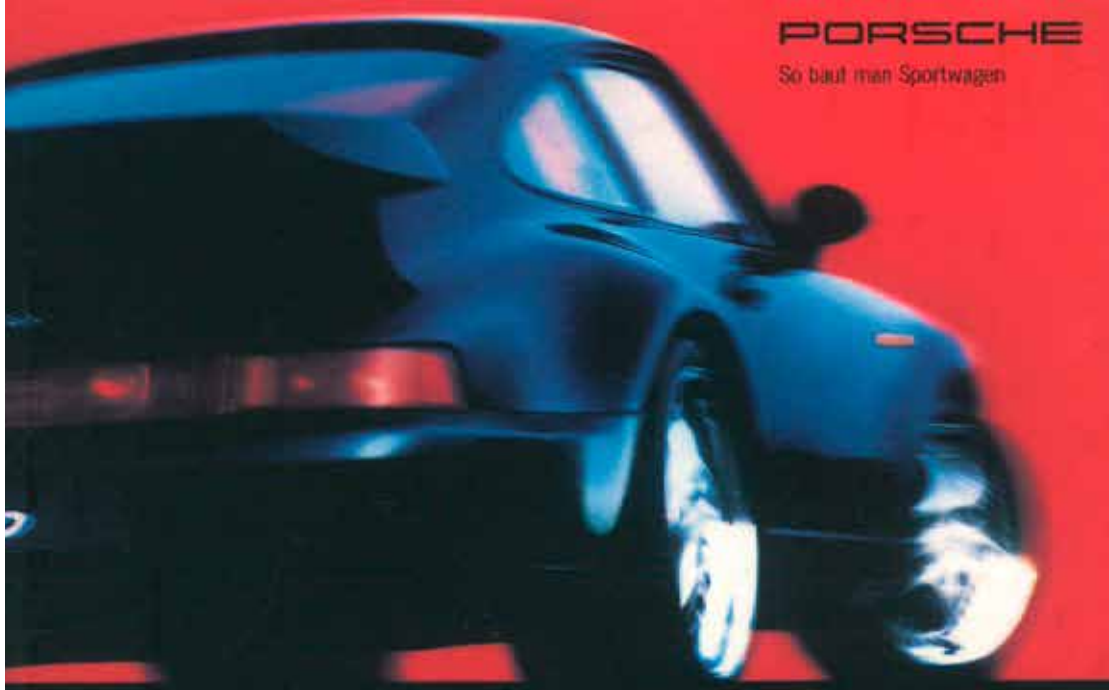
PORSCHE

So baut man Sportwagen



911 Turbo 3.6

Beschleunigung ist nicht alles. Leistung ist nicht alles. Elastizität ist nicht alles.

Bei seiner Einführung im Oktober 1974 war der 911 Turbo der erste Seriensportwagen der Welt mit Abgasturbolader. Und der Traumwagen der Siebziger.

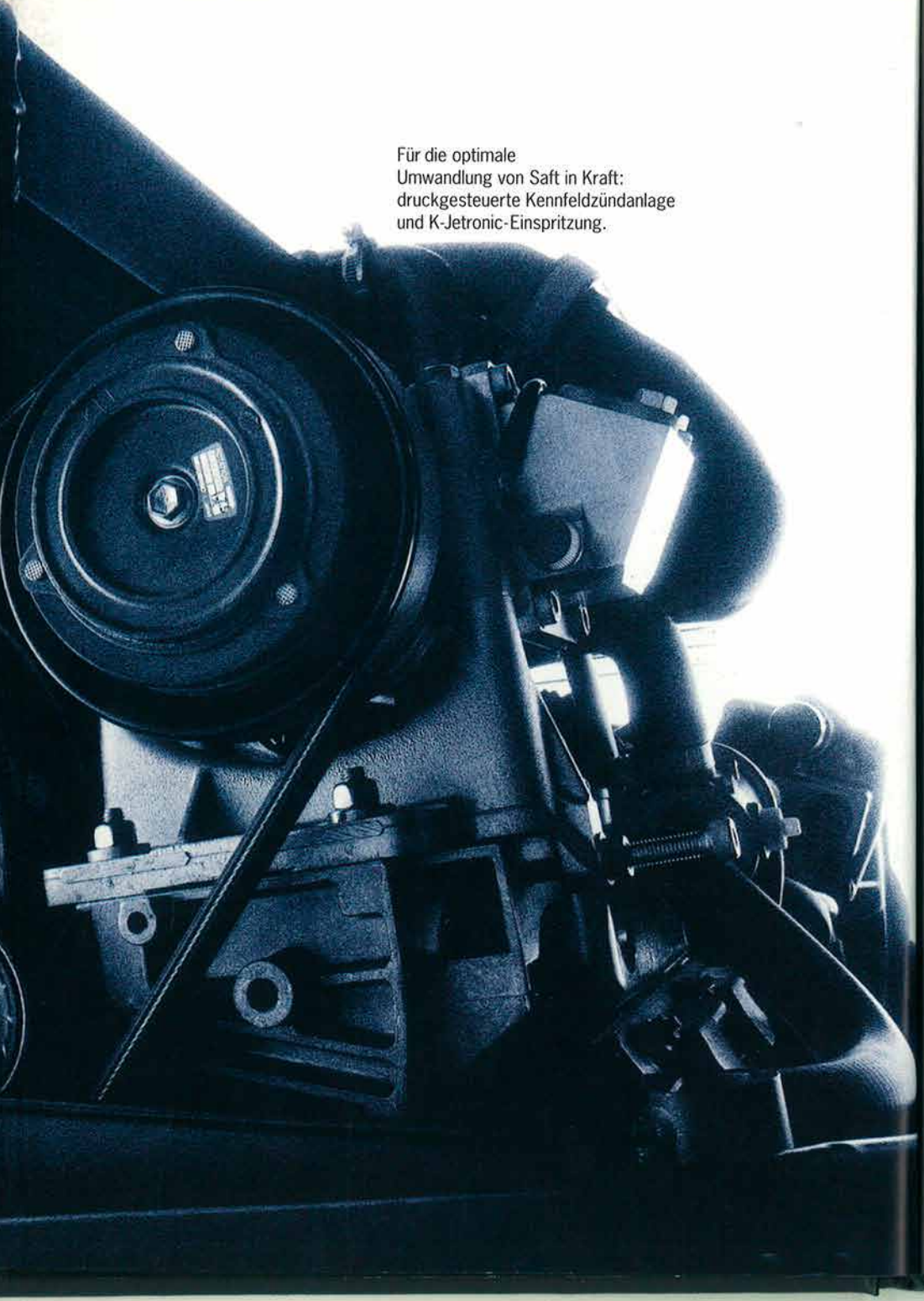
In den Achtzigern wurde er von den „auto motor und sport"-Lesern zum besten Auto der Welt gekürt.

Jetzt ist der 911 Turbo bereit für die Neunziger. Mit neuem 3,6-Liter-Motor. Als drehmoment- und leistungsstärkstes Serienmodell im Porsche Gesamtprogramm.

Aber alles zusammen ist ein 911 Turbo.

Der Motor im neuen Porsche Turbo 3.6: Seinen Anblick können Sie schon hier genießen. Seine Leistung erst bei der Probefahrt.

So wird der Elfer zum Turbo: Der kompakte Abgasturbolader erzeugt einen maximalen Ladedruck von 0,9 bar. Er erreicht schnell hohe Drehzahlen, dadurch setzt seine Wirkung frühzeitig und sanft ein. Im Heckflügel sitzt der flächige Ladeluftkühler.

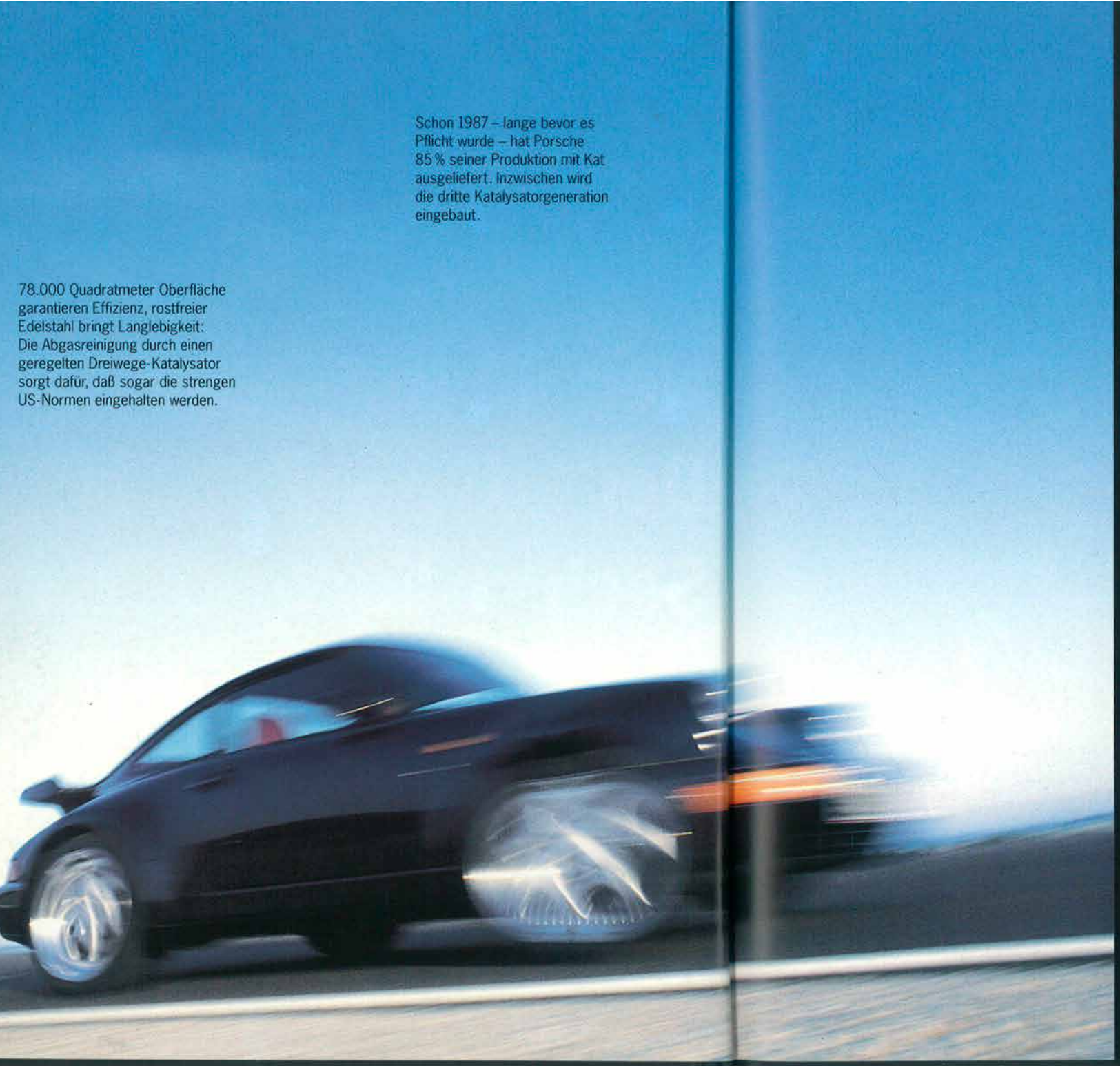


Für die optimale
Umwandlung von Saft in Kraft:
druckgesteuerte Kennfeldzündanlage
und K-Jetronic-Einspritzung.

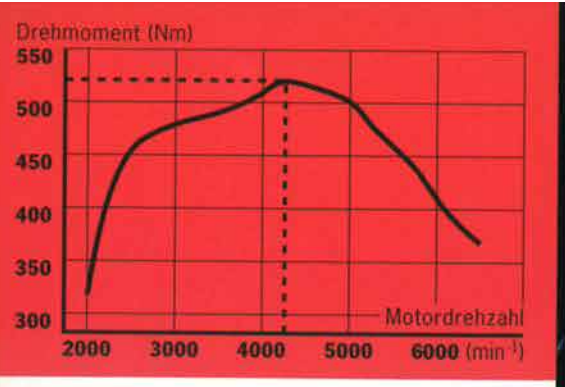
Neu im Klassiker: Der luftgekühlte Sechszylinder-Boxer aus Vollaluminium hat jetzt 300 cm³ mehr Hubraum und 265 kW (360 PS).

Schon 1987 – lange bevor es Pflicht wurde – hat Porsche 85 % seiner Produktion mit Kat ausgeliefert. Inzwischen wird die dritte Katalysatorgeneration eingebaut.

78.000 Quadratmeter Oberfläche garantieren Effizienz, rostfreier Edelstahl bringt Langlebigkeit: Die Abgasreinigung durch einen geregelten Dreiwege-Katalysator sorgt dafür, daß sogar die strengen US-Normen eingehalten werden.



Ein paar unnötige Extras gibt's in einem Porsche nicht mehr: Asbest in Kupplungs- und Bremsbelägen und in Dichtungen zum Beispiel. Oder FCKW in der Klimaanlage. Oder Cadmium in der Elektrik. Und im Entwicklungszentrum Weissach arbeiten wir weiter an umwelt-freundlichen Techniken.



Der Wunsch: Ein hohes Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen und genügend Leistung bei hohen Drehzahlen.
Die Realität: Der neue 911 Turbo erreicht ein Drehmoment von 520 Newtonmeter schon bei 4200 Umdrehungen.

Die Umsetzung: Das sportlich ausgelegte 5-Gang-Schaltgetriebe macht aus beeindruckender Motorleistung hervorragende Fahrleistung – unterstützt durch die hydraulische Kupplungsbetätigung und das antriebsmomentgesteuerte Sperrdifferential.

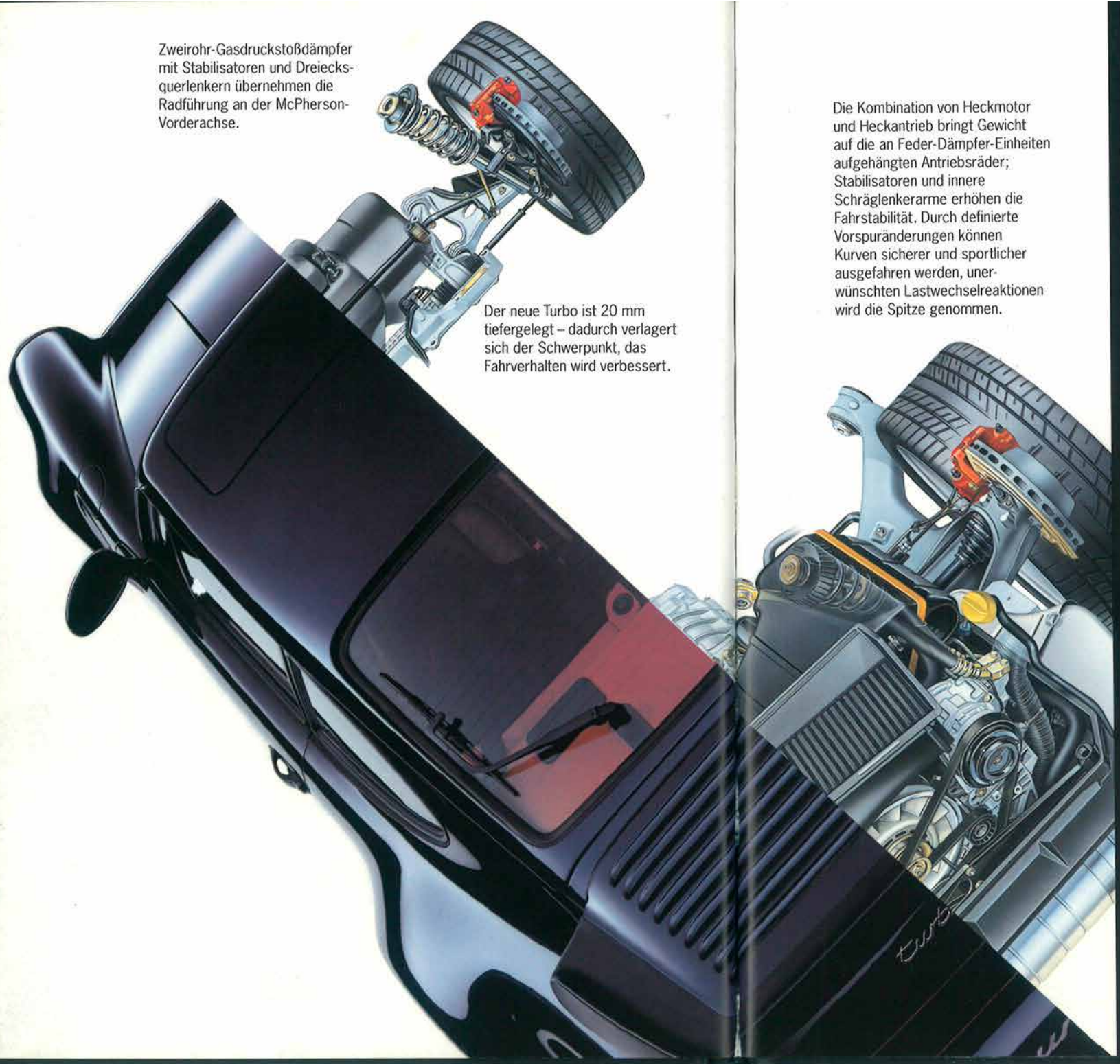
1971: Der erste Porsche Turbo wird gebaut.
Für die Teilnahme an der amerikanischen CanAm-Rennserie entwickelte Porsche eine Abgas-Turbolader-Version des 917-Rennmotors. Als luftgekühlter Zwölfzylinder mit 5 Liter Hubraum leistete dieses Triebwerk 1000 PS. Von den Turbo-Erfahrungen profitierten auch die Rennmotoren in den Typen 935, 936 und 962 – und der sechszylindrige TAG-Formel-1-Motor, der McLaren zur dreimaligen Weltmeisterschaft verhalf.

1974: Der erste Porsche Turbo geht in Serie.
Obwohl die turbotypische Motorcharakteristik die größte Faszination auslöst, sprechen auch Vernunftgründe für den Turbo: Er setzt neue Maßstäbe in Leistung, Laufkultur und Ausstattung. Er ist leise, weil die Aufladung Ansaug- und Auspuffgeräusche dämpft. Und er ist sparsam – ein gleichstarker Saugmotor würde, wegen des für eine bestimmte Leistung minimal notwendigen Hubraums, viel mehr Kraftstoff verbrauchen.

Nomen est omen:
Am Schriftzug „turbo 3.6“
auf dem Heckdeckel und auf
den Rückenlehnen der
hinteren Sitze ist der
Neue zu erkennen.

Viele sehen in der Grundform des 911 ein Jahrhundertdesign. Im New Yorker Museum of Modern Art steht ein Elfer als Beispiel für richtungweisende Formgebung im Automobilbau. Wir halten ihn einfach für ein gutes Auto.

Was so gut aussieht, muß auch gut sein: Porsche gibt zehn Jahr Garantie auf die Ganz-stahlkarosserie aus beidseitig feuerverzink Blechen. Und drei Jahre auf die Lackierung.



Zweirohr-Gasdruckstoßdämpfer mit Stabilisatoren und Dreiecksquerlenkern übernehmen die Radführung an der McPherson-Vorderachse.

Der neue Turbo ist 20 mm tiefergelegt – dadurch verlagert sich der Schwerpunkt, das Fahrverhalten wird verbessert.

Die Kombination von Heckmotor und Heckantrieb bringt Gewicht auf die an Feder-Dämpfer-Einheiten aufgehängten Antriebsräder; Stabilisatoren und innere Schräglenkerarme erhöhen die Fahrstabilität. Durch definierte Vorspuränderungen können Kurven sicherer und sportlicher ausgefahren werden, unerwünschten Lastwechselreaktionen wird die Spitze genommen.

Eine Servolenkung, wie sie sein soll: viel Unterstützung für den Fahrer bei niedrigen Geschwindigkeiten – etwa beim Einparken. Wenig Unterstützung bei hohem Tempo – zugunsten des besseren Fahrbahngefühls.

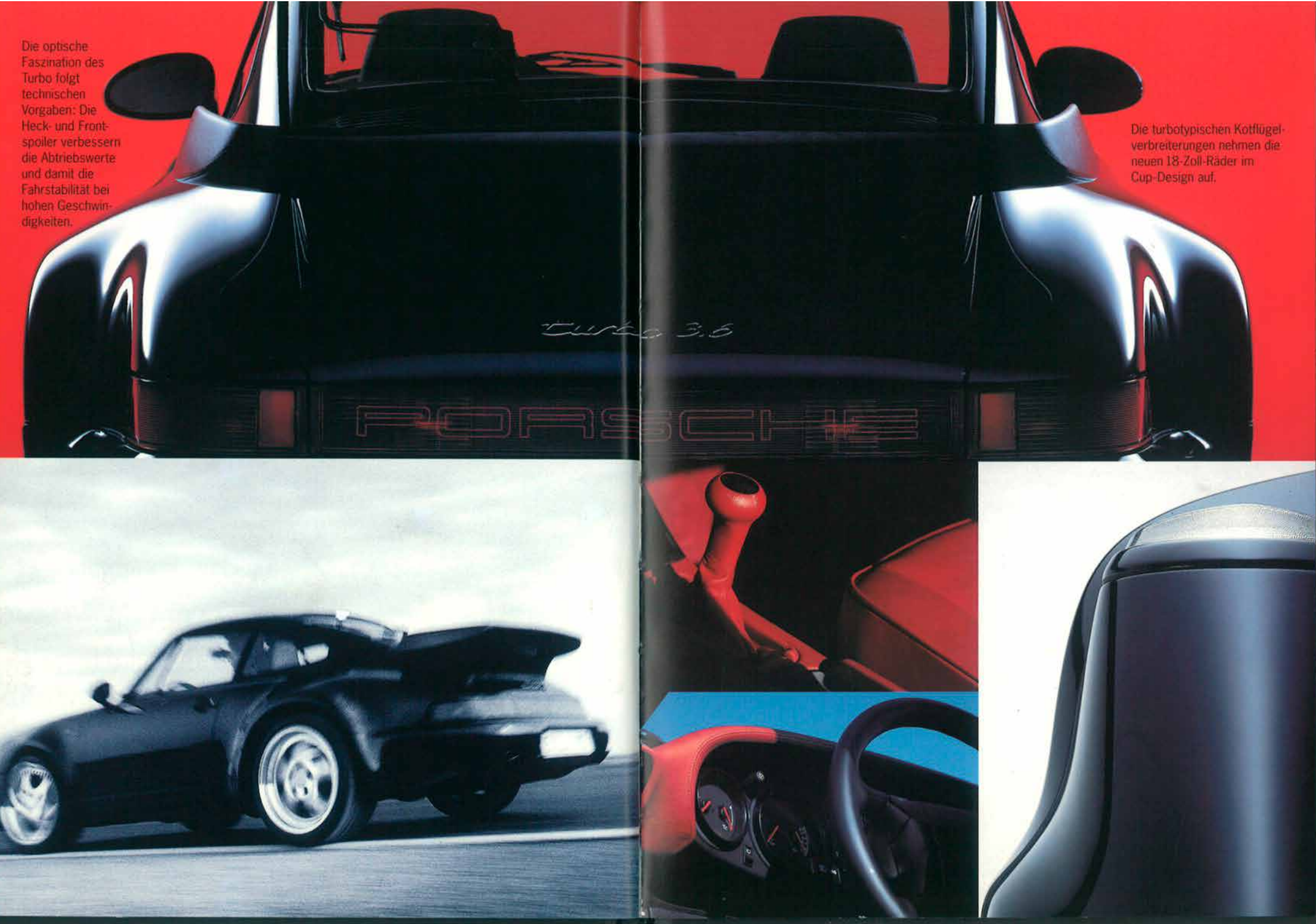
Die enorme Leistung der nochmals verbesserten Bremsscheiben wird durch rot pulverbeschichtete Bremssättel dokumentiert.

Neue, dreiteilige 18-Zoll-Räder ermöglichen höhere Kurvengeschwindigkeiten und bringen die hohe Leistung des Turbo besser auf die Straße.

Maximale Motorleistung erfordert maximale Bremsleistung. Schon beim 77er Turbo wurde die Bremstechnik weitgehend aus dem CanAm-Rennwagen 917 übernommen. Sie führte zum kürzesten Bremsweg, der je bei einem Seriensportwagen gemessen wurde. Die hydraulische Zweikreisbremsanlage arbeitet mit Vierkolben-Aluminium-Festsätteln auf innenbelüfteten und gelochten Bremsscheiben vorn und hinten, dazu kommen ABS und Servo-Unterstützung. Standfestigkeit und Verschleiß unserer Bremsen werden im Porsche Fadingtest auf die Probe gestellt: Kurz hintereinander erfolgen 25 Vollbremsungen aus 90 Prozent der Höchstgeschwindigkeit (beim Turbo 3.6 also aus ca. 250 km/h) auf 100 Stundenkilometer. Nur eine Bremse, die das übersteht, ist gut genug für einen Porsche.

Die optische Faszination des Turbo folgt technischen Vorgaben: Die Heck- und Frontspoiler verbessern die Abtriebswerte und damit die Fahrstabilität bei hohen Geschwindigkeiten.

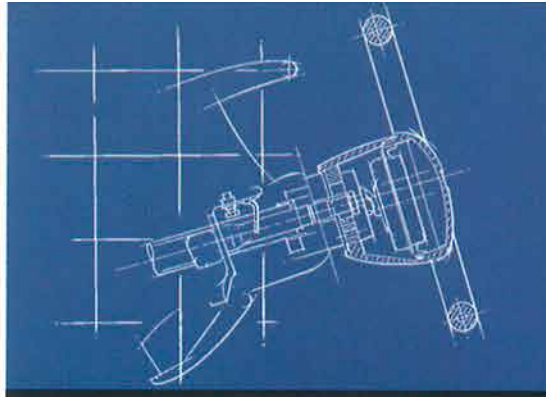
Die turbotypischen Kotflügelverbreiterungen nehmen die neuen 18-Zoll-Räder im Cup-Design auf.



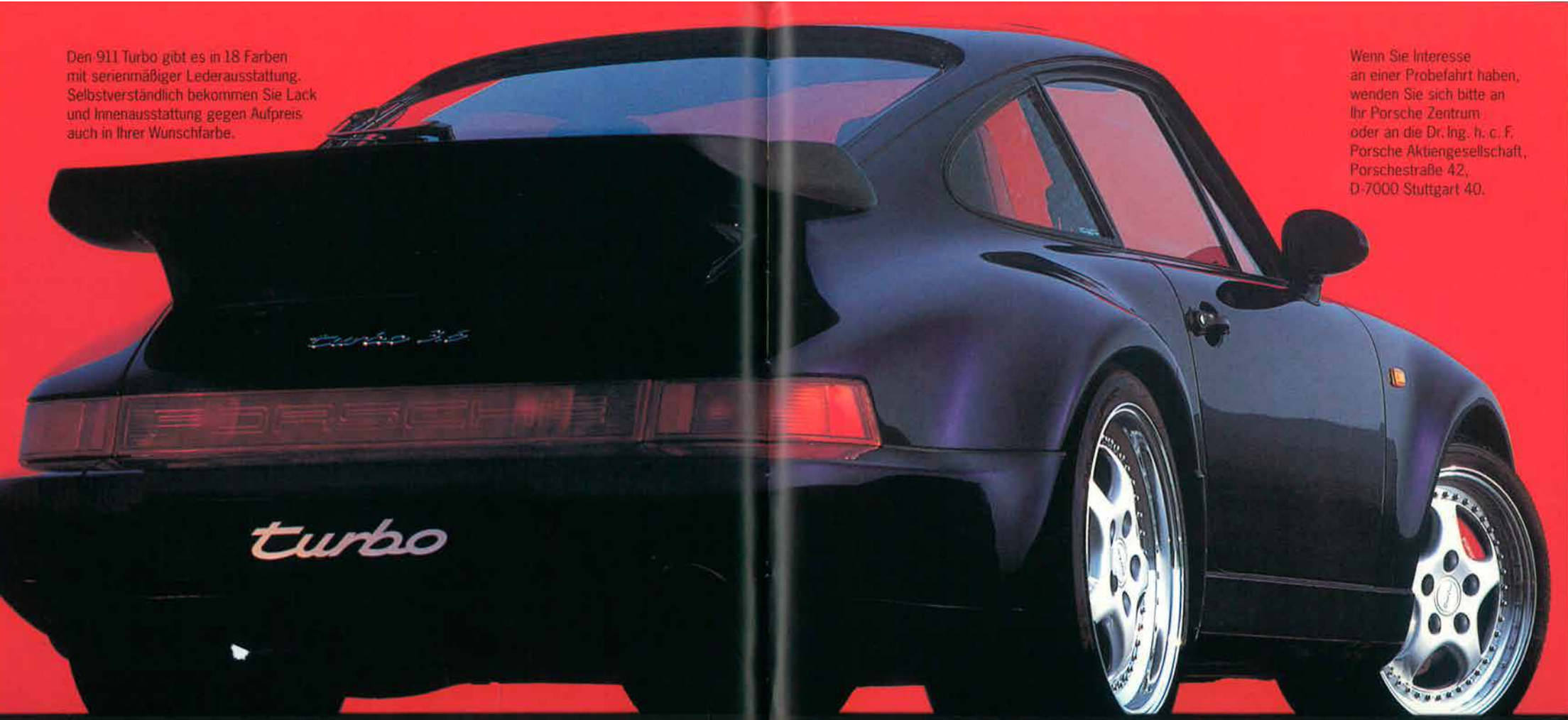
Ausstattung komplett: Bordcomputer, Klimaanlage, Warnsystem für Fehlfunktionen, codiertes Cassettenradio, Zusatzverstärker, Klangpaket mit 8 Lautsprechern und Alarmanlage serienmäßig.

Da sitzt das Fahrgefühl: Vollelektrisch verstellbare Sitze mit integrierter Kopfstütze bieten guten Seitenhalt bei hohen Querbeschleunigungen.

Er hält für Sie den Kopf hin. Und sorgt so dafür, daß ein Porsche nicht nur schnell, sondern auch sicher ist. Von der ersten gebogenen Verbundglasscheibe im 356 Speedster – allerdings noch ohne Dummytest – bis hin zu Knautschzonen, Türstreben, integrierten Kopfstützen und dem Sicherheitslenksystem in den heutigen Modellen.



Die Kombination Dreipunktgurt und Airbag ist das derzeit beste Rückhaltesystem im Auto: Selbst bei schweren Frontalunfällen wird das Risiko von Kopf- und Brustverletzungen deutlich reduziert. Deshalb gibt es im Turbo 3.6 Airbag serienmäßig für Fahrer und Beifahrer.



Den 911 Turbo gibt es in 18 Farben mit serienmäßiger Lederausstattung. Selbstverständlich bekommen Sie Lack und Innenausstattung gegen Aufpreis auch in Ihrer Wunschfarbe.

Wenn Sie Interesse an einer Probefahrt haben, wenden Sie sich bitte an Ihr Porsche Zentrum oder an die Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Porschestraße 42, D-7000 Stuttgart 40.

So baut man Sportwagen.

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.

Stand: 10/92
Auflage: 8.500
Printed in Germany
WVK 127.710.93

JUNG v. MATT