

PORSCHE 928 S





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

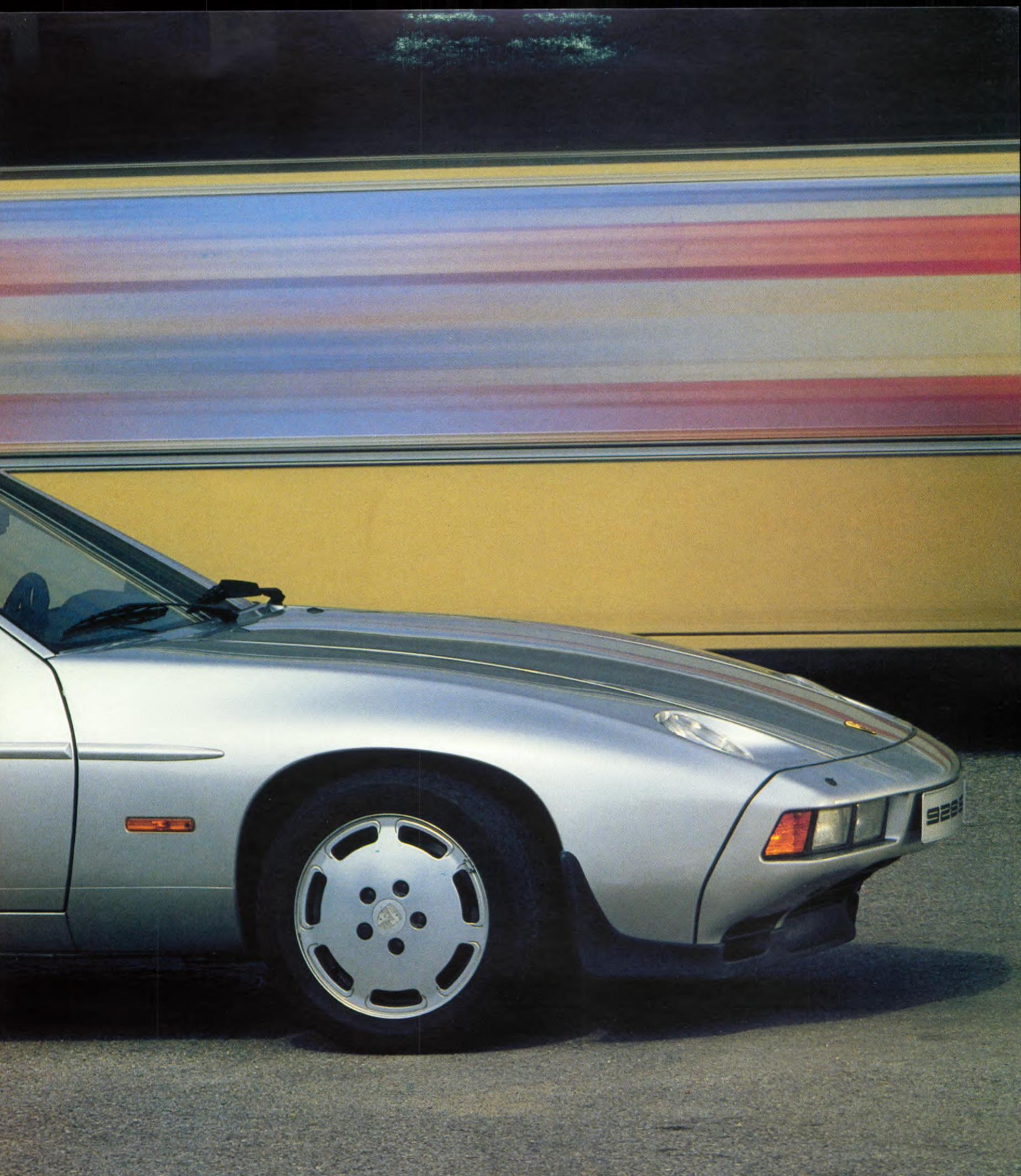
Auf dieser Gemeinsamkeit des Geschmacks und der individuellen Ansprüche basiert noch heute das Zusammengehörigkeitsgefühl aller Porsche-Fahrer, das uns gerne von der »Porsche-Familie« sprechen läßt. Diese Familie ist im Laufe der Jahre weitaus größer geworden, als wir uns das in unseren kühnsten Träumen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

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

Herzlichst, Ihr  
Ferry Porsche

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





---

# Fahren in seiner schönsten Form.

---

Porsche fertigt schon immer Sportwagen, die sich von anderen Automobilen deutlich abheben. Der Porsche 928 S ist ein typisches Beispiel der neuen Porsche-Generation.

---

## **Eine perfekte Synthese scheinbar widersprüchlicher Eigenschaften.**

---

Wie jeder Porsche überzeugt der 928 S durch seine fortschrittlichen Antriebs- und Fahrwerkstechnologien genauso wie durch seine Wirtschaftlichkeit, seine Konstruktions- und Fertigungsqualität, seine hohe Zuverlässigkeit und Alltagstauglichkeit, seinen Fahr- und Bedienungskomfort und seine konstruktiven Elemente zur Erhöhung der aktiven und passiven Sicherheit.

---

## **Die Basis dieser außergewöhnlichen Fahrzeugkonzeption.**

---

Die perfekte Synthese scheinbar so widersprüchlicher Eigenschaften wie Dynamik und Wirtschaftlichkeit oder Hochleistung und Alltagstauglichkeit ist nicht zufällig entstanden:

---

Die perfekte Synthese scheinbar so widersprüchlicher Eigenschaften wie Dynamik und Wirtschaftlichkeit oder Hochleistung und Alltagstauglichkeit ist nicht zufällig entstanden: Sie basiert auf umfassenden Erkenntnissen aus der Forschung und Entwicklung in nahezu allen Teilbereichen des Automobilbaus und aus einem gezielten Engagement im Motorsport.

---

Sie basiert auf umfassenden Erkenntnissen aus der Forschung und Entwicklung in nahezu allen Teilbereichen des Automobilbaus und aus einem gezielten Engagement im Motorsport. Alle diese Erkenntnisse fließen konsequent in die Serie ein, wenn sie sich als serienreif erwiesen haben.

Auf diese Weise hat der Porsche 928 S von seinen Konstrukteuren und Ingenieuren alles mitbekommen, um eines Tages durch seine bleibende Aktualität zum »Klassiker« zu werden. Auch von den Designern hat er dazu alles mitbekommen. Das Erscheinungsbild des Porsche 928 S besticht durch Klarheit und zeitlose Eleganz. Vor allem das ausgewogene Verhältnis von Raum und Fläche, von Wagenkörper und Verglasung, weichen Konturen und sanften Wölbungen ist kennzeichnend für die formale Eigenständigkeit und Wertbeständigkeit dieses Porsche.

---

## **Das Langzeitkonzept.**

---

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

---

## **Fortschritt heißt: der Zukunft voraussein.**

---

Neue Technologien und der heute allgemein erst angestrebte Einsatz leichter und gleichzeitig langzeitstabiler Materialien wurde im Porsche 928 S von Anfang an verwirklicht. Er erfüllt damit

vorbildlich die »Forderungen der Zeit«: nach mehr Sicherheit und Komfort, nach geringeren Geräusch- und Abgasemissionen, nach höherer Lebensdauer und nicht zuletzt besserer Nutzung der Antriebsenergie – bei gleichzeitig gestiegenen Ansprüchen an die Fahrleistungen.

---

Neue Technologien und der heute allgemein erst angestrebte Einsatz leichter und gleichzeitig langzeitstabiler Materialien wurde im Porsche 928 S von Anfang an verwirklicht. Er erfüllt damit vorbildlich die »Forderungen der Zeit«: nach mehr Sicherheit und Komfort.

---





928 S

## Aerodynamik und Fahrverhalten.

Die aerodynamischen Qualitäten des Porsche 928 S erschöpfen sich nicht in den Äußerlichkeiten einer imponierenden Form. Sie beeinflussen wesentlich den Kraftstoffverbrauch, die Fahrleistungen und das Fahrverhalten dieses Hochleistungs-sportwagens.

### Maßstäbe fortschrittlicher Formgebung

Wie fortschrittlich die Form des Porsche 928 S ist, zeigt sich nicht allein an seinem Cw-Wert. Ausschlaggebend für die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und/oder für höhere Fahrleistungen ist der Gesamtluftwiderstand, der sich aus dem Luftwiderstandsbeiwert = Cw-Wert und der Stirnfläche der Karosserie errechnet.

Das Hauptaugenmerk bei der Formgebung des Porsche 928 S galt deshalb beiden Komponenten gleichermaßen. Das Ergebnis: Ein Cw-Wert von 0,39 und eine Stirnfläche von 1,95 m<sup>2</sup>

multiplizieren sich zu einem Gesamtluftwiderstandswert, der nicht zuletzt für den außerordentlich bescheidenen Kraftstoffverbrauch von 12,67 l (1/1-Mix-Wert) dieses 255 km/h schnellen Porsche verantwortlich ist. Und auch die Beschleunigung ist beeindruckend: 0-100 km/h in 6,2 sec.

Ausschlaggebend für die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und/oder für höhere Fahrleistungen ist der Gesamtluftwiderstand, der sich aus dem Luftwiderstandsbeiwert = Cw-Wert und der Stirnfläche der Karosserie errechnet.



Ein anderes Augenmerk bei der Formgebung galt vor allem der Reduzierung des Auftriebs. Denn er beeinflusst mit zunehmender Geschwindigkeit das Fahrverhalten. Porsche hatte

bereits bei der Entwicklung von Rennsportfahrzeugen umfangreiche Windkanalstudien an unterschiedlichsten Karosserieformen vorgenommen. Die Erkenntnisse daraus verhalfen auch dem Porsche 928 S zu vorbildlich sicheren Fahreigenschaften in allen Geschwindigkeitsbereichen.



---

*Aerodynamik und Fahrverhalten.*

---



Die Karosserie des Porsche 928 S wurde bereits im sogenannten Grundkörper so ausgelegt, daß die Auftriebskräfte selbst bei hohen Geschwindigkeiten die Kursstabilität des Wagens nicht beeinträchtigen können. Durch große seitliche Flächen im Heckbereich wird der Seitenwindangriffspunkt zum Schwerpunkt hin verlagert. So wird die »Hebelwirkung« des Seitenwindes erheblich verringert. Darüber hinaus

ermöglichen Spoiler an Bug und Heck einen besonders günstigen Strömungsabriß und eine weitere Reduzierung des Luftwiderstands; Bodenhaftung und Richtungsstabilität werden dadurch noch verbessert.



Im Windkanal sind nicht nur Luftwiderstandswerte zu ermitteln, sondern auch die spezifischen Strömungsverläufe an einer Karosserie. Und: die durch den Fahrtwind auf der Fahrzeugoberfläche entstehenden unterschiedlichen Luftdruckzonen. Dadurch konnten sowohl die ideale Anordnung als auch die Größen der verschiedenen Luftöffnungen für die Motorraum-Kühlung und für die Be- und Entlüftung des Innenraums des Porsche 928 S exakt ermittelt werden.

#### **Technische Funktionen beispielhafter Form.**

Charakteristisch für die Karosserie des Porsche 928 S ist die hohe Differenz der Druckwerte am Kühlluft Eintrittspunkt und an der Motorraumunterseite. Das bedeutet eine optimale Luftströmung durch den Wasserkühler; der Visco-Lüfter braucht deshalb nur bei extremster thermischer Belastung mitzulaufen.

Die Eintrittsöffnung für die Innenraumbelüftung liegt im Überdruckbereich vor der Frontscheibe.

Im Windkanal sind nicht nur Luftwiderstandswerte zu ermitteln, sondern auch die spezifischen Strömungsverläufe an einer Karosserie. Und: die durch den Fahrtwind auf der Fahrzeugoberfläche entstehenden unterschiedlichen Luftdruckzonen.

Entlüftet wird der Innenraum über die Fuge zwischen den vorderen Kotflügeln und den Türen.

#### **Die »Nebenwirkungen« guter Aerodynamik.**

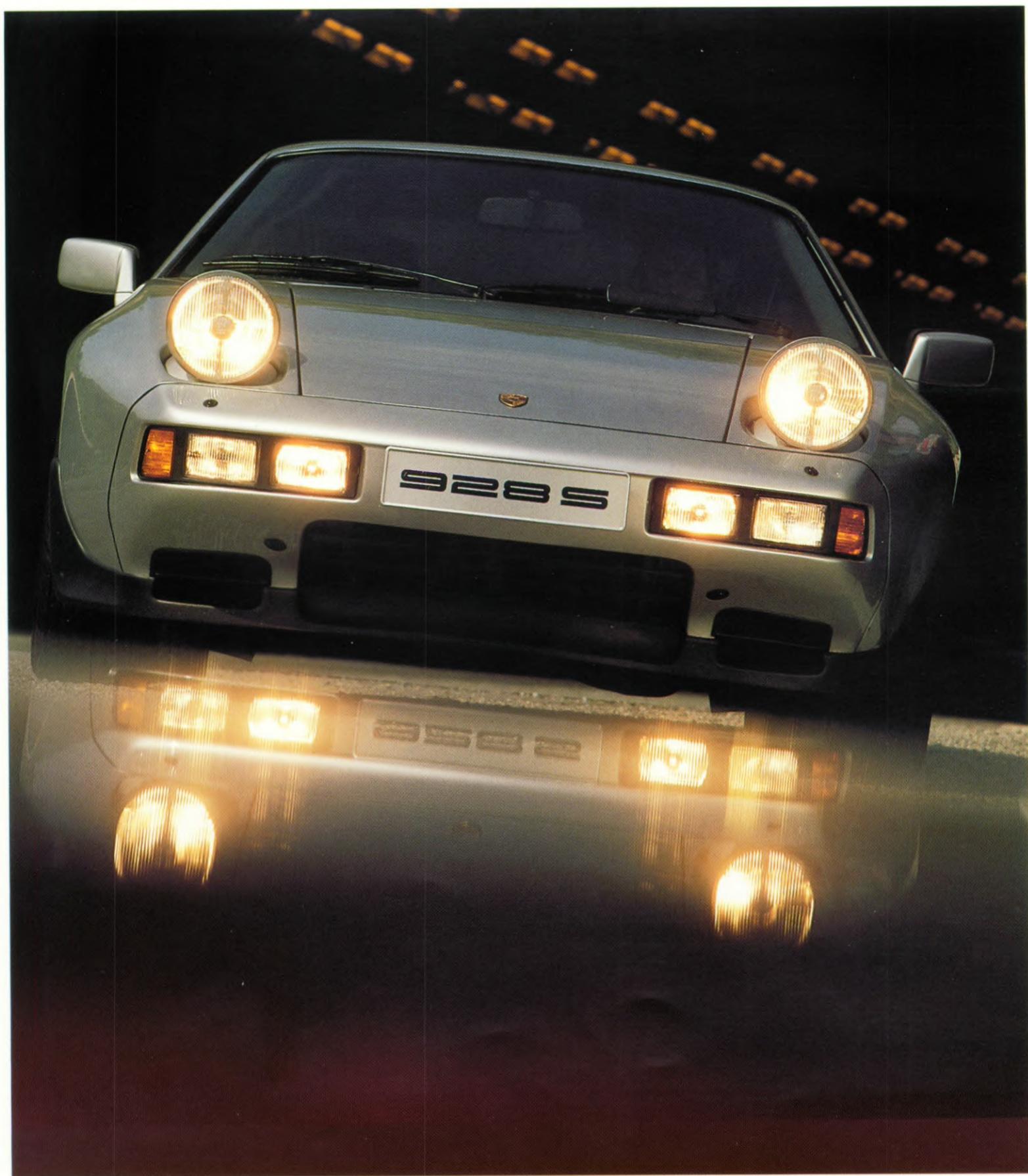
Die sich vor der Windschutzscheibe sammelnde Luft fließt seitlich über die Kotflügel nach hinten ab. Dabei drängt sie den von den Vorderrädern hochgeworfenen Schmutz nach unten. So bleiben die oberen Hälften der Fahrzeuglängsseiten, vor allem Schösser und Türgriffe, weitgehend schmutzfrei.

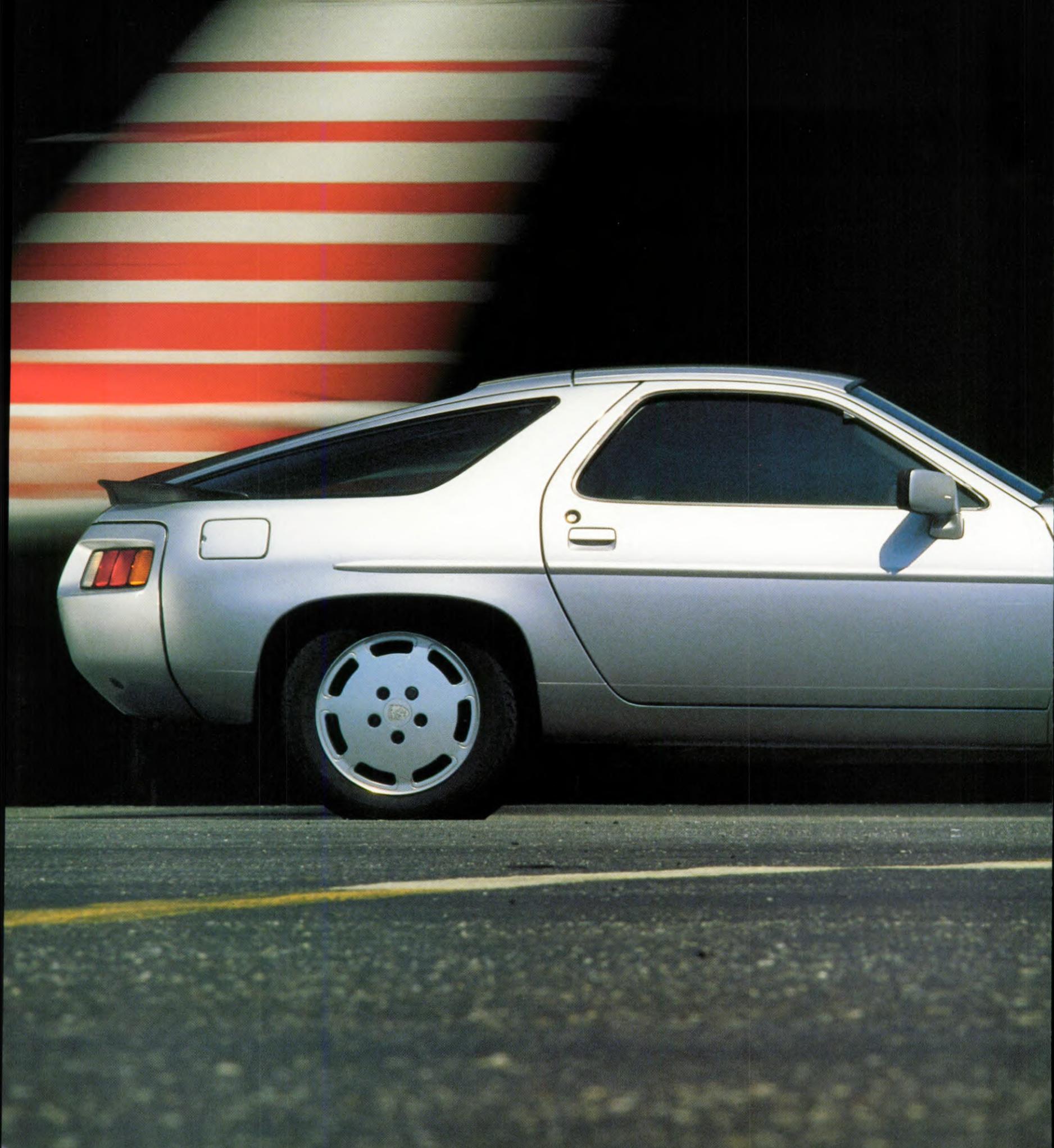
#### **Sogar die Regenleisten sind im Windkanal entstanden.**

Die versenkten Regenleisten des Porsche 928 S sind auf den vorderen Dachsäulen so angebracht und so gestaltet, daß sie gleichzeitig als Abdeckung für die äußere Einfassung der Windschutzscheibe dienen (ohne die Fahrtwindgeräusche zu verstärken) und das lästige und sichtbehindernde Verschmutzen der Seitenscheiben verhindern. 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.

Ein weiteres Ergebnis der Windkanalstudien: wertvolle Hinweise auf die Kräfte, mit denen der Fahrtwind auf »bewegliche« Teile wie Türen, Seitenscheiben und Hauben einwirkt.







Exklusivität nach Art des Hauses Porsche. Das bedeutet: Eigenständigkeit und Einzigartigkeit in der Form, in den Eigenschaften und Qualitäten. Zum Beispiel die feuerverzinkte Karosserie, die so gut ist, daß sie Porsche als ersten und bis heute einzigen Automobilhersteller in die Lage versetzt, ohne Nachbehandlungsvorschriften eine für die gesamte Karosserie gültige Zehn-Jahres-Garantie gegen Durchrostung zu geben. Ein Beispiel für exklusiven Komfort: die serienmäßige elektrische Zentralverriegelung und – ebenfalls elektrische – Entriegelung der Heckklappe von der Fahrer- und Beifahrerseite aus. Zusätzlich können die Türen während der Fahrt auch durch einen im Cockpit-Bereich liegenden Knopf blitzschnell gegen unerwünschte »Fahrgäste« gesichert werden.

## Stichwort: Ergonomie.



Umgang mit Hochleistungstechnik setzt voraus, daß diese möglichst mühelos und irrtumsfrei zu beherrschen ist. Porsche hat deshalb auf der Grundlage kontinuierlicher Forschungsarbeiten zum Thema Ergonomie und spezifischer Erfahrungen im Motorsport auch für den 928 S eine Innenraum-Systematik entwickelt, in der sich konditionsschonender Komfort und Bedienungssicherheit sinnvoll ergänzen.

### Die Konzeption des Fahrerplatzes.

Die Gestaltung des Cockpits im Porsche 928 S berücksichtigt selbstverständlich individuelle Fahrgewohnheiten und die persönlichen Maße des Piloten. Die logische Auslegung und Anordnung der Instrumente, Schalter und Hebel erlauben es dem Fahrer, seine Aufmerksamkeit uneingeschränkt dem Verkehrsablauf zu widmen. Alle

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

Bedienungselemente sind bequem zu erreichen. Die wichtigsten sind ideal platziert: das mit der gesamten Instrumen-

tenkonsole höhenverstellbare Sicherheitslenkrad und der ergonomisch geformte, kurze Schalt- bzw. Wählhebel. Durch die spezielle Höhenverstellung des Lenkrads bleibt die Sicht auf die blend- und spiefelfreien Rundinstrumente in jeder Sitzposition und aus jedem Blickwinkel optimal.

### Klare Sicht rundum.

Für eine unter allen Witterungsbedingungen einwandfreie Sicht nach vorne sorgt eine großflächige Sekuriflex-Windschutzscheibe mit großem Wischfeld. Zusätzlich zur Scheibenwaschanlage mit beheizten Düsen besitzt der Porsche 928 S sogar eine separate Intensivreinigungsanlage für die Frontscheibe. Sie fördert auf Knopfdruck ein konzentriertes Reinigungsmittel.

Bei Dunkelheit sorgen die großen H4-Hauptscheinwerfer (Durchmesser: 190 mm) und eine spezielle Scheinwerfer-Reinigungsanlage selbst bei ungünstigen Witterungsverhältnissen für ausgezeichnete Licht- und Sichtverhältnisse. Anstelle von Wischern, die abbrechen oder im Winter anfrieren können, spritzt hier eine separate Hochdruck-Pumpe Wasser auf die Scheinwerfer. Die Waschdüsen sind direkt vor den Scheinwerfern angeordnet, so daß der Wasserstrahl auch bei höheren Fahrgeschwindigkeiten nicht abgeleitet oder vermindert wird.

Ebenfalls serienmäßig: Nebelscheinwerfer, ein elektrisch einstellbarer und beheizbarer Außenspiegel, eine zweistufige Heckscheibenheizung und ein großer Parallelogramm-Heckscheibenwischer.

## Informationen: so klar wie die Funktionen.

Im Porsche 928 S steuert und überwacht Elektronik eine Vielzahl von Betriebsfunktionen. Der Einsatz von Elektronik hat hier aber nicht zu

technischen Spielereien geführt, die den Fahrer von seiner wichtigsten Beschäftigung – dem Fahren mehr ablenken, als sie ihm nützen.

Das elektronische Informationssystem steuert außerdem eine Zentralwarnleuchte, die ernsthafte Mängel durch Blinken anzeigt. Mängel, die später behoben werden können, werden durch ein abschaltbares Dauerlicht angezeigt.

### Konzentration auf das Wesentliche.

Das elektronische »zentrale Nervensystem« des Porsche 928 S beschränkt sich daher auf alle neben der Fahrgeschwindigkeit und der Motordrehzahl für den Fahrbetrieb wichtigen Funktionen. Und es ist so ausgelegt, daß sich die Anzeigenfelder stets im Blickfeld des Fahrers befinden.





## Sitzkomfort nach Maß.

Die »Sitze der neuen Generation« für Fahrer und Beifahrer im Porsche 928 S entsprechen in allen Einzelheiten ergonomischen Forderungen: an die günstigste Sitzposition ebenso wie an das »Informationsverhalten« der Sitze. Die aufwendige Sitzfederung bildet mit der Fahrzeugfederung,



Querstabilisierung und Dämpfung des Fahrwerks eine sorgfältig abgestimmte Funktionseinheit. Die Einstellarbeit übernehmen Elektromotoren. Der Abstand zu Lenkrad und Pedalerie, die Sitzhöhe (vorne und hinten getrennt um jeweils ca. 40 mm verstellbar), die Neigung der Sitzfläche und der Rückenlehne – alles das wird einfach per Tastendruck eingestellt. Beide Vordersitze sind mit Leder bezogen. Auf Wunsch gibt es auch eine Lederausstattung für den gesamten Innenraum.



Als Sonderausstattung gibt es für Fahrer und Beifahrer außerdem eine Sitzheizung. Und für besonders sportlich ambitionierte Fahrer speziell ausgeformte und straff ausgelegte Sitze, die bei forcierter Kurvenfahrt noch besseren Seitenhalt geben.

Als Sonderausstattung gibt es für Fahrer und Beifahrer außerdem eine Sitzheizung. Und für besonders sportlich ambitionierte Fahrer speziell ausgeformte und straff ausgelegte Sitze, die bei forcierter Kurvenfahrt noch besseren Seitenhalt geben.



Insgesamt überwacht das elektronische Informationssystem 13 Funktionen: den Öldruck und den Ölstand, die ABS-Funktion, die Zahnriemenspannung, die Bremsbelagstärke, den Bremsflüssigkeitsstand, das Lösen der Handbremse, den Kühlwasserstand, den Kraftstoff- und den Scheibenwaschwasservorrat, die Bremsleuchten und die Schlußleuchten. Einigen Informationen ist eine elektronische Impulsverzögerung vorgeschaltet, die bei kurzfristigen Niveauveränderungen des Wagens Fehlanzeigen verhindert (zum Beispiel über den Kraftstoffvorrat oder den Kühlwasserstand). Die Verlässlichkeit der Warnanlage sichern eigens entwickelte Sensoren für besonders kritische Bereiche: Ein schaltgenauer Geber erkennt exakt, ob der Motorölstand noch ausreichend ist. Und das Sensorelement zur Bremsbelagüberwachung ist sogar Temperaturen von über 600 °C gewachsen. Zur Kontrolle des Systems selbst leuchten nach dem Einschalten der Zündung alle Anzeigen auf. Ist das System in Ordnung, erlöschen die Leuchtanzeigen beim Starten des Motors. Die Bremsleuchtenüberwachung wird mit einer Betätigung des Bremspedals gelöscht.

#### **Der serienmäßige Tempostat.**

Mit dem Tempostat kann jede beliebige Geschwindigkeit zwischen 50 und 200 km/h als Dauer- geschwindigkeit eingestellt werden. Auf verkehrsarmen Strecken oder auf Autobahnen mit Geschwindigkeitsbegrenzung ist das Fahren auf diese Weise noch komfortabler und kraftsparender.



## Raumangebot nach Maß.

Als reinrassiger Sportwagen besitzt der Porsche 928 S in seinem Fond natürlich 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 dem Raumangebot im Fond des Porsche 928 S zurechtzukommen.

Dem Alleinreisenden oder für die Reise zu zweit bieten die Fondsitze einen erfreulichen Zusatznutzen: Durch Umkappen der Rücksitzlehnen kann der Gepäckraum – stufenweise – erheblich vergrößert werden.

Der Einstieg wird durch die weit vorklappbaren Lehnen der Vordersitze erleichtert. Die Fondsitze sind mit automatischen Beckengurten ausgestattet.

Dem Alleinreisenden oder für die Reise zu zweit bieten die Fondsitze darüber hinaus einen erfreulichen Zusatznutzen: Durch Umkappen der Rücksitzlehnen kann der Gepäckraum – stufenweise – erheblich vergrößert werden. Auf diese Weise können sogar sperrige Güter transportiert werden.





## Autoradio-Technik auf Porsche-Niveau.

Die für den Porsche 928 S als Sonderausstattung erhältlichen Stereo-Kassetten-Geräte der Marke Blaupunkt repräsentieren den neuesten Stand der Autoradio-Technik.

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

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

Der Porsche 928 S wird serienmäßig mit vier Lautsprechern ausgestattet.

### Komplett-Ausstattung für guten Empfang und Klang.

Der Porsche 928 S wird serienmäßig mit vier Lautsprechern ausgestattet, die den hohen Anforderungen der empfohlenen Blaupunkt-Geräte bestens gewachsen sind: Musikleistung vorn je 15 und hinten je 25 Watt, großer Frequenzbereich. Dazu: aktive Windschutzscheiben-Antenne, komplette Entstörung und Überblendregler.

### Sonderausstattung Klangpaket.

Für den anspruchsvollen Hörgenuß wird ein Klangpaket auf Wunsch geliefert, das acht Lautsprecher – Hochtון-, Mittelton- und Baßlautsprecher mittels Frequenzweichen sinnvoll geschaltet – beinhaltet. Darüber hinaus kann in Verbindung mit der Radio-Sonderausstattung ein Zusatzverstärker mit 4 x 20 Watt Musikleistung geordert werden.



## Garantie für gutes Klima.

Der Porsche 928 S ist serienmäßig mit einer vollautomatisch arbeitenden Klimaanlage ausgestattet, die Heizungs-, Lüftungs- und Kühlsystem in einem ist. Mit einem Schieberegler wird einfach die gewünschte

Innenraumtemperatur eingestellt. Die Klimaanlage hält sie unabhängig von den Außentemperaturen und der Fahrge-

schwindigkeit ein. Bei feuchtkalter Witterung kann sie außerdem die Luft trocknen, um ein Beschlagen der Front- und Seitenscheiben zu verhindern. Und

bei extrem kalter Witterung kann mit der Defrostereinrichtung und voller Gebläseleistung eine maximale Heizwirkung erzielt werden. Auf unterster Stufe sorgt das Gebläse – unhörbar leise – für einen kontinuierlichen Luftaustausch im Innenraum.

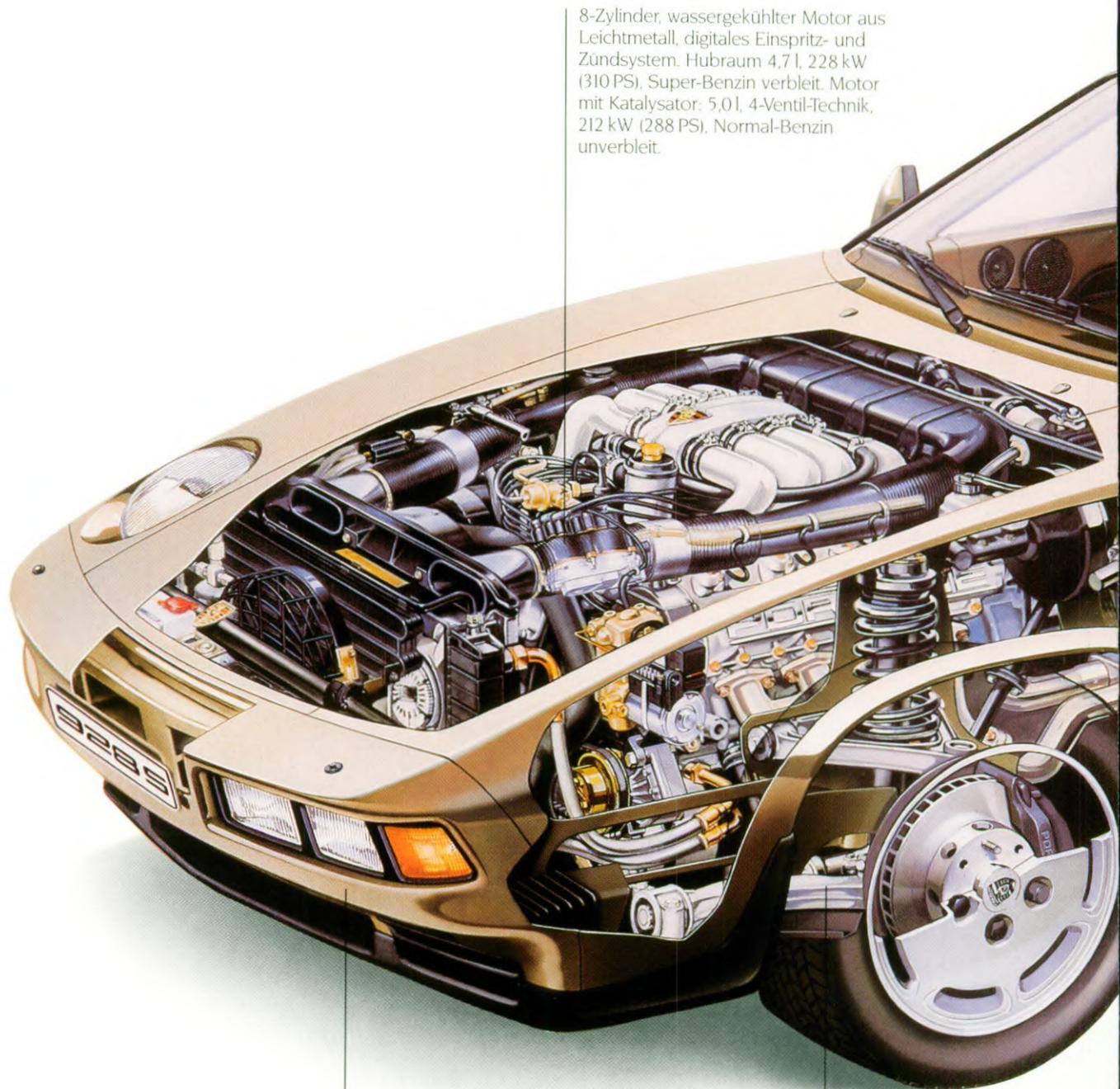
Zum guten Klima tragen auch die serienmäßig wärmedämmende Verglasung und das als Sonderausstattung erhältliche Stahlschiebedach mit automatisch aufstellendem Windabweiser bei. Das Schiebedach wird – ebenso wie die Seitenscheiben – elektrisch betätigt.

### Verstärkte Klimaleistung.

Eine Zusatzkälteanlage im Wagenfond sorgt als Sonderausstattung dafür, daß selbst bei extremsten Außentemperaturen genügend Kälteleistung verfügbar ist.

Die Bedienung des separaten 3-stufigen Gebläses und der Kälteleistung erfolgt griffgünstig und unabhängig von der serienmäßigen Klimaanlage über große Drehschalter auf der Mittelkonsole.

Der Porsche 928 S ist serienmäßig mit einer vollautomatisch arbeitenden Klimaanlage ausgestattet, die Heizungs-, Lüftungs- und Kühlsystem in einem ist.



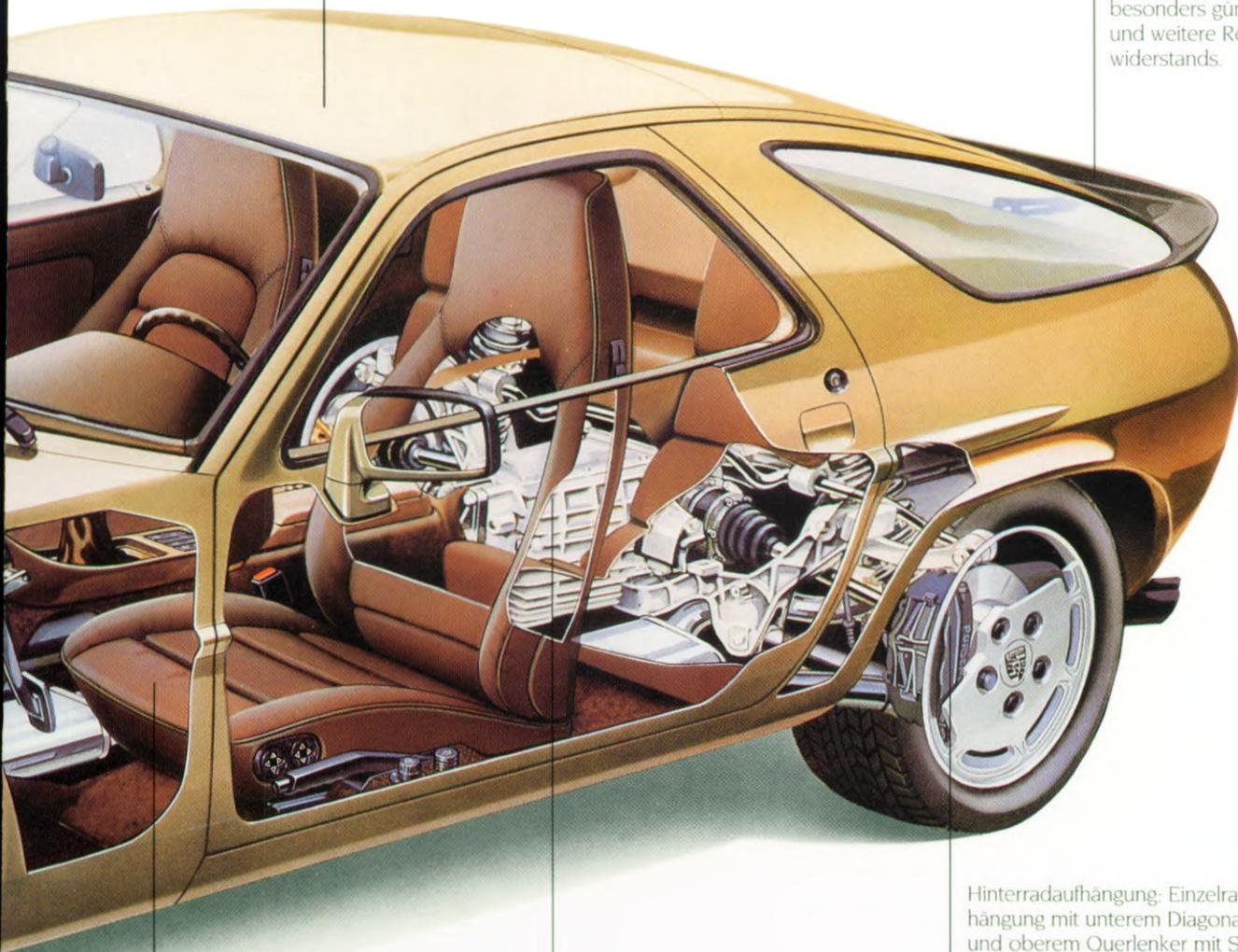
8-Zylinder, wassergekühlter Motor aus Leichtmetall, digitales Einspritz- und Zündsystem. Hubraum 4,7 l, 228 kW (310 PS), Super-Benzin verbleit. Motor mit Katalysator: 5,0 l, 4-Ventil-Technik, 212 kW (288 PS), Normal-Benzin unverbleit.

Frontspoiler mit Frischluftkanälen zur Kühlung der Vorderradbremzen.

Hydraulische Zweikreisbremsanlage (mit Antiblockiersystem), Bremskraftverstärker, 4 innenbelüftete Brems-scheiben, 4-Kolben-Bremszangen, Einzelradaufhängung, Doppelquerlenker aus Leichtmetall mit Schraubenfedern und innenliegendem Schwingungs-dämpfer, Rohr-Stabilisator, geschmiedete Leichtmetall-Felgen 7 J x 16 mit Reifen 225/50 VR 16.

Karosserie aus beidseitig feuerverzinkten Stahlblechen sowie Leichtmetall. Luftwiderstandsbeiwert  $c_w = 0,39$ . Stirnfläche  $A = 1,95 \text{ m}^2$ , Höchstgeschwindigkeit 255 km/h (Automatik 250 km/h), Beschleunigung von 0–100 km/h in 6,2 s (Automatik 6,7 s).

Heckspoiler aus Polyurethan am Gepäckraumdeckel ermöglicht einen besonders günstigen Strömungsabriß und weitere Reduzierung des Luftwiderstands.



Hinterradaufhängung: Einzelradaufhängung mit unterem Diagonalenker und oberem Querlenker mit Schraubenfeder und innenliegendem Schwingungsdämpfer. Rohr-Stabilisator, Nachspurverhindernde Radkinematik mit selbststeuerndem Ausgleich, 4-Kolben-Festsattel-Bremszangen.

Eine hydraulisch betätigte Zweischeibenkupplung leitet die Kraft des Motors über die »schnelle Welle« (Transaxlerohr, mit schnell-drehender, innenliegender Welle) zum 5-Gang-getriebe.

Sitze in Stoff- und Lederkombination. Die Verstellung für den Fahrer- und Beifahrersitz übernehmen Elektromotoren. Sitzhöhe, Längsverstellung, Neigung der Sitzfläche und Rückenlehne werden per Tastendruck stufenlos den Sitzgewohnheiten angepaßt.



# Das starke Herz des Porsche 928 S.

Mit einem Hubraum von 4664 cm<sup>3</sup> und der hohen Verdichtung von 10,4 : 1 leistet der wassergekühlte Motor des Porsche 928 S bei einer Drehzahl von 5900 Umdrehungen/min 228 kW (310 PS). Das Maximum des Drehmomentverlaufs liegt mit 400 Nm bei 4100 Umdrehungen/min. Die durch eine automatische Einspritzunterbrechung begrenzte Höchstdrehzahl liegt bei über 6000 Umdrehungen/min.

Für den Betrieb mit bleifreiem Normalbenzin (ROZ 91) gibt es den Porsche 928 S auch mit 3-Wege-Katalysator und Lambda-Sonde. Der Motor der Katalysator-Version besitzt jeweils zwei Ein- und zwei Auslaßventile pro Zylinder – insgesamt also 32 Ventile. Er leistet mit einem Hubraum von 4957 cm<sup>3</sup> und einem Verdichtungsverhältnis von 9,3 : 1 bei einer Drehzahl von 5750 Umdrehungen/min 212 kW (288 PS).

## Die Motor-Charakteristik verhilft dem Porsche 928 S zu beeindruckenden Fahrleistungen.

Vehementer Schub vom Start weg und eine faszinierende Beschleunigung beim Ausfahren der Gänge bis in den Bereich der Höchstdrehzahl kennzeichnen die sportliche Auslegung beider Achtzylinder-Motoren. In der serienmäßigen Version beschleunigt der Porsche 928 S in 6,2 sec von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 255 km/h.

Spontane Leistungsbereitschaft zeigt der Porsche 928 S aber nicht erst in höheren Drehzahlbereichen. Aufgrund des Motordrehmomentverlaufs wird jederzeit ausreichend Kraft bereitgestellt, um auch bei einer besonders wirtschaftlichen Fahrweise mit verringertem, gleichmäßigem Drehzahlniveau Fahrvergnügen zu bereiten und genügend Sicherheitsreserven zum schnellen Ausweichen oder Überholen zur Verfügung zu haben.

## Motor-Technologie made by Porsche.

Bei der Konstruktion des Motors für den Porsche 928 S ging Porsche von Anfang an 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 (auch in der Version

ohne Katalysator) und laufruhiger. Und auf den »technischen Diamanten« (circa 20000 Silizium-Kristalle pro cm<sup>2</sup>) der Zylinderwand gleiten die beschichteten Leichtmetallkolben nahezu verschleißfrei.

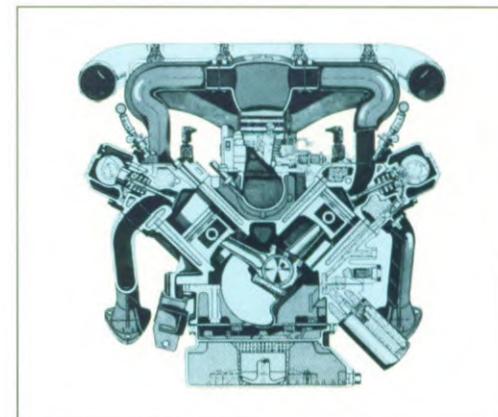
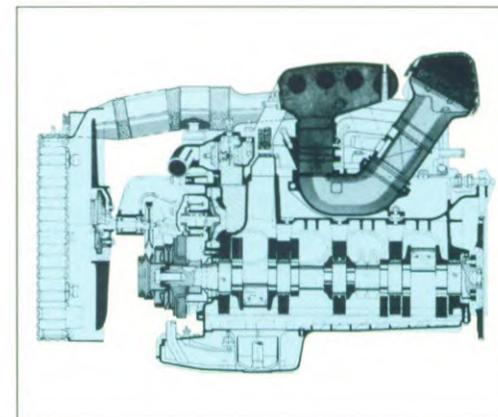
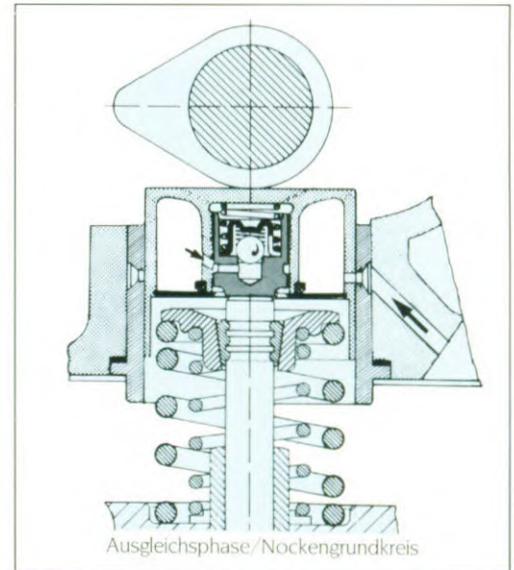
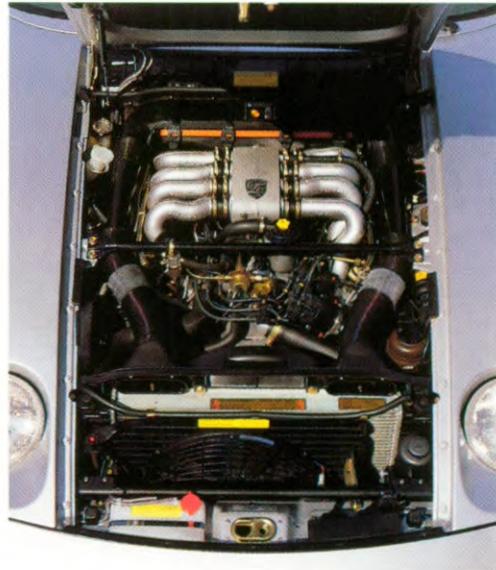


Abb. oben: Längsschnitt 928 S Motor  
Abb. unten: Querschnitt 928 S Motor

Für den Betrieb mit bleifreiem Normalbenzin (ROZ 91) gibt es den Porsche 928 S auch mit 3-Wege-Katalysator und Lambda-Sonde. Der Motor der Katalysator-Version besitzt jeweils zwei Ein- und zwei Auslaßventile pro Zylinder – insgesamt also 32 Ventile.

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.



## Die Technik des Fortschritts.

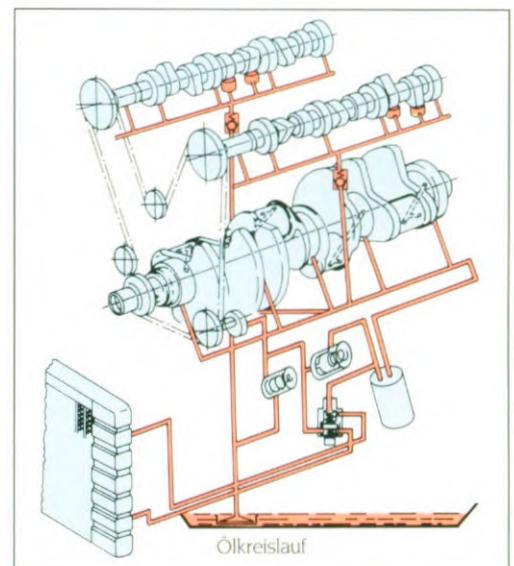
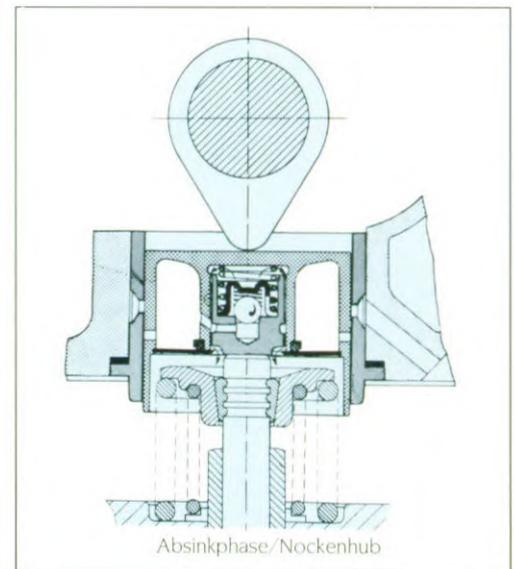
Der Motor des Porsche 928 S ist so, wie Motoren heute beschaffen sein müssen: leistungsstark und zugleich wirtschaftlich und umweltfreundlich, robust und äußerst zuverlässig.

### Die wartungsfreie Ventilsteuerung.

Die Ventile werden jeweils von einer Nockenwelle pro Zylinderreihe gesteuert. Die Schwingungen des hochbelastbaren Zahnriemens, der neben den Nockenwellen auch die Ölpumpe und die Wasserpumpe antreibt, werden durch ein optimiertes Zahnriemenprofil (das gegenüber herkömmlichen Profilen weitaus geräuscharmer eingreift) und einen hydraulisch gedämpften Zahnriemenspanner auf ein Minimum reduziert.

Eine Druckumlaufschmierung mit Innenzahnrad-Pumpe und die in die Trennfugen des Motorblocks eingegossenen Ölkanäle garantieren, daß die einwandfreie Ölversorgung jeder Schmierstelle selbst bei scharfen Kurvenfahrten sichergestellt ist. Die Nockenwellen öffnen und schließen die Ventile über sich selbsttätig nachstellende hydraulische Tassenstößel.

Das notwendige Ventilspiel wird von einer Rückstellfeder in Verbindung mit einer kalkulierten Leckölmenge bei jedem Ventilhub immer wieder neu eingestellt – also bis zu 3000 mal pro Minute. Und bei kaltem wie warmen Motor immer auf den gleichen Wert: circa 0,05 mm. Verschleißerscheinungen an den Ventilen und am Ventil Sitz werden laufend kompensiert. Der Motor des Porsche 928 S ist deshalb weitgehend wartungsfrei, was nicht zuletzt auch eine Erklärung für die mit 20000 km langen Service-Intervalle ist.



## Die neue Jetronic-Generation und die EZF-Zündanlage.

Porsche ist der einzige namhafte Automobilhersteller der Welt, der für alle seine Modelle – seit mehr als zehn Jahren – nur noch Motoren mit Benzineinspritzung einsetzt. Im Porsche 928 S ist eine neue Generation von Einspritzsystemen für die richtige

Im Porsche 928 S ist eine neue Generation von Einspritzsystemen für die richtige Gemischaufbereitung und gleichmäßige Kraftstoffzumessung verantwortlich: die LH-Jetronic.

Gemischaufbereitung und gleichmäßige Kraftstoffzumessung verantwortlich: die LH-Jetronic. Sie beruht auf dem Prinzip

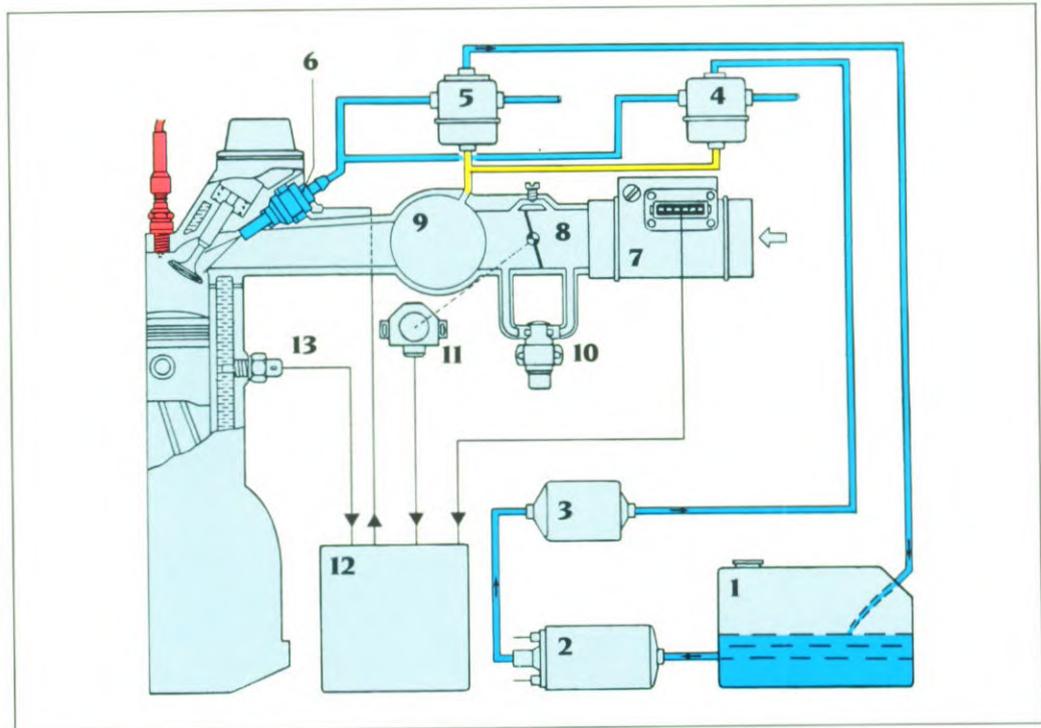
der Luftmassenmessung durch ein besonders »feinfühliges« Material (Platin) und besitzt ein elektronisches Steuergerät, das in modernster digitaler Technik aufgebaut und mit einem speziell dafür entwickelten Microcomputer ausgerüstet ist.

Die elektronische, Kennfeldgesteuerte Zündanlage (EZF) des Porsche 928 S bringt gegenüber der kontaktlosen Transistorzündung mit mechanisch-pneumatischer Verstellung wichtige Vorteile: Abhängig von Drehzahl, Motorbelastung, Temperatur und Drosselklappenstellung wird mit Hilfe eines vorprogrammierten Kennfeldes der optimale Zündwinkel errechnet. Die Anlage ist bis auf den gelegentlichen Wechsel der Zündkerzen absolut wartungs- und verschleißfrei.

Die LH-Jetronic und EZF-Zündung nutzt der Porsche 928 S zu einer optimalen Verbindung von Leistungspotential und Sparsamkeit: Durch exakt angepaßte Zündwinkel zeichnet er sich durch ein verbrauchs-

armes Start- und Kaltlaufverhalten aus. Eine optimierte Gemischanreicherung trägt im Vollastbetrieb zur Reduzierung des Kraftstoff-

verbrauchs bei. Durch den gesteigerten Motorwirkungsgrad werden die Schadstoffemissionen weiter verringert. Für



- |                    |                           |
|--------------------|---------------------------|
| 1 Kraftstofftank   | 8 Drosselklappengehäuse   |
| 2 Kraftstoffpumpe  | 9 Ansaugluftverteiler     |
| 3 Kraftstofffilter | 10 Zusatzluftchieber      |
| 4 Druckdämpfer     | 11 Drosselklappenschalter |
| 5 Druckregler      | 12 LH-Steuergerät         |
| 6 Einspritzventile | 13 Temperaturfühler II    |
| 7 LH-Luftmesser    |                           |

**Kraftstoffversorgung**



**Unterdrucksteuerung**



**Zündkerze**



den Katalysatormotor gilt ferner, daß beim Zuschalten starker Verbraucher der Leerlauf über die Leerlaufreglung automatisch stabilisiert wird.

## Die Laufkultur des Achtzylinders.

Die äußerste Gewichtsgenauigkeit der sintergeschmiedeten Pleuel und die mit sechs Gegengewichten sorgfältigst ausgewuchtete fünffach gelagerte Kurbelwelle aus geschmiedetem Stahl sorgen für einen exzellenten Masseausgleich und deshalb auch für einen besonders schwingungsarmen Motorlauf. Zwei Hydro-Motorlager (anstelle konventioneller Gummi-Metall-Lager und Aggregatdämpfer) reduzieren die Geräuschemissionen in den Innenraum und die Vibrationsübertragung auf die Karosserie auf ein selbst für prinzi-

piell schon laufige Achtzylindermotoren ungewöhnliches Maß.

## Das Kühlsystem.

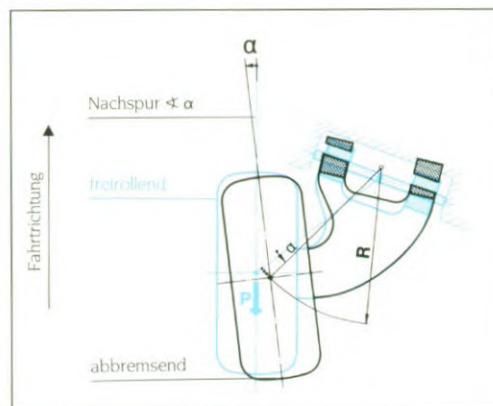
Der Motor des Porsche 928 S verfügt über ein geschlossenes Kühlsystem. Bei hoher thermischer Belastung sorgt ein temperaturgesteuerter Lüfter mit Visco-Kupplung für die Wärmeabfuhr. In den Wasserkühler ist der Motor-Ölkühler integriert, bei Automatic-Fahrzeugen außerdem ein Getriebeölkühler.

Der Motor des Porsche 928 S verfügt über ein geschlossenes Kühlsystem. Bei hoher thermischer Belastung sorgt ein temperaturgesteuerter Lüfter mit Visco-Kupplung für die Wärmeabfuhr.

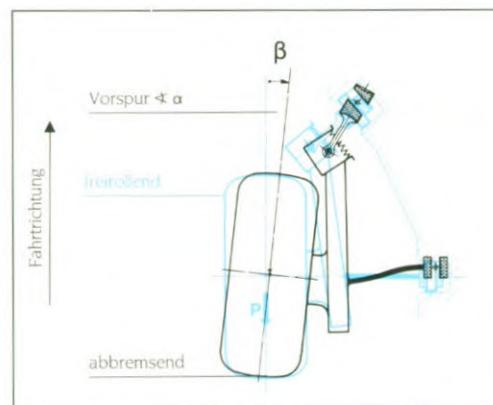
# Sichere Argumente.

Eine wesentliche Voraussetzung für die Fahrsicherheit – die sogenannte aktive Sicherheit – des Porsche 928 S bilden die Kraftreserven seines Motors. Eine andere Voraussetzung ist die Transaxle-Konstruktion, die beide Achsen annähernd gleich belastet: vorne mit dem Motor, hinten mit Getriebe und Differential, Tank, Ersatzrad und Batterie. Diese ausgeglichene Achslastverteilung erlaubt es, die Wirkung der Lenkung und des Antriebsschubs optimal kontrolliert einzusetzen.

Übliche Radaufhängung. Nachspur infolge Elastizitäten. Beim Gaswegnehmen oder beim Bremsen wandern die Räder einer üblichen Radaufhängung wegen der Kraft  $P$  um den Winkel  $\alpha$  in Nachspur. Grund dafür sind die aus Geräuschgründen erforderlichen Gummi-Lager der Radaufhängung.



Weissach-Achse. Vorspur infolge Kinematik. Bei der Weissach-Achse wird durch einen kinematischen Effekt erreicht, daß beim Gaswegnehmen oder Bremsen eine Winkeländerung  $\beta$  in Richtung Vorspur auftritt. Auch die Weissach-Achse hat aus Geräuschgründen Gummi-Lager, doch wird die sich daraus ergebende Nachspuränderung sofort durch den kinematischen Effekt ausgeglichen:  $\alpha = \beta$ . Die Weissach-Achse vermeidet so ein gefährliches Querstellen in Kurven.



Motor und Getriebe des Transaxle-Porsche sind durch ein stabiles Rohr zu einer starren Einheit verschraubt. In diesem Zentralrohr läuft – wartungsfrei in dauergeschmierten Spezial-Kugellagern – mit Motordrehzahl eine zweifach zwischengelagerte, nur 25 mm starke Übertragungswelle. Ein Schwingungstilger sorgt zusätzlich für einen resonanzfreien, ruhigen Lauf dieser »schnellen Welle«.

## Die Weissach-Achse.

Mit der winkeleinstellenden selbststabilisierenden Ausgleichs-Charakteristik der Weissach-Hinterachse setzt der Porsche 928 S neue Maßstäbe für die Kurvensicherheit von Hochleistungssportwagen. Auf den Komfort der gummielagerten Radführung wurde dabei nicht verzichtet. Die Weissach-Achse korrigiert aber die Nachteile der Gummilager: Der Gefahr, daß sich das Fahrzeug plötzlich dreht, wenn in einer schnell angegangenen Kurve das Gas weggenommen wird oder wegen eines Hindernisses abrupt gebremst werden muß, wird vorbildlich entgegengewirkt. Eine Steuerung am unteren Querlenker sorgt dafür, daß sich die Radstellung der Hinterräder immer im idealen Vorspurwinkel befindet – mit und ohne Schub.

Mit der winkeleinstellenden selbststabilisierenden Ausgleichs-Charakteristik der Weissach-Hinterachse setzt der Porsche 928 S neue Maßstäbe für die Kurvensicherheit von Hochleistungssportwagen.

## Die Kurvensicherheit in Zahlen.

Die mit dem Porsche 928 S mögliche Grenzggeschwindigkeit in Kurven wird der Durchschnittsfahrer selten bewußt nutzen. Er erreicht vielleicht 30 bis 40 Prozent des absoluten Grenzwerts, der durch die Erdbeschleunigung gegeben ist. Routinierte Porsche-Fahrer erreichen sicherlich mehr.



PORSCHE  
928S

928S

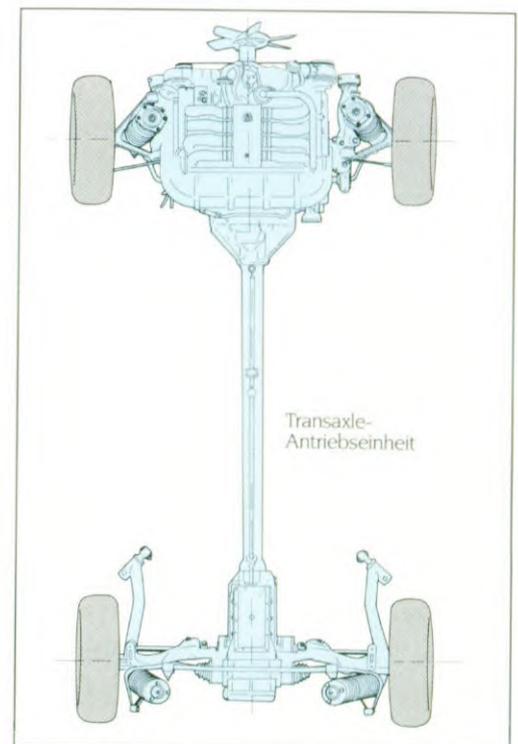


## Sicherheit, Sport und Komfort.

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

Die Vorderräder werden an zwei übereinander liegenden Dreiecksquerlenkern aus Leichtmetall geführt. Dazwischenliegende Feder-/

Dämpferbeine stützen den Vorderwagen ab. Die Federbeine vorne und hinten sind individuell höhenjustierbar. Serienmäßige Stabilisatoren vorn und hinten sowie die optimale Radsturzcharakteristik sorgen bei forcierter Kurvenfahrt für satten Bodenkontakt. Dazu kommen Anti-Squat-Elemente gegen das »Aufbäumen« des Wagens beim kraftvollen Beschleunigen und Anti-Dive-Elemente gegen das berühmte »Bremstauchen«.





Der Porsche 928 S wird serienmäßig mit Hochgeschwindigkeitsreifen der Größe 225/50 VR 16 (schlauchlos) geliefert, die auf geschmiedete silbereloxierte Aluminiumräder 7 J x 16 montiert sind. Als Winterreifen

(mit entsprechender Geschwindigkeitsbegrenzung) sind M+S-Reifen der Größen 205/55 R 16 oder 225/50 R 16 auf 7 J x 16-Felgen zugelassen. Die Räder sind serienmäßig mit abschließbaren Radmuttern gegen Diebstahl geschützt.

# Die Präzision der Lenk- und Bremsysteme.

Das präzise, sportlich direkte Lenkverhalten des Porsche 928 S basiert auf dem bewährten Prinzip der Sicherheits-Zahnstangenlenkung. Charakteristisch für dieses Prinzip sind der optimale Wirkungsgrad und der ausgezeichnete Kontakt zwischen Lenkrad und Rädern. Die Zahnstange ist Teil des Lenkgestänges und arbeitet über den gesamten Lenkbereich absolut ohne Spiel. Die Zahnstangenlenkung des Porsche 928 S verfügt außerdem über eine in Längsrichtung nachgiebige zweifache kardanische Umlenkung zwischen Lenkgehäuse und Lenkrad. Dies ist ein wesentlicher Beitrag zur passiven Sicherheit.

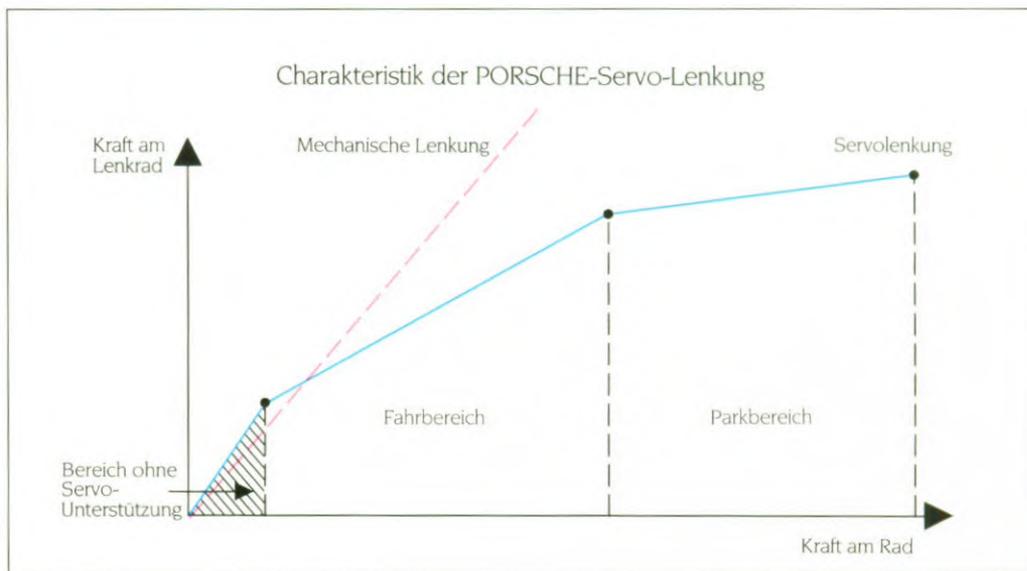
## Die Feinheiten der Servolenkung.

Die serienmäßige Servolenkung des Porsche 928 S ermöglicht mühelose Parkmanöver und ein kräfteschonendes Lenken auf kurvigen Landstraßen. Die Servo-Unterstützung wurde hier aber bewußt nicht so weit getrie-

ben wie bei vielen anderen Servolenkungs-Konzeptionen. Nach wie vor behält der Fahrer ein feines

Die serienmäßige Servolenkung des Porsche 928 S ermöglicht mühelose Parkmanöver und ein kräfteschonendes Lenken auf kurvigen Landstraßen.

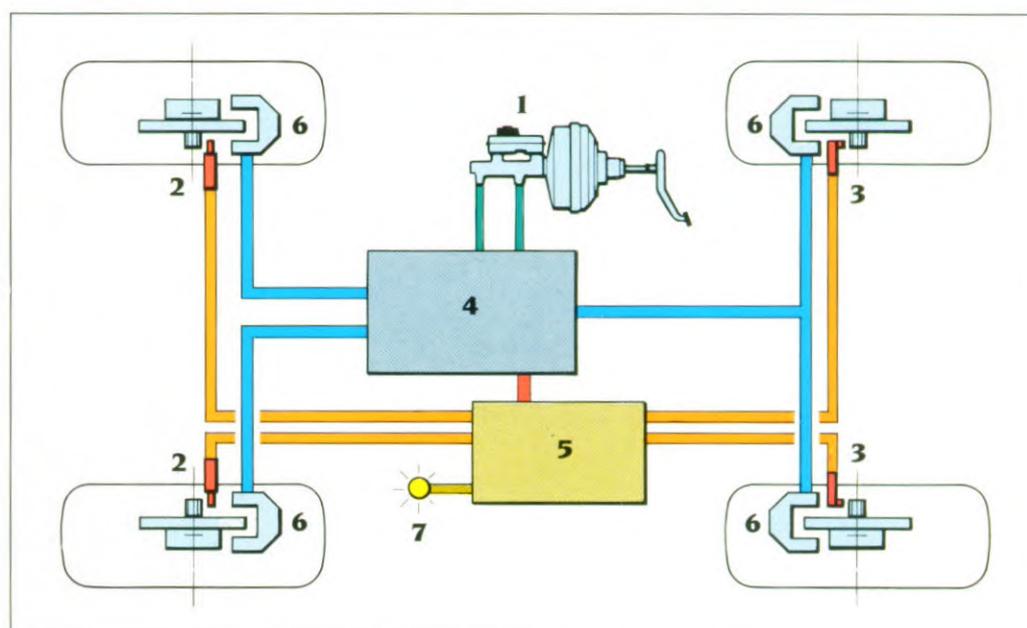
Gespür für alles, was zwischen der Straße und den Rädern geschieht – für das Grenzverhalten des Wagens und Reibwertunterschiede an den Reifen, was vor allem auf rutschiger Fahrbahn von größter Bedeutung ist.



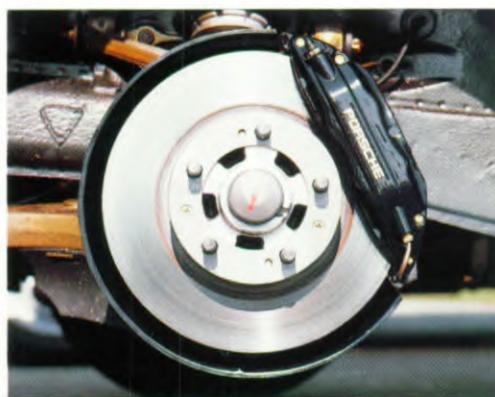
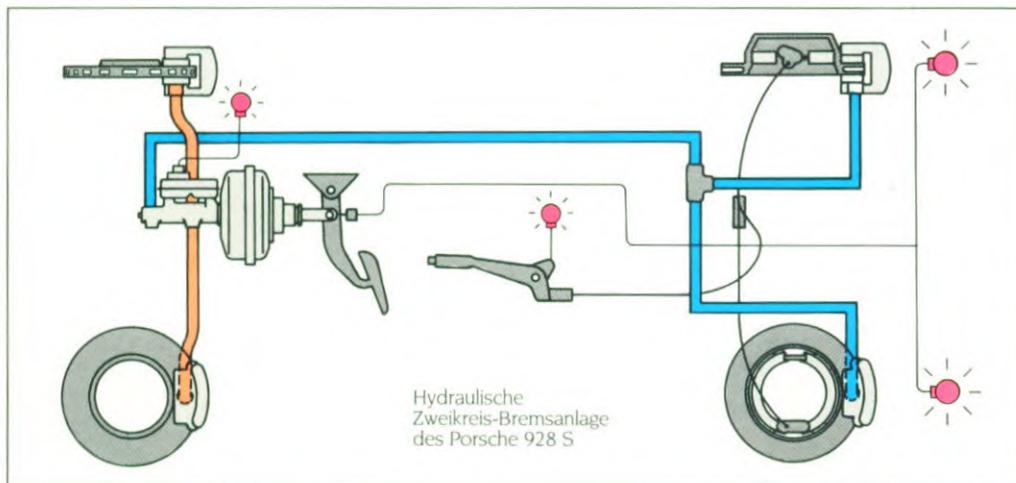
Die Servowirkung ist drehzahl- und kraftabhängig. Das heißt: große Drehkräfte an den Vorderrädern werden bei langsamer Fahrt mühelos kompensiert. Die volle hydraulische Unterstützung wird hier wirksam. Mit zunehmender Motor-Drehzahl wird die Servowirkung leicht reduziert. Diese Technik ermöglicht ein komfortables Lenken und sorgt gleichzeitig für eine exakte Information über die Fahrbahnbeschaffenheit und das Verhalten des

Wagens. Bei Geradeausfahrten und den geringsten Drehkräften arbeitet die Servolenkung wie eine mechanische Lenkung: Das präzise Lenkverhalten garantiert einen einwandfreien Geradeauslauf und ein optimales »Centerpoint feeling« – das richtige Gefühl für die Mittelstellung des Lenkrads.

Die Servowirkung ist drehzahl- und kraftabhängig. Das heißt: große Drehkräfte an den Vorderrädern werden bei langsamer Fahrt mühelos kompensiert. Die volle hydraulische Unterstützung wird hier wirksam.



- |                             |                              |
|-----------------------------|------------------------------|
| 1 Tandem-Hauptbremszylinder | 5 Elektronisches Steuergerät |
| 2 Drehzahlfühler vorn       | 6 Bremszangen                |
| 3 Drehzahlfühler hinten     | 7 ABS-Kontroll-Leuchte       |
| 4 Hydraulikeinheit          |                              |



## Die Bremsen.

Die hydraulische Zweikreis-Bremsanlage des Porsche 928 S entspricht den hohen Fahrleistungen dieses Wagens: eine 4-Kolben-Festsattel-Bremsanlage mit innenbelüfteten Bremsscheiben an allen vier Rädern. Die großen Aluminium-Bremssattel mit vier Druckkolben pro Rad stammen direkt aus dem Rennsport.

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

Die Wirkung dieses Bremsystems ist außergewöhnlich. Ausgiebige Versuche haben ergeben, daß extremste Brems- und Beschleunigungszyklen mit dem Porsche 928 S beliebig oft wiederholt werden können, ohne daß ein »Brems-Fading« und somit ein Nachlassen der Bremswirkung fest-

zustellen wäre. Es gibt heute wohl kaum ein anderes Fahrzeug, das dem Porsche-Bremsenprüfprogramm in dieser Weise standhalten würde.

In anderen Worten: Wird ein Porsche 928 S auf griffiger Straße hart abgebremst, ergeben sich immer hervorragende Bremswerte – ganz gleich, ob aus 80 km/h oder aus der Höchstgeschwindigkeit gebremst wird und ob diesem Bremsvorgang schon andere harte Bremsungen vorausgegangen sind. Auf trockener, griffiger Fahrbahn kommt der Porsche 928 S aus 100 km/h in 3,3 sec. zum Stillstand. Eine Servounterstützung hilft dabei, den Kraftaufwand des Fahrers auf ein Minimum zu beschränken und die Bremswirkung feinfühlig zu dosieren. Und der negative Lenkrollradius hält den Porsche 928 S richtungsstabil in der Spur und macht es dem Fahrer leicht, auch dann auf Kurs zu bleiben, wenn die Räder seines Wagens auf unterschiedlich griffigem Grund gebremst werden.

## Serienausstattung: ABS.

Das Anti-Blockier-System des Porsche 928 S regelt die Bremskraft der Hinterräder gemeinsam, während die Vorderräder, die mehr Bremskraft übertragen müssen, einzeln beeinflußt werden. Die Regelung der Hinterachse wird nach dem »Select-Low-Prinzip« von dem Hinterrad bestimmt, welches 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 bei Kurvenbremsungen, 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 auch während der Vollbremsung umfahren werden – ohne blockierende Räder. Die Abbremsung wird unabhängig vom Beladungszustand des Fahrzeugs jeweils optimal geregelt.

## Das Sperrdifferential.

Der Porsche 928 S kann zusätzlich mit einem Lamellen-Selbstsperrdifferential ausgerüstet werden. Es bietet dem routinierten Porsche-Fahrer zusätzliche Vortriebsreserven im Kurvengrenzbereich. Außerdem schränkt es beim Anfahren oder während der Fahrt auf Schnee, Eis, Rollsplitt, auf nasen oder unbefestigten Straßen und beim Überfahren von Bodenebenenheiten die Gefahr, daß ein Antriebsrad durchdreht, weitestgehend ein. Die Sperrwirkung des Porsche-Sperrdifferentials wurde bewußt auf 40 Prozent beschränkt. Dadurch werden unangenehme Erscheinungen stärkerer Sperrwirkungen, das Gefühl von »Kurvenunwilligkeit« und geringerer Seitenführung an der Hinterachse, vermieden.

# Die passive Sicherheit des Porsche 928 S.

**A**uch unter den Aspekten der passiven Sicherheit braucht

Auch unter den Aspekten der passiven Sicherheit braucht der Porsche 928 S keinen Vergleich zu scheuen. Er erfüllt alle sicherheitstechnischen Anforderungen, die heute an Automobile gestellt werden, beispielhaft.

der Porsche 928 S keinen Vergleich zu scheuen. Er erfüllt alle sicherheitstechnischen Anforderungen, die heute an

Automobile gestellt werden, beispielhaft.

## **Eingebauter »Partner-schutz«.**

**D**ie Form des Porsche 928 S und zahlreiche Details vermindern die Verletzungsgefahren für andere Verkehrsteilnehmer erheblich. Die Außenspiegel sind horizontal jeweils nach vorn und hinten klappbar. Die Regenleisten wurden völlig in die Karosserieform integriert.

## **Die innere Sicherheit.**

**D**er Innenraum des Porsche 928 S ist vom Dach bis zum Wagenboden an allen kritischen Punkten energieabsorbierend gepolstert. Die nachgiebig gestaltete Armaturentafel mit nichtsplitterndem 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 Sicherheit der Karosserie.**

**D**en Porsche 928 S zeichnen ungewöhnlich große Verformungszonen und optimale Verformungsstrukturen aus. Statt Stoßstangen fügen sich Prallzonen aus elastischem Polyurethan in die Karosserielinie ein. Unter den Kunststoffabdeckungen befinden sich vorn und hinten Leichtmetall-Stoßfänger, die über verformbare Prallrohre Stöße problemlos aufnehmen und sogar leichte Kollisionen mit anderen Fahrzeugen absorbieren können.

**D**ie Frontpartie absorbiert soviel Energie, daß die Auslegung und Funktion des Sicherheitsgurtsystems noch bei einem Aufprall mit 50 km/h auf eine 90 t schwere Barriere (Test-Beispiel) voll wirksam werden kann. Die Motorhaube knickt dabei gezielt ein. Die Transaxle-Konstruktion wirkt dem Eindringen des Motors in den Innenraum entgegen.

**D**ie serienmäßige Sekuriflex-Windschutzscheibe behält bei einer Kollision ihre Position bei. Sie ist mit der Karosserie verklebt. Die auf der Innenseite der Scheibe aufgebrachte Kunststoffolie schließt eine Verletzung der Insassen

auch bei gesprungener Scheibe weitgehend aus. Bei einem seitlichen Aufprall halten Sicherheitsverschlüsse die mit integrierten Verstärkungen versehenen Türen stets geschlossen. Die steife Sicherheitszelle des Porsche 928 S garantiert aber, daß sie sich danach von innen und von außen öffnen lassen.

Den Porsche 928 S zeichnen ungewöhnlich große Verformungszonen und optimale Verformungsstrukturen aus. Statt Stoßstangen fügen sich Prallzonen aus elastischem Polyurethan in die Karosserielinie ein.

**D**ie Dachkonstruktion bildet zusammen mit den widerstandsfähigen vorderen Dachsäulen einen außerordentlich steifen, in sich geschlossenen Trägerverbund. Er übernimmt die Funktion eines hochstabilen Überrollkäfigs. Der aufprallsicher eingebaute Tank und ein sorgfältig geschütztes Leitungssystem garantieren außerdem, daß bei einem Überschlag kein Benzin auslaufen kann.

## **Die passive Sicherheit des Lenksystems.**

**D**ie großflächige Lenkrad-Prallplatte kann nicht splintern und ist darüber hinaus gepolstert. Der Lenkungsstrang besitzt eine zweifach kardanische Umlenkung, um bei einem Aufprall in alle Richtungen ausweichen zu können. 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 gefährliche Lenkradverschiebung in den Innenraum.



---

## Sonderausstattungen.

---

Einige Sonderausstattungen wurden auf den vorhergehenden Seiten bereits gezeigt und zum Teil ausführlich beschrieben, zum Beispiel: elektrisches Schiebedach, Sportsitze und Sitzheizung, rechter Außenspiegel, Klangpaket und Sperrdifferential. Hier finden Sie nun noch einige Hinweise zu weiteren Sonderausstattungen für den Porsche 928 S.

---

### Das Automatik-Getriebe.

---

Das Viergang-Automatik-Getriebe für den Porsche 928 S erhöht den Fahrkomfort, schließt aber eine betont sportliche Fahrweise nicht aus. Der Porsche erreicht damit nur geringfügig veränderte Fahrleistungen und Verbrauchswerte. Über die gewählte Stufe informiert jeweils eine Anzeige, die im Drehzahlmesser angeordnet ist. Auf Wunsch wird auch ein Automatik-Getriebe mit einer um sieben Prozent kürzeren Achsübersetzung geliefert, die das Spurtvermögen noch verbessert.



---

### Die Diebstahl-Sicherung.

---

Die elektronische Alarmanlage für den Porsche 928 S sichert nicht nur die beiden Türen und die Heckklappe, sondern auch die Motorhaube und die Startfunktionen (Zünd- und Kraftstoffsystem).





### Der Blaupunkt Hamburg SQM 24.

Der neueste Hamburg verfügt über einen 10fach Matrix-Speicher, der die Programmierung von jeweils fünf Stationen auf UKW und MW ermöglicht. Hohe Abstimmungspräzision und -stabilität werden durch PLL-Synthesizer gewährleistet. Der Stereo-Kassettenenteil mit Hard-Permalloy-Tonkopf zeichnet sich durch hervorragende Klangqualität aus: 16.000 Hz, 2 x 10 Watt Sinus.

Eine spezielle Einrichtung – Travel ARI – stellt sicher, daß aktuelle Verkehrsmeldungen auch dann durchgestellt werden, wenn gerade kein Verkehrsfunksender oder gar Mittelwelle empfangen wird.

### Der neue Blaupunkt Bremen: SQR 45 mit DFC, DNR, CPS und Quadro-Endstufe.

Der neue »Bremen« ist mit allem ausgestattet, was modernste Autoradio-Technik heute bieten kann, um unterwegs und selbst unter schwierigen Bedingungen eine optimale Empfangs- und Wiedergabequalität zu ermöglichen. Die »Digital Frequency Control« (DFC) verbindet den Komfort kürzester Sendersuchlaufzeiten mit höchster Abstimmpräzision. Zusätzlich können auf vier Wellenbereichen – UKW, MW, LW und KW – jeweils fünf Stationen gespeichert werden. Die »Dynamic Noise Reduction« (DNR) sorgt sowohl im Radio- als auch im Kassetten-Betrieb für eine maximale Rauschunterdrückung (Kassette zusätzlich mit Dolby). Die Kassettenwiedergabe kann speziell auf CrO<sub>2</sub>- und Metall-Bänder eingestellt werden. Mit dem CPS (Cassette Programm Search)-Musiksuchlauf können alle Kassetten darauf programmiert werden, bestimmte Titel auf Knopfdruck zu überspringen bzw. zu wiederholen. Das Autoreverse-System erspart außerdem das manuelle »Umdrehen« der Kassette. Die Klangqualität: Radio 35 bis 15 000 Hz, im UKW-Bereich 3 dB (konstant), Kassette 30 bis 18 000 Hz, Musikleistung 4 x 8 Watt.



---

## Dynamik ohne Raum- probleme.

---

Zahlen sagen wenig aus über die tatsächliche Größe des vorhandenen Stauraums. Vor allem in der Nutzung des Raumangebots ist der Porsche 928 S ganz groß: Die weit öffnende Heckklappe und die einzeln umklappbaren Rücksitzlehnen ermöglichen sogar den Transport vieler Dinge, die in »normalen« Kofferräumen keinen Platz finden. Das platzsparende Falterersatzrad, Wagenheber und der elektrische Kompressor sind in einer Mulde unter der Bodenabdeckung des Gepäckraums untergebracht. Hier befinden sich auch Arbeitshandschuhe, eine Schürze und ein Kunststoffsack – nützliche Helfer bei einer Reifenpanne. Das Bordwerkzeug und ein Warndreieck sind griffbereit in einem ausgeformten Einsatz direkt an der Heck-Querwand untergebracht. Die Bordapotheke befindet sich im Fondablagekasten auf dem Mitteltunnel. Der Gepäckraum bleibt frei für das Gepäck.

---

### **Das variable Dachtransportsystem**

---

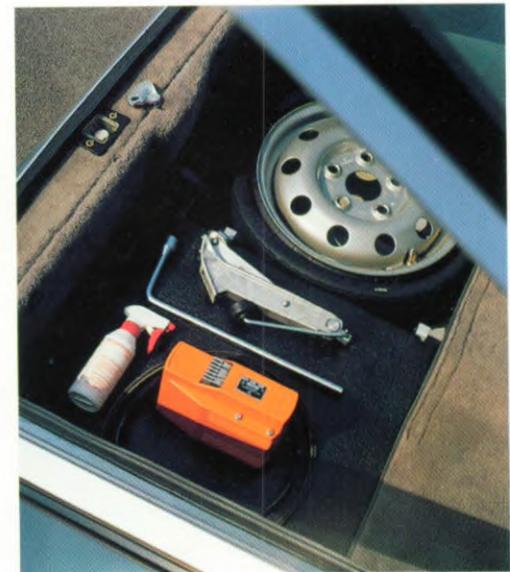
Dazu gehören zwei Basisträger, die verschiedene Zusatzeinrichtungen aufnehmen können: Skihalter, Skibox, Gepäckbrücke, Surfbretthalter, Bootsträger, Fahrradhalter oder Kofferbox. Alle Komponenten zeichnen sich durch hohe Stabilität aus. Das sichert kontrollierte Fahreigenschaften auch bei voller Beladung.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

---

### **Die Anhängerkupplung.**

---

Den Anhänger für die Pferde, das Boot, das Motorrad oder den Wohnwagen zieht der Porsche 928 S mit einer zusätzlichen Anhängerkupplung zum Ziel: bis zu 750 kg ungebremste Anhängelast und 1600 kg gebremste Last. Die zulässige Stützlast beträgt 75 kg, die Zugleistung erlaubt Steigungen bis zu 16 Prozent.



# Technische Daten.

\* | | abweichende Werte für Katalysator-Fahrzeuge

## MOTOR

Zylinderzahl.....	8
Bohrung (mm).....	97,0 *[100]
Hub (mm).....	78,9
Hubraum cm <sup>3</sup> (nach Steuerformel).....	4.632 *[4.898]
Hubraum cm <sup>3</sup> (effektiv).....	4.664 *[4.957]
Verdichtungsverhältnis.....	10,4:1 *[9,3:1]
Motorleistung kW (EG-PS).....	228 (310) *[212 (288)]
bei Kurbelwellendrehzahl 1/min.....	5.900 *[5.750]
max. Drehmoment EG-Nm (EG-mkp).....	400 (40,8)
bei Kurbelwellendrehzahl 1/min.....	4.100 *[2.700]
Literleistung kW/l (EG-PS/l).....	48,9 (66,5) *[42,8 (58,1)]
Kraftstoff-Oktananzahlbedarf (ROZ) ...	98 verbleit *[91 unverbleit]

## MOTORKONSTRUKTION

Bauart.....	wassergekühlter 8-Zylinder-Viertakt-Ottomotor, V-förmig
Kurbelgehäuse.....	2teiliges Leichtmetall-Kurbelgehäuse, Büchsen eingegossen
Zylinderköpfe.....	Leichtmetall
Anordnung der Ventile je Zylinder..	1 Einlaß, 1 Auslaß in Reihe hängend *[2 Einlaß, 2 Auslaß V-förmig hängend]
Ventilsteuerung.....	2 *[4] obenliegende Nockenwellen, hydraulische Tassenstößel, Ventilspiel selbstnachstellend
Nockenwellenantrieb.....	mittels Zahnriemen, über Spannrolle selbstnachstellend *[Zahnriemen und interne Kette]
Kurbelwelle.....	geschmiedet, 5fach gelagert, Gleitlager
Schmierung.....	Druckumlaufschmierung mit Mondsichel-Pumpe
Kraftstoffförderung.....	elektrische Kraftstoffpumpe
Gemischbildung.....	Bosch LH-Jetronic (elektronische Benzineinspritzung, gesteuert durch Luftmassenmessung mittels Hitzdraht)

## ELEKTRISCHE ANLAGE

Batteriespannung (V).....	12
Batterieleistung (Ah).....	72
Lichtmaschine.....	Drehstrom (115 A/1610 W)
Zündung.....	elektronische Kennfeld-Transistorzündung (EZF)
Zündkerze.....	Bosch WR 7 D, WR 7 DC, *[Bosch WR 7 DC]
Elektrodenabstand in mm.....	0,7 + 0,1

## KRAFTÜBERTRAGUNG

Kupplung.....	Zweischeiben-Trockenkupplung mit Tellerfeder, motorseitig angeordnet
Schaltgetriebe.....	Porsche-5-Gang-Getriebe
Achsenantrieb.....	über Doppelgelenkwellen
Kraftübertragung.....	Frontmotor, Getriebe im Heck, Transaxle-Prinzip
Schalthebelanordnung.....	Knüppelschaltung
Achsübersetzung.....	2,727 :1

## AUF SONDERWUNSCH

Automatik-Getriebe.....	4 Vorwärtsfahrstufen, 1 Rückwärtsfahrstufe, Parksperre
	Achsübersetzung: 2,357 :1 oder 2,538 :1 *[2,538 :1]

## KAROSSERIE

Ausführung.....	Coupé 2-türig mit Heckklappe – Motorhaube, Kotflügel vorn und Türen aus Aluminiumblech, Restumfang aus beidseitig feuerverzinktem Stahlblech
-----------------	--

## FAHRGESTELL, RADAUFHÄNGUNG

Vorderradaufhängung und -federung.....	Einzelradaufhängung, Doppelquerlenker aus Leichtmetall mit Schraubenfeder und innenliegendem Schwingungsdämpfer, negativer Lenkrollradius
--	---

Hinterradaufhängung und -federung.....	Einzelradaufhängung mit unterem Diagonallenker und oberem Querlenker mit Schraubenfeder und innenliegendem Schwingungsdämpfer, selbststeuernde Ausgleichscharakteristik
Stoßdämpfer.....	Zweirohr-Gasdruckdämpfer
Stabilisatoren (Rohr).....	vorn $\varnothing$ 28 x 4 mm; hinten $\varnothing$ 22,5 x 3,5 mm
Fußbremse .....	hydr. Zweikreisbremsanlage (Aufteilung vorn/hinten), Bremskraftverstärker, 4 innenbelüftete Bremsscheiben mit 4-Kolben-Festsattel-Bremszangen aus Leichtmetall, Antiblockiersystem (ABS), Bremsdruckminderer für die Hinterachse, Stauluftkühlung vorn
Felgen .....	Leichtmetall geschmiedet 7 J x 16
Reifen.....	225/50 VR 16, schlauchlos
Ersatzrad .....	Faltreifen 165-15 N 89 auf Leichtmetall-Blechfelge 5,5 J x 15
Lenkung .....	Zahnstangenlenkung, hydraulisch unterstützt (Servolenkung)

## FÜLLMENGEN

Motoröl (incl. Filter) .....	ca. 7,5 l Marken-Mehrbereichsöl SAE 10 W 40 oder 10 W 50 oder 20 W 50 gemäß Werksfreigabe
Motorkühlflüssigkeit .....	ca. 16 l (Markenprodukte, geeignet für Leichtmetall-Motoren und -Kühler)
Schaltgetriebe (incl. Achsantrieb) ...	ca. 3,8 l Hypoidöl 75 W 90
Automatikgetriebe.....	ca. 6 l ATF-Dexron B zuzüglich ca. 2 l Hypoidöl SAE 90 für Achsantrieb
Kraftstoffbehälter .....	ca. 86 l, davon ca. 8 l Reserve
Scheiben- und Scheinwerfer-Waschanlage.....	ca. 7,5 l (Behälter für Reinigungskonzentrat ca. 0,6 l)

## ABMESSUNGEN

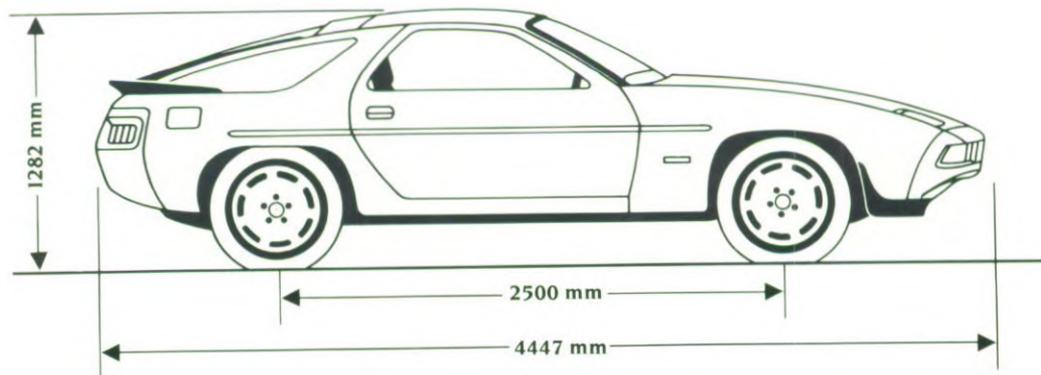
Radstand .....	2500 mm
Spurweite vorn (bei DIN-Leergewicht).....	1549 mm
Spurweite hinten (bei DIN-Leergewicht).....	1521 mm
Länge .....	4447 mm
Breite .....	1836 mm
Höhe (bei DIN-Leergewicht).....	1282 mm
Bodenfreiheit (bei Gesamtgewicht).....	120 mm
Wendekreis.....	11,5 m

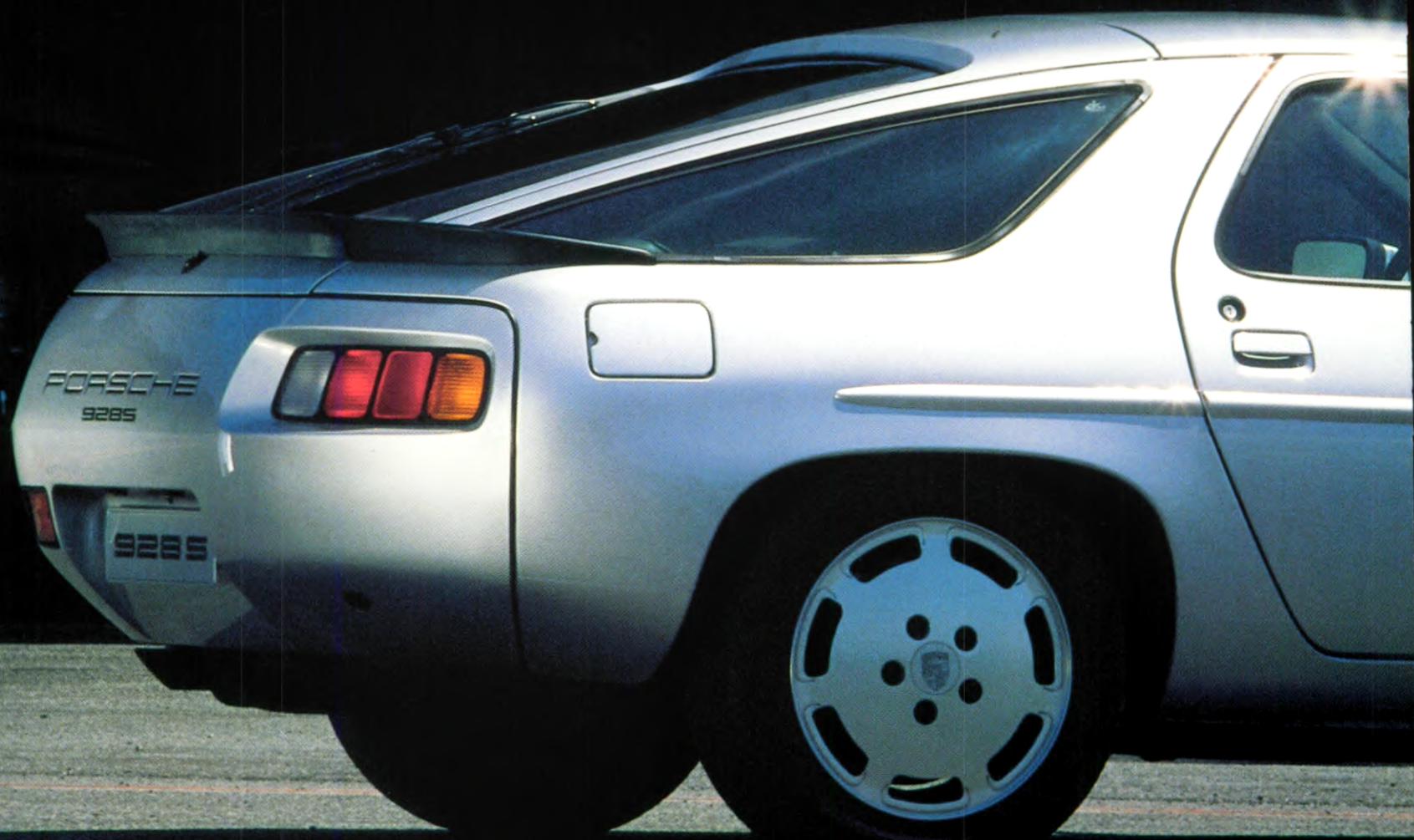
## GEWICHTE

Leergewicht nach DIN .....	1530 kg (Automatik 1550 kg)
zul. Gesamtgewicht .....	1890 kg
zul. Anhängelast .....	1600 kg (gebremst), 750 kg (ungebremst)
zul. Dachlast.....	75 kg (mit Porsche-Dachträger)

## FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit km/h.....	255 * 252  (mit Automatik-Getriebe: 250 * 247  km/h)
Beschleunigung 0-100 km/h.....	6,2 s (mit Automatik-Getriebe: 6,7 s)
(DIN-Leergewicht + 1/2 Zuladung)	
Kraftstoffverbrauch nach EG-Norm 80/1268	5-Gang: Automatik:
bei konstant 90 km/h.... l/100 km	8,7 * 9,4  8,6 * 9,5
bei konstant 120 km/h.... l/100 km	10,2 * 11,4  10,5 * 12,8
im EG-Abgas-Stadtzyklus. l/100 km	19,1 * 19,8  16,7 * 17,2











---

# Einladung zur Probefahrt.

---

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



# Wagenfarben

## SERIENFARBEN



AI Coupé schwarz



A8 Coupé marmorgrau



D4 Coupé pastellbeige



G1 Coupé indischrot



K5 Coupé dunkelblau

## SERIENFARBEN



P5 Coupé grand prix weiß

## SONDERFARBEN



S1 Coupé muskatbraun metallic



S2 Coupé granatrot metallic



S3 Coupé irisblau metallic



S4 Coupé preußischblau metallic



S5 Coupé kristallgrün metallic

## SONDERFARBEN



S6 Coupé weißgold metallic



S7 Coupé silber metallic



Y5 Coupé meteor metallic



Y8 Coupé moosgrün metallic

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

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

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

Printed in Germany, WVK 103 410  
Wachterdruck, Bönnigheim VMA 7.85

