

PORSCHE



911 Carrera



Viele Entwicklungen im Automobilbau haben ihren Ursprung im Motorsport: Bis heute wetteifern die Konstrukteure um den technischen Vorsprung, der ein schnelles Auto zu einem Siegerauto macht. Und gerade bei Porsche findet sich eine erfolgreiche Konstruktion bald darauf auch in der Serie – zum Beispiel der Turbolader, die gelochte Scheibenbremse oder die Tiptronic.

Das honorieren auch unsere Kunden: Die Zeitschrift „auto motor und sport“ führte 1977 erstmals die Leserwahl zum „Auto des Jahres“ durch. Dabei siegte der 911 in der Kategorie „Sportwagen gesamt“ – und hat diesen Erfolg seitdem jedes Jahr wiederholt. Aber statt uns auf unseren Lorbeeren auszuruhen, wollen wir mehr davon.

Da Porsche schon mit dem 356B Carrera Abarth 1961 bis 1963 den Weltmeistertitel für 2-Liter-GT-Wagen hielt, lag es nahe, auch seinen Nachfolger im Rennsport einzusetzen. Seine Premiere erlebte er 1965 bei der Rallye Monte Carlo – er wurde auf Anhieb Klassensieger und erreichte den fünften Platz im Gesamtklassiment. Die besondere Domäne des 911 wurden Langstreckenrennen und Rallyes, bei denen er sowohl als Werkswagen wie auch unter Privatfahrern Sieg auf Sieg einfuhr.

Höhepunkte der Motorsport-Entwicklung: Der erste Porsche Turbo startete 1972 in der amerikanischen CanAm-Rennserie, sein luftgekühlter 5-Liter-Zwölfzylinder leistete 1000 PS. Seine Ladertechnik ging drei Jahre später im 911 Turbo in Serie. Der Porsche 935 mit bis zu 630 PS gewann 1976 und 1977 die Marken-Weltmeisterschaft. Auch die nächsten Jahre bestimmte er das Renngeschehen auf der Langstrecke und siegte noch 1982 bei den „24 Stunden von Daytona“.

Die Prototypen des Allrad-Bi-Turbo 959 gewannen zweimal die extrem harte Rallye „Paris – Dakar“; das erfolgreich getestete Allradprinzip erblühte in der Serie der Carrera 4. Und auch in den Neuzigern fährt der 911 vorneweg: 1991 und 1992 gewann ein Turbo 5 die amerikanische „Supercar“-Rennserie, 1993 ein Carrera RSR die „24 Stunden von Le Mans“ in der GT Klasse. Natürlich profitiert ein Sportwagen noch mehr von Rennsporterfahrungen als etwa eine Limousine: So hat zum Beispiel der 911 ein spezielles Unterbodendesign, das – wie bei Rennfahrzeugen – für einen „ground effect“ und damit für bessere Bodenhaftung und bessere Aerodynamik sorgt. Porsche wird auch in Zukunft serienreife Fahrzeuge im Motorsport einsetzen. Nicht nur, um zu gewinnen. Sondern vor allem, um zu lernen.



Wenn man's genau nimmt, ist das Cabrio die klassische Form des Autofahrens. Denn die ersten Automobile waren immer offen; Rennwagen hatten bis in die fünfziger Jahre hinein grundsätzlich kein Dach.

Ob man den neuen Porsche 911 Carrera lieber als Coupé oder als Cabriolet fährt, ist Geschmacksache: Die einen schwören auf das ursprüngliche Erlebnis des Offenfahrens, die anderen können dem nichts abgewinnen.

Beide Varianten haben aber eins gemeinsam: den Sportsgeist. Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit sind identisch. Nur den Sound des luftgekühlten Motors erlebt man im Cabrio noch ein bißchen besser.



**Es gibt Sportarten,
die man besser im Freien ausüben sollte.**



Die schönste Verbindung zwischen zwei Punkten ist eine Kurve.



Im Gegensatz zu herkömmlichen Schalenstühlen ist der neue Porsche Sportsitz nicht starr, sondern nach vorn klappbar, seine Rückseite ist anthrazit lackiert. Der Sitz bietet perfekten Seitensupport und ist als Mehrausstattung erhältlich.

Oberstes Gebot für Sportwagensitze ist der größtmögliche Kontakt des Fahrers zum Auto: Nur so entsteht das Fahrgefühl, das den Fahrer direkt über Fahrbahnzustand und Fahrsituation informiert. Im Carrera bringt eine elektrische Sitzverstellung für Höhe und Neigung den Fahrer in die richtige Sitzposition. Oberschenkelauflagen und Seitenpolster verstärken den hautengen Kontakt. 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 weiter gehende Vorstellungen gibt es die Porsche Exclusive Werkstatt, um ganz persönliche Ausstattungswünsche – vom Handbremshebel mit Wurzelholzeinlage bis zum lederbezogenen Überrollbügel – zu verwirklichen.





Eine Limousine ohne Dach ist noch kein Cabrio. Weil zum Offenfahren immer der Spaß gehört, den eben nur ein Sportwagen bieten kann.

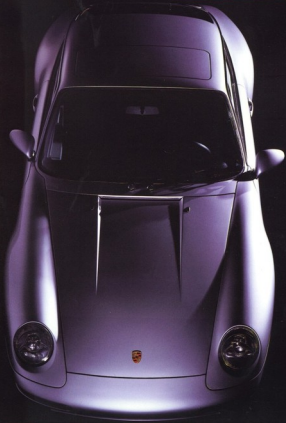
Deshalb ist auch das 911 Cabriolet auf sportliche Höchstleistungen ausgelegt: mit besonders verwindungssteifer Karosserie und einem stabilen Verdeck.



Das auf Wunsch erhältliche Windschott reduziert Luftwirbelungen im Innenraum, senkt den Geräuschpegel und schützt Gepäck auf der Rück Sitzbank.

Der Verdeckbezug eines Porsche Cabriolets ist übrigens aus speziell behandelter Baumwolle und nicht aus Kunststoff. Weil Stoff bessere Witterungsbeständigkeit bietet: Er bricht nicht bei Kälte und dehnt sich bei Wärme nicht aus. Für die Dichtigkeit garantiert der dreilagige Aufbau (Stoff, Gummi, Stoff).





**Einige lassen sich
nie vom rechten
Weg abbringen.
Der neue Carrera 4.**

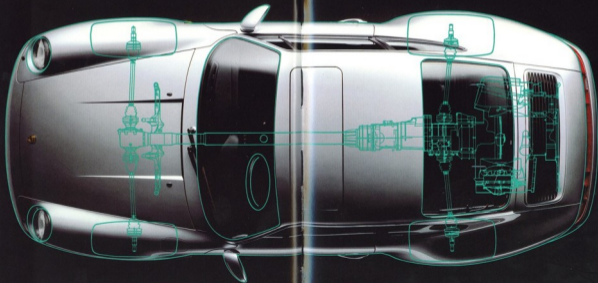


Der erste Porsche mit Allradantrieb gewann 1984 auf Anhieb die extrem schwere Rallye Paris – Dakar, bis dahin eine Domäne der Geländewagen. 1986 belegten die drei eingesetzten Allrad-959 die Plätze 1, 2 und 6. Und was uns im Motorsport an die Spitze bringt, bringen wir in die Serie: Das erfolgreiche Antriebs-

konzept wurde für den ersten Carrera 4 als Traktionsallrad mit Planetengetriebe adaptiert. Im neuen 911 Carrera 4 sorgt ein neuentwickelter fahrdynamischer Allradantrieb in Kombination mit dem neuen ABS 5 für Sicherheit und Fahrspaß – in jeder Situation und bei allen Fahrbahnbeschaffenheiten.

Im Normalfall wird der Kraftfluß fast komplett an die Hinterachse geleitet – Agilität und Handling entsprechen dem normalen Carrera 2. Der permanente Allradantrieb des 911 Carrera 4 leitet durch eine Viscokupplung je nach Fahrbahnbeschaffenheit und Fahrsituation den Kraftfluß von 5% bis ca. 35% (im Extremfall bis 50%) nach vorn und

sorgt so für maximalen Vortrieb. Unterstützt wird das Fahrverhalten durch das serienmäßige fahrdynamische Sperrsystem an der Hinterachse mit mechanischer und elektronischer Sperre. Es verbessert die Traktion bei Geschwindigkeiten unter 70 km/h, etwa beim Anfahren auf nasser oder glatter Fahrbahn.



Neu im 911: Die Tiptronic S ist eine zusätzliche Schaltmöglichkeit im Lenkrad, die für mehr Fahrspaß und Sicherheit sorgt.

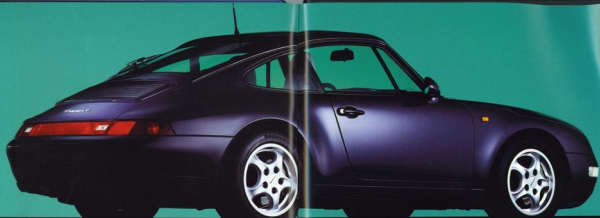
Beim Schalten bleiben beide Hände am Lenkrad. Der Fahrer kann sich voll auf den Verkehr konzentrieren und schneller reagieren.

Die Tiptronic S ist keine Alternative zum Schalten von Hand. Sondern eine Ergänzung. Im Stadtverkehr oder auf der Autobahn nimmt Ihnen die Automatik 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 – am Schalthebel oder im Lenkrad, ohne zu kuppeln und ohne Zugkraftunterbrechung. Übrigens: In einem Vergleichstest (Beschleunigung aus dem Stand auf 100 Stundenkilometer) waren sieben von zehn durchschnittlich trainierten 911-Fahrern mit der Tiptronic S schneller als mit dem Schaltgetriebe. Handarbeit ist also für die sportliche Bewegung nicht unbedingt nötig.

In der Automatik-Gasse registriert die Tiptronic S 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, berücksichtigt Steigungen und Gefälle und verhindert sogar zu hohen Schub auf glatter Fahrbahn. Bild unten: Mit dem 6-Gang-Schaltgetriebe

kann der Fahrer durch geeignete Gangwahl sowohl maximale Fahrleistungen als auch günstige Verbrauchs- und Emissionswerte erzielen.





Der Carrera 4 ist ein echter 911er – ob als Coupé oder als Cabriolet. Die Karosserieform ist mit der des 911 Carrera ebenso identisch wie das sportliche 6-Gang-Getriebe. Dem Kenner allerdings verraten Details, wen er vor sich hat: Erster Hinweis sind weiße Blinkleuchten vorn und durchgehend rote Heck-

leuchten. Ein Blick in die serienmäßigen 17"-Räder zeigt titanfarbene Bremssättel, im Innenraum ist die titanfarbene Schaltknopfeinlage Erkennungsmerkmal. Am einfachsten ist aber, Sie achten auf die „4“ hinter dem ebenfalls titanfarbenen Carrera-Schriftzug auf dem Heckdeckel.



Motor	
Zylinderzahl	6
Bohrung	100 mm
Hub	76,4 mm
Hubraum (effektiv)	3600 cm ³
Verdichtungsverhältnis	11,3:1
max. Motorleistung nach EG-Norm 80/1269 bei Motordrehzahl	200 kW (272 PS)
max. Drehmoment bei Motordrehzahl	6100 min ⁻¹
max. Drehmoment bei Motordrehzahl	330 Nm
max. Literleistung	5000 min ⁻¹
	55,6 kW/l (75,6 PS/l)

Motorbauart	Luftgekühlt
	6-Zylinder-Viertakt-Ottomotor mit 2 gegenüberliegenden Zylinderreihen (Boxermotor)

Anordnung der Ventile	1 Einlaß, 1 Auslaß, V-förmig hängend
------------------------------	--------------------------------------

Vertilsteuerung	rechts und links je 1 oberliegende Nockenwelle, hydraulischer Ventilspielausgleich
------------------------	--

Schmierung	Trockensumpfschmierung mit getrenntem Ölbehälter
-------------------	--

Gemischbildung	DME (Digitale Motor-Elektronik), Kraftstoff-Schubabschaltung, Leerlauf-Füllungsregelung
-----------------------	---

Abgasreinigung	2 Dreiweg-Metallkatalysatoren mit Lambdaregelung und geschlossenem Kraftstofftank-entlüftungssystem
-----------------------	---

Elektrische Anlage	
Nennspannung	12 V
Batteriekapazität	75 Ah
Generatorenleistung	1610 W
Zündung	Digitale Motor-Elektronik (DME) mit Doppelzündung und „Electronic Octane™ Knock Control“ Klappregelung

Kraftübertragung	Motor und Getriebe im Heck zu einer Antriebs-einheit verschraubt, Antrieb über Doppelge-lenkwellen auf die Hinterräder, Allrad mit Viscokupplung
Kupplung	Schaltgetriebe
Schaltgetriebe	Einscheibentrocken-kupplung, hydraulisch betätigt
Schaltgetriebe	6 Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang, voll-synchronisiert, Zweimassenschwung-rad (ZMS)
Tiptronic S	4 Vorwärtstufen, 1 Rückwärtstufe, Parkperre, Keylock und Shiftlock, Automatik-Gasse und manuelle Gasse mit Schaltmög-lichkeit am Lenkrad
Tiptronic nicht für den Carrera 4	Tiptronic nicht für den Carrera 4

Kupplung	Schaltgetriebe
Schaltgetriebe	Einscheibentrocken-kupplung, hydraulisch betätigt

Schaltgetriebe	6 Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang, voll-synchronisiert, Zweimassenschwung-rad (ZMS)
-----------------------	--

Tiptronic S	4 Vorwärtstufen, 1 Rückwärtstufe, Parkperre, Keylock und Shiftlock, Automatik-Gasse und manuelle Gasse mit Schaltmög-lichkeit am Lenkrad
Tiptronic nicht für den Carrera 4	Tiptronic nicht für den Carrera 4

Achsübersetzung	3,444 : 1 [3,667 : 1]
------------------------	-----------------------

Karosserie	Zülig, selbsttragende Ganzstahl-Karosserie, beidseitig feuerver-zinkt
Ausführung	Zülig, selbsttragende Ganzstahl-Karosserie, beidseitig feuerver-zinkt

Fahrwerk	Vorderachse
Vorderachse	Räder einzeln an Quer-lenkern und Federbein-en aufgehängt (McPherson-Bauart).

Hinterachse	Mehrlenker-Achse mit LSA System, Stabilisator, je Rad eine Schraubenfeder mit innenliegendem Schwingungsdämpfer
Fahrdynamisches Sperrsystem (Spendifferential und ARD)	Fahrdynamisches Sperr-system (Spendifferential und ARD)

Lenkung	Zahnstangen-Sicherheitslenkung mit Servounterstützung
----------------	---

Bremse	Hydraulische Zweikreis-bremsanlage mit Vier Kolben-Aluminium-Festsätteln, innenbelüftete, gelochte Bremscheiben vorn und hinten, definierte Kühlluftzufuhr, Bremskraftverstärker, Bremsdruckminderer für hinteren Bremskreis, asbestfreie Bremsbeläge, Handbremse auf Hinterräder wirkend, ABS serienmäßig
---------------	--

Räder	Leichtmetall gegossen (Cup-Design), abschließbare Rad-mulden 7 J x 16 vorn 9 J x 16 hinten
--------------	--

Reifen	205/55 ZR 16 vorn 245/45 ZR 16 hinten
---------------	--

Stabilisator	je Rad eine Schraubenfeder (progressiv); doppelt wirkende hydraulische Zweirohr-Gasdruck-Schwingungsdämpfer
Mehrlenker-Achse	Mehrlenker-Achse mit LSA System, Stabilisator, je Rad eine Schraubenfeder mit innenliegendem Schwingungsdämpfer
Fahrdynamisches Sperrsystem (Spendifferential und ARD)	Fahrdynamisches Sperr-system (Spendifferential und ARD)

Abmessungen	
Länge	4245 mm
Breite	1735 mm
Höhe (unbelastet)	1300 mm
Bodenfreiheit (belastet)	110 mm
Radstand	2272 mm
Spurweite vorn	1405 mm
Spurweite hinten	1444 mm
Wendekreis	11,74 m

Gewichte	nach DIN 700 20
Leergewicht	1370 kg [1395 kg]
	1420 kg
zul. Gesamtgewicht	1710 kg [1735 kg]
	1760 kg

Füllmengen	Motoröl (inkl. Ölfilter) ca. 11,5 l
Schaltgetriebe mit Ausgleich	ca. 3,6 l
Tiptronic mit Wandler	ca. 9,0 l
Schleibenwaschanlage	ca. 7,3 l
Kraftstoffbehälter	ca. 71,5 l (davon ca. 10,0 l Reserve)

Fahrleistungen	Höchstgeschwindigkeit 270 km/h [265 km/h]
	Beschleunigung 0 – 100 km/h 5,6 s [6,6 s]

Kraftstoffverbrauch	nach EG-Norm 80/1268 in l/100 km
	bei konstant 90 km/h 7,5 l [7,7 l] 7,5 l
	bei konstant 120 km/h 9,2 l [9,5 l] 9,2 l
	im EG-Abgas-Stadtzyklus 17,4 l [16,8 l] 17,6 l
	Kraftstoffqualität R02 98 unverbleit (Super Plus)

Leistungsgewicht	6,85 kg/kW [6,98 kg/kW]
	7,1 kg/kW

[] Werte gelten für Tiptronic Schrägschrift gilt nur für den Carrera 4

Sicherheit

- Seitenaufprallschutz in den Türen
- verformbares Bug- und Heckteil, mit integriertem Leichtmetall-Stoßfänger an Prallrohren befestigt
- passives Rückhaltesystem, Airbag für Fahrer und Beifahrer
- 3-Punkt-Automatikgurte vorn und hinten, Gurtchloß am Sitz (Cabriolet: 3-Punkt-Beckengurte hinten)

Elektrik

- elektrisch von innen verstell- und beheizbare Außenspiegel links und rechts
- elektrische Fensterheber
- Frontscheibenwaschanlage mit 3 Wischgeschwindigkeiten, regelbarem Intervall und beheizten Waschdüsen
- Scheinwerferreinigungsanlage
- 6 Lautsprecher jeweils einer in Türverkleidung, Türschlüsselsteife und 2 in Hutablage bzw. Fondsteilteil
- Cassettensattelagetfach
- integrierte, leistungsverstärkte Scheibenantenne
- Wegfahrtsicherung mit Fernbedienung und Alarmanlage.

Blockiert werden die Motronic (Motorsteuergerät), die Einspritzventile, die Zündendstufe und der Anlasser

- Innenraumleuchten-Automatik

Lichtanlage

- Polyellipsoid-Hauptscheinwerfer mit Lichtweitenregulierung
- Fernlicht mit Variabler-Focus-Reflektor
- H3-Nebelscheinwerfer
- 2 Nebelrückleuchten

Instrumente

- Tachometer
- Drehzahlmesser
- Anzeigen für Öldruck, Ölstandskontrolle, Öltemperatur und Tankinhalt, Anzeige für aktives Bremsdifferential
- Bremsbelagverschleißanzeige
- Analoguhr

Klimatisierung

- Heizungssystem mit automatischer Temperaturregulation sowie integriertem Partikelfilter
- stufenlos regelbares Gebläse mit Umluft- und Defrostschaltung

Innenausstattung

- Fahrer- und Beifahrersitz in Höhe und

Neigung elektrisch verstellbar, mit integrierten Kopfstützen

- Vordersitze Teilleder
- FondsitzeInnen einzeln umklappbar

Mögliche Individualausstattungen

- elektrisches Schiebedach
- Fahndynamisches Sperrsystem Serie beim Carrera 4
- 17" Leichtmetallräder
- 92-l Tank
- automatische Geschwindigkeitsregulierung
- automatische Klimaanlage
- Radio mit CD-Player
- Radios mit Cassettenteil
- CD-Wechsler
- DSP - Digital Sound Processing
- Porsche Tiptronic S (gilt nicht für den Carrera 4)
- Telefon-Komplettvorbereitung u.v.a.

Winterbereifung

Winterbereifung und -räder (nicht am Neufahrzeug ab Werk lieferbar) besitzen z. T. andere Abmessungen. Schneeketten können nur auf Winterreifen montiert werden.

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

Die abgebildeten Fahrzeuge besitzen teilweise Sonderausstattungen, 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.

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

Stand: 7/94
Printed in Germany
WVK 127 111 95