtzyklus	12,1	12,1	-	-
mit Katalysator	12,6	12,6	-	-

**TECHNISCHE DATEN**

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 <sup>3</sup> (nach Steuerformel)	2449	2449	2449	2449
Hubraum cm <sup>3</sup> (effektiv)	2479	2479	2479	2479
Verdichtungsverhältnis	10,2 : 1	10,2 : 1	10,9 : 1	8,0 : 1
Motorleistung kW (EG-PS)	118 (160)	118 (160)	140 (190)	162 (220)
bei Motordrehzahl 1/min.	5900	5900	6000	5800
max. Drehmoment EG-Nm (EG-kpm)	210 (21,4)	210 (21,4)	230 (23,5)	330 (33,6)
bei Motordrehzahl 1/min.	4500	4500	4300	3500
max. Literleistung (EG-PS/1)	47,6 (64,5)	47,6 (64,5)	56,5 (76,6)	65,3 (88,7)
Kraftstoff-Oktananzahlbedarf (ROZ)	95 verbleit oder unverbleit (Eurosuper)			

**MOTORKONSTRUKTION**

Bauart	wassergekühlter 4-Zylinder-Viertakt-Ottomotor			
Anordnung der Ventile je Zylinder	1 Einlaß, 1 Auslaß, in Reihe hängend	2 Einlaß, 2 Auslaß V-förmig hängend	1 Einlaß, 1 Auslaß in Reihe hängend	
Ventilsteuerung	1 obenliegende Nockenwelle (OHC) und hydraulische Tassenstößel	2 obenliegende Nockenwellen (DOHC) und hydraulische Tassenstößel	1 obenliegende Nockenwelle (OHC) und hydraulische Tassenstößel	
Schmierung	Druckumlaufschmierung			
Gemischbildung	DME (Digitale Motor Elektronik), Schubabschaltung, Leerlaufregelung	DME (Digitale Motor Elektronik), Schubabschaltung, Leerlaufregelung, Klopfregelung		

**ELEKTRISCHE ANLAGE**

Batteriespannung (V)	12	12	12	12
Batterieleistung (Ah)	50 (mit Automatik-Getriebe 63 Ah)	50 (mit Automatik-Getriebe 63 Ah)	50	50
Lichtmaschine	90 A bzw. 1260 W	115 A bzw. 1610 W	115 A bzw. 1610 W	115 A bzw. 1610 W
Zündung	über DME (Digitale Motor Elektronik)			

**KRAFTÜBERTRAGUNG**

Grundkonzept	Frontmotor, Transaxlebauweise, Getriebe an der Hinterachse			
Schaltgetriebe	5 Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang, vollsynchronisiert			
Achsübersetzung	3,889 : 1	3,889 : 1	3,889 : 1	3,375 : 1

**AUF SONDERWUNSCH**

Automatik-Getriebe	3 Vorwärtsfahrstufen, 1 Rückwärtsfahrstufe, Parksperrung und Neutralstellung			
Achsübersetzung	3,083 : 1	3,083 : 1		

**KAROSSERIE**

Ausführung	Coupé 2-türig mit Heckklappe, aus beidseitig feuerverzinktem Stahlblech			
------------	---	--	--	--

**FAHRGESTELL, RADAUFHÄNGUNG**

Vorderradaufhängung und -federung	Einzelradaufhängung, Querlenker, McPherson-Federbeine, Stabilisator			
Hinterradaufhängung und -federung	einzeln an Schräglenkern, je Seite eine querliegende Drehstabfeder im Achsquerrrohr, Querrohr-Aufhängungen aus Leichtmetall, Stabilisator			
Stoßdämpfer	doppelt wirkende hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer			



## **PORSCHE FAHR- VERGNÜGEN BEGINNT SCHON BEIM PLATZ- NEHMEN**

In einem Porsche können Sie Ihre Sportlichkeit bereits im Sitzen beweisen. Der Sitzkomfort ist ein Beispiel dafür, wie wichtig die optimale Abstimmung auf den Menschen ist - nicht nur im Sinne von Bequemlichkeit, sondern vor allem auch von Fahr-sicherheit.

### **DYNAMIK UND KOMFORT SIND BEI PORSCHE KEINE GEGENSÄTZE**

Die Sitze in den Porsche Vierzylinder-Modellen, sorgfältig aus hochwertigen, körpersympathischen Materialien gefertigt, lassen sich individuell zur Pedalerie und zum Lenkrad verstellen. Dadurch wird dem

Fahrer eine Position ermöglicht, die ihn optimal mit dem Automobil verbindet, ein Gefühl aktiver Vertrautheit gibt. Mit dem Ergebnis, daß er sich sicher fühlt - wodurch Fahrstil und Fahrvermögen positiv beeinflusst werden.

Ob auf langen Distanzen oder bei engagierten Kurvenfahrten - der Fahrer profitiert stets von der anatomisch perfekten Sitzgestaltung. Sitzfederung, Fahrzeugfederung, Querstabilisierung und Dämpfung des Fahrwerks bilden eine sorgfältig abgestimmte Funktionseinheit.

Als Sonderausstattung werden speziell ausgeformte und betont straff ausgelegte Sitze angeboten, die bei den Porsche 944 Modellen ebenfalls mit einer elektrischen Höhenverstellung ausgestattet und auf hohe sportliche Anforderungen abgestimmt sind. Alle elektrisch verstellbaren Sitze können zusätzlich mit Sitzheizung geliefert werden (Sonderausstattung).



### **DER FOND: KONZEPT STATT KOMPROMISS**

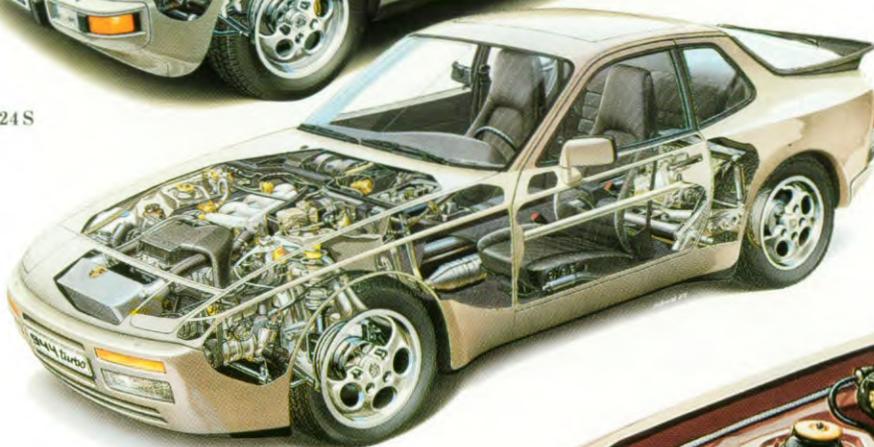
Bewußt haben wir für unsere Sportwagen nicht das Raumvolumen einer Limousine vorgesehen. Trotzdem sind die beiden Zusatzsitze im Fond mehr als eine Notlösung: Kinder finden hier bequem und sicher Platz, und auf kurzen Strecken auch Erwachsene. Der Einstieg wird durch die vorklappbaren Lehnen der Vordersitze erleichtert. Die Fondsitze sind mit Sicherheitsgurten ausgestattet.

Ein erfreulicher Zusatznutzen: durch einfaches Umklappen der Rücksitzlehne läßt sich der Gepäckraum erheblich vergrößern und bei der geteilten Rücksitzlehne (Sonderausstattung) kann der Stauraum durch Umklappen der einzelnen Rücksitzlehnen stufenweise vergrößert werden.

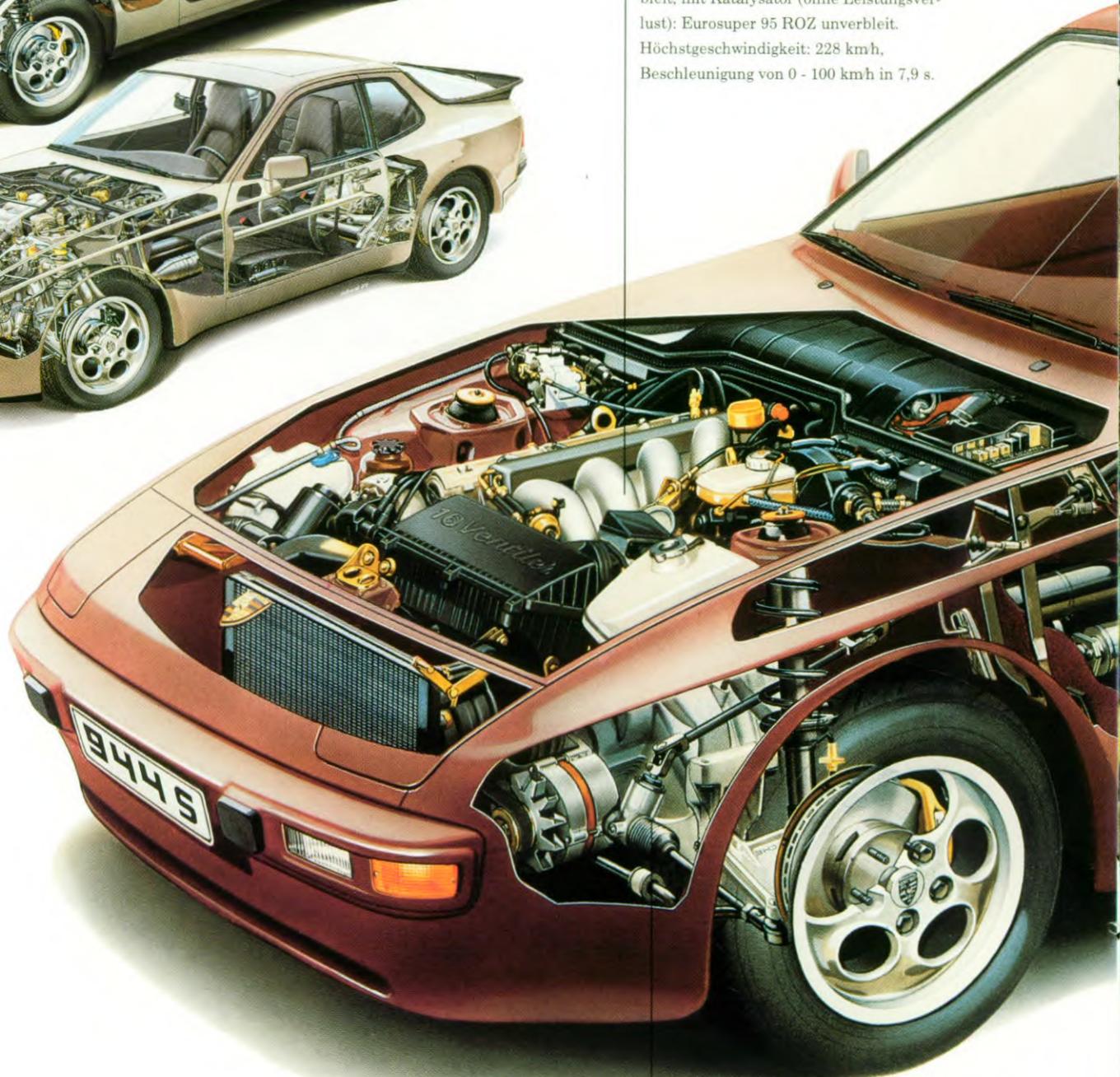
INNERE QUALITÄTEN - TRANSPARENT GEMACHT



Porsche 924 S



Porsche 944 Turbo



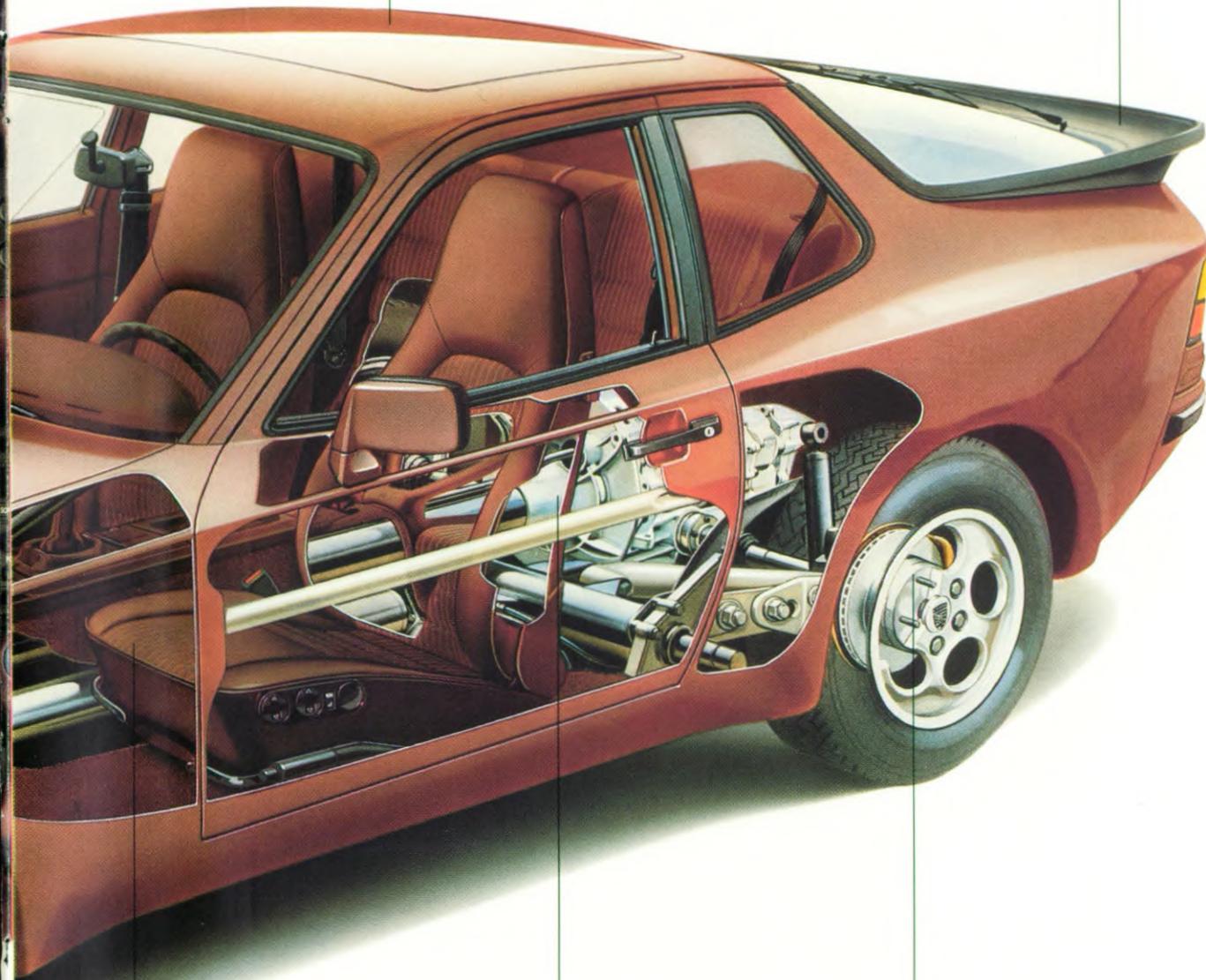
Wassergekühlter Vierzylinder-Motor aus Leichtmetall, mit Vier-Ventil-Technik und zwei Ausgleichswellen gegen Vibrationen; Kraftstoff-Schubabschaltung; Digitale-Motor-Elektronik (DME) zur optimalen Regelung von Einspritz- und Zündungssystem; Hubraum 2,5l; 140 kW (190 PS); Superbenzin 95 ROZ verbleit oder unverbleit, mit Katalysator (ohne Leistungsverlust); Eurosuper 95 ROZ unverbleit. Höchstgeschwindigkeit: 228 km/h, Beschleunigung von 0 - 100 km/h in 7,9 s.

Vorderradaufhängung: Einzelradaufhängung mit Leichtmetall-Querlenkern und McPherson-Federbeinen; Rohr-Stabilisator  $\varnothing$  25,5 x 4 mm; Zweikreis-Bremsanlage mit Schwimmrahmen-Bremsen und innenbelüfteten Bremsscheiben mit Druckminderer für den hinteren Kreis; Leichtmetall-Gußräder 7 J x 15, mit Reifen 195/65 VR 15 vorn und hinten.

Ganzstahl-Karosserie aus beidseitig feuerverzinkten Blechen (10 Jahre Garantie gegen Durchrostung); 3 Jahre Garantie auf die Lackierung.

Luftwiderstandsbeiwert  $c_w = 0,35$ , Stirnfläche  $A = 1,82 \text{ m}^2$ . Daraus ergibt sich ein Luftwiderstandswert ( $c_w \cdot A$ ) von 0,64.

Heckspoiler für optimalen Strömungsabriß



Sitze wahlweise in Stoff-, Leder- oder Kunstleder-Kombinationen sowie auf Wunsch in Sport- oder Komfortausführung; fahrerseitig mit elektrischer Höhenverstellbarkeit

5-Gang-Getriebe (im Fahrzeugheck angeordnet) mit dem Motor über Transaxlerohr fest verbunden. Hinterradaufhängung: Einzerradaufhängung mit Leichtmetall-Schräglenkern, je Seite eine querliegende Drehstabfeder im Achsquerrohr, Querrohraufhängung aus Leichtmetall, Stabilisator  $\varnothing 18 \text{ mm}$ !

Feststellbremse als zusätzliches, eigenständiges Bremssystem: wirkt auf separate Trommeln an den Hinterrädern (Duo-Servo-Prinzip).



## ÜBERLEGENE KRAFT DURCH ÜBERZEUGENDE KONZEPTE

Der Name Porsche ist untrennbar verknüpft mit Dynamik und Hochleistung. In diesem Urteil sind sich ambitionierte Fahrer mit renomierten Automobil- bzw. Motorsport-Experten und Fachjournalisten einig. In der Tat ist eine wesentliche Säule des Porsche Erfolgskonzepts die Leistungsstärke - eindrucksvolle Beispiele dafür sind die Vierzylinder-Motoren.

### ÖKONOMISCHE KRAFTENTFALTUNG

Bei der Konstruktion der Vierzylinder-Motoren ging Porsche - wie schon beim Achtzylinder-Motor - 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 lauffruher.

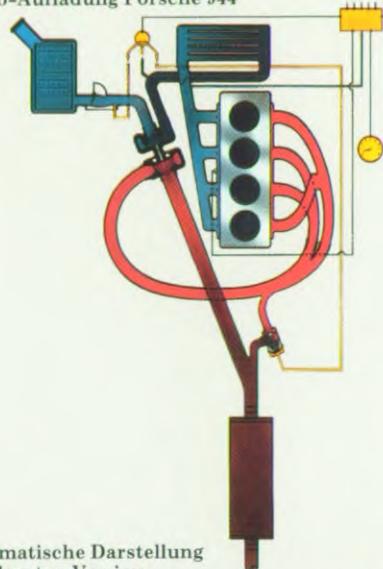
### EIN NEUER MASSTAB FÜR VIERZYLINDER-LAUFKULTUR

Es entspricht sorgfältiger Überlegung, daß der Hubraum für die Porsche Vierzylinder mit 2,5 Liter betont großzügig ausgelegt

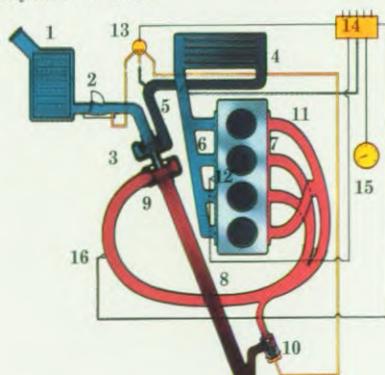
wurde - eine wichtige Voraussetzung für souveräne Kraftentfaltung.

Fachleute bescheinigen den Vierzylindern eine für diese Motorenkonzeption hervorragende Laufruhe und ein sehr gutes Komfortverhalten. Einer der Hauptgründe dafür sind zwei Ausgleichswellen, die mit doppelter Motordrehzahl gegenläufig drehen und höhenversetzt angeordnet sind.

Schematische Darstellung der Turbo-Aufladung Porsche 944



Schematische Darstellung Katalysator-Version



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

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

### DIE MOTOREN IM DETAIL

Die wichtigsten Leistungsdaten der Porsche Modelle:

924 S - 118 kW (160 PS); 0 - 100 km/h in 8,2 s, 220 km/h.

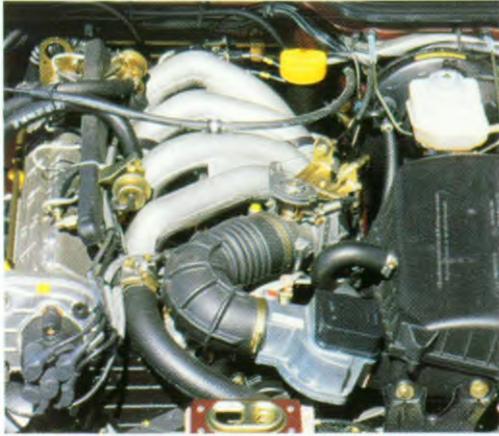
944 - 118 kW (160 PS); 0 - 100 km/h in 8,4 s, 218 km/h. 944 S - 140 kW (190 PS); 0 - 100 km/h in 7,9 s; 228 km/h. 944 Turbo - 162 kW (220 PS); 0 - 100 km/h in 6,3 s; 245 km/h.

(Die Werte gelten auch für die Ausführung mit 3-Wege-Katalysator und Lambda-Regelung).

Alle Porsche 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.

### VIERVENTIL-CHARAKTERISTIK: MEHR LUFT FÜR LEISTUNG

Wie bei einem Sportler selbst, so ist es auch bei einer sportlichen Maschine: Je besser das Atmungsvermögen ist, desto besser sind auch die Leistungswerte. Nach diesem Prinzip funktioniert die Vierventil-Technik: Sie ermöglicht dem Triebwerk noch vollkommener Luft zu schöpfen - und dadurch



924S

mehr Leistungskraft zu entfalten. Der Motor spricht auf jeden Gaswechsel spontan an, zeichnet sich durch erhöhte Spritzigkeit aus. Ein weiterentwickeltes Beispiel für Vierventil-Motorentechologie ist das Antriebsaggregat des Porsche 944 S, zu dessen Vorzügen nicht nur eine beachtliche Leistungscharakteristik zählt: Durch die dachähnliche Form der Brennräume, in denen die Zündkerzen jeweils zentral angeordnet sind, wird eine besonders intensive Verbrennung erreicht. Das Ergebnis: besonders geringe Emissionen und höchst effektiver Kraftstoffverbrauch. Zusätzlich wurde die für ökonomisches Fahren wie Beschleunigungsvermögen entscheidende Drehmomenteigenschaft durch ein spezielles Resonanzaufsystem optimiert.

Zu dem hohen Niveau der Porsche Vierventil-Technik haben wesentlich auch die großen Erfahrungen und Erfolge im Rennsport beigetragen.

#### **TURBO-AUFLADUNG: SANFTE SCHUBKRAFT**

Daß Fahrkultur und Turbo keine Gegensätze sein müssen, beweist auf souveräne Weise der Porsche 944 Turbo. Diese reinrassige Fahrmaschine, die Fahrdynamik pur

bietet, und in vielen rennsportlichen Einsätzen überzeugt hat, wartet bereits bei mittleren Drehzahlen mit eindrucksvollen Leistungswerten auf - und geschmeidigem Verhalten zugleich: Der Motor wechselt ganz sanft, ohne das berüchtigte „Turbo-Loch“ vom unaufgeladenen in den aufgeladenen Arbeitsbereich. Nach der Devise Schubkraft statt unangenehmes Rucken. Zum Konzept gehört, daß auch schon bei geringem Drehzahlniveau außerordentliches Fahrvergnügen und ein vorbildliches Maß an aktiver Sicherheit gegeben sind.

Ein speziell auf den Porsche 944 Turbo abgestimmter Klopfsensor regelt elektronisch den Zündzeitpunkt und steuert den Ladedruck. Dadurch arbeitet der Motor ständig im idealen Bereich des thermisch günstigsten Wirkungsgrades.

Leistung, Abgaszusammensetzung und Verbrauch werden so vorteilhaft gesteuert. Kurzzeitig sind dabei auch Kraftstoffqualitäten bis hinab zu ROZ 91 zulässig (bei geringfügigem Leistungsverlust).



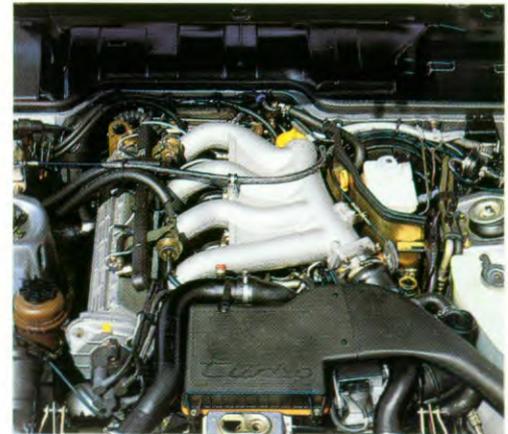
944

#### **WARTUNGSFREIE VENTIL- STEUERUNG: MEHR LAUF- RUHE, WENIGER VERSCHLEISS**

Die Ventile werden von einer Zahnriemengetriebenen obenliegenden Nockenwelle

(OHC) gesteuert. Schwingungen des Riemens - ebenso wie die der Ausgleichswellenriemen - werden von speziellen Beruhigungs- und Anlaufrollen gedämpft. Erzielt werden so größere Laufruhe und geringerer Verschleiß.

Eine Druckumlaufschmierung und ein ausgeklügeltes Füllsystem der Tassenstößel - über die die Ventile betätigt werden - bieten weitere Vorteile: Selbst bei engagierten



944 Turbo

Kurvenfahrten erfolgt die Ölversorgung optimal und nach jedem Schließen der Ventile werden sie automatisch neu eingestellt. Das Ventilspiel bleibt auf diese Weise immer gleich - es muß nicht von der Werkstatt neu eingestellt werden.

#### **DIE DIGITALE MOTOR-ELEKTRONIK: ZUKUNFTSWEISENDE STEUERUNG DES GESAMTEN TRIEBWERKS**

Porsche hat schon frühzeitig im Sinne des Fortschritts Zeichen gesetzt: Seit rund 12 Jahren werden Porsche Modelle nur noch mit Einspritzmotoren ausgerüstet, die nicht nur für gesteigerte Leistung, sondern auch für mehr Wirtschaftlichkeit und größere Umweltentlastung sorgen - durch die besonders exakt dosierte und höchst effizient genutzte Kraftstoffmenge.

Die perfekte Computersteuerung des gesamten Triebwerkes übernimmt die Digitale Motor-Elektronik. Ein Mikro-Rechner ermittelt dabei - zusammengefaßt dargestellt - jeweils zwischen zwei Zündvorgängen den neuen, optimalen Zündzeitpunkt und zwischen zwei Einspritzphasen die neue, optimale Kraftstoffmenge. Die DME registriert und berücksichtigt dabei eine Reihe von Fakten: Drehzahl, Kolbenstellung entsprechend der Zündfolge, Drosselklappenstellung, angesaugte Luftmenge, Ansaugluft- und Motor-Temperatur. Ein bedeutender Vorzug der DME ist, daß die bei konventioneller Technik mögliche lineare Beeinflussung der Leistungsparameter durch eine Kennfeldsteuerung ersetzt ist. Über mehrere Kennfelder erfolgt für jeden Betriebs- und Fahrzustand gewissermaßen eine individuelle Neuberechnung des optimalen Zündzeitpunktes und der optimalen Einspritzdauer.

Einige weitere Vorteile, die sich durch die Digitale Motor-Elektronik für die Fahrpraxis ergeben: hervorragende Gasannahme schon bei niedrigen Drehzahlen; verbrauchsmindernde Abschaltung der Kraftstoffzufuhr bei Schubbetrieb; verbrauchsarmes Start- und Warmlaufverhalten; Wartungsfreiheit, da die DME konstant programmiert ist.

Beim Zuschalten von Nebenaggregaten - zum Beispiel Lichtmaschine oder Klimakompressor - wird der Leerlauf automatisch über eine elektronische Leerlaufregelung stabil gehalten.

### DAS KÜHLSYSTEM DER SAUGMOTOREN

Die Porsche Vierzylinder-Saugmotoren verfügen über ein geschlossenes Kühlsystem. Bei erhöhter thermischer Belastung wird es

von einem temperaturgesteuerten, elektrischen Zusatzgebläse unterstützt. So funktioniert das Kühlsystem mit großen Sicherheitsreserven.

Der in den Wasserkreislauf integrierte Ölkühler sowie die geringe spezifische Belastung aller Zusatzaggregate erlauben zusätzlich eine zeit- und kostensparende Einschränkung der Wartung. Damit wird ein bedeutender Beitrag zu den überdurchschnittlich langen Inspektions- und Ölwechselintervallen von 20.000 Kilometer geleistet.

### DAS LADELUFT-KÜHLSYSTEM DES TURBO

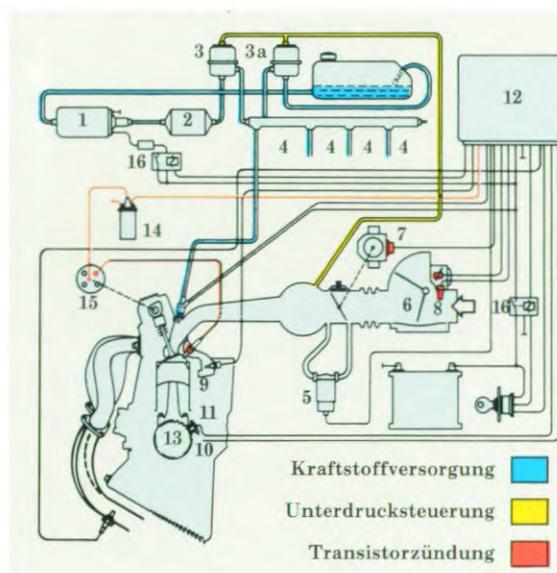
Die heiße komprimierte Ladeluft wird durch den Ladeluft-Kühler auf niedrigere Temperatur gebracht. Die Frischluft wird durch eine speziell konzipierte, sehr wirkungsvolle Staudrucköffnung im mittleren Bereich des Fahrzeug-Bugteils herangeführt.

Um den Motor auch bei extremen thermischen Belastungen auf der richtigen Betriebstemperatur zu halten, ist das Turbo-Triebwerk außerdem mit einer exter-

nen Motorkühlung - per Thermostat-Regelung - ausgestattet.

### UMWELTSCHONUNG - AUCH DABEI BEWEIST PORSCHE BESONDERE LEISTUNGSSTÄRKE

Porsche Ingenieure beschäftigen sich seit vielen Jahren erfolgreich mit der Entwicklung umweltfreundlicher Technologien für den Automobilbau von heute und der Zukunft. In unserem Entwicklungszentrum in Weissach konzentrieren wir uns gerade auf dieses Aufgabengebiet mit besonderer Anstrengung. Ein Großteil der gewonnenen Erkenntnisse wurde bereits verwirklicht. Selbstverständlich können alle Modelle mit Katalysator geliefert werden. Auch die nachträgliche Umrüstung auf Katalysatorbetrieb ist jederzeit problemlos möglich. Die Ausführung mit 3-Wege-Katalysator und Lambda-Regelung bringt dieselben hohen Leistungswerte wie ohne Katalysator.



#### Digitale Motor-Elektronik

- 1 Kraftstoffpumpe
- 2 Kraftstofffilter
- 3 Druckdämpfer
- 3a Druckregler
- 4 Einspritzventile
- 5 Leerlaufdrehsteller
- 6 Luftmengenmesser
- 7 Drosselklappenpotentiometer
- 8 Ansauglufttemperaturfühler
- 9 Motortemperaturfühler
- 10 Drehzahlsensor
- 11 Bezugsmarkensensor
- 12 DME-Steuergerät
- 13 Zahnkranz
- 14 Zündspule
- 15 Zündverteiler
- 16 Doppelrelais: Kraftstoffpumpe, Steuergerät

Kraftstoffversorgung ■  
 Unterdrucksteuerung ■  
 Transistorzündung ■



## AUSSERGEWÖHNLICHE SICHERHEIT: DIE BASIS FÜR UNGEWÖHNLICHES FAHRVERGNÜGEN

Ein wesentlicher Vorteil bei Porsche Modellen ist die vorbildliche aktive Sicherheit - denn es ist nun einmal das Beste, Gefährdungen rasch davon fahren zu können. Wer schnell aus kritischen Situationen heraus ist, vermeidet Risiken.

### DIE TRANSAXLE-KONSTRUKTION: GROSSZÜGIGE RESERVEN IM GRENZBEREICH

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, 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 Antriebschubs optimal kontrolliert einzusetzen. Der tief liegende Schwerpunkt und das ideale Trägheitsmoment um die Hochachse des Fahrzeugs sorgen für vorbildliche Richtungsstabilität. Die Porsche der 924/944-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.

### EIN PERFEKTES SYSTEM DER INNEREN SICHERHEIT

Die umfassenden Qualitäten des Porsche Sicherheitssystems beruhen zu einem wesentlichen Teil auf einem durchdachten Zusammenwirken einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen. Durch die sorgfältige Abstimmung

hochentwickelter Sicherheitsdetails zu einer umfassenden Systematik wird den Insassen vielfältige Sicherheit geboten. Der Innenraum der Porsche Vierzylinder-Modelle ist vom Dach bis zum Wagenboden an allen kritischen Punkten energieabsorbierend gepolstert. Die nachgiebig gestaltete Armaturentafel mit nicht splitterndem Trägerteil 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 Lenksystems sorgen dafür, daß der Lenkungsstrang bei einem Aufprall in alle Richtungen ausweichen kann und nicht in den Fahrgastraum hineinstößt. Die Lenkzwischenwelle ist zusätzlich nach unten abgewinkelt.

### 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. Neu konstruierte Wischer sorgen für ein größeres und besseres Sichtfeld auch bei ungünstiger Witterung.



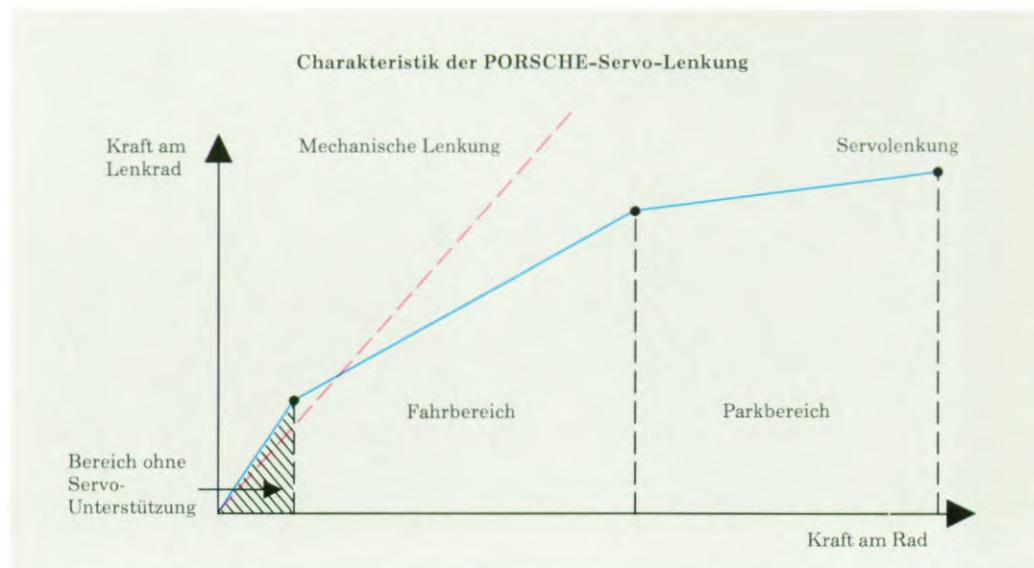
## HOCHENTWICKELTE TECHNIK – JEDERZEIT VOLL IM GRIFF

Leistung macht dann vor allem unbeschwertem Spaß, wenn man souverän über sie gebieten kann. Können wie Kenner schätzen deshalb das präzise und direkte Lenkverhalten der Transaxle-Porsche. Vorteile, die auf dem hervorragend bewährten Prinzip der Sicherheits-Zahnstangenlenkung beruhen. Die Lenkung funktioniert in allen Phasen ohne Spiel - und läßt gerade deshalb um so mehr Spielraum für sportliches Fahren.

### PORSCHE SERVO-LENKUNG: GEFÜHLVOLL, ABER NICHT ZU WEICH

Die Porsche 944, 944 S und 944 Turbo werden serienmäßig mit Servolenkung geliefert, für das Modell 924 S ist sie als Sonderausstattung erhältlich. Weil die hydraulisch wirksame Servounterstützung mit steigender Drehkraft an den Vorderrädern zunimmt, ermöglicht sie mühelos Parkmanöver und kräfteschonendes Fahren auf kurvigen Strecken. Bewußt wurde aber die Servounterstützung nicht so weit getrieben, daß sich ein schwammiges Lenkgefühl ergibt.

Der Fahrer behält das Gefühl für die Straße, er bemerkt weiterhin spontan Reibwertunterschiede und erkennt frühzeitig kritische Kurvengrenzsituationen. Ermöglicht wird dieses durch die leicht reduzierte Servowirkung bei zunehmender Drehzahl. Bei Geradeausfahrt und somit kaum vorhandenen Drehkräften arbeitet die Servolenkung ohne hydraulische Unterstützung,



sondern 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 Lenkrades. - Bei Porsche wird deutlich, wie sehr das Lenken Führungsaufgabe ist.

### BREMSEN – ZUVERLÄSSIGKEIT NONSTOP

Das Kostbarste an einem Porsche sind die Insassen. Aus diesem Grunde entsprechen sämtliche Sicherheitseinrichtungen eines Porsche sehr strengen Maßstäben. Ein Beispiel dafür ist die hydraulische Zweikreis-Bremsanlage beim Porsche 924 S, 944 und 944 S, mit Schwimmrahmen-Bremsen und innenbelüfteten Bremsscheiben an allen vier Rädern.

### EXTREM ZUVERLÄSSIG AUCH BEI EXTREMER HITZEBEANSPRUCHUNG

Die Schwimmrahmen-Scheibenbremsen erwärmen die Bremsflüssigkeit nur gering,

weil es lediglich eine einzige Berührungsfläche zwischen Bremskolben und -belag gibt. Der Bremszylinder wird im Fahrtwind permanent gekühlt. Durch die Innenbelüftung der Bremsscheiben wird das gefürchtete „Brems-Fading“ - das Nachlassen der Bremswirkung bei rasch wiederholten Bremsungen aus hohen Geschwindigkeiten - verhindert. Zur Entlastung des Fahrers trägt die Servounterstützung der Bremsen bei.

### AUF HOCHLEISTUNG ABGESTIMMT: DIE 4-KOLBEN-FESTSATTEL- BREMSANLAGE

Auch unter höchsten Belastungen in Top-Form ist dieses System, das für den Porsche 944 Turbo mit seinen spitzensportlichen Fahrleistungen optimal geeignet ist. Für zusätzliche Kühlung der vorderen Bremsen sorgt ein Luftführungsschacht, der vom Bugteil bis zum Radhaus hitzemindernde Stauluft an die innenbelüfteten Scheiben heranführt. Eine Servounterstützung hilft, den Kraftaufwand beim Bremsen

auf ein Minimum zu reduzieren. Durch einen Bremskraftregler für die Hinterachse ist gewährleistet, daß der Porsche 944 Turbo auch bei höchsten Geschwindigkeiten exakt dosiert abzubremsen ist.

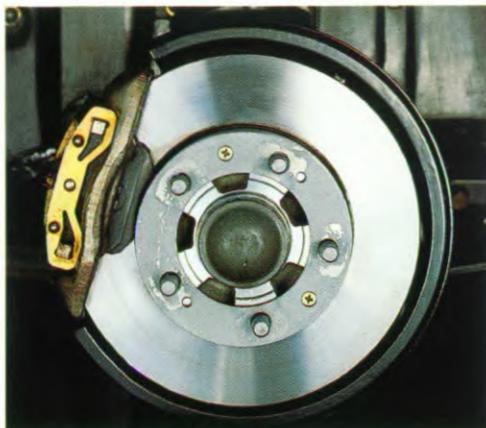
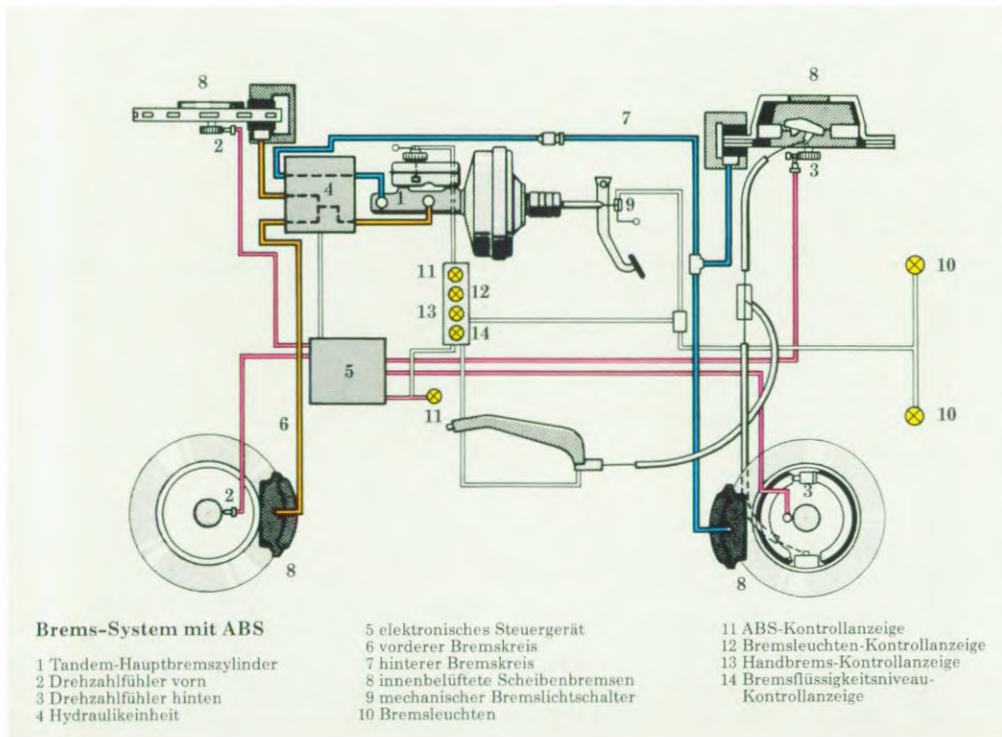
### ANTI-BLOCKIER-SYSTEM (ABS): VOLLE LENKFÄHIGKEIT AUCH BEI VOLLBREMSUNGEN

Das ABS - auf Wunsch für alle Porsche 944 Modelle lieferbar - sorgt dafür, daß auch bei Totalbremsungen die Räder nicht blockieren und somit die Lenkfähigkeit erhalten bleibt, das heißt, der Fahrer kann Hinder-

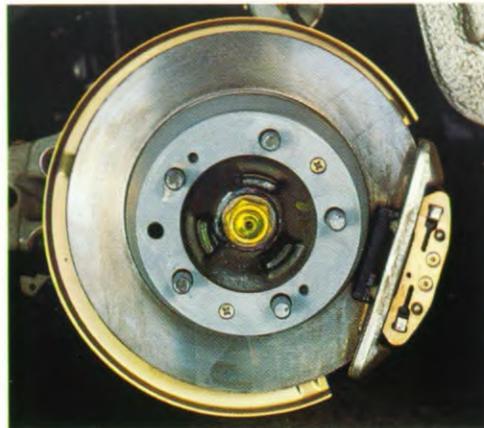
nissen auch in solchen Situationen ausweichen. Auch bei unterschiedlichen Reibwertverhältnissen - z.B. teils vereister und teils trockener Fahrbahn - verhindert das ABS ein Blockieren oder Ausbrechen durch intensive Bremsaktionen.

Ermöglicht wird die ABS-Funktion durch Sensoren, welche an allen Rädern ständig die Drehzahl erfassen. Wird signalisiert, daß ein Rad zum Blockieren neigt, wird die Bremskraft in Sekundenbruchteilen optimal auf alle Räder verteilt und ideal entsprechend der Situation dosiert. Im Prinzip handelt es sich beim ABS um eine „elektronische Stotterbremse“, deren Schnelligkeit und Genauigkeit selbst der erfahrenste Renn-Pilot nicht annähernd erreichen könnte. Die ABS-Funktion wird unabhängig vom Beladungszustand des Fahrzeugs geregelt und sorgt auch dafür, daß das Automobil bei Bremsmanövern in Kurven richtungsstabil bleibt.

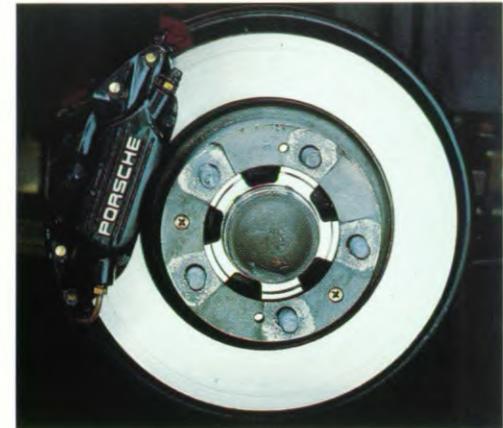
Selbstverständlich wissen gerade sportlich engagierte Fahrer, daß das ABS nicht die Grenzen der Fahrphysik aufheben kann und agieren auch mit diesem vorbildlichen Sicherheitssystem betont verantwortungsbewußt.



Bremse vorn 924S/944/944S



Bremse hinten 924S/944/944S



Bremse vorn 944 Turbo

## **JEDER PORSCHE IST SO UNVERWECHSELBAR WIE SEIN FAHRER**

Typisch für einen Porsche ist, daß es vieles Exklusive inklusiv gibt. Innovative Technologie, hochentwickelter Komfort - der beweist, daß sportlich nicht spartanisch bedeuten muß und exzellente Innenraumgestaltung sowie exzellente, funktionelle Ausstattung für alle Porsche Modelle selbstverständlich sind.

Darüberhinaus gibt es vielfältige Möglichkeiten, das jeweilige Modell perfekt auf spezielle Vorstellungen abzustimmen: Je ausgeprägter der persönliche Stil ist, desto größer ist auch der Wunsch, ihn vollendet zu verwirklichen.

### **DIE FEINE ART, SICH ZU UNTERSCHIEDEN**

Das außergewöhnlich umfassende, sehr differenzierte Porsche Ausstattungsprogramm entspricht den hohen Ansprüchen, die Individualität eines Porsche zusätzlich zu steigern. Wobei wir prinzipiell größten Wert darauf legen, daß jedes Ausstattungsdetail optimal zum gesamten Erscheinungsbild paßt - bezogen auf die äußere wie innere Qualität. Form wie Format müssen absolut stimmen.

Eine Einheitsausstattung gibt es bei Porsche nicht - unter anderem schon deshalb nicht, weil von Land zu Land die Anforderungen an die Grundausstattung unterschiedlich sind. Vor allem aber deshalb, weil Porsche Fahrer keine Einheitstypen sind: Der eine bevorzugt Karosserie-Komponenten im Turbo-Look, der andere schätzt ein luxuriöses Ambiente im Innenraum, etwa durch spezielle Leder-Ausarbeitungen, andere legen am meisten Wert auf ein Sportfahrwerk oder eine Top-Stereo-Anlage.

Bei Porsche werden diese - und noch viele, viele weitere - Wünsche erfüllt: auf Porsche Niveau. Die Garantie bei Neufahrzeugen wie Aggregaten bleibt dabei stets erhalten. Fragen Sie Porsche beziehungsweise Ihren Porsche Händler, wenn Sie Wünsche - gerade auch sehr spezifische - haben. Wir tun alles, damit Sie in jeder Einzelheit so zufrieden wie mit Ihrem Porsche selbst sind.

### **BEI PORSCHE STEHT VIEL ZUR WAHL - NUR KEINE KOMPROMISSE**

Einige Beispiele aus dem umfangreichen Ausstattungsprogramm haben wir bereits auf den vorangegangenen Seiten näher dargestellt. So etwa Sitzheizung und Sportsitze, Servolenkung und das Anti-Blockier-System, das bei Porsche speziell für den Sporteinsatz noch vervollkommen wurde. Diese Beispiele, wie auch die nachfolgend angeführten Ausstattungen zeigen, daß wir bei Porsche grundsätzlich nur mit rundum stimmigen Angeboten zufrieden sind.

### **MIT DEM SPERRDIFFERENTIAL: VORANKOMMEN STATT DURCHDREHEN**

Verhindert wird durch das Lamellen-Selbstsperrdifferential, daß einzelne Räder durchdrehen - etwa auf Schnee, Eis, Rollsplitt, auf nassen oder unbefestigten Straßen sowie beim Überfahren von Bodenunebenheiten. Infolge der Beschränkung der Sperrwirkung auf 40 Prozent bleiben Kurvenwilligkeit und die Seitenführung an der Hinterachse uneingeschränkt erhalten.

### **DIE DIEBSTAHLSICHERUNG - BEISPIELHAFTER SCHUTZ**

Die für alle Porsche Vierzylinder erhältliche elektronische Alarmanlage sichert nicht nur die beiden Türen und die Heckklappe, sondern auch die Motorhaube und verhindert unberechtigtes Starten. Außerdem lassen sich die Räder durch abschließbare Radmuttern sichern.



**ERHÖHTER FAHRKOMFORT:  
AUTOMATIK-GETRIEBE**

Das sehr harmonisch abgestimmte Dreigang-Automatik-Getriebe für die Modelle 924 S und 944 steigert den Fahrkomfort, ohne eine sportliche Fahrweise auszuschließen. Gegenüber den Serien-Versionen mit Fünfgang-Schaltgetriebe werden damit nahezu gleiche Fahrleistungen - und nur unwesentlich veränderte Beschleunigungswerte erreicht.

**DYNAMIK NACH MASS -  
PER AUTOMATISCHE GESCHWINDIG-  
KEITSREGELUNG**

Mit der automatischen Geschwindigkeitsregelung kann jede beliebige Geschwindigkeit zwischen 50 und 200 km/h als Dauergeschwindigkeit abgerufen werden. Beim Bremsen wird die automatische Geschwindigkeitsregelung aufgehoben und muß, falls gewünscht, wieder abgerufen werden. Besonders auf langen, verkehrsarmen Distanzen ist die automatische Geschwindigkeitsregelung komfortabel.

**HIMMLISCHE AUSSICHTEN -  
MITTELS HUBDACH**

Ideal, um schöne Tage rundum zu genießen: das Hubdach für Frischluft-Fans. Es läßt sich elektrisch stufenlos aufstellen und verriegeln, zudem kann man es komplett herausnehmen.

**DIE KLIMAAANLAGE -  
WOHLBEFINDEN OPTIMAL DOSIERT**

Schaffen Sie sich Ihre ganz persönliche Klimazone: Mit der Kälteanlage (924 S) bzw. der vollautomatischen Klimaanlage (944, 944 S, 944 Turbo), die Heizung, Lüftung und Kühlung in einem ist. Die per Drehknopf eingestellte Innenraumtemperatur wird exakt und konstant gehalten - solange wie gewünscht. Bei feuchtkalter Witterung verhindert die Anlage ein Beschlagen der Scheiben.

**HABEN SIE NOCH WÜNSCHE?  
WIR TUN ALLES,  
UM SIE ZU ERFÜLLEN.**

Selbstverständlich gibt es noch viele weitere Ausstattungsmöglichkeiten: in unserem Zubehörkatalog finden Sie eine Fülle attraktiver Angebote von Karosserie-Komponenten über verschiedene Leichtmetallräder-Variationen, Stereo-Kassettenradios, besonderen Sport- und Komfortsitzen, Sportlenkräder und Sonderfarben. Um nur einige Beispiele zu nennen. Auch ganz persönliche Wünsche versuchen wir gern zu erfüllen. Wir sind sicher, auch Ihren Vorstellungen entsprechen zu können - schließlich sind sehr differenzierte Wünsche ein Charakteristikum von Porsche-Fahrern. Sprechen Sie mit uns. Damit Sie mit Ihren Vorstellungen bestens zum Ziel kommen - und Ihr Porsche ganz und gar ein Porsche bleibt.



## WARUM NICHT EINMAL EINEN TRAUM VERWIRKLICHEN?



Man lebt, um zu erleben. Dazu gehört auch, es nicht nur beim Träumen zu belassen, sondern diese ab und zu auch zu verwirklichen.

Ein Traum vieler Menschen ist, auf faszinierende Weise mobil zu sein, dem Alltag davonfahren zu können, sich frei zu fühlen und neue Horizonte zu entdecken - und dieses so individuell wie möglich. Schon so mancher hat sich diese Wünsche mit einem Porsche erfüllt. Lernen auch Sie Porsche näher kennen - denn nichts kann Ihnen so viel von der einzigartigen sportlichen Faszination vermitteln, wie das eigene Erfahren. Übrigens gibt es auch viele handfeste Vernunftgründe, die für einen Porsche sprechen:

Von der hervorragenden Leistungsstärke über die exzellente Zuverlässigkeit bis hin zur beispielhaften Werterhaltung - Vorzüge, die Porsche auch immer wieder von Experten in Tests zugeschrieben werden. Aber der entscheidende Grund für einen Porsche ist die Begeisterung auf den ersten Blick. Sehen Sie selbst. Erleben Sie selbst. Ihr Porsche Händler erwartet Sie.



