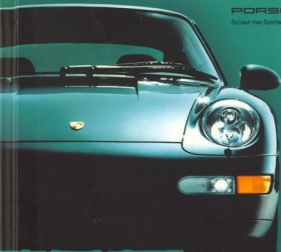


PORSCHE

So baut man Sportwagen



Der neue 911 Carrera

Seit 30 Jahren sind Autofahrer von diesem Sportwagen fasziniert – und das wird auch für den neuen Carrera gelten. Er ist allerdings mehr als neu: Er ist völlig anders. Obwohl die Silhouette die gleiche ist, hat er kein einziges Bauteil mehr mit dem Porsche 911 von 1963 gemeinsam – mal abgesehen vom Porsche Wappen.

Die Karosserie des neuen 911 ist komplett neu erarbeitet worden – für noch bessere Aerodynamik. Er hat eine völlig neu konstruierte Hinterachse – für noch bessere Straßelage. Er hat einen stärkeren, aber sparsameren Motor. Und er hat einen größeren Kofferraum – was will man mehr? Wir haben im Laufe der Zeit mit vielen Konventionen gebrochen – aber nie mit unseren Prinzipien. Darum glauben wir, daß der Sportwagen der Zukunft ein Klassiker ist. Und daß er seinen Vorfahren Ehre machen wird.

911% Faszination.



Der Porsche 911 ist ein Sportgerät. Das bedeutet, daß er dem Fahrer in jeder Fahrsituation die bestmöglichen Fahrleistungen bietet.

Dabei geht es nur selten um Geschwindigkeit an sich, sondern vielmehr um Agilität und Handling, um den Spaß am Fahren und um das Gefühl der Perfektion.



Wer einmal eine kurvenreiche Landstraße oder eine einsame Paßstrecke in diesem Wagen durchfahren hat, weiß, was wir meinen.

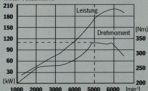


Der Motor leistet 200 kW (272 PS) bei 6100 Umdrehungen, sein maximales Drehmoment von 330 Newtonmeter erreicht er bei 5000 1/min. Das bedeutet im Vergleich zum Carrera 2 einen Leistungszuwachs von ca. 10% – gleichzeitig verbraucht er aber ca. 5% weniger Benzin. Insgesamt liegt der neue 911 bei 11,5 l/100 km im Drittelnix. Und damit sehr günstig im Vergleich zu seinen Konkurrenten.

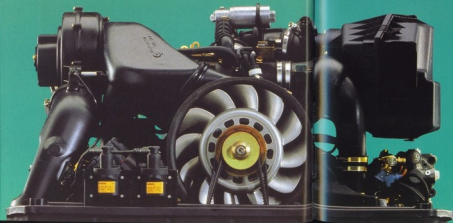
Die zweistufige Resonanzauflage optimiert den Drehmomentverlauf über zusätzliche Klappen, die bei einer bestimmten Drehzahl geschaltet werden. Die Doppelbindung steigert den Wirkungsgrad des ohnehin schon sehr effizienten Motors, verbessert die Leerlaufqualität und die Gasannahme bei kaltem Motor. Der neue hydraulische Ventilspielausgleich verringert die Servicekosten, senkt die Abgasemissionen und reduziert den Geräuschpegel.

Übrigens: Beim Motorenbau verzichten wir ausnahmsweise auf Teamarbeit. Ein Monteur baut jeweils einen ganzen Motor zusammen – von Anfang bis Ende. Damit die Rechte weiß, was die Linke tut.

Motor-Vollastkurve



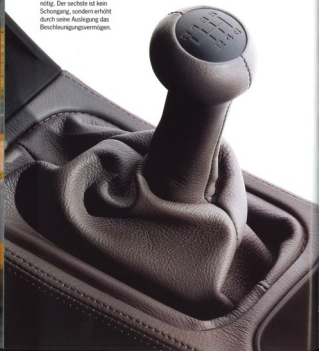
Der Porsche 911 folgt nie dem Trend, sondern immer der Ideallinie. Deshalb sitzt sein Sechszylinder-Motor – wie im Rennwagen – hinten, das bringt Gewicht auf die Antriebsräder und erhöht die Traktion. Die Boxeranordnung mit den gegenüberliegenden Zylinderreihen erlaubt geringe Außenabmessungen, eine niedrige Bauweise und zeichnet sich durch besonders vibrationsarmen Lauf aus; die Vollaluminium-Bauweise des Motorblocks hilft, Gewicht und damit Treibstoff zu sparen.



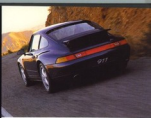
Neu im 911: das sportlich ausgelegte 6-Gang-Schaltgetriebe, erstmals erprobt im Porsche 959.

Zur Beschleunigung von 0 auf 100 km/h ist nur ein Schaltvorgang (vom ersten in den zweiten Gang) nötig. Der sechste ist kein Schongang, sondern erhöht durch seine Auslegung das Beschleunigungsvermögen.

Mit dem 6-Gang-Schaltgetriebe kann der Fahrer durch geeignete Gangwahl sowohl maximale Fahrleistungen als auch günstige Verbrauchs- und Emissionswerte erzielen.



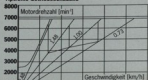
Die Tiptronic ist keine Alternative zum Schalten von Hand, sondern eine Ergänzung. Im Normalfall Stadtverkehr oder bei Reisegeschwindigkeit auf der Autobahn nimmt Ihnen die Tiptronic all das ab, was ohnehin nur wenig Spaß macht. Beim Wochenendausflug über kurvige Landstraßen wechseln Sie einfach in die manuelle Gasse und schalten mühelos von Hand – ohne zu kuppeln, ohne Zugkraftunterbrechung. Übrigens: In einem Vergleichstest (Beschleunigung aus dem Stand auf 100 Stundenkilometer) waren sieben von zehn durchschnittlich trainierten 911-Fahrern mit der Tiptronic schneller als mit dem Schaltgetriebe. Handarbeit ist also für die sportliche Fortbewegung nicht unbedingt nötig.



In der Automatik-Gasse registriert die Tiptronic fünf Meßgrößen, wählt aus fünf Schaltkennlinien die passende aus – und schaltet dann so, wie Sie es in diesem Moment wahrscheinlich auch tun würden. Sie vermeidet ungewolltes Hochschalten in Kurven, reagiert beim Überholen blitzartig (statt träge wie eine normale Automatik), berücksichtigt Steigungen und Gefälle und verhindert sogar zu hohen Schub auf glatter Fahrbahn.



Tiptronic Getriebeschaubild





Nur wenige Autos können in puncto Straßenlage mit einem Porsche 911 mithalten. Und wir sorgen jetzt dafür, daß es noch weniger werden: mit einer völlig neu konstruierten Hinterachse, die die bisher schon gute Straßenlage noch weiter verbessert.

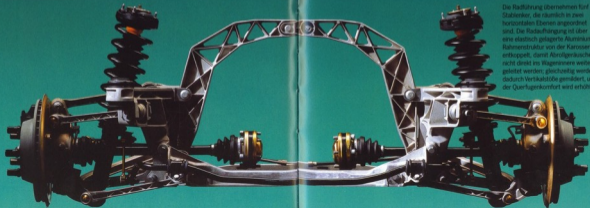
In Slalomtests erreicht der 911 absolute Spitzenwerte unter Straßensportwagen. Für sicheres Fahrverhalten sorgt dabei die direkte und zielgenaue Lenkung mit geschwindigkeitsabhängiger Servounterstützung: Beim Einparken gibt sie viel Hilfestellung, bei höherem Tempo vermittelt sie direkten Fahrbahnkontakt.

**Wenn Sie dieses
Hütchenspiel
gewinnen wollen,
sollten Sie den
neuen 911 fahren.**

Die neue Mehrlenker-Hinterachse mit LSA System (Leichtbau-Stab-Achse) ist eine Weiterentwicklung des im Rennsport bewährten Doppel-Querlenkerprinzips. Dabei sparen wir Gewicht, wo immer es geht: Der Aluminiumanteil an der gesamten Hinterachse beträgt 38 %. Insgesamt sorgt diese Achsenkonstruktion für mehr Agilität und mehr Fahrspaß, sie ermöglicht maximale Querbeschleunigungswerte und erleichtert die Beherrschbarkeit des Fahrzeugs beim Lastwechsel in Kurven.

Zur serienmäßigen Ausstattung gehören beim neuen Carrera die 16-Zoll-Leichtmetallräder im neuen „Cup-Design“. Sie sind etwas

breiter als bisher, dadurch wurde ein erhöhtes Seitenkraftpotential erreicht. Als Option gibt es 17-Zoll-Räder, die durch Materialreduktion ca. 6 kg Gewicht pro Fahrzeug einsparen. Noch sportlicher ist das als Mehrausstattung lieferbare Sonderfahrwerk: Der Aufbau liegt an der Vorderachse um 10 mm, an der Hinterachse um 20 mm tiefer. Kürzere und härtere Federn, neu abgestimmte Dämpfer, dickere Querstabilisatoren und angepaßte Radstellungen plus 17“-Räder verbessern nochmals die Handlingeigenschaften – bei gewissen Komforteinbußen, aber Leistungssport ist nun mal hart.



Die Radführung übernehmen fünf Stabilisier, die räumlich in zwei horizontalen Ebenen angeordnet sind. Die Radaufhängung ist über eine elastisch gelagerte Aluminium-Rahmenstruktur von der Karosserie entkoppelt, damit Abrollgeräusche nicht direkt ins Fahrerhaus weitergeleitet werden; gleichzeitig werden dadurch Vertikalstöße gemildert, und der Querlagenkomfort wird erhöht.



Schon heute übertrifft die 911-Karosserie im Hinblick auf Kraftstoffdichtheit und Insassenschutz bei Frontal-, Heck- und Schrägaufprall, Seitencrash und Überschlag alle gesetzlichen Normen. Darüber hinaus bestehen genügend Reserven für Sicherheitsanforderungen der Zukunft: etwa für Tests mit höheren Aufprallgeschwindigkeiten.

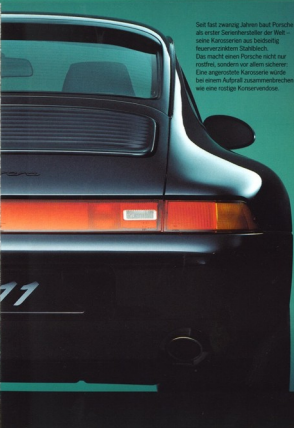
Crashtests zeigen, daß eine steife, im Deformationsverhalten abgestimmte Fahrgastzelle Grundvoraussetzung für wirksamen Insassenschutz ist. Deshalb gehören Offset-Crashes – obwohl gesetzlich nicht gefordert – schon seit 1984 zum Porsche Testprogramm in der eigenen Crashtestanlage. Deshalb weist die Karosserie des neuen Carrera eine noch höhere Biege- und Torsionssteifigkeit auf als die des bisherigen. Und deshalb werden alle sicherheitsrelevanten Teile vor dem Einbau geröntgt – das macht uns bisher keiner nach. Für aktive Sicherheit sorgt beim neuen 911 unter anderem die rennerprobte Bremsanlage mit Vier-Kolben-Aluminium-Festsätteln.

Zur Bremsanlage gehört das neue ABS 5-System, bei dem das typische „Pulsieren“ des Pedals durch eine feinere Druckpulsregelung vermieden wird.

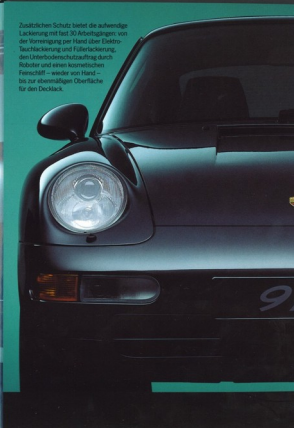


Auf Wunsch erhältlich: das Fahrdynamische Sperrsystem mit mechanischer und elektronischer Sperrung, das bei Geschwindigkeiten unter 70 km/h die Traktion verbessert – etwa beim Anfahren auf nasser oder glatter Fahrbahn.

Die gelochten 16"-Brems-scheiben sind innenbelüftet, die Kühlluftzufuhr wird über Leitflächen gesteuert, die Warmluftableitung durch den Sogeffekt des Raddesigns erhöht. Auch bei der passiven Sicherheit liegt der neue 911 vorn: Airbags für Fahrer und Beifahrer, Sicherheitslenksäule, integrierte Kopfstützen, Dreipunktgurte, Knieschutz, schwerentflammable Materialien, abgerundete Kanten im gesamten Innenraum, Stoßfänger mit PU-Formteilen, die einen Aufprall mit bis zu 5 km/h schadlos verkraften. Und in den Türen hat er „innere Leitplanken“ – einen Seitenaufprallschutz, der seinen Namen wirklich verdient.



Seit fast zwanzig Jahren baut Porsche – als erster Serienhersteller der Welt – seine Karosserien aus beidseitig feuerverzinktem Stahlblech. Das macht einen Porsche nicht nur rostfrei, sondern vor allem sicherer: Eine angerostete Karosserie würde bei einem Aufprall zusammenbrechen wie eine rostige Konservendose.



Zusätzlichen Schutz bietet die aufwendige Lackierung mit fast 30 Arbeitsschritten: von der Vorreinigung per Hand über Elektro-Tauchlackierung und Fülllackierung, den Unterbodenschutz auftrag durch Roboter und einen kosmetischen Feinschliff – wieder von Hand – bis zur ebenmäßigen Oberfläche für den Decklack.

Jetzt wurde seine Karosserie von Grund auf neu gestaltet: Insgesamt ist sie etwas kürzer und etwas breiter geworden. Im Vorderwagenbereich orientiert sich das Design am 959, die Fronthaube wurde etwas angehoben, die Scheinwerfer liegen etwas flacher. Seitlich entfielen die Schwellerblenden zugunsten der puristischen Optik, im Heck wurden die Radhäuser verbreitert.





Besonders trickreich ist der Heckspoiler, der nur ausfährt, wenn er gebraucht wird: ab 80 km/h. Bei langsamer Fahrt und im Stand flügt er sich fast nahtlos in den Heckdeckel ein.



Die neuen, bündig eingeklebten Scheiben ermöglichen sehr gute Rundumsicht, verbessern die Aerodynamik und reduzieren die Windgeräusche; bei Regen garantiert die jetzt mittige Anordnung der Scheibenwischerarme mit 80%iger Wischfeld-Überdeckung den Durchblick.



Die vorderen Scheinwerfer-Einheiten liegen tiefer und flacher als bisher. Ein neuartiges Lichtmodul trennt das Abblendlicht (Polyellipsoid-Hauptscheinwerfer) vom Fernlicht (Variabler-Focus-Reflektor) und verbessert die Lichtausbeute.



Das charakteristische Armaturenbrett wurde aus dem Carrera 2 übernommen. Neu ist die ergonomisch günstigere Anordnung der Schalter: Logisch zusammengehörende Funktionen sind nebeneinander platziert – etwa alle Bedienelemente für Sicherheitsfunktionen. Auch die Lenkstockschalter sind neuentwickelt: gut zu sehen, leicht zu bedienen. Das neue Lenkrad wirkt leichter, weil das integrierte Airbagmodul der neuen Generation nicht mehr so

dick aufrägt. Und es hat auch ohne Crash eine Aufgabe: Das gesamte Mittelteil dient als großflächige Hüpertaste. Auf Wunsch informiert ein Bordcomputer-Display im Drehzahlmesser über Kilometerleistung, Reichweite, Durchschnittsverbrauch und -geschwindigkeit

und die Außentemperatur. Die Luft/Luft-gesteuerte Heizungsanlage zeichnet sich durch eine korrekurschle schnelle Erwärmung des Innenraums nach dem Kaltstart aus, sie ist jetzt erstmals serienmäßig mit zwei Partikelfiltern ausgestattet. Wer auf noch größeren Komfort Wert legt, bekommt auf Wunsch natürlich auch eine Klimaanlage.

Porsche ist der einzige Serienhersteller, der komplette Armaturenbretter mit Leder überzieht: Anderen ist der Arbeitsaufwand – mit immerhin achtstündiger Schrumpfung in der Klimakammer – zu groß. Und damit das alles da bleibt, wo es hingehört, hat der 911 serienmäßig eine zentrale Verriegelungs- und Alarmanlage, die nicht nur Laut gibt, sondern auch Zündung und Kraftstoffzufuhr unterbricht.



Ordnung ist das halbe Leben. Bei über 200 km/h vielleicht sogar das ganze.




Oberstes Gebot für Sportwagensitze ist der größtmögliche Kontakt des Fahrers zum Auto: Nur so entsteht das typische Fahrgefühl, das den Fahrer direkt über Fahrbahnzustand und Fahrsituation informiert. Im neuen Carrera bringt eine elektrische Sitzverstellung für Höhe und Neigung jeden Fahrer in die richtige Sitzposition. Der hautenge Kontakt wird verstärkt durch Oberschenkelauflagen und Seitenpolster in den Sitzen. Für viele besteht ein Sportwagen vor allem aus Motor, Getriebe und Fahrwerk. Ein Porsche zeichnet sich aber auch im Innenraum durch perfektes Finish und Liebe zum Detail aus. Für noch weitergehende Vorstellungen gibt es die Porsche Exclusive Werkstatt: Hier werden ganz persönliche Ausstattungswünsche – vom Wurzelholzhandbremshebel bis zum lederbezogenen Überrollbügel – verwirklicht.





Als erster Hersteller liefert Porsche im neuen 911 High-Fidelity ab Werk. Das auf Wunsch erhältliche Klangpaket verbessert die Fahrzeugakustik durch echte Volumenboxen – statt der üblichen, irgendwo eingezwängten Lautsprecherchassis. So haben Sie den Klang ganz unverfälscht im Ohr.



Sportlichkeit muß nicht Verzicht bedeuten: 45 Jahre Erfahrung haben uns gezeigt, was ein Sportwagen braucht – und das bauen wir dann auch ein.





Porsche arbeitet als einer der ersten Hersteller mit Metallkatalysatoren, die sich gegenüber den herkömmlichen Keramikmodellen durch schnelleres Ansprechverhalten, höhere Umwandlungsrate, längere Lebensdauer und geringeren Leistungsverlust auszeichnen. Die Doppelauspuffanlage aus Edelstahl trägt auf beiden Seiten je einen Katalysator. Deren wirksame Oberfläche wird durch eine raue Beschichtung auf insgesamt rund 78.000 Quadratmeter vergrößert. Der neue Carrera erfüllt so alle weltweit gültigen Abgas- und Geräuschvorschriften.

Aber wir kümmern uns nicht nur um Abgase. In der Produktion wird Energie gespart: Die Motoren-Prüfstände arbeiten als Kraftwerk und speisen jährlich bis zu 400.000 Kilowattstunden Strom

Der größte Beitrag, den Porsche zum Umweltschutz leistet, ist die Langlebigkeit seiner Produkte: Rund zwei Drittel aller jemals gebauten Porsche fahren noch.

ins Werksnetz ein. In der Porsche Lackiererei werden größtenteils Lacke auf Wasserbasis eingesetzt, die Lösungsmittel anderer Lacke werden abgesaugt und wiedergewonnen. Alle Porsche Modelle sind komplett FCKW- und asbestfrei und haben serienmäßig einen Aktivkohlefilter, der den verdunstenden Kraftstoff zwischenspeichert und dann der Verbrennung im Motor zuführt. Schon jetzt sind alle Kunststoffteile über 50 g für das spätere Recycling gekennzeichnet; Bug-, Heck-, Unterboden- und Innenraumverkleidungen des neuen 911 können demnächst aus Recyclat gefertigt werden.

Und wenn Sie sonst noch einen Tip haben, wo wir etwas für die Umwelt tun können, sagen Sie es uns doch einfach.

Wie Ihr Porsche aussieht, können Sie sich aussuchen: aus einer Palette von Uni- und Metallic-Serienfarben. Oder, indem Sie eine Probe von Ihrer Lieblingsfarbe mitbringen, die wir dann extra für Sie anmischen. So wird Ihr Porsche ein echtes Einzelstück.

Jeder Porsche wird sofort nach seiner Fertigstellung probefahren – und zwar im normalen Verkehr und auf der Autobahn. Wenn Sie vor einer Entscheidung auch erstmal testen wollen, wenden Sie sich bitte an Ihr Porsche Zentrum.

Besonders günstig fahren Sie mit der Porsche Leasing, einer 100%-Tochter der Porsche AG. Weitere Informationen gibt es unter Fax 0 71 41 / 60 53 95.

So baut man Sportwagen.

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

Die abgebildeten Fahrzeuge
besitzen teilweise Sonderaus-
stattungen, die gegen Aufpreis
lieferbar sind.

Änderungen bei Konstruktion,
Form und Lieferumfang sowie
Abweichungen im Farbton
bleiben vorbehalten.

Porsche ist ein eingetragenes
Warenzeichen der
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Stand: 8/93
Auflage: 30.400
Printed in Germany
WK 127 111 94

