

PORSCHE
928

PORSCHE

928

Nur Porsche baut nur Sportwagen:

Spezialisten leisten mehr

Dieser eine Satz ist für Porsche-Interessenten von doppelter Bedeutung: Erstens sind Sportwagen Spezialisten unter den Autos – individuell konzipiert und funktionell konstruiert für aktive, engagierte Fahrer, denen sie ein Optimum an Fahrleistung, Fahrverhalten, Fahrsicherheit und Fahrvergnügen bieten. Zweitens ist Porsche Spezialist unter den Auto-Produzenten: Ein Spezialist, der ausschließlich Sportwagen baut und der – als logische Folge dieser Exklusivität – sein Sportwagen-Wissen ständig vergrößert.

Porsche-Sportwagen empfehlen sich daher als die anspruchsvolle Alternative: von allem, was heute ein Auto

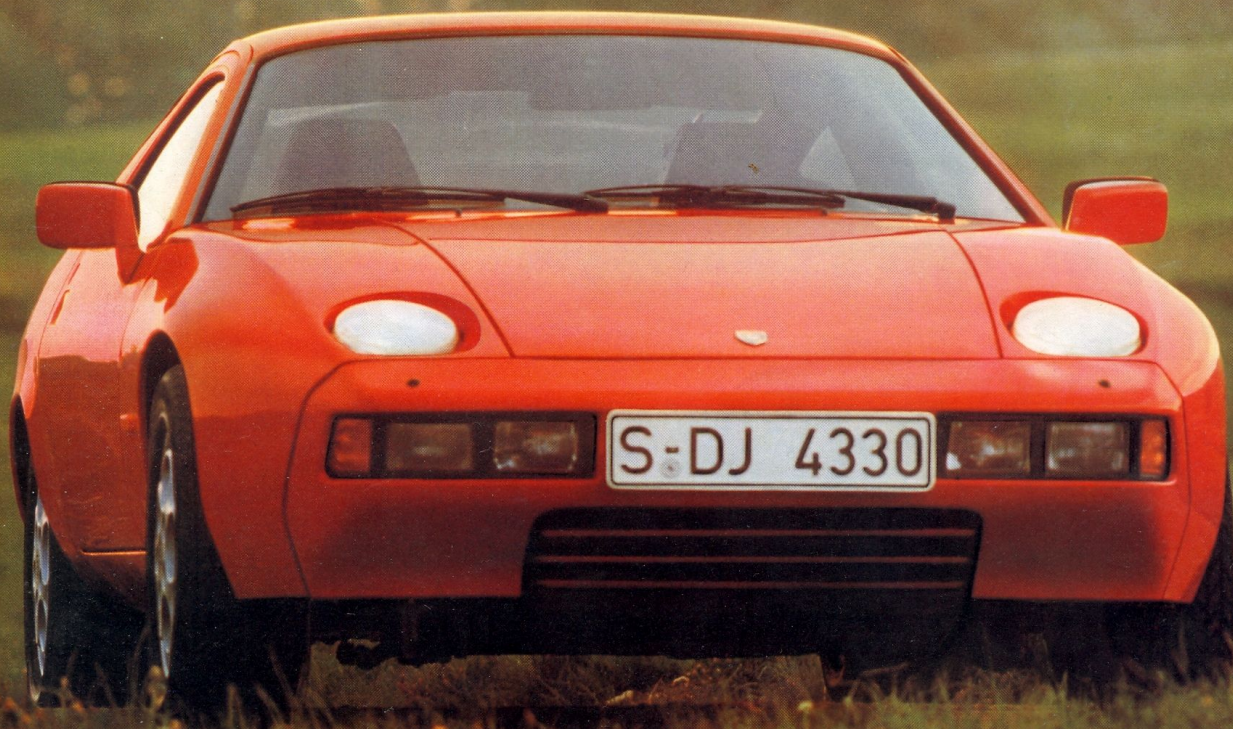
bieten kann, bietet ein Porsche – bis auf den Platz – mehr: mehr Motor, mehr Fahrwerk, mehr funktionelle Handlichkeit, mehr spontane Reaktion, mehr Wartungsfreiheit, mehr Garantie, mehr formalen und technischen Reiz, mehr Stil – und mehr Erfahrung.

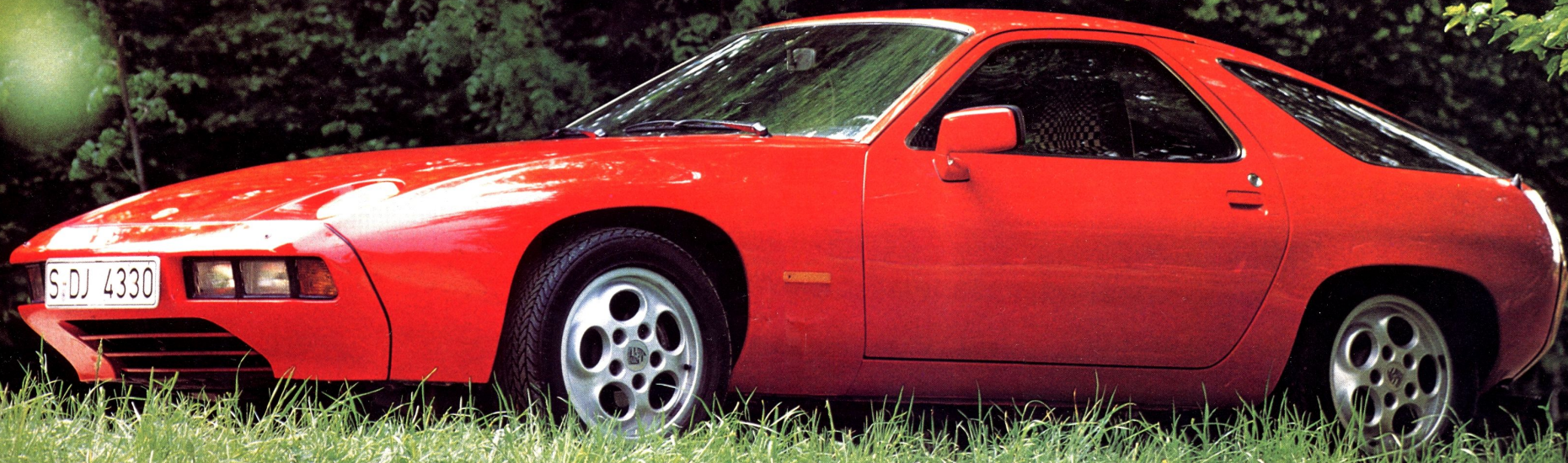
Die große Erfahrung bestätigt sich in großen Erfolgen: Seit Jahren ist Porsche amtierender Doppel-Weltmeister. Bei Erscheinen dieses Katalogs fahren Porsche-Werkswagen und Porsche-Kundenfahrzeuge ihrer sechsten Markenweltmeisterschaft und ihrer dritten Sportwagenweltmeisterschaft entgegen. Beim härtesten Langstrecken-Rennen der Welt, den 24 Stunden von Le Mans, hat Porsche bereits vier Gesamtsiege errungen.

Doch Porsche führt nicht nur bei Rennen und Rallyes. Porsche führt ebenso im Sportwagen-Weltmarkt, in der Gunst

des Publikums und im Fachurteil der internationalen Presse.

Solche Spitzenpositionen erreicht und hält man nur mit Spitzenprodukten. So ist jedes Porsche-Modell im breiten Angebot der Vier-, Sechs- und Achtzylinder-Typen für unterschiedliche Fahrer konzipiert und darauf ausgelegt, außergewöhnliche Ansprüche zu erfüllen und hochgespannte Erwartungen zu übertreffen. Dabei bieten konträre Konzeptionen im Antriebs- und Kühlsystem – je nach Fahrer-Wunsch und Einsatz-Zweck – die jeweils bestmögliche Motor-Lösung. Doch unabhängig von allen maßgeschneiderten Variablen in Technik, Optik, Leistung, Ausstattung und Preis fordert und garantiert Porsche-Standard kompromißlos eine unumstößliche Konstante: Perfektion.





Porsche 928
»Auto des Jahres 1978«

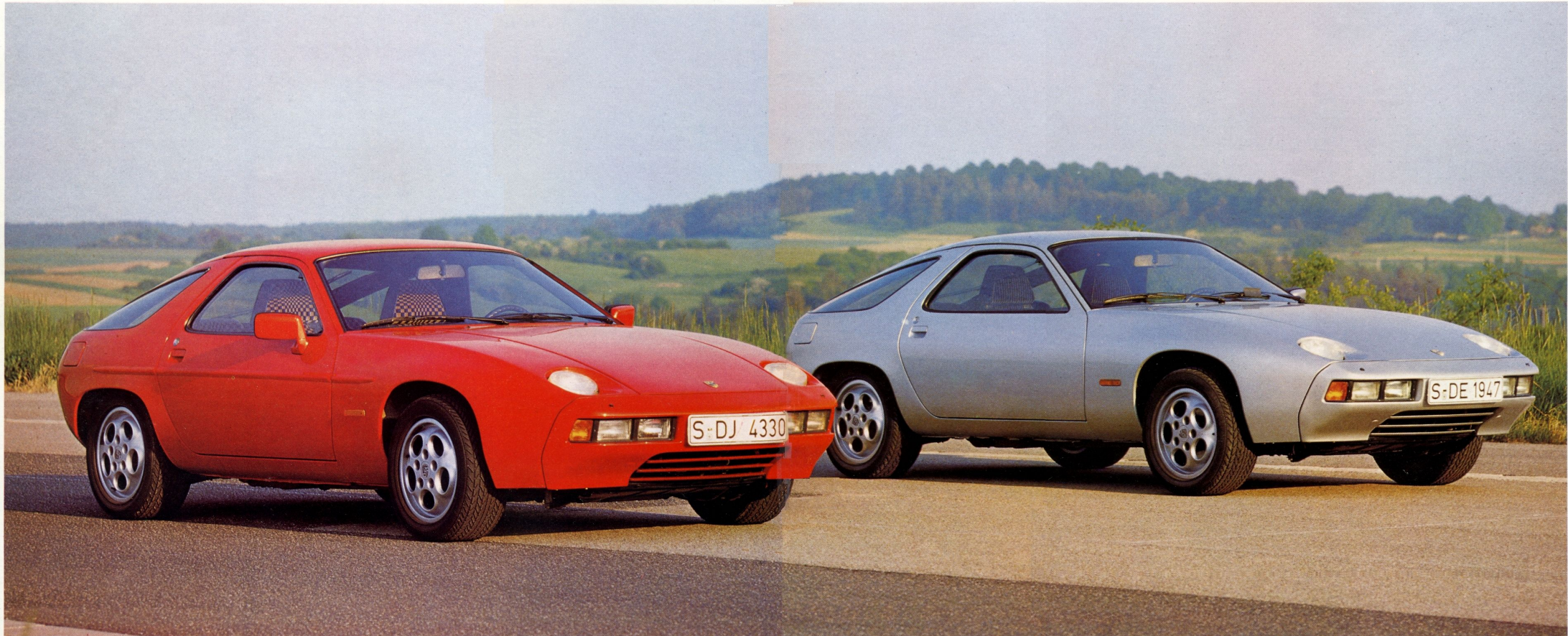
Dieser große Sportwagen ist technisch und formal eine ebenso vollständige wie vollendete Neuentwicklung: Nicht eine Schraube, nicht ein Bauprinzip, nicht eine Idee wurde ungeprüft aus vorhandenen Lösungen übernommen. So schufen in sechsjähriger Reifezeit Konstrukteure und Stylisten im Porsche-Versuchs- und Entwicklungs-Zentrum Weissach wiederum ein Spitzenprodukt des Sportwagenbaues, das nicht nur das Porsche Angebots-Sortiment um die höchste Klasse erweitert, sondern das der Automobil-Zukunft insgesamt wegweisende Perspektiven aufzeigt und neue Beurteilungs- und Qualitäts-

maßstäbe setzt. Diese Einzigartigkeit war auch der Grund dafür, daß die 51 renommierten europäischen Auto-Fachjournalisten, die alljährlich unter den Neu-Erscheinungen der letzten 12 Monate das »Auto des Jahres« küren, ihre Stimme erstmals seit Bestehen dieses Titels einem Sportwagen und somit einem Außenseiter gaben. Denn naturgemäß steht für die Jury das Interesse der Mehrheit aller Autofahrer stets im Vordergrund; und in der Regel gilt es da, die Vorzüge eines besonders preisgünstigen und sparsamen Kleinwagens abzuwägen gegen den überlegenen Komfort einer Limousine

oder gegen das Raum-Plus eines intelligent konzipierten Quasi-Kombi. Daß trotz überzeugender Neuheiten im Bereich dieser »center line« keiner der Favoriten das Rennen machte, sondern ein relativ teurer Exote, bescheinigt eindrucksvoll die unvergleichliche Überlegenheit dieses Wahl-Siegers, seine richtungsweisenden neuen Ideen, die Vernunft seiner fortschrittlichen Technik und den überzeugenden Mut seiner Schöpfer. Es versteht sich von selbst, daß der 928 – etabliert im oberen Bereich der Preisskala – über Leistungsdaten verfügt, die höchsten fahrerischen Ambitionen entsprechen, die

aber auch höchste Sicherheitsansprüche zu erfüllen vermögen. Einen gleich hohen Grad an Vollkommenheit erreicht der Komfort. Porsche hält nichts von spartanisch-sportlicher Härte: im 928 paaren sich rennerprobtes Know-how mit sanfter Schnelligkeit. Als unschlagbar schließlich erweist sich der 928 im rauen Alltag und im Streß auf der Straße. Anders als viele Ausstellungs-Stars, die nur als Schau-Objekte taugen, ist er prädestiniert für die Praxis. So stecken im jüngsten Modell der Porsche-Palette nicht nur acht Zylinder, sondern »drei Autos in einem«: ein reinrassiger Hochleistungs-Sportwagen, ein komfort-

betontes Luxus-Coupé und ein vielseitiges Gebrauchsfahrzeug für nahezu wartungsfreien, harten Langzeit-Einsatz. Diese drei Konstruktions-Ziele schließen sich gegenseitig meist aus. Kombinationen sind Kompromisse. Nicht so bei Porsche. Im 928 sind alle drei Konzepte realisiert – und jedes in Perfektion: Das Leistungs-Konzept. Das Luxus-Konzept. Das Langzeit-Konzept.



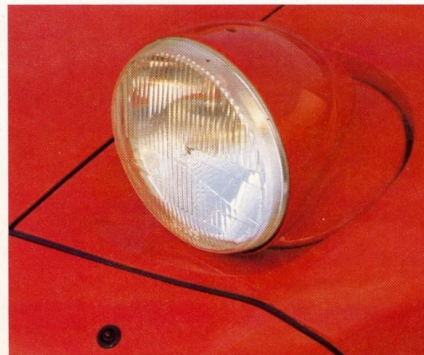
Porsche 928-Styling Funktionelle Ästhetik

Technik »formt« diesen Sportwagen. Technik prägt seinen Wert. Styling prägt seine Wirkung. Beides addiert sich zu einem untrennbaren Ganzen, zu ästhetisch gelösten Problemen aus Vorgaben der Konstruktion, Maßgaben der Sicherheit und Aufgaben der Psychologie.

Als echter Hochleistungs-Sportwagen konzipiert, ist der 928 – absichtlich – kein echter Viersitzer. Seine Form ist, wie seine Technik, absolut neu, unverwechselbar anders – und doch »typisch Porsche«. Klare Flächen, klassisch proportioniert, machen Chrom entbehrlich und Sicherheit schön: Statt Stoßstangen fügen sich

Prallzonen aus hochelastischem Polyurethanschaum farblich und formal in die Linienführung der Gesamtkarosserie ein und erfüllen – ohne klobige Rammschutz-Optik – die USA-Forderung nach Absorption von Kollisions-Energie bis 8 km/h.

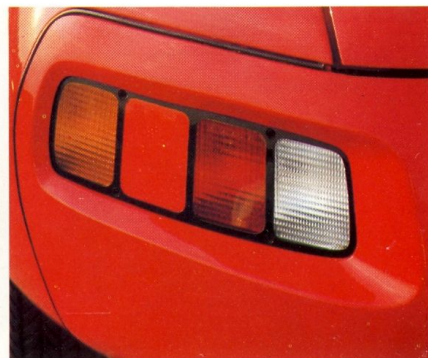
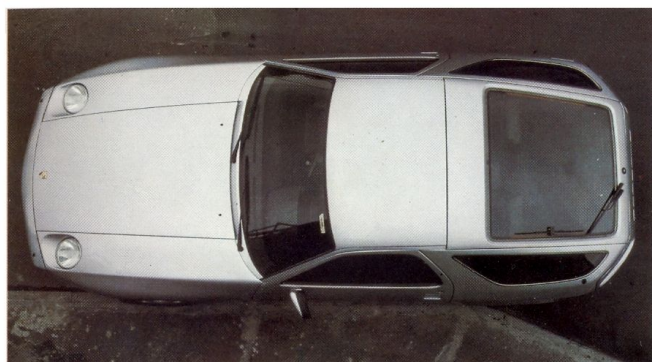
Versteilsicher in die »soft-nose« integriert, liegen H3-Zusatzfernscheinwerfer (bei Tag Lichthupe), Nebelscheinwerfer und Blinker, sowie – in vertieften Mulden der hinteren Prallfläche – die Heckleuchten-Einheit und die Nebelschlußleuchte. Der Kühlluft-Eintritt an der Bug-Unterseite bleibt nahezu unsichtbar. Die glatte, unzerklüftete Außenhaut wird bei der Wagen-



wäsche wirklich rest-los gereinigt, auch die in Tag-Stellung offenliegenden H4-Hauptscheinwerfer.

Bei völligem Verzicht auf Modisches, auf alle Attribute aggressiver Überlegenheit und aufregender Exotik, zeigt sich der 928 als interessant und praxisgerecht proportionierter Top-Sportwagen von funktioneller Ästhetik bis ins kleinste Detail. Auch ohne hart gezeichnete, markante Linien, an deren kompromißloser Endgültigkeit man sich schnell satt sieht, vermittelt dieser Wagen den Eindruck kraftvoller Dynamik und herber Eleganz. Weiche Wölbungen wirken aus jeder

Perspektive, bei jedem Wechsel des Lichts und der Umgebung anders und überraschen den Betrachter mit immer neuen Effekten – oft ungewohnt und ungewöhnlich – doch stets faszinierend, noch nach Jahren. Und genau dies ist das Ziel des Porsche-Styling: nicht allein spontane Euphorie, sondern zeitlos gültige Aktualität. So macht werterhaltende Modell-Konstanz den Porsche 928 zum zukunftsweisenden Auto des kommenden Jahrzehnts.





Fahren im Porsche 928 Traumhafte Wirklichkeit

Das 928-Cockpit stellt sich vollkommen auf die individuellen Wünsche und persönlichen Maße seines Piloten ein.

Zusammen mit der höhenverstellbaren Lenksäule hebt und senkt sich auch der gesamte Armaturenräger, so daß die Sicht auf die reflexfreien Instrumente immer ungestört bleibt.

Eine Weltneuheit ist die auf Wunsch erstmals in dieser Ausführung einzeln oder paarweise angebotene Sitz-Komfort-Elektrik: über drei in den Sitzaußenflanken angeordnete Schalter bedient man drei Elektromotoren zur stufenlosen Sitz-Längsverstellung und zur gewünschten Neigung der

Sitzfläche sowie der Sitzlehne. Um den Einstieg zu den Rücksitzen zu erleichtern, fährt eine auch bei ausgeschalteter Zündung »mitdenkende« Automatic die Sitze beim Vorklappen der Lehnen selbsttätig nach vorn und nach Einrasten der Lehnenverriegelung auch automatisch wieder zum Ausgangspunkt zurück – bei ursprünglich sehr weit nach hinten verstellten Sitzen allerdings nur bis zu einem Anschlag-Kontakt, der den Fond-Passagieren noch ein vertretbares Maß an Kniefreiheit garantiert.

Der elektrisch verstell- und beheizbare Außenspiegel – lieferbar auch für die Bei-



fahrerseite – und die hydraulische Leuchtweiten-Regulierung komplettieren die 928-»Maßnahmen« zur Vor-Sicht und Rück-Sicht.

Alle Schalter und Drucktasten sind verwechslungssicher gestaltet und so plaziert, daß sie bedient werden können, ohne unnötig die Hände vom Lenkrad zu nehmen.

Die Zahnstangen-Lenkung mit degressiv wirkender Servounterstützung bedarf keiner Gewöhnung und vermittelt – ohne Nervosität – exakten Fahrbahnkontakt und frühzeitige Information über Kurvengrenzwerte. Trotz seiner Größe, seines

Gewichts und seines Komforts fährt sich der 928 spielerisch leicht und direkt reagierend.

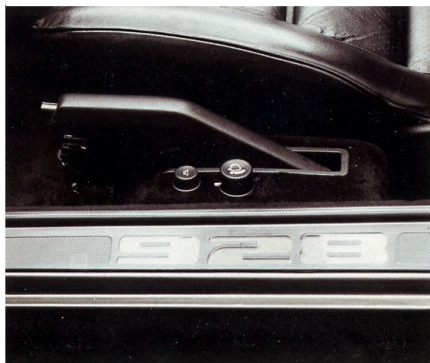
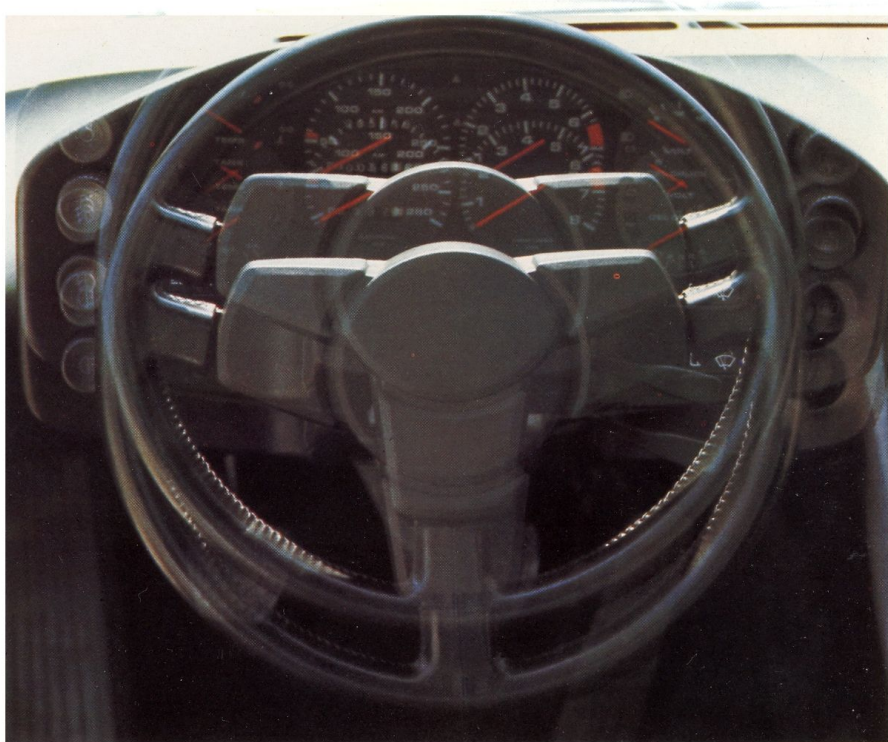
Dezent liefert der 4,5-Liter-V-Achtzylinder-Motor die bei 5500/min verfügbaren 177 kW (240 PS).

In 7,2 Sekunden beschleunigt er von 0 auf 100 km/h, und auf trockener, griffiger Fahrbahn kommt der Wagen in 3,2 Sekunden wieder zum Stillstand.

In 27 Sekunden legt er den Kilometer mit stehendem Start zurück und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von über 230 km/h. Solche Spitzenleistungen sind keineswegs nur von theoretischem Wert. Sie erst

machen im Alltagsverkehr ein hohes Fahrpensum mühelos möglich:

Geschwindigkeitsanpassung erfolgt mit geringem Zeitaufwand, Überholen auf kurze Distanz mindert das Risiko, Einfädeln braucht nur einen kurzen Anlauf, spontan verfügbare Leistung hebt die Sicherheit. So gestaltet hohe Verantwortung einerseits und höchster Genuß andererseits das Fahren im 928 zur vollkommensten Form individueller Fortbewegung.



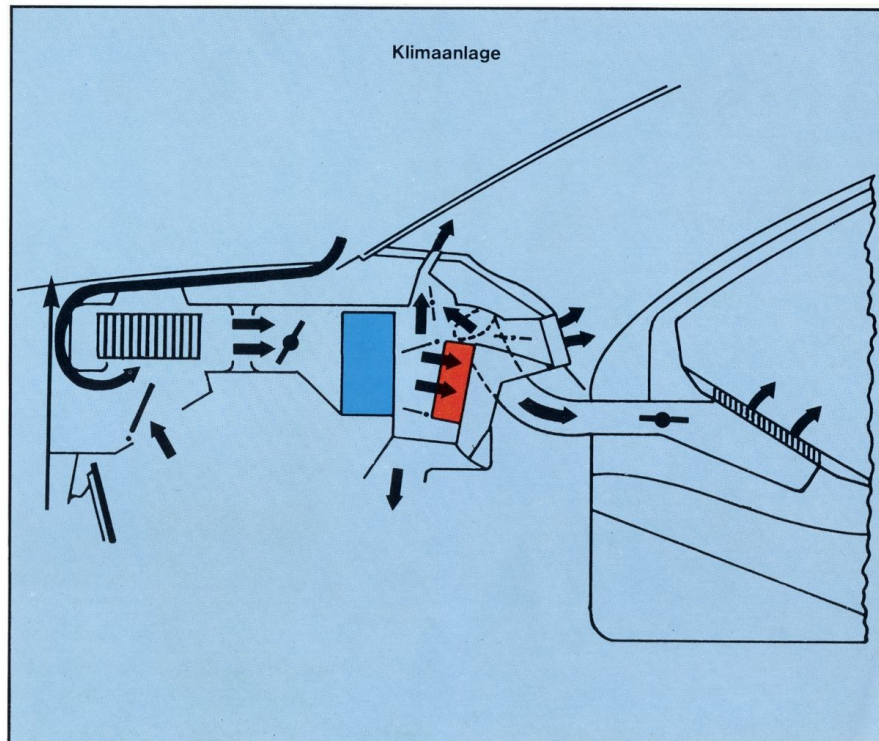
Reisen im Porsche 928

Ermüdungsfreie Fahrer-Fitness durch konditionserhaltenden Komfort

Die fast lautlose Leistung des bulligen Achtzylinder-Motors und dessen extrem flache Drehmomentkurve, die ihr Maximum von 350 Nm (35,6 kpm) bei nur 3600/min erreicht, sind ideale Voraussetzungen für die auf Wunsch lieferbare Dreigang-Vollautomatic. Die dem Temperament eines Spitzensportwagens sorgsam angepasste Schaltcharakteristik erlaubt porsche-perfekten Fahrstil ohne Verzicht auf Sportlichkeit. Der Tempomat hält – ohne Fuß auf dem Gaspedal – zwischen ca. 25 und 200 km/h jedes gewählte Tempo konstant und enthebt Sie auf geschwindigkeitslimitierten Strecken der ständigen, lästigen Tachokontrolle. Die

tempomat-geregelte Beschleunigung (z.B. beim Wieder-Abrufen einer zuvor gewählten, aber durch einen Bremsvorgang unterbrochenen Wunsch-Geschwindigkeit) erfolgt kraftstoffsparend nur mit geregelter Kraft. Aus Sicherheitsgründen wird der zuletzt eingeschickerte Tempomat-Befehl beim Ausschalten der Zündung automatisch gelöscht.

Ein zweistufiger Warnautomat entlastet den Fahrer von 12 Überwachungsfunktionen. Bei schwerwiegenden Defekten oder drohenden Schäden fordert die Zentral-Warnleuchte durch unübersehbares Dauer-Blinken zum sofortigen Stop oder zum



unverzüglichem Aufsuchen der nächsten Werkstatt auf.

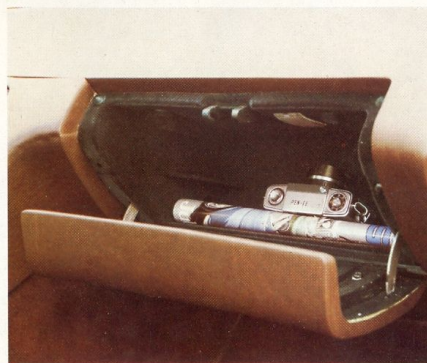
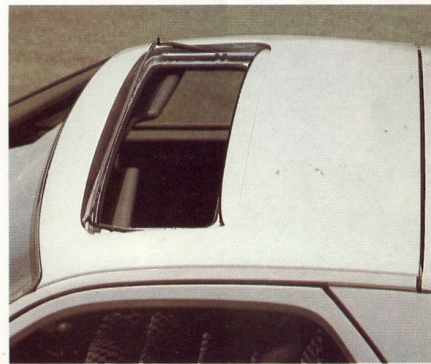
Bei weniger dringlichen Mängel-Meldungen leuchtet die Warnlampe ständig und läßt sich sogar vorübergehend löschen; sie erinnert jedoch bei jedem Neustart automatisch wieder an die fällige Fehler-Behebung. Getönte Scheiben rundum mindern auf Wunsch Blendung und Aufheizung. Bei Sonneneinstrahlung von hinten spenden Heck-Sonnenblenden den Fond-Fahrgästen kühlenden Schatten. Noch wirkungsvoller schützt – gegen Mehrpreis – eine aufwendige Lamellen-Konstruktion von waagrecht in 3 Stützen verspannten Gurtbändern

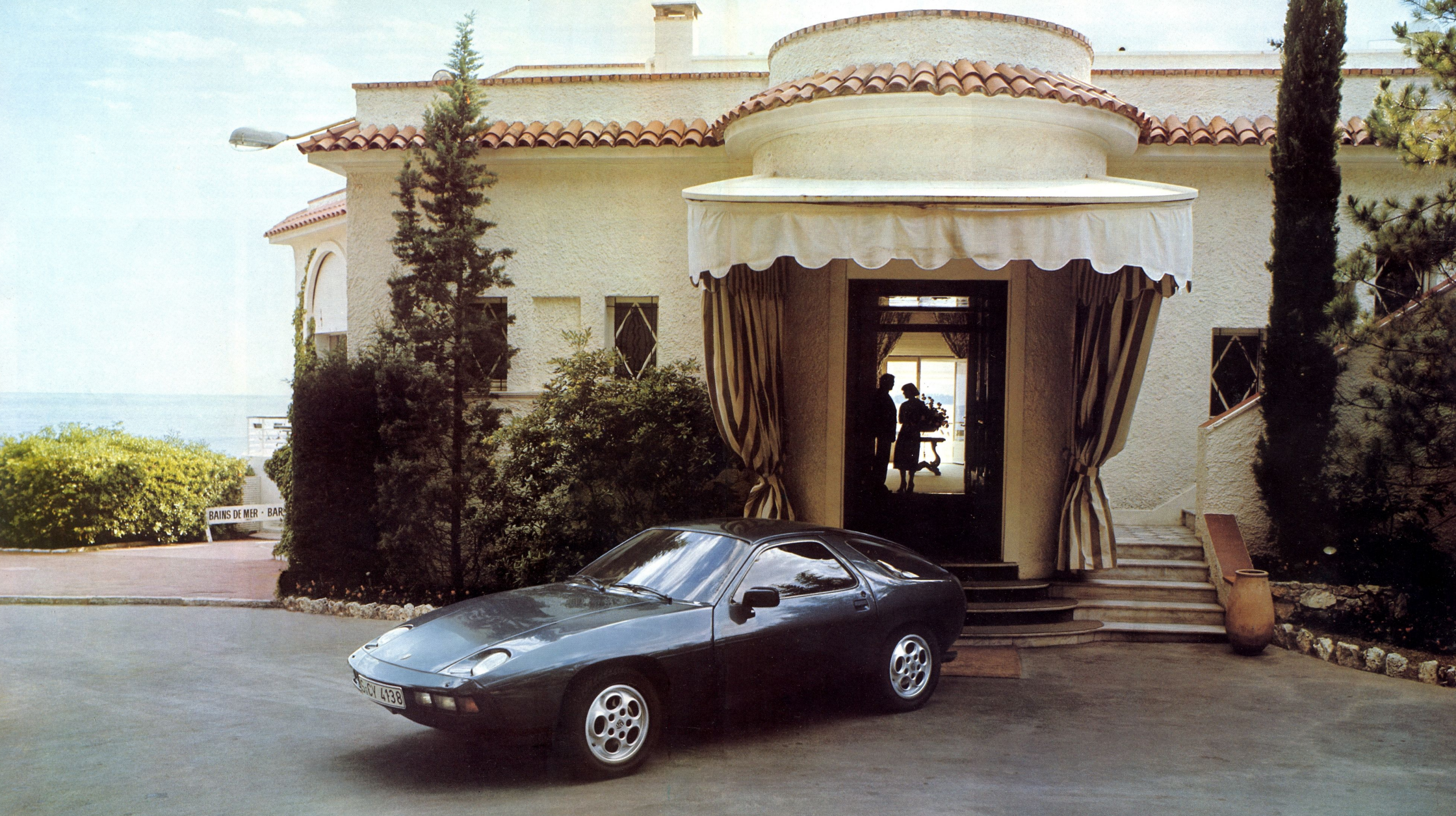
gegen Sicht und Sonne von hinten. Elektro-Motoren bewegen die Seitenscheiben und – falls bestellt – auch das Schiebedach.

Auf zusätzlichen Wunsch bietet eine Klimaanlage mit gesteigerter Leistung zu jeder Jahreszeit angenehmsten Reise-Komfort: In wenigen Minuten senkt sie die Innenraumtemperatur Ihres in der Sonne geparkten Porsche und hält Ihren Wunsch-Wert selbst im stundenlangen Stop and Go eines Autobahnstaus bei glühender Hitze. Auch das Handschuhfach wird dabei mitgekühlt. Die stufenlos mögliche Mischung von Kalt- und Warmluft bewirkt bei schwülem wie bei

kühlem Wetter eine schnelle Entfeuchtung der Innenraum-Luft und verhindert so ein Beschlagen der Scheiben. Vier integrierte Lautsprecher bringen die Empfangsqualitäten des Porsche-Stereo-Kassetten-Radios mit Verkehrsfunk-Automatic genußvoll zur Geltung. Der beleuchtete Make-up-Spiegel hat sein eigenes Sicherheits-Klappfach im Dachhimmel.

Die Türtaschendeckel sind gleichzeitig Armlehnen und lassen sich durch Herausklappen in eine bequeme Langstrecken-Position bringen. Unterdruck ent- und verriegelt zentral beide Türen; auf Wunsch ist eine akustische Alarmanlage lieferbar.





Porsche 928

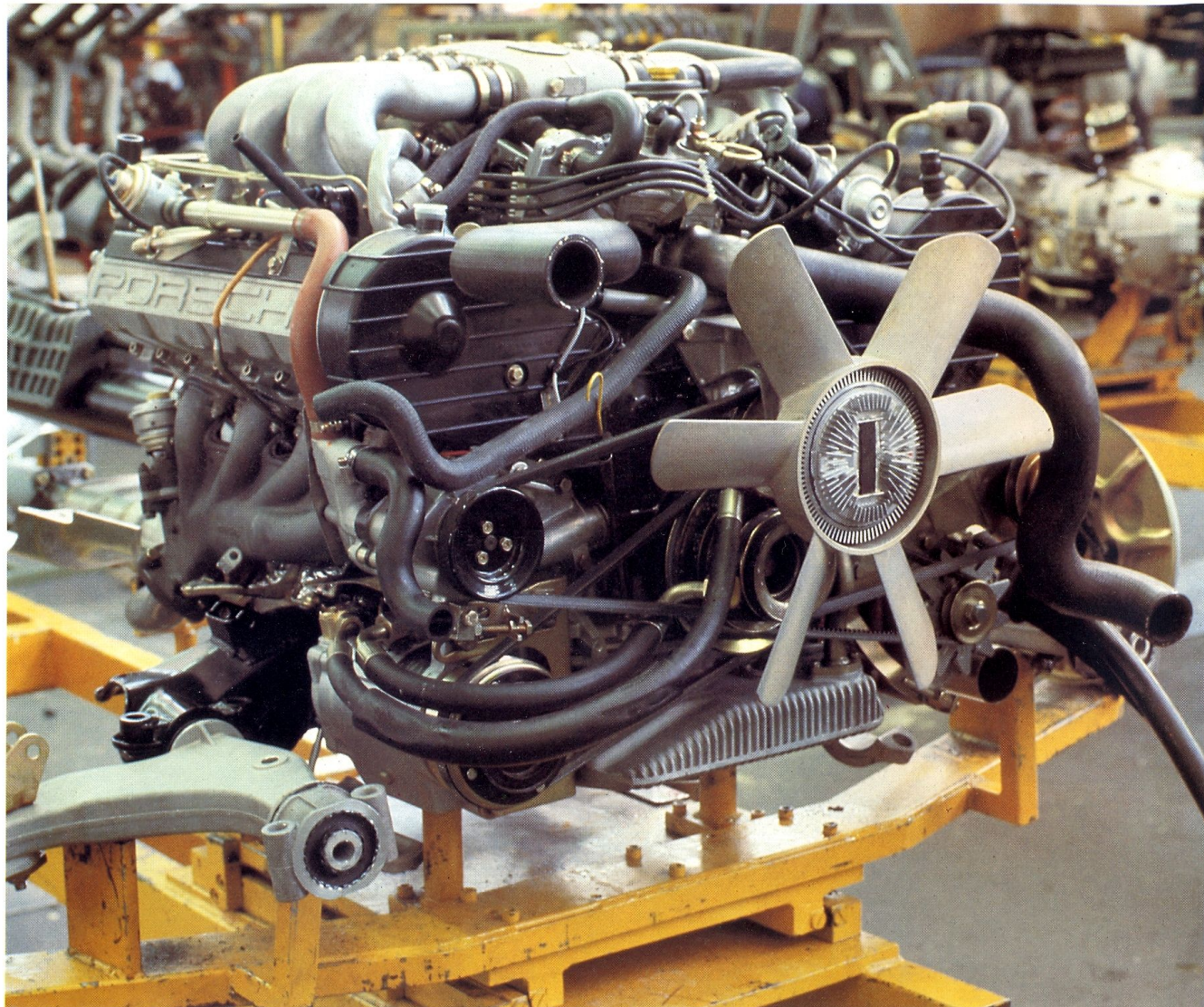
Motor und Kraftübertragung Transaxle-Technik

auf die beiden Fahrlegenden und Fahrzeugachsen verteilt. Das ergibt ein hohes, kursstabilisierendes Trägheitsmoment um die Hochachse und prägt entscheidend das Fahrverhalten: man fährt völlig entspannt, mit kaum spürbarer Reaktion auf Seitenwind, mit höchstmöglicher Sicherheit bei Nässe und besten Voraussetzungen gegen Aquaplaning sowie mit guter Traktion der Antriebsräder auf Winterglätte.

Sämtliche Gehäuse- und fast alle übrigen Gußteile des völlig neu konstruierten, sehr flachen V-8-Motors bestehen aus Leichtmetall. Die sorgfältig ausgewuchtete, fünf-fach gelagerte Kurbelwelle sowie die Pleuel

sind aus geschmiedetem Stahl. Das Triebwerk besteht durch vollkommenen Massenausgleich und vibrationsfreien, leisen Lauf. Die Drehmomentkurve zeigt seine außergewöhnliche Elastizität und bullige Komfort-Charakteristik: Über den gesamten nutzbaren Drehzahlbereich stehen mehr als 300 Nm zur Verfügung. Das Drehmoment-Maximum von 350 Nm (35,6 kpm) liegt bei 3600/min. Die Leistungsspitze von 177 kW (240 PS) wird – motor-schonend und geräuscharm – bei 5500/min erreicht. In 7,2 sec beschleunigt der Wagen von 0 auf 100 km/h; die Höchstgeschwindigkeit liegt über 230 km/h.

Durch ein Stahlrohr zu einer starren Antriebseinheit verschraubt, sind bei der Transaxle-Bauweise die zwei schwersten Aggregate, der Motor vorn und der Getriebe-Differential-Block hinten, gleichmäßig



Je eine Zahnriemengetriebene Nockenwelle pro Zylinderreihe steuert über selbstnachstellende Hydro-Stößel die parallel angeordneten Ventile. Eine Naßsumpf-Druckumlaufschmierung mit speziell geformter Ölwanne und strömungsgünstigen, in die Trennfugen des Motorblocks eingegossenen Ölkanälen stellt auch bei scharfer Kurvenfahrt die erforderliche Ölversorgung aller Schmierstellen sicher.

Für die Gemischaufbereitung und absolut gleichmäßige Zylinderfüllung sorgt eine Bosch-K-Jetronic-Einspritzanlage. Ihre Arbeitsweise nach dem Prinzip der Luftmengenmessung garantiert sparsamen Ver-

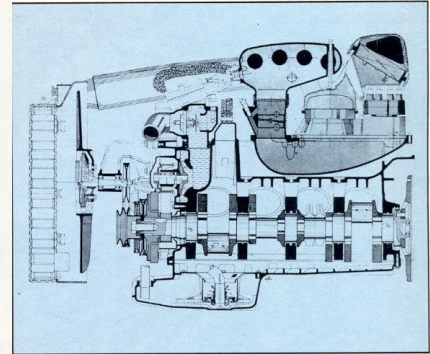
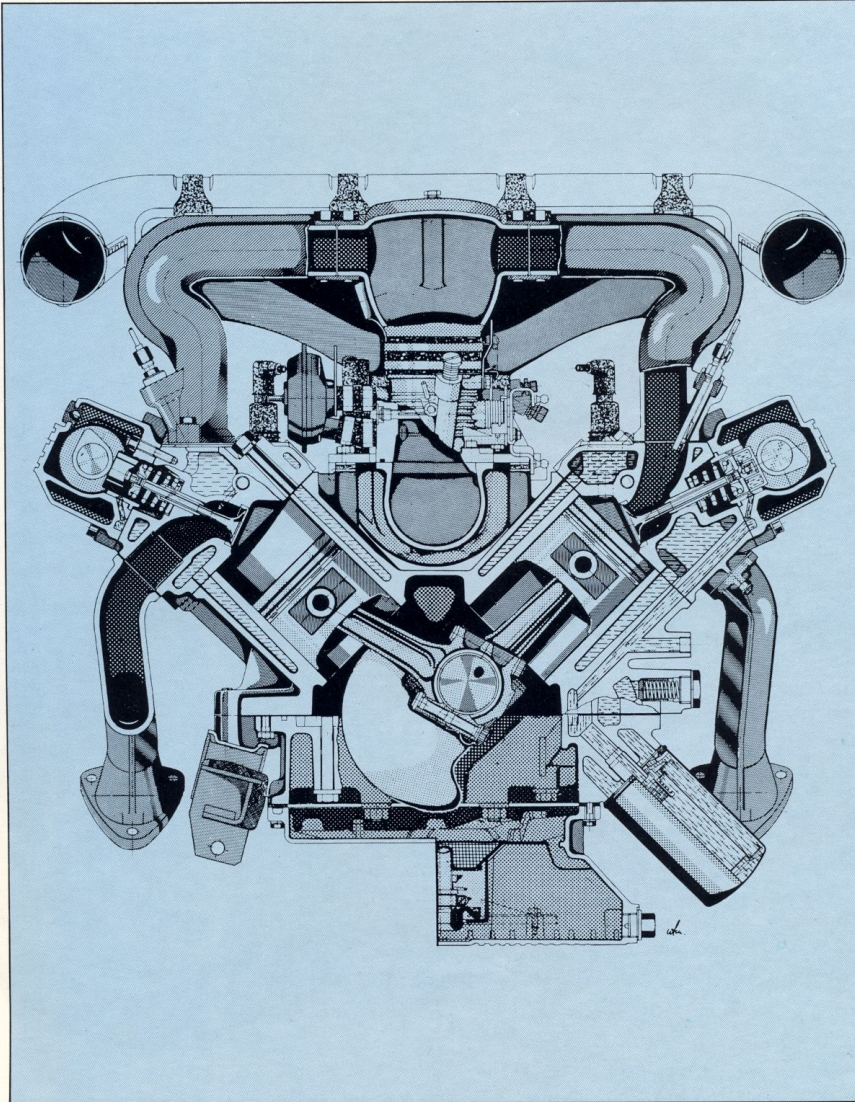
brauch und minimale Schadstoffteile im Abgas. Bei einer Verdichtung von 8,5 : 1 konsumiert der Motor Normalkraftstoff (91 ROZ).

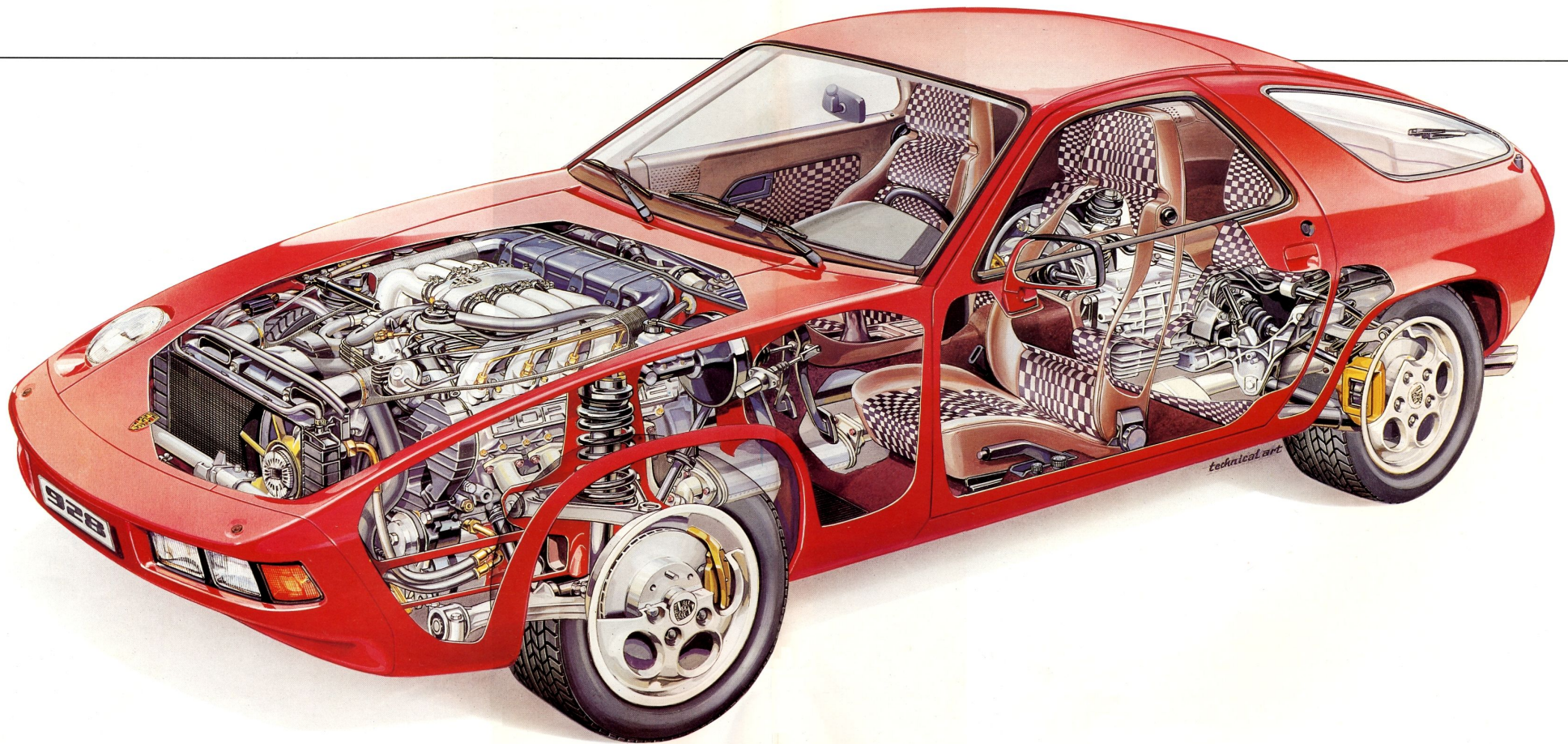
Die kontaktlose Transistorzündung arbeitet einstellungskonstant und ist ebenso wartungsfrei wie das geschlossene Flüssigkeits-Kühlsystem, dem sich bei Bedarf ein temperaturgesteuerter Lüfter über eine Visco-Kupplung automatisch zuschaltet. Ein im Wasserkühler als Wärmetauscher angebrachter Ölkühler sowie die geringe spezifische Belastung aller Aggregate erlauben eine zeit- und kostensparende Reduzierung der Wartungs- und Ölwechsel-Intervalle auf

20.000 Kilometer. Als einziges Serienauto der Welt verfügt der 928 über eine im Rennsport bewährte, hydraulisch betätigte Zweischeibenkupplung. Sie vereint höchste, dem hohen Motor-Drehmoment adäquate Verschleißfestigkeit bei ausgezeichnetem Kupplungskomfort durch niedrigen Pedaldruck.

Eine drehelastische, doppelt gelagerte, wartungs- und verschleißfrei im Transaxle-Rohr laufende Welle überträgt die Motorleistung zum Getriebe vor der Hinterachse, dessen 5. Gang als besonders geräuscharmer Durchtrieb – ohne Zahnradumsetzung – arbeitet. Besonders sportlichen Fahrern erfüllen wir einen Sonderwunsch: Sie bekommen ein Differential mit 40 Prozent Sperrwirkung.

Ebenso kommen Komfort-Käufer auf ihre Kosten: eine speziell den Anforderungen sportlichen Fahrens angepaßte Dreigang-Vollautomatic erlaubt porschegemäß Fahrstil bei einem Minimum an Bedienungs aufwand. Dabei bleibt die Höchstgeschwindigkeit – bis auf 5 km/h – nahezu gleich und der Benzinverbrauch erhöht sich je nach Fahrweise um 1 bis 2 Liter/100 km. Automatic-Komfort im 928 bedeutet also weder Verlust an Sportlichkeit noch Verzicht auf Temperament.



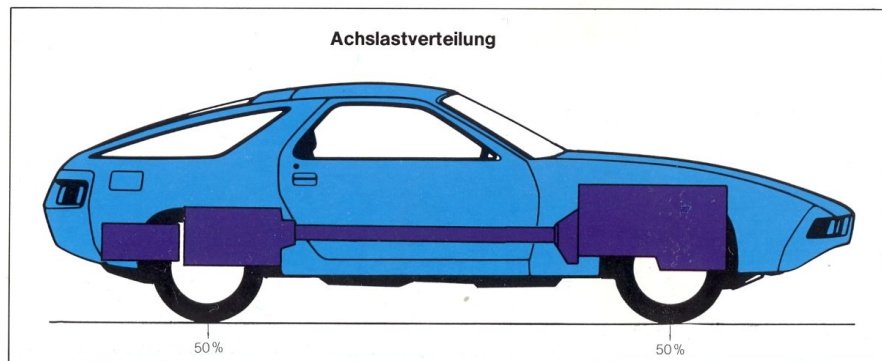
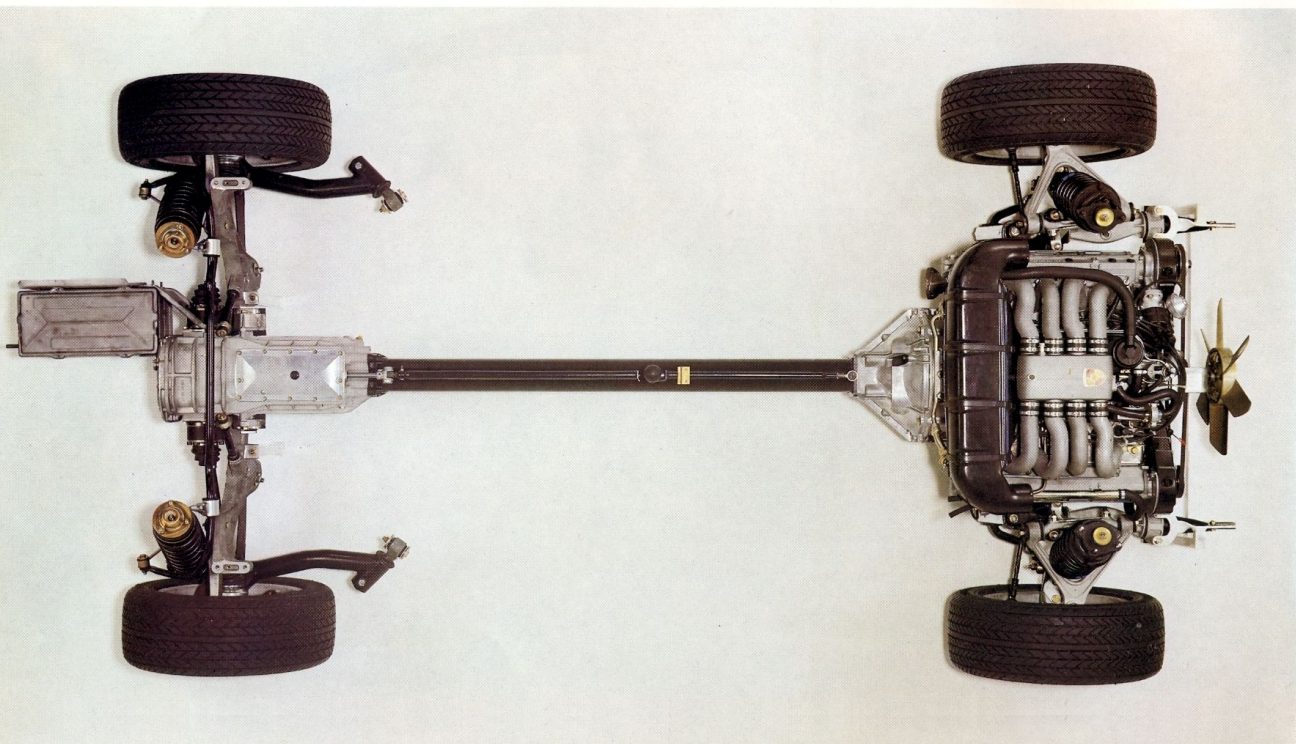


Porsche 928-Fahrwerk
**Überlegenes Konstruktionsprinzip:
die Porsche-Weissach-Achse**

Seit jeher bemüht sich Porsche, renntaugliche Fahrsicherheit mit reisetauglichem First-Class-Komfort zu kombinieren. In höchster Perfektion ist dieses Ziel im 928 realisiert.

Wieder trägt das Transaxle-Prinzip Entscheidendes dazu bei: die exakt gleiche Achslastverteilung erlaubt es, die Wirkung von Lenkung und Antriebsschub optimal kontrollierbar gegeneinander auszubalancieren. Im Alltagsverkehr sichert der tief liegende Schwerpunkt und das hohe Trägheitsmoment um die Hochachse den vorbildlichen Geradeauslauf. Der Servo-Effekt der präzisen, sauber ansprechenden Sicher-

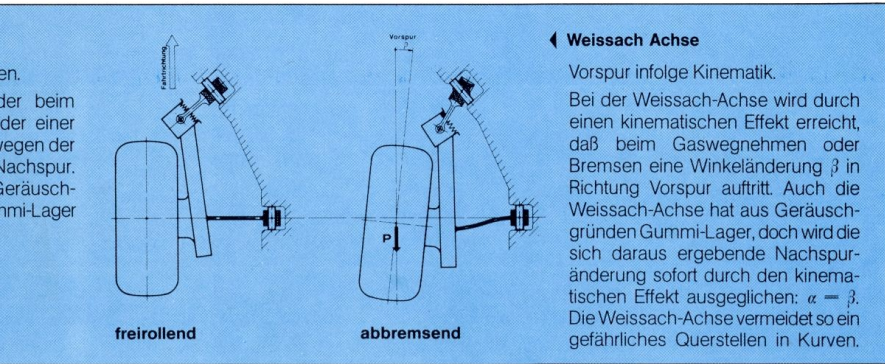
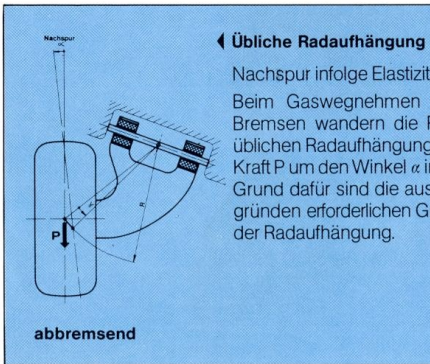
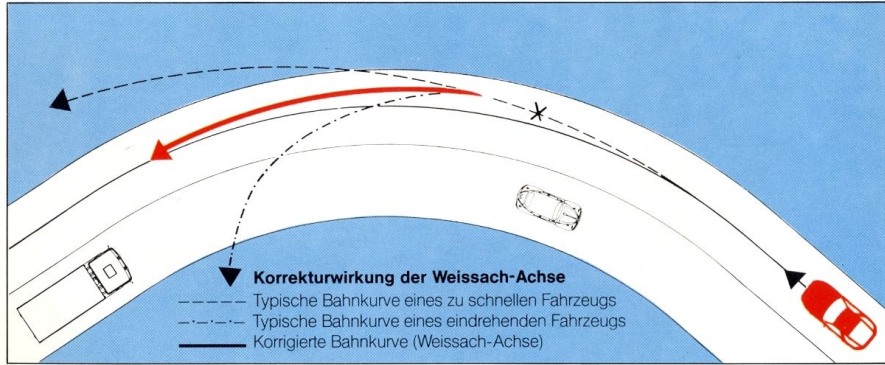
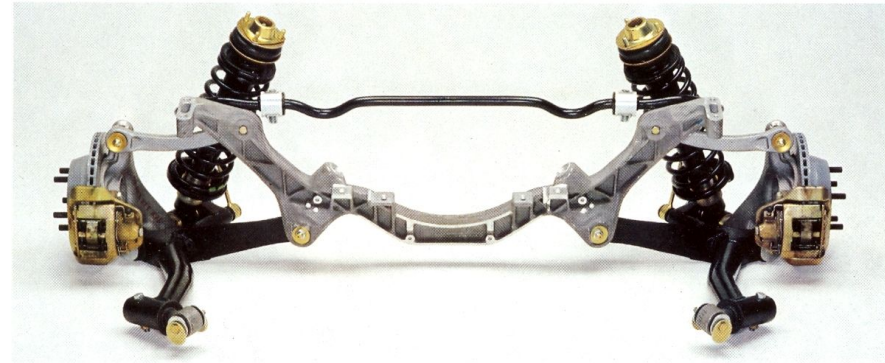
heits-Zahnstangen-Lenkung verringert sich mit zunehmender Drehzahl und vereint so müheloses Rangieren mit sicherem Fahrbahngefühl bei schneller Fahrt. Schwimmerahmenbremsen mit innenbelüfteten Bremsscheiben an beiden Achsen verhindern ein Bremsfading. Das Zweikreis-Diagonal-Bremssystem wird durch eine Servohilfe wirksam verstärkt und bringt einen 100 km/h schnellen 928 auf trockener Straße in 3,2 Sekunden zum Stehen. Negativer Lenkrollradius hält dabei richtungsstabil die Spur, auch bei rechts und links unterschiedlich griffiger Fahrbahn, ja selbst im Fall eines Reifen-



Defekts. Die Vorderräder sind einzeln an besonders steifen Doppelquerlenkern aus Alu-Guß aufgehängt. Den entscheidenden Beitrag zum Komfort, zur Sportlichkeit, zum gutmütigen Fahrverhalten und zur aktiven Fahrsicherheit leistet jedoch die zum Patent angemeldete Porsche-Weissach-Hinterachse. Sie verhindert, daß beim Gaswegnehmen die Hinterräder in Nachspur gedrängt werden und das Fahrzeug dann in schnell gefahrenen Kurven übersteuert. Eine in genau definierten Grenzen bewegliche Steuerschwinge am unteren Querlenker gleicht die Radstellung so aus, daß mit und ohne Schub

der Spurrinkel immer konstant bleibt und einem »Eindrehen« entgegengewirkt wird. Stabilisatoren vorn und hinten sorgen für geringstmögliche Aufbauneigung und für noch satteren Bodenkontakt der 225/50 VR 16 Reifen auf 7 J x 16 Leichtmetall-Druckguß-Felgen. Die vorprogrammierte Radsturzcharakteristik der einzeln an Doppelquerlenkern aufgehängten Räder vereint ein Maximum an sportlichem Fahrverhalten mit einem Minimum an Reifenverschleiß. Vorkehrungen gegen das Aufbäumen des Wagens bei starkem Beschleunigen (Anti-Squat) und gegen das Brems-Tauchen

(Anti-Dive) komplettieren das Angebot sicherheitsfördernden Fahrkomforts.





S-CY 4138

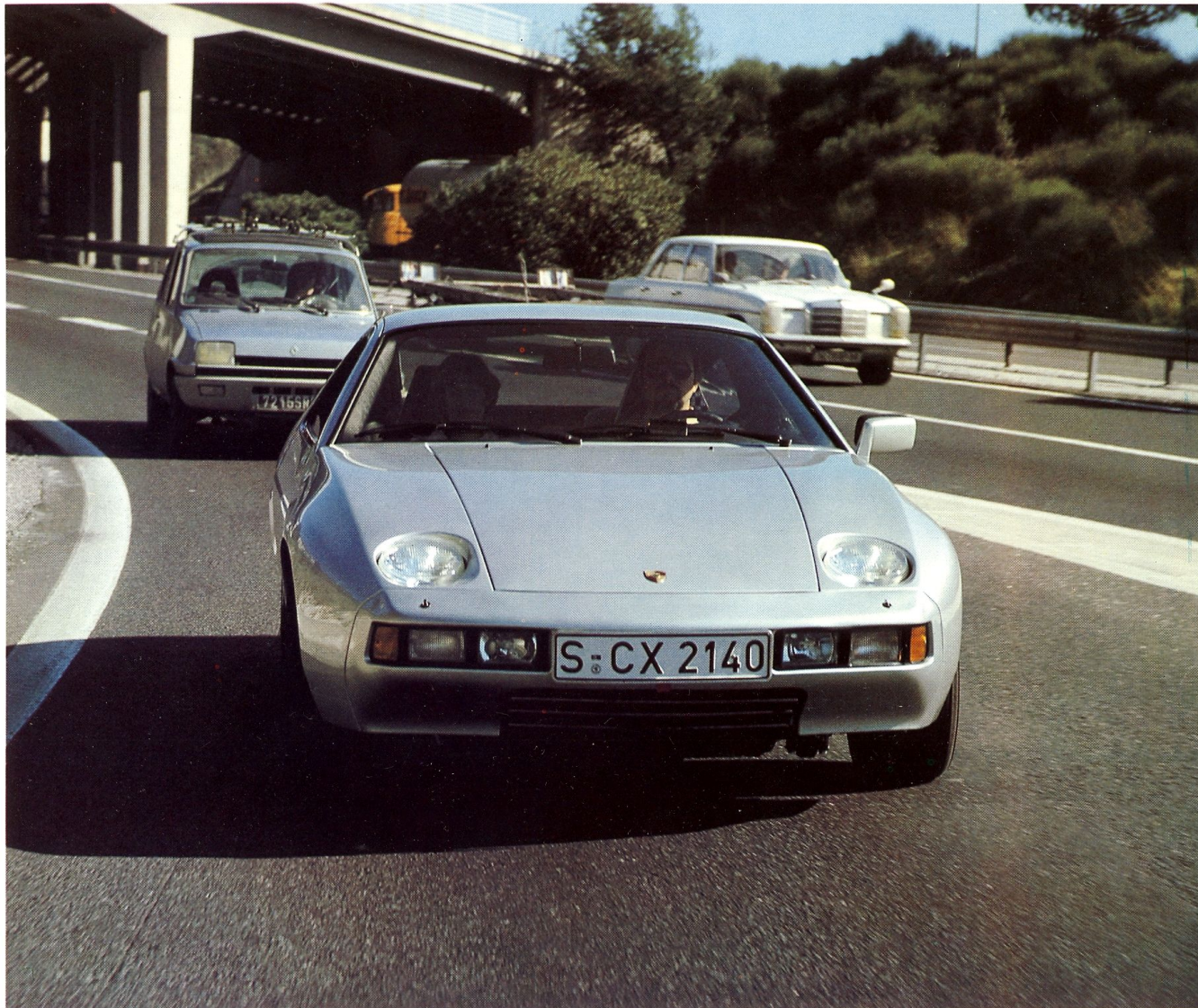
Sicherheit im Porsche 928 Keine Chance dem Unfall

Die organisch in die Karosserielinie integrierten Prallzonen an Bug und Heck bestehen – unter der Kunststoffhaut – aus kräftigen Aluminium-Stoßfängern, die sich auf zweierlei Art an den Längsträgern abstützen: Serienmäßig über Prallrohre, die sich bei Energievernichtung verformen, gegen Aufpreis über hydraulische Pralldämpfer mit einem Einschubweg von 40 mm, die nach einem Aufprall bis 8 km/h wieder in ihre Ausgangs-Lage zurückkehren.

Bei beiden Ausführungen nimmt auch die Stoßfänger-Umkleidung aus formstabilem Polyurethanschaum ihre ursprüngliche

Form wieder an.

Bei höheren Kollisionsgeschwindigkeiten schützen vielfach crash-getestete Knautschzonen die steife Fahrgastzelle. Dabei leitet das Transaxle-Rückgrat harte Stöße auch in das dem Aufprall gegenüberliegende Fahrzeugende, um Bug- und Heckpartien gemeinsam zur Energieverzehung heranzuziehen. Zum Schutz gegen leichte Beschädigungen der Fahrzeug-Flanken gibt es gegen Mehrpreis breite Schutz-Leisten – genau wie die Bug- und Heckprallzonen aus in Wagenfarbe lackiertem Polyurethanschaum. Serienmäßig sind die jeweils vor den Türen in den Seitenflächen angebrachten Zusatz-

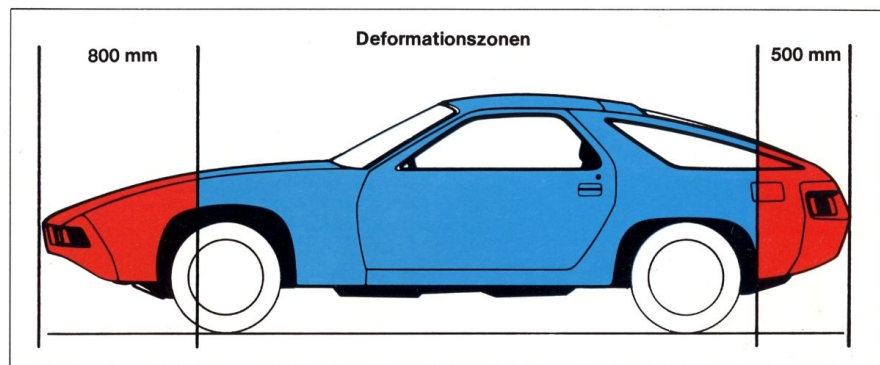
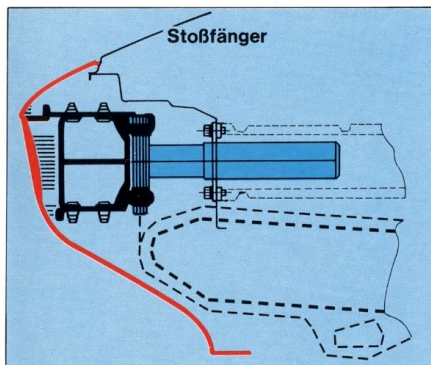


Blinkleuchten.

Der Sicherheitstank ist aus Polyäthylen geblasen und so elastisch, daß er sich bei Druck verformt. Eine Verbundkonstruktion aus kräftigen, aber nicht sichtbehindernden Dachholmen und integrierten Überrollbügeln sichert den selbsttragenden Aufbau bei jedem möglichen Abrollwinkel. Die über Kreuzgelenke zweifach abgewinkelte Sicherheits-Lenksäule verfügt zusätzlich über ein Deformationselement und eine elastische Lenkkupplung. Der Innenraum einschließlich aller Bedienungsgane ist unter Verwendung von Weichkunststoffen und dicken Polste-

rungen stoßnachgiebig und somit verletzungsicher gestaltet. Den Fahrer schützt das Dreispeichen-Sicherheitslenkrad mit Aufprallpolster und Deformationselement. Die anatomisch vorbildlichen Sitze haben Lehnen mit fest angeformter Kopfstütze. Die Automatic-Gurte im Fond kommen aus den Seitenverkleidungen. Zusammen mit dem sicherheitsfördernden Bedienungskomfort, der ein geringstmögliches Maß an Ablenkung bringt und die Nebentätigkeiten während des Fahrens »auf Knopfdruck« reduziert, vor allem aber durch die mit der Gesamtkonzeption des Fahrzeugs und des Fahrwerks gegebene

aktive Sicherheit liegt der 928 im Bemühen um die Vermeidung von Unfällen und die Verminderung von Unfallfolgen – der passiven Sicherheit – deutlich in Führung.



Porsche 928 im Alltag Vielseitige Zuverlässigkeit und praxisgerechter Gebrauchswert

Ein Punkt unterscheidet Porsche Spitzen-sportwagen besonders vorteilhaft von ihrer exotischen Konkurrenz: ihre uneingeschränkte Tauglichkeit bei jedem Wetter und jedem Verkehr.

Der nahezu wartungsfreie 928 absolviert – bedingungslos zuverlässig – ein inspektionsloses Pensum von 20.000 Kilometern. Sein niedrig drehender Normalbenzin-Motor zeigt sich gleich unbeeindruckt von Autobahn-Dauertempo wie von stundenlanger Stadtfahrt. Der variable 2-, 3- oder 4-sitzige Innenraum erlaubt jede beliebige Nutzungs-Kombination. Bequem gelangt man durch die große, von Gasfedern offen-

gehaltene Heckklappe zum 200 bis 400 Liter fassenden Gepäckabteil. Eine Abdeckung entzieht dessen Inhalt neugierigen Blicken.

Die Anbringung von Skihaltern ist genauso berücksichtigt wie der Schneeketten-Freigang.

Der elektrisch beheizbare Außen-Rückspiegel bleibt immer beschlagfrei. Die Schnell-Defrost-Stufe der Heckscheibenheizung schaltet sich nach ca. 15 Minuten automatisch auf verminderte Heizleistung zurück und beugt so erneutem Beschlagen vor. Ein Spoiler am Wischerarm der Fahrerseite verhindert bei hohen



Geschwindigkeiten ein Abheben von der Windschutzscheibe.

Ein 1.260-Watt-Drehstromgenerator – der stärkste, den es für Pkw gibt – deckt schon im Leerlauf den hohen Strombedarf vieler Verbraucher. Auf Wunsch erhöht eine 88 Ah-Batterie die Reserve an elektrischer Energie.

Der Heckwischer mit Parallelarm säubert das Sichtfeld der hinteren Scheibe. Für die Frontscheibe gibt es eine Intensiv-Reinigung mit »Vorwaschgang«, wobei ein Spezialmittel aus separatem Behälter – mit eigener Dosierpumpe – selbst hartnäckige Verschmutzungen durch Insekten und

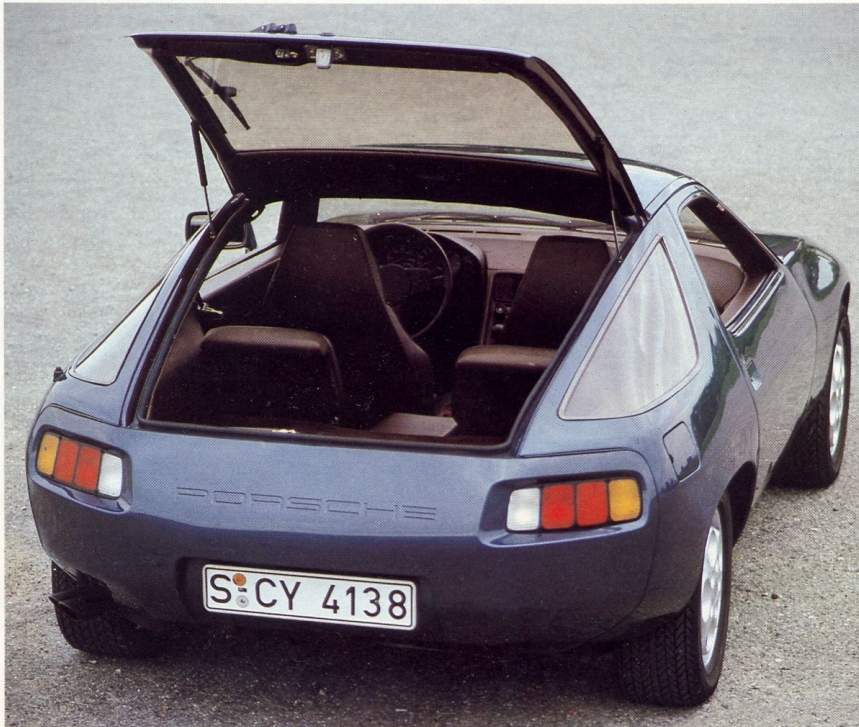
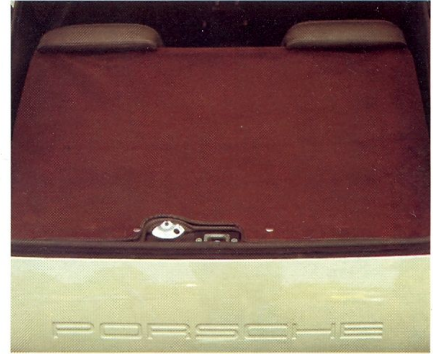
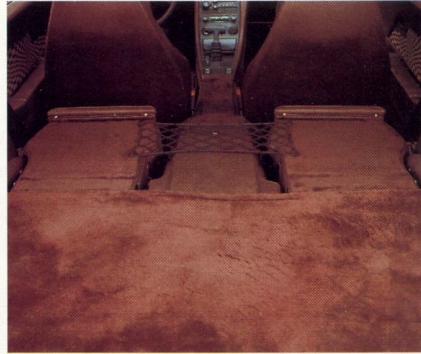
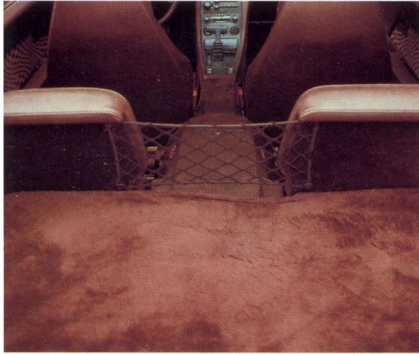
Silikon löst, bevor man mit klarem Wasser nachspült.

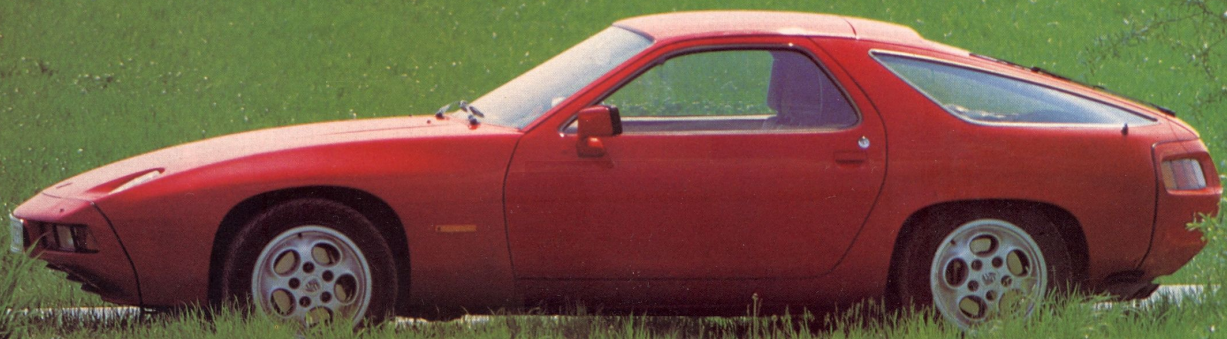
Die serienmäßige Scheinwerfer-Reinigungsanlage beseitigt den lichtschluckenden Schmutzfilm. Bei Parkhaus-Kollisionen regeneriert sich die hochelastische Kunststoff-Front- und Heck-Umkleidung selbsttätig wieder zur ursprünglichen Form. Die vorderen Kotflügel sind reparaturfreundlich verschraubt.

Seitlich im Beifahrer-Fußraum steckt griffbereit die Bord-Apotheke. Das Werkzeug hat seinen festen Platz in der Heck-Querwand, und in einer Mulde im Kofferraumboden liegen das falt-Ersatzrad, der

elektrische Kompressor und der Wagenheber.

Ein elastisches Netz zwischen den Rücksitzlehnen verhindert, daß beim Bremsen Gepäckstücke nach vorn fallen können. Nicht zuletzt ist es sein Prestige, das den 928 für den Einsatz im Alltag prädestiniert: Seine Fähigkeit, auf kürzeste Distanz gefahrlos zu überholen, trifft fast immer auf willige Bereitschaft, ihn überholen zu lassen.





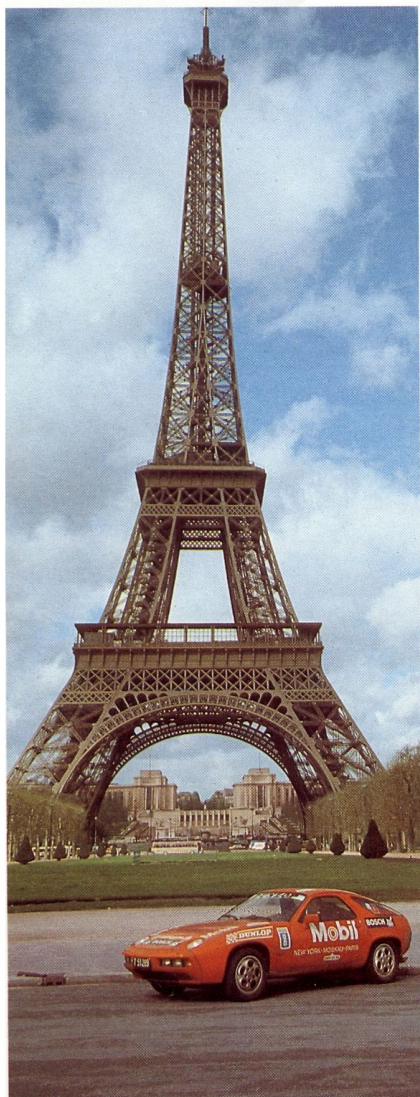
Porsche 928

Wirtschaftlichkeit und Qualität. Hochleistung. Dauerleistung. Langzeitleistung.

Wirtschaftliche Überlegungen stehen beim Kauf eines so exponierten Luxus-Sportwagens wohl kaum an erster Stelle, doch sicher auch nicht an letzter. Fahrzeuge, die zu einem vergleichbar günstigen Preis ähnlich hohe Ansprüche an profilierender Individualität, an sportlichem Leistungsvermögen und an komfortabler Extravaganz zu erfüllen imstande sind, gibt es im Weltmarkt nur wenige – und das hat markenspezifische Gründe: Porsche – als Pionier der Langzeit-Idee – hat deren Realisierung im 928 erneut optimiert und perfektioniert. Das Ergebnis solch konsequenter Entwicklungsarbeit ist

ein ungewöhnlich günstiges Verhältnis von sehr niedrigem Wartungsaufwand zu sehr hoher Zuverlässigkeit.

Den Nachweis für diese anspruchsvolle Qualitätsbehauptung hat das »Auto des Jahres '78« auf der »Tour des Jahres '78« überzeugend erbracht: Als »Memorial-Tour« wiederholte ein 928 die spektakuläre Fernfahrt »New York – Moskau – Paris« von 1908, allerdings über eine aus politischen Gründen etwas anders geführte und mit 28.000 Kilometern wesentlich längere Distanz als vor 70 Jahren, jedoch in knapp einem Sechstel der damals benötigten Zeit, dazu mitten im Winter, durch blizzardartige



Schneestürme, durch endlose arktische Nächte – und natürlich völlig allein – also ohne Serviceteam und Reparatur-Begleit-Fahrzeug. Porsche suchte bewußt dieses hohe Risiko, denn erstens wäre es sonst ja kein echter Qualitätstest, und zweitens wollten wir ja gerade beweisen, daß ein 928 – bis auf Steinschlagschutz und Zusatz-tank – bereits serienmäßig für solche Strapazen gewappnet ist:

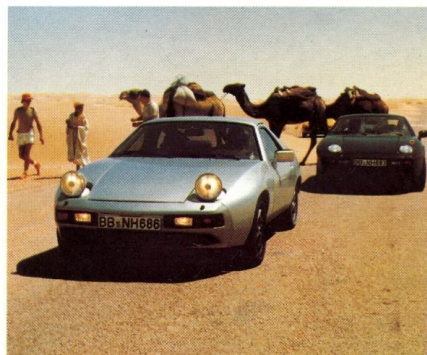
Teile des Fahrwerks und nichttragende Teile des Aufbaus wie Motorhaube, Türen und Vorderkotflügel sind aus korrosionsbeständigem Leichtmetall. Die Stahlblech-Karosserie ist beidseitig feuerverzinkt und

ihre Hohlräume sind konserviert. Die Bremsleitungen bestehen aus einer Kupfer-Nickel-Eisen-Legierung. Die Kraftstoffleitungen sind chromatiert und zusätzlich mit Kunststoff überzogen.

Der großvolumige, mit 40 kW/l nur gering belastete Leichtmetall-Motor begnügt sich mit Normalbenzin. Das Öl wird thermisch nur wenig belastet, dennoch ist ein Ölkühler serienmäßig. Bosch-K-Jetronic, kontaktlose Transistor-Zündung und Ventilbetätigung über Hydro-Stößel arbeiten mit konstanter oder selbstkorrigierender Einstellung. Vor diesem technischen Hintergrund wird verständlich, warum Porsche mit Ölwech-

sel- und Inspektionsintervallen von 20.000 Kilometern auskommt und sechs Jahre Langzeit-Garantie geben kann. Wörtlich genommen ist diese Garantie »nur« eine Versicherung gegen Rost. Tatsächlich jedoch garantiert sie viel mehr: Die optimale Erhaltung des beim Kauf erworbenen Neuwerts.

Denn nicht nur die Porsche-Mechanik bleibt lange »jung«, sondern ebenso sehr die zeitlose Form: Konstruktive und kreative Köpfer liefern so im 928 gemeinsam den Beweis, daß Langzeit-Qualität technisch und stilistisch machbar, wirtschaftlich preiswert und volkswirtschaftlich vernünftig ist.





PORSCHE 928

Porsche 928

Der Leistungs-Sportwagen Der Luxus-Sportwagen Der Langzeit-Sportwagen

Leistung läßt sich in Zahlen ausdrücken, Luxus in Worten und Langzeit in Fakten. Dennoch kann ein statischer Katalog wie dieser ein dynamisches Produkt wie den 928 nur sehr unvollkommen schildern: Bilder und Texte sind Erläuterungen, nie Erlebnis. Dieses Auto jedoch muß man erleben – mit jeder Faser und wachen Sinnen. Man muß es sehen, hören, riechen, fühlen, fahren . . .

Die erste Fahrt im 928 überrascht, ja überwältigt ausnahmslos alle: den »alten« Porsche-Kenner ebenso wie den neuen Porsche-Kunden. Mit jedem Meter zurückgelegter Strecke wächst das Verständnis für das Außergewöhnliche dieser kühnen Konzeption – und jeder Kilometer mehrt die Begeisterung

- über den Fahr-Genuß im 928,
- über die Raum-Fülle trotz

- kompakter Handlichkeit,
- über den leisen Lauf des Leichtmetall-Achtzylinders, über die fahr-physikalischen Eigenschaften der Transaxle-Technik und der Weissach-Hinterachse,
- über das zentrale Warnsystem,
- über die problemlose Alltags-tauglichkeit, die 20.000-Kilometer-Langzeit-Intervalle bei Wartung und Pflege, die vielseitigen Nutzungsmöglichkeiten des variablen Innen- und Kofferraums und den erstaunlichen Gebrauchswert dieses Hochleistungs-Sportwagens,
- über das ebenso zeitlose wie immer wieder aufs neue überzeugende Sicherheits-Styling innen und außen und
- über die porsche-perfekte Selbstverständlichkeit, mit der sich ein derart komfortorientiertes Auto so kompromißlos sportlich lenken läßt.

Die beeindruckende Kombination dieser Eigenschaften macht es verständlich: Die Nachfrage nach diesem exklusiven Fahrzeug ist groß, Vorführwagen sind knapp – und die Lieferzeit ist leider lang. Gern jedoch reserviert Ihnen jeder Porsche-Händler zu einem passenden Test-Termin einen Platz im 928-Cockpit.

Freuen Sie sich auf die persönliche Bekanntschaft mit dem »Auto des Jahres '78« und auf das Fahren, wo es noch Spaß macht: im Porsche.

Die in diesem Katalog abgebildeten Fahrzeuge sind teilweise mit Sonderausstattungen ausgerüstet und entsprechen nicht immer der angebotenen Grundausrüstung. Konstruktions- oder Formänderungen, Abweichungen im Farbton sowie Änderungen des Lieferumfangs bleiben vorbehalten.

Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porschestraße 42, 7000 Stuttgart 40
Printed in Germany · 1908.10
Repro-Druck, Schmiden (Württ.)

PORSCHE

928

Die
technischen
Daten
1979

Motor

| | |
|---|------------|
| Zylinderzahl | 8 |
| Bohrung (mm) | 95,0 |
| Hub (mm) | 78,9 |
| Hubraum (cm ³ , nach Steuerformel) | 4420 |
| Hubraum (cm ³ , effektiv) | 4474 |
| Verdichtungsverhältnis | 8,5 : 1 |
| Motorleistung kW (DIN-PS) | 177 (240) |
| bei Kurbelwellendrehzahl 1/min | 5500 |
| max. Drehmoment DIN Nm (DIN-mkp) | 350 (35,6) |
| bei Kurbelwellendrehzahl 1/min | 3600 |
| Literleistung kW/l (DIN-PS/l) | 40 (54) |
| Kraftstoff-Oktan-Anzahlbedarf (ROZ) | 91 |

Motorkonstruktion

| | |
|-----------------------------------|---|
| Bauart | wassergekühlter 8-Zylinder-Viertakt-Ottomotor, V-förmig |
| Kurbelgehäuse | Leichtmetall-Zylinder-Kurbelgehäuse, ohne Büchsen |
| Zylinderköpfe | Leichtmetall |
| Anordnung der Ventile je Zylinder | 1 Einlaß, 1 Auslaß, in Reihe hängend |
| Ventilsteuerung | 2 obenliegende Nockenwellen und hydraulische Tassenstößel |
| Nockenwellenantrieb | mittels Zahnriemen, über Spannrolle |
| Kurbelwelle | geschmiedet, 5-fach gelagert, Gleitlager |
| Schmierung | Druckumlaufschmierung mit Mondsichel-Pumpe |
| Kraftstoffförderung | 1 elektrische Förderpumpe |
| Gemischbildung | Bosch K-Jetronic |

Elektrische Anlage

| | |
|-------------------------------|--|
| Batteriespannung (V) | 12 |
| Batterieleistung (Ah) | 66 (88 Automatikgetriebe) |
| Lichtmaschine | Drehstrom 90 A/1260 W |
| Zündung | kontaktlos, Transistor-Spulen-Zündung |
| Zündkerze (Elektrodenabstand) | Bosch W 145 T 30 [W8D] (0,7) Beru 145/14/3A [14-8D] (0,7) |

Kraftübertragung

| | |
|----------------------|--|
| Kupplung | Zweischeiben-Trockenkupplung mit Tellerfeder, motorseitig angeordnet |
| Schaltgetriebe | Porsche-Vollsynchrongetriebe |
| Anzahl der Gänge | 5 vorwärts, 1 rückwärts |
| Achsantrieb | Doppelgelenkwellen |
| Kraftübertragung | Frontmotor, Getriebe im Heck, Transaxle |
| Schalthebelanordnung | Mittelschaltung |
| Achsübersetzung | 12/33 \approx 2,7500 : 1 |

Auf Sonderwunsch

| | |
|-------------------|---|
| Automatikgetriebe | 3 Vorwärtsfahrstufen, 1 Rückwärtsfahrstufe, Parksperr |
| Achsübersetzung | 12/33 \approx 2,7500 : 1 |

Fahrgestell, Radaufhängung

| | |
|---------------------------|--|
| Selbsttragende Karosserie | Coupé 2-türig mit Heckklappe-Motorhaube, Kotflügel vorn und Türen aus Aluminiumblech |
| Vorderradaufhängung | Einzelradaufhängung, Doppelquerlenker aus Leichtmetall mit Schraubenfeder, negativer Lenkrollradius |
| Hinterradaufhängung | Einzelradaufhängung, oben Querlenker aus Leichtmetall, unten Schräglenker mit Schraubenfeder, selbststeuernde Ausgleichscharakteristik |
| Stoßdämpfer | innenliegende Schwingungsdämpfer in Schraubenfedern (Federbeine) |
| Stabilisator | vorn und hinten \varnothing 26/21 mm |
| Fußbremse | 2-Kreis-Anlage mit Diagonalaufteilung, Bremskraftverstärker, Schwimmrahmen-Bremszangen |
| Räder | LM-Druckguß, 7Jx16 |
| Reifen | 225/50 VR 16, schlauchlos |
| Lenkung | Zahnstangenlenkung, hydraulisch unterstützt (Servolenkung) |

Füllmengen

| | |
|--|--|
| Motor | ca. 6,5 l – Mehrbereichsöle SAE 15W-50/20W-50 Einbereichsöle Sommer SAE 30, Winter SAE 20, HD-Öl nach API-Klassifikation SE |
| Schaltgetriebe | ca. 3,8 l mit Ausgleichgetriebe |
| Kraftstoffbehälter | ca. 86 l, davon ca. 11 l Reserve |
| Scheibenwaschanlage mit Scheinwerferreinigungsanlage | ca. 8 l (Behälter für Reinigungskonzentrat ca. 0,6 l) |

Abmessungen

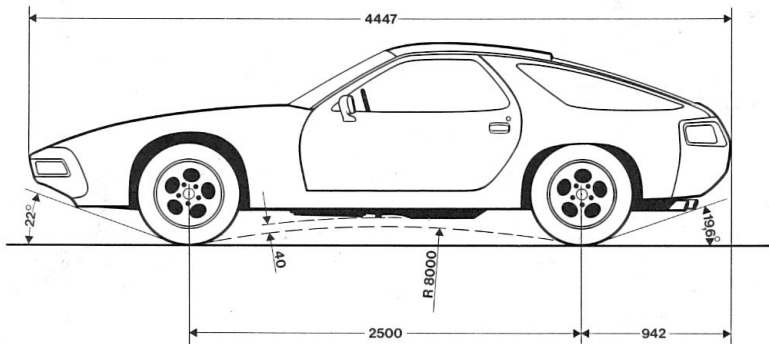
| | |
|--------------------------|--|
| Radstand | 2500 mm |
| Spurweite vorn | 1551 mm |
| Spurweite hinten | 1530 mm |
| Länge | 4447 mm |
| Breite | 1836 mm (mit 1 Außenspiegel 1932 mm, mit 2 Außenspiegel 2028 mm) |
| Höhe (unbelastet) | 1313 mm |
| Bodenfreiheit (belastet) | 125 mm |
| Wendekreis | 11,5 m |

Gewichte

| | |
|----------------------|---|
| Leergewicht nach DIN | 1450 kg (mit Mehrausstattungen bis 1540 kg) |
| zul. Gesamtgewicht | 1870 kg |

Fahrleistungen

| | | |
|---|---------------------------------------|-------------------------------------|
| mit Schaltgetriebe (Serienausführung) | | |
| Höchstgeschwindigkeit km/h | über 230 (Automatikgetriebe über 225) | |
| Beschleunigung 0 – 100 km/h (DIN-Leergewicht + 1/2 Zuladung) | 7,2 s (Automatikgetriebe 8 s) | |
| Kraftstoffverbrauch auf 100 km bei gemischtem Verkehr: | 5-Gang-Getriebe ca. 15 – 18 l | Automatik-Getriebe ca. 16 – 20 l |



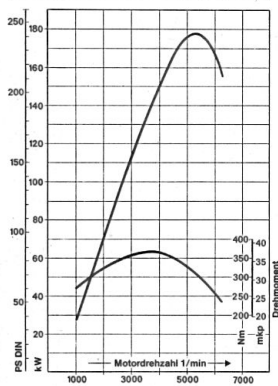
PORSCHE

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

Printed in Germany · 1908.10 · Repro Druck, Schmiden
Änderungen vorbehalten.

Vollastkurven

928



Getriebschaubild

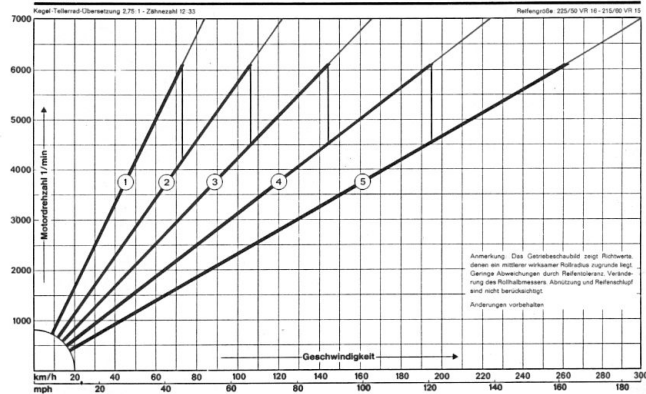
Typ G 28.03

5-Gang-Getriebe

928

Vergr. Teilered. Übersetzung 2.75:1 - Zahnzahl 12:33

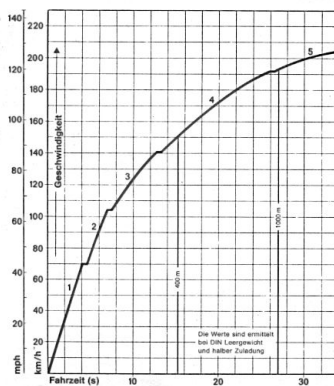
Reifengröße 225/50 VR 16 - 215/50 VR 15



Beschleunigungsdiagramm

928

5-Gang-Getriebe

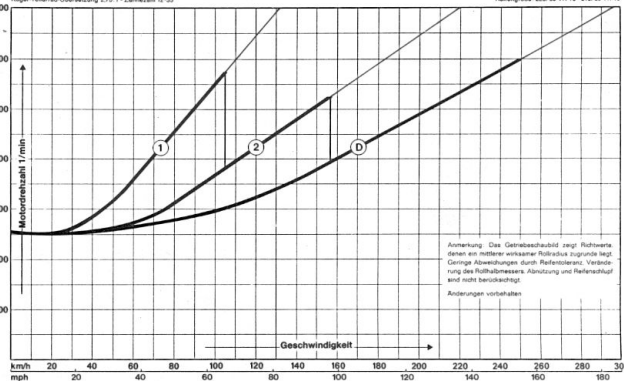


Getriebschaubild

Vergr. Teilered. Übersetzung 2.75:1 - Zahnzahl 12:33

Automatik-Getriebe

928



D

