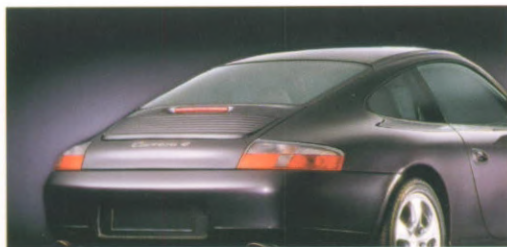
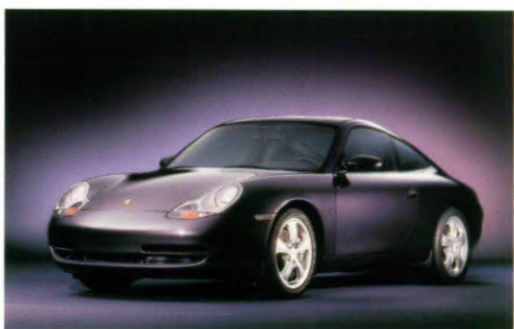




PORSCHE



De modellen

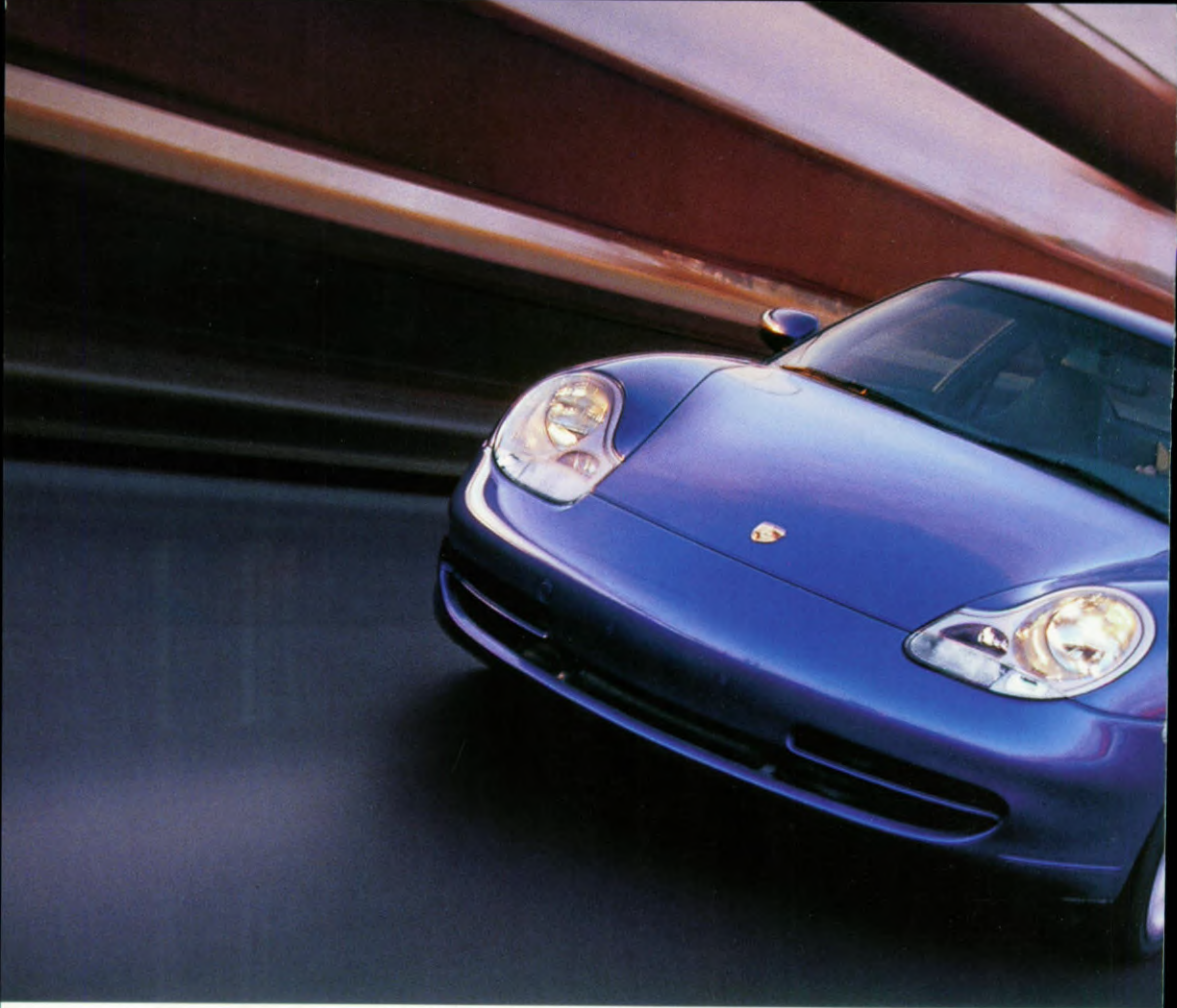


**Een idee in vijf hoofdstukken
vervat.**

Een Porsche is misschien wel de persoonlijkste auto ter wereld. Want hoewel de ervaring die een sportwagen met deze naam aan zijn bestuurder biedt nu al 35 jaar gemakkelijk gelijk wordt gesteld aan het simpele getal 911, toch zijn geen twee Porsches gelijk. Maar dat geldt tenslotte ook voor de Porsche rijders.

Vandaag de dag wordt het beeld van Porsche bepaald door twee wagenconcepten die hun lange traditie en absolute uniciteit met elkaar gemeen hebben: de 911 Carrera, een 2+2-zitter met achterin geplaatste motor, als Coupé en Cabriolet, met achterwiel of vierwielaandrijving – en de Boxster, een open tweezitter met middenmotor en achterwiel-aandrijving, die uiteindelijk de consequente herdefinitie vormt van de eerste Porsche, de 356 Roadster van 1948.

Al deze wagens zijn onvervalst Porsche, al deze wagens zijn een ervaring. Elk van deze wagens is zo uniek als de wensen van de vrouw of man die ermee rijdt.



Hoofdstuk 1.

De 911 Carrera Coupé.

Slechte ideeën komen in de prullenmand terecht; de betere ideeën volgen de wetten van het ondermaanse. Maar de werkelijk goede ideeën hebben het eeuwige leven.

De 911 bestaat thans 35 jaar. Hij vormt nu het „prototype” van de sportcoupé. Met zijn krachtige, elegante lijnen, zijn achterin geplaatste zescilinder motor met zeer hoog koppel waarmee hij fel uitaccelereert. Rijenot standaard meegeleverd, praktische bruikbaarheid af fabriek.

De actuele 911 Carrera heeft echter nog aanzienlijk meer in petto. Hij is normbepalend op de terreinen van de veiligheid en de milieubewuste constructie.

De achterin ingebouwde vloeistofgekoelde zescilinder motor met vierkleps techniek en een cilinderinhoud van 3,4 l levert het niet geringe vermogen van 221 kW bij



6.800 t/min. Het maximumkoppel van 350 Nm komt beschikbaar bij 4.600 t/min. Het bruikbare toeren-talbereik is dankzij de VarioCam en de resonantie-luchtinlaatregeling enorm. Vermogen was en is bij de 911 geen punt maar een vanzelfsprekend gegeven.

Om te kunnen garanderen dat deze waarden ook tot schitterende rijprestaties leiden, is de 911 uitgerust

met een volgens de „LSA“-techniek („lichtgewicht stabiel, actief-beweeglijk“) gebouwd, normbepalend onderstel.

17 inch lichtmetalen velgen zijn standaard, een sportonderstel en Traction Control zijn tegen meerprijs leverbaar.

Ook bij de krachtoverbrenging kunt u kiezen. Leverbaar zijn een perfect getrapte, precies en comfortabel

schakelende 6-versnellings schakelbak en de 5-traps Tiptronic S voor nog meer comfort. Hierbij hoeft u niet bij de aanschaf van uw wagen al te beslissen of u zelf wilt schakelen of van de gemakken van een automaat wilt genieten, die beslissing neemt u tijdens het rijden.

U ziet: het idee 911 is individueller dan ooit tevoren.



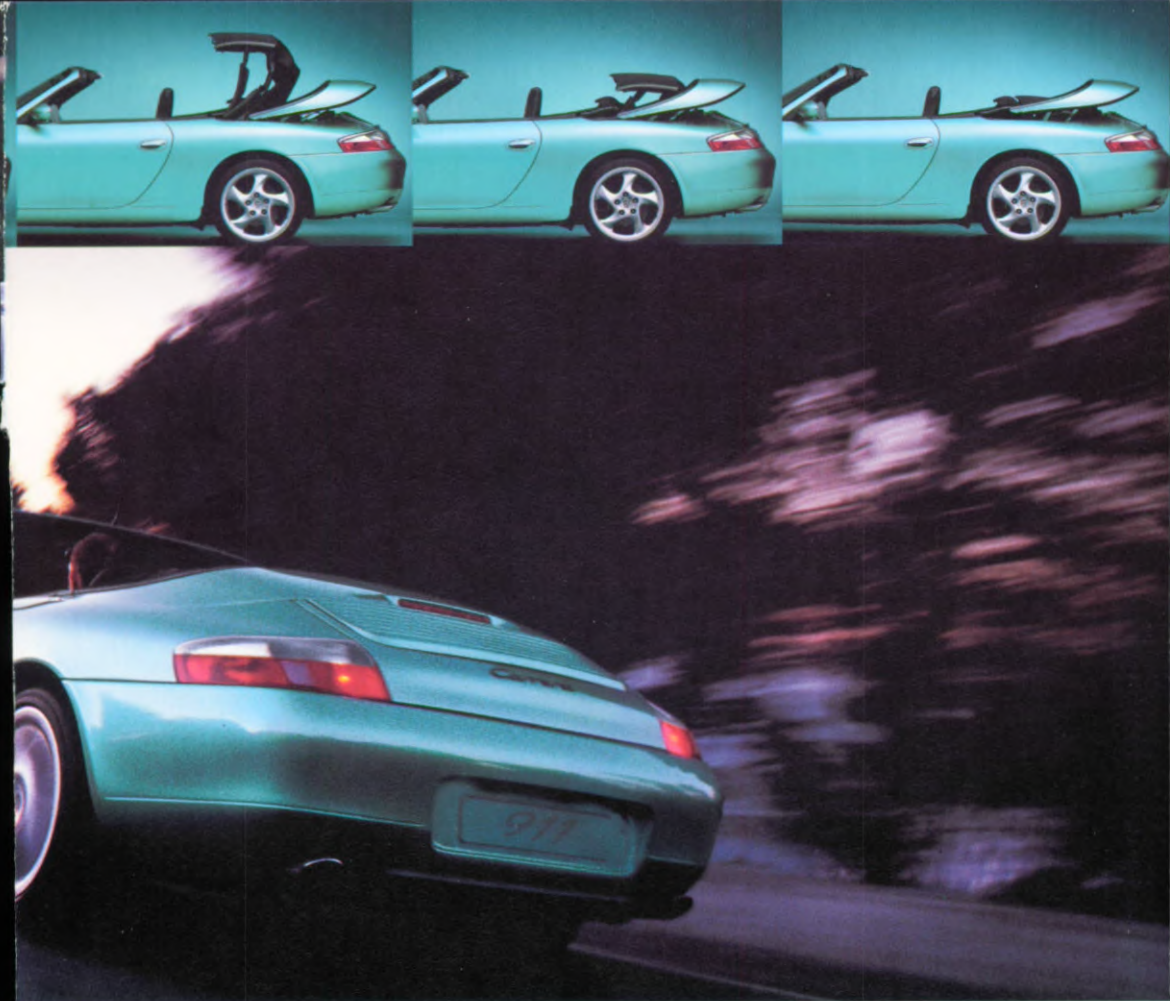
Hoofdstuk 2.

De 911 Carrera Cabriolet.

Na 15 jaar heeft de 911 Cabriolet een nieuw gezicht gekregen. Een ontwikkeling waardoor de maatlat binnen deze klasse opnieuw een behoorlijk stuk hoger is komen te liggen. Een tegelijkertijd rationele en emotionele ontwikkeling; met een zonnig karakter.

De kap opent zich in minder dan 20 seconden, volautomatisch. Rationeel: de carrosserie van de 911 Carrera Cabriolet vertoont vrijwel dezelfde stijfheidswaarden en bij gesloten kap bereikt de wagen ook wat betreft de luchtweerstand en opwaartse kracht dezelfde waarden als die van de Coupé. De c_w -waarde bij alle types van de 911: 0,30 rond.

Het veiligheidsconcept van de 911 Cabriolet is veelomvattend. Hiertoe behoren behalve fullsize airbags en zij-airbags voor bestuurder en bijrijder een verstevigde A-stijl en een automatisch rolbeugelsysteem. Het veiligheidssysteem voor aanrijdingen in de flank waarborgt ook bij geopende kap een optimale bescherming van borst en hoofd. Een novum in het cabrio-segment.



Emotioneel: het design, de aandrijving en het onderstel geven ook bij de 911 Carrera Cabriolet ondubbelzinnig aan dat we hier te maken hebben met een echte 911. De techniek en rijprestaties liggen op hetzelfde niveau als die van de 911 Coupé en laten niets te wensen over. Evenmin overigens als de volledig elektrisch opvouwbare cabriokap die desgewenst ook met

de afstandsbediening geopend en gesloten kan worden.

De 911 Cabriolet is twee wagens in één: de ene voor alledag en de andere voor de bijzondere dagen. Met de 911 Cabriolet kunt u zich verheugen op de dagen met echt schitterend weer. En rijdt u in de winter liever in een Coupé: de hardtop wordt standaard meegeleverd.

Tegen meerprijs leverbaar zijn een speciaal daktransportsysteem en een eenvoudig te monteren windstop waarmee bij rijden met open kap het ontstaan van tocht in het interieur wordt tegengegaan.



Hoofdstukken 3 en 4.

De 911 Carrera 4 Coupé en de 911 Carrera 4 Cabriolet.

We schrijven 1984. De eerste Porsche 911 Carrera 4 is een pure wedstrijdswagen die door de overwinning in de rally Parijs-Dakar de

weg baant voor de standaard met vierwiel aandrijving uitgeruste Porsche...

Het nieuwste resultaat van deze proefrit: terwijl de 911 Cabriolet de sportwagen is voor de uitgesproken mooie dagen, legt de 911 Carrera 4 er nog een schepje op. Ongeacht

of we de Coupé of de Cabriolet pakken: deze maakt zelfs uitgesproken slechte dagen uitgesproken veilig. De rijdynamische permanente vierwiel aandrijving helpt namelijk op een onopvallende manier om kritieke rij-situaties veilig het hoofd te bieden.



Hoofdstuk 5.

De Boxster.

„Back to the roots”: terug naar de oorsprong? Met deze uitspraak alleen doen we niet volledig recht aan de Boxster. Want die is meer dan de volkomen eigentijdse interpretatie van de klassieke roadster met middenmotor. De Boxster is puur Porsche. Hij laat zien wat het betekent als alles wordt teruggebracht tot de essentie. Bij een sportwagen is dat ondubbelzinnig: rijgenot.

De vereiste kracht komt bij de Boxster van een vloeistofgekoelde zescilinder vierklepper met een cilinderinhoud van 2,5 liter. Het vermogen bedraagt 150 kW bij 6.000 t/min, het maximumkoppel bedraagt 245 Nm bij 4.500 t/min. Daarmee bereikt de Boxster met vijfversnellings schakelbak een topsnelheid van 240 km/h; hij trekt vanuit stilstand tot 100 km/h op in 6,9 en van 80 tot 120 km/h in 7,3 seconden (4e versnelling). Maar de rijprestaties zijn niet het enige overtuigende aan de Boxster.

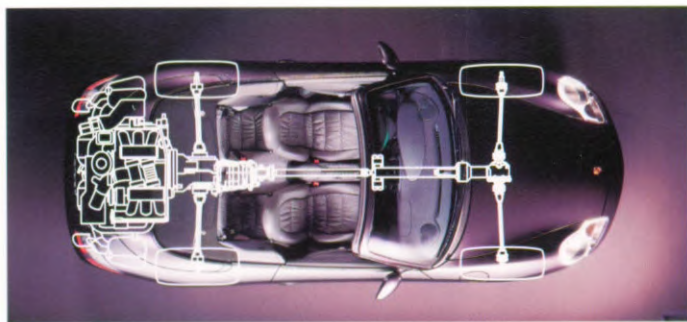
Bij de roadster crashtest (gepubliceerd in auto, motor und sport, editie 21/97) kwam hij glansrijk als eerste uit de bus, de actieve veiligheidsreserves zijn enorm. En mocht de reiskoorts u beetnemen: pak die dan met beide handen beet. De Boxster heeft twee bagageruimtes met samen een inhoud van 260 l.

Tegen meerprijs is ook voor de Boxster Traction Control, Tiptronic S, een perfect gesneden hardtop en een daktransportsysteem leverbaar. Veel plezier.



De oorzaak hiervan draagt de naam „PSM”: Porsche Stability Management. Hiermee hebben de Porsche ingenieurs definitief gestalte gegeven aan begrippen als sportiviteit, veiligheid en rijcomfort.

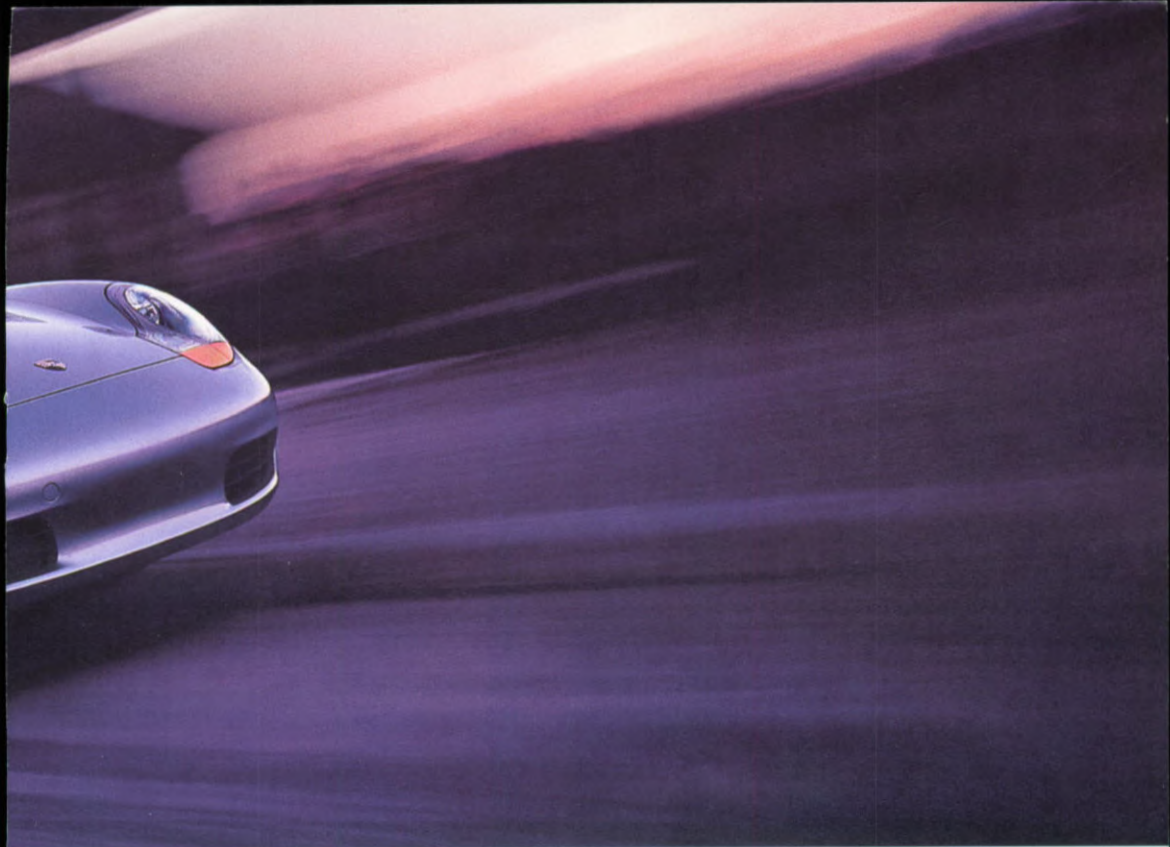
Bij dit systeem wordt aan de hand van signalen van sensoren op de



wielen, remmen, stuurinrichting en de motor en van een centrifugaal-kraftsensor een voorgeschreven waarde berekend voor de optimale rijrichting; bij afwijking hiervan wordt tegenstuur gegeven doordat afzonderlijke wielen onmerkbaar worden afgeremd en er zo nodig zelfs in het motormanagement wordt ingegrepen. Bij de Tiptronic S die nu ook in de 911 Carrera 4 leverbaar is als alternatief voor de 6-versnellings schakelbak, worden door het PSM bovendien de schakelparameters soepel gecorrigeerd.

Natuurlijk: ook het PSM is niet in staat de natuurkundig bepaalde grenzen te verleggen, maar het ziet wel kans om wat soms een dun draadje kan zijn om te toveren in een stabiele rijkoers. En mocht u de voorkeur geven aan de ware, actieve rijbeleving: het PSM kan ook worden uitgeschakeld.

Conclusie: de 911 Carrera 4 anno 1998 heeft niet veel meer gemeen met zijn stamvader. Wat gelijk bleef is de pretentie, de perfectie zo dicht mogelijk te willen benaderen.





Het Boxster Trend pakket.

Het Boxster Trend pakket heeft als standaardkleur libelle-turkooismetallic of zenitblauwmetallic. De basis-kleur van de uitgebreide interieur-uitrusting en de kleur van de kap is grafietgrijs. In de carrosseriekleur gespoten details zorgen voor optische accenten. Speciaal bestemd voor hen die de Boxster graag een wat levendiger aanzien willen geven zonder hem daarmee extreem opvallend te willen maken.

De volgende delen van de uitrusting zijn grafietgrijs gehouden:

- dashboard en dekplaat van de instrumenten
- portierbekleding
- deksel van het opbergvak in de middenconsole
- zijpanelen van de middenconsole
- bekleding van de rolbeugel
- kap
- geheel met stof beklede stoelen in speciaal design



Zenitblauwmetallic of libelle-turkooismetallic gelakt:

- binnenzijde ruitrand (A-stijl en windgeleider)
- randen rond de instrumenten
- knop van de versnellingshendel
- portierhandgreep
- rolbeugels

Het Boxster Sport Design pakket.

Bij het Boxster Sport Design pakket vertoont het interieur duidelijke overeenkomsten met dat van een raceauto. Het meest opvallend zijn de vlakken met ruitpatroon. Hier komen met zwart leder overtrokken of in metaalgrijs gelakte details bij. De kap is zwart, de lak is vrij naar keuze. Dit pakket omvat standaard sportstoelen en 3-spaaks stuurwiel en de volgende bij de sportieve styling passende elementen.





Met zwart ruitpatroon:

- dashboard
- portierbekleding
- zijpanelen van de middenconsole

Metaalgrijs gelakt:

- onderste gedeelte van de dekplaat van de instrumenten
- schakelaarpanelen
- frame van middelste luchtrooster
- dekplaat portierhendel
- portierhandgreep
- randen rond de instrumenten
- deksels van de portiervakken
- middenconsole incl. handremhendel
- knop van de versnellingshendel
- achterzijde van de sportstoel-leuningen
- rolbeugels

Zwart leder:

- dekplaat van de instrumenten
- dekplaat van de airbag aan bijrijderszijde
- deksel van het opbergvak in de middenconsole
- bekleding van de rolbeugel
- sportstoelen
- 3-spaaks stuurwiel

Het Boxster Classic pakket.

Met het Classic pakket zijn wij er opnieuw in geslaagd, de Boxster duidelijk meerwaarde te verschaffen.

Tot de uitrusting behoren volledig lederen stoelen en een metallic lak met keuze uit zes kleuren.

Veel onderdelen in het interieur zijn granietgrijs gespotten of met details in „barnsteen-look” voorzien.

De warme tinten scheppen zo, ondanks de moderne vormgeving, een stemmige, nostalgische sfeer.



In barnsteen-look gehouden delen van het interieur:

- randen rond de instrumenten
- portierhandgreep
- knop van de versnellingshendel (ook bij Tiptronic S)

Granietgrijs gespotten delen in het interieur:

- afdekranden van ontwasemingsroosters
- schakelaarpaneel
- onderste gedeelte van de dekplaat van de instrumenten
- lijst op het dashboard
- portierhendels
- deksels van de portiervakken
- middenconsole incl. handremhendel



De 911 Carrera Coupé.

Motor

Aantal cilinders	6
Cilinderinhoud	3.387 cm ³
Vermogen	221 kW
bij toerental	6.800 t/min
Max. koppel	350 Nm
bij toerental	4.600 t/min

Versnellingsbak	6-versnellings schakelbak 5-traps Tiptronic S
-----------------	---

Rijprestaties

	Schakelbak/ Tiptronic S
Topsnelheid	280 km/h/275 km/h
Optrekken van 0-100 km/h	5,2 sec./6,0 sec.
Tussenacceleratie 80-120 km/h	
Schakelbak:	7,1 sec. (5 ^e versnelling)
Tiptronic S:	6,9 sec. (4 ^e versnelling)

De 911 Carrera Cabriolet.

Motor

Aantal cilinders	6
Cilinderinhoud	3.387 cm ³
Vermogen	221 kW
bij toerental	6.800 t/min
Max. koppel	350 Nm
bij toerental	4.600 t/min

Versnellingsbak	6-versnellings schakelbak 5-traps Tiptronic S
-----------------	---

Rijprestaties

	Schakelbak/ Tiptronic S
Topsnelheid	280 km/h/275 km/h
Optrekken van 0-100 km/h	5,4 sec./6,2 sec.
Tussenacceleratie 80-120 km/h	
Schakelbak:	7,3 sec. (5 ^e versnelling)
Tiptronic S:	7,1 sec. (4 ^e versnelling)

De 911 Carrera 4 Coupé.

Motor

Aantal cilinders	6
Cilinderinhoud	3.387 cm ³
Vermogen	221 kW
bij toerental	6.800 t/min
Max. koppel	350 Nm
bij toerental	4.600 t/min

Versnellingsbak	6-versnellings schakelbak 5-traps Tiptronic S
-----------------	---

Rijprestaties

	Schakelbak/ Tiptronic S
Topsnelheid	280 km/h/275 km/h
Optrekken van 0-100 km/h	5,2 sec./6,0 sec.
Tussenacceleratie 80-120 km/h	
Schakelbak:	7,1 sec. (5 ^e versnelling)
Tiptronic S:	6,9 sec. (4 ^e versnelling)



De 911 Carrera 4 Cabriolet.

Motor

Aantal cilinders	6
Cilinderinhoud	3.387 cm ³
Vermogen	221 kW
bij toerental	6.800 t/min
Max. koppel	350 Nm
bij toerental	4.600 t/min

Versnellingsbak	6-versnellings schakelbak 5-traps Tiptronic S
-----------------	---

Rijprestaties

	Schakelbak/ Tiptronic S
Topsnelheid	280 km/h/275 km/h
Optrekken van 0-100 km/h	5,4 sec./6,2 sec.
Tussenacceleratie 80-120 km/h	
Schakelbak:	7,3 sec. (5 ^e versnelling)
Tiptronic S:	7,1 sec. (4 ^e versnelling)

De Boxster.

Motor

Aantal cilinders	6
Cilinderinhoud	2.480 cm ³
Vermogen	150 kW
bij toerental	6.000 t/min
Max. koppel	245 Nm
bij toerental	4.500 t/min

Versnellingsbak	5-versnellings schakelbak 5-traps Tiptronic S
-----------------	---

Rijprestaties

	Schakelbak/ Tiptronic S
Topsnelheid	240 km/h/235 km/h
Optrekken van 0-100 km/h	6,9 sec./7,6 sec.
Tussenacceleratie 80-120 km/h	
Schakelbak:	7,3 sec. (4 ^e versnelling)
Tiptronic S:	8,2 sec. (4 ^e versnelling)



De afgebeelde wagentypes hebben de uitrusting zoals die in Duitsland wordt geleverd. Er zijn bijvoorbeeld ook speciale uitvoeringen opgenomen die niet standaard zijn, dus alleen tegen meerprijs kunnen worden geleverd. In sommige landen zijn door specifieke wettelijke bepalingen en voorschriften niet alle uitvoeringen leverbaar.

Wij adviseren u dan ook, u door de Porsche dealer of de importeur te laten informeren over de types en de uitrusting.

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

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

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

Stand: 7-'98

Printed in Germany

WVK 156 691 99 NL/WW