



B 32

PORSCHE

B 32

WKD 473 610

500 8/84

Ausgabe 84

© Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Printed in Germany

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit unserer Zustimmung gestattet.

Anlage zur Betriebsanleitung Volkswagen Transporter Volkswagen Caravelle

Pflegepaß

Einige der in dieser Betriebsanleitung beschriebenen Ausstattungen sind nicht serienmäßiger Lieferumfang. Falls Ihr Fahrzeug mit Ausstattungsdetails versehen ist, die hier nicht beschrieben sind, wird Sie Ihr Händler über die richtige Bedienung und Pflege informieren.

Durch unterschiedliche gesetzliche Bestimmungen einzelner Länder kann die Ausstattung Ihres Fahrzeuges geringfügig von der Beschreibung abweichen.

Wichtiger Hinweis

Dieses Fahrzeug ist mit einem Porsche-911-Carrera-Motor ausgerüstet. Infolge der Motorleistung von 170 kW (231 PS) liegen die Werte für Beschleunigung von 0–100 km/h bei **ca. 9,6 Sekunden** und für Höchstgeschwindigkeit bei etwa

185 km/h. Diese Fahrleistungen übersteigen erheblich die des VW-Serienmodells. Sie sollten beim Betrieb des Fahrzeugs diesen Umständen Rechnung tragen und Ihre Fahrweise entsprechend anpassen.

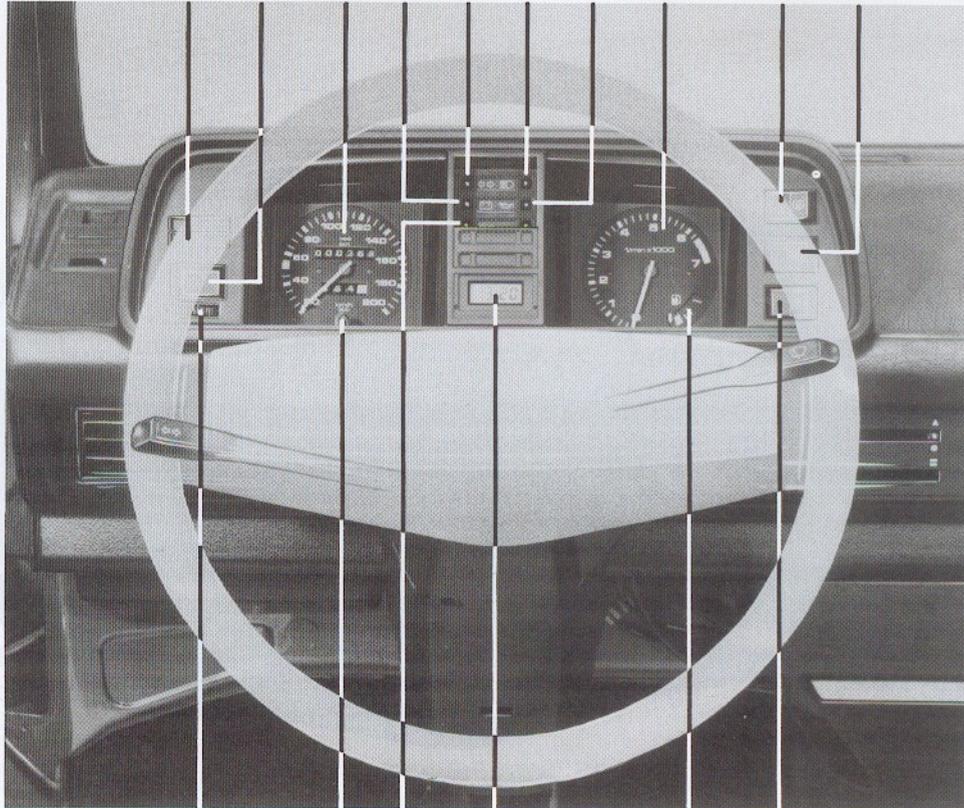
Diese Anlage beschreibt Bedienung und Funktion sowie Pflege

und Wartung der von Porsche eingebauten Aggregate und Fahrwerksteile.

Alle anderen Hinweise für den Betrieb und die Behandlung des Wagens stehen in der Betriebsanleitung Volkswagen Transporter/ Volkswagen Caravelle.



1 2 3 4 5 6 7 8 9 10



11 12 13 14 15 16

Wichtiger Hinweis:
Dieses Fahrzeug ist ein
Porsche-911-Modell,
gerüstet für einen
Motor mit einer Leistung
von 170 kW (235 PS).
Werte für Beschleunigung
von 0 auf 100 km/h bei ca. 9,6 s
Höchstgeschwindigkeit ca. 250 km/h.

Das Fahrzeug ist ein
Produkt von Porsche
Engineering und Fahrzeug-
entwicklung.
Es ist ein Modell für den
Einsatz in der
Behandlung des
Transportes
in der Betriebs-
leistung.
Es ist ein Modell für den
Einsatz in der
Behandlung des
Transportes
in der Betriebs-
leistung.

Zulässige Höchstleistung

Im normalen Fahrbetrieb sollten die zulässigen Höchstleistungen der einzelnen Bauteile nicht überschritten werden. Bei Überlastung der Bauteile kann es zu Schäden kommen, die zu erhöhtem Verschleiß und damit zu höheren Kosten führen. Zudem kann eine Überlastung die Lebensdauer der Bauteile verkürzen.

Beim Erreichen der zulässigen Höchstleistung sollte der Fahrer sofort auf einen niedrigeren Drehmomentbereich umschalten, um die Bauteile zu schonen und die Lebensdauer zu verlängern.

- | | |
|--|---|
| 1 Bremskontrollleuchte | 9 Schalter für Heckscheibenbeheizung |
| 2 Lichtschalter | 10 Schalter für Warnlichtanlage |
| 3 Geschwindigkeitsmesser | 11 Regler für Instrumentenbeleuchtung |
| 4 Ladekontrollleuchte | 12 Rücksteller für Tageskilometerzähler |
| 5 Kontrollleuchte für Fahrtrichtungsanzeiger | 13 Öltemperaturkontrollleuchte |
| 6 Fernlichtkontrollleuchte | 14 Digitalzeituhr |
| 7 Öldruckkontrollleuchte | 15 Kraftstoffvorratsanzeige |
| 8 Drehzahlmesser | 16 Schalter für Nebellampen |

Hinweise für die Einfahrzeit

Für die Einfahrzeit besteht kein besonderer Einbauvorschriften, jedoch sind bestimmte Regeln zu beachten, um die optimale Laufleistung zu erreichen.

Trotz moderner Fertigungstechniken sind die Bauteile nicht völlig verschleißfrei. Daher ist es wichtig, die Bauteile während der Einfahrzeit besonders sorgfältig zu überwachen und bei Bedarf zu warten.

Die Einfahrzeit ist ein wichtiger Bestandteil der Bauteilpflege. Durch die Einhaltung der richtigen Regeln kann die Lebensdauer der Bauteile verlängert werden.

Die Einhaltung der richtigen Regeln während der Einfahrzeit ist entscheidend für die optimale Laufleistung der Bauteile.

Die richtige Pflege während der Einfahrzeit ist ein wichtiger Bestandteil der Bauteilpflege.

Die Einhaltung der richtigen Regeln während der Einfahrzeit ist entscheidend für die optimale Laufleistung der Bauteile.

Die richtige Pflege während der Einfahrzeit ist ein wichtiger Bestandteil der Bauteilpflege.

Die Einhaltung der richtigen Regeln während der Einfahrzeit ist entscheidend für die optimale Laufleistung der Bauteile.

Starten des Motors

Temperaturabhängig gesteuerte Bauteile am Motor sorgen automatisch für die zum Starten benötigte Gemischzusammensetzung. Deswegen darf beim Starten weder bei kaltem noch bei warmem Motor das Gaspedal betätigt werden.

Bei niedrigen Außentemperaturen empfiehlt es sich, auch bei nicht eingelegtem Gang, während des Startens das Kupplungspedal ganz durchzutreten.

Springt der Motor nach 10 bis 15 Sekunden nicht an, erst nach einer Pause von ca. 10 Sekunden erneut starten.

Bei Temperaturen unterhalb -25°C empfiehlt es sich, den Hochlauf des Motors beim Kaltstart dadurch zu unterstützen, daß der Anlaßvorgang nicht gleich bei den ersten Zündungen beendet wird.

Lassen Sie den Motor nicht im Stand warmlaufen. Fahren Sie sofort los, vermeiden Sie in den ersten 5 Minuten Drehzahlen über 4500 1/min.

Motor nie in geschlossenen Räumen starten oder laufen lassen! Das Abgas enthält das farb- und geruchlose Kohlenmonoxyd, das schon in geringer Konzentration Vergiftungserscheinungen hervorruft.

Hinweise für die Einfahrzeit

Für Ihr Fahrzeug bestehen keine besonderen Einfahrvorschriften, jedoch sind nachstehende Tips beachtenswert, um die optimalen Laufeigenschaften zu erreichen.

Trotz modernster Fertigungsmethoden mit hoher Präzision läßt es sich nicht völlig vermeiden, daß während der ersten Betriebsstunden des Motors alle beweglichen Teile aufeinander einlaufen. Dieser Vorgang spielt sich im wesentlichen während der ersten 1000 km ab.

Deshalb sollten Sie:

- Nie den kalten Motor mit hohen Drehzahlen belasten, weder im Leerlauf noch in den Gängen.
- Die Motordrehzahl und die Beanspruchung des gesamten Triebwerkes häufig wechseln.
- Die Höchstdrehzahl von ca. 5000 1/min in den einzelnen Gängen nicht überschreiten.
- Immer rechtzeitig zurückschalten, also immer den günstigsten Drehzahlbereich wählen. Dies gilt natürlich auch für später.

Zulässige Höchstdrehzahl

Im normalen Fahrbereich sollten Sie spätestens beim Erreichen der roten Markierung auf der Drehzahlmesser-Skala in den nächsthöheren Gang schalten oder das Gaspedal zurücknehmen. Früheres Schalten spart Kraftstoff.

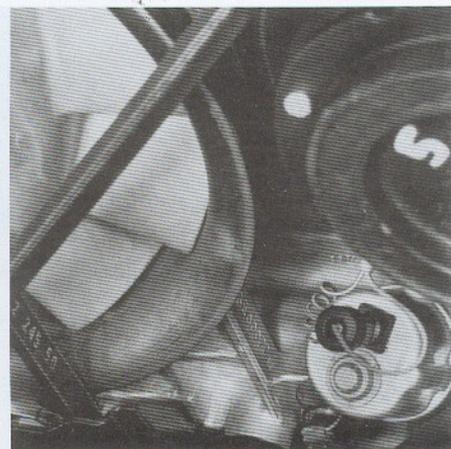
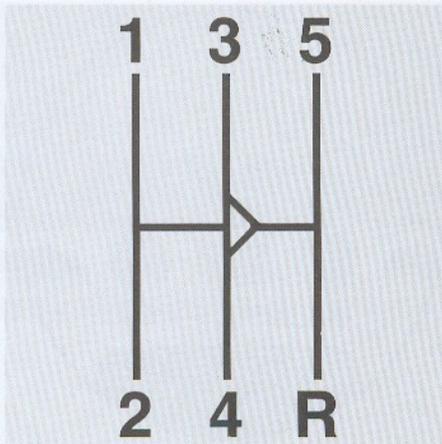
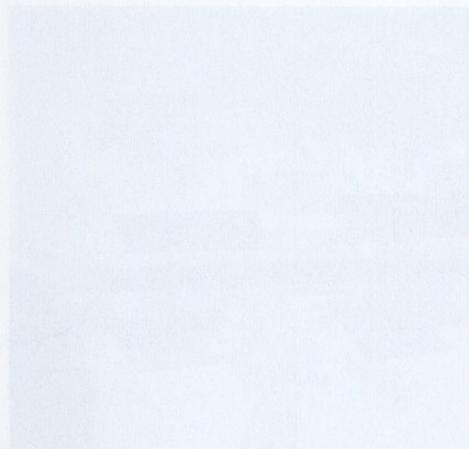
Beim Erreichen der zulässigen Höchstdrehzahl wird die Kraftstoffzufuhr unterbrochen, um ein Überdrehen des Motors beim Beschleunigen zu verhindern. Die volle Drehzahlreserve darf aber im normalen Fahrbetrieb nicht genutzt werden.

Kraftstoff

Ihr Fahrzeug kann mit jedem Marken-Super-Kraftstoff mit mindestens 98 Oktan (ROZ) nach DIN 51 600 betrieben werden.

Wenn kein Kraftstoff in ausreichender Qualität erhältlich ist, (z. B. im Ausland), sollten Sie bei Fahrten mit niedrig-oktanigem Kraftstoff zur Vermeidung von Motorklingeln verhalten beschleunigen, rechtzeitig schalten und Vollastfahrten vermeiden. Bei längerem Aufenthalt in einem betroffenen Land empfehlen wir Ihnen, sich wegen erforderlicher Korrektur der Zündeneinstellung an Ihren Porsche-Vertragspartner zu wenden.

Beim Tanken sollte der Motor immer abgestellt sein.



Motoröltemperatur-Kontrolleuchte

Die Kontrolleuchte für die Motoröltemperatur befindet sich in der Mitte des Instrumententrägers.

Die Motoröltemperatur beeinflusst die Lebensdauer des Motors. Deshalb sollten Sie nach dem Starten in den ersten 5 Minuten mit gemäßigter Drehzahl (max. 4500 1/min) fahren.

Leuchtet die **Öltemperaturkontrolleuchte** auf, sollten Sie Ihre Geschwindigkeit mäßigen und, wenn die Temperatur dabei nicht zurückgeht, unverzüglich eine Werkstatt aufsuchen.

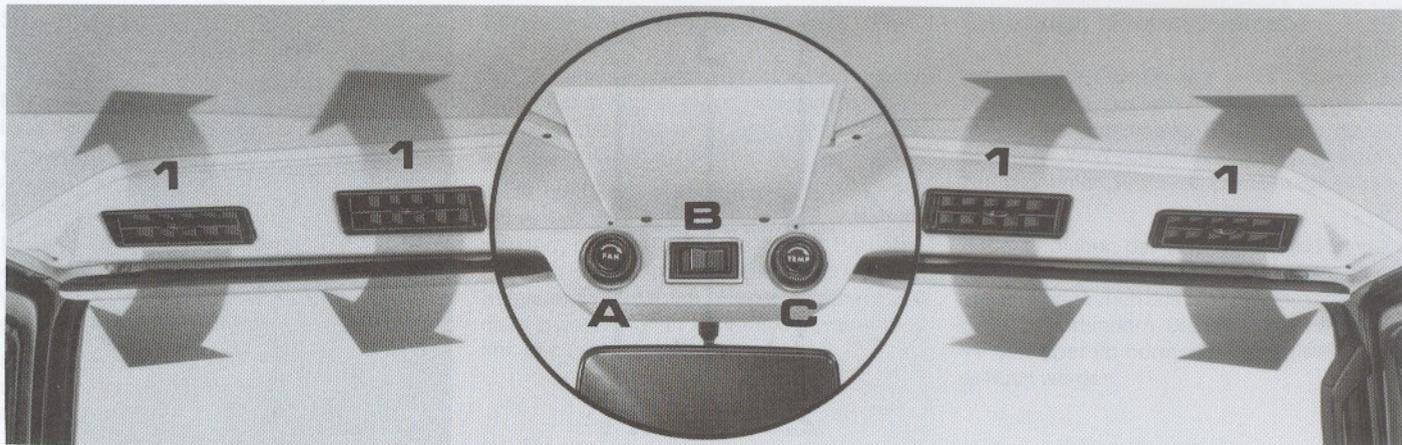
Schalten

Das Porsche-Getriebe mit Sperrsynchroisation erlaubt ein rasches und präzises Schalten der Gänge. Achten Sie aber beim Gangwechsel darauf, daß das Kupplungspedal voll durchgetreten ist und der Gang ganz eingerückt wird. Die Lage der einzelnen Schaltpositionen ersehen Sie aus dem Schaltschema.

Vor dem Einlegen des Rückwärtsganges muß das Kupplungspedal einige Sekunden niedergetreten sein, dann erst den Schalthebel über die Sperre drücken. Beide Rückfahrcheinwerfer brennen, wenn bei eingeschalteter Zündung der Rückwärtsgang eingelegt ist.

Motornummer

Die Motornummer ist an der rechten Aufnahme des Gebläsegehäuses eingeschlagen.



Klimaanlage

Die Klimaanlage ist unter dem Dach über Fahrer- und Beifahrersitz(en) installiert. Zehn Luftdüsen gestatten eine Kühlung überall innerhalb des Fahrzeugs.

Drei Klimaregelschalter sind in der Mitte oberhalb der Windschutzscheibe gut erreichbar angeordnet.

Die Anlage arbeitet nach dem Luftumlaufsystem. Luft wird durch die zwei großen Lufteinläßfilter im hinteren Teil der Anlage angesaugt.

Weil die Klimaanlage normalerweise nicht bei niedrigen Außentemperaturen benutzt wird, ist sie so ausgelegt worden, daß sie nur bei Außentemperaturen über 5° C (41° F) wirkungsvoll ist.

Sobald die Klimaanlage eingeschaltet ist, werden sowohl Temperatur als auch Feuchtigkeit innerhalb des Fahrzeugs geregelt. Während hoher Feuchtigkeit draußen kann man verhindern, daß Windschutzscheibe und Fenster beschlagen, indem man die Regler entsprechend einstellt.

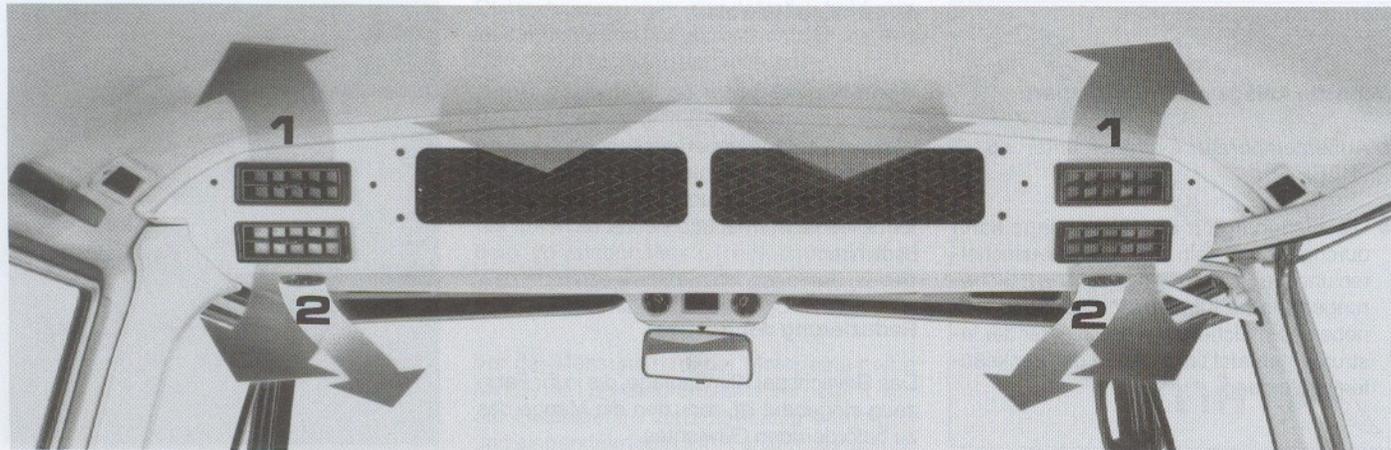
Maximale Kühlung wird mit ausgeschalteten serienmäßigen Heizungs-/Ventilationsreglern und geschlossenen Fenstern beibehalten.

Wenn jedoch der Innenraum des Fahrzeugs durch langes Stehen in der Sonne aufgeheizt ist, öffnen Sie ein paar Minuten lang ein Fenster, um die heiße Luft nach draußen zu lassen.

Luftauslaßdüsen

1 Diese Luftdüsen können eingestellt oder völlig geschlossen werden.

- Kippen Sie das Lüftunggehäuse, um den Luftstrom nach oben oder unten zu stellen.
- Drehen Sie das **Rändelrad**, um den Luftstrom seitwärts zu richten.
- Um die Luftaustritte zu öffnen, müssen die Rändelräder in der Mitte der Düsen eingestellt werden.
- Um die Luftauslaßdüsen zu schließen, muß das Rändelrad ganz nach rechts oder links gedreht werden.



- 2 Diese Luftdüsen können eingestellt, aber nicht geschlossen werden.
- Der Luftstrom wird durch Drehen des Düsengehäuses ausgerichtet.

Bedienungsschalter

A Gebläseschalter

- Die Luftmenge kann durch Drehen des Schaltknopfes auf eine der drei Geschwindigkeiten eingestellt werden.
- Wenn der Gebläseschaltknopf auf OFF steht, bleibt die Klimaanlage ausgeschaltet.

B Luftmengen-Vorwahl

- Mit diesem Schalter kann man die Geschwindigkeiten des Gebläsemotors vorwählen.

- Drücken der rechten Seite des Kippschalters für hohe Geschwindigkeit.
- Drücken der linken Seite des Kippschalters für niedrige Geschwindigkeit.
- Die Bedienung der Schalter A und B in Kombination führt zu einer sechsstufigen Luftmengenregelung.

C Temperaturregelschalter

- Um kältere Luft zu erhalten, den Drehknopf nach rechts drehen.
- Um wärmere Luft zu erhalten, den Drehknopf nach links drehen.

Wenn der Schaltknopf in OFF-Stellung ist, bleibt der Thermostatschalter in der Klimaanlage ausgeschaltet. Die Zufuhr von Außenluft bleibt erhalten, aber es findet keine Kühlung statt.

Bedienungshinweise

Komfort-Kühlung

- Den Gebläseschalter A auf Geschwindigkeitsstufe „1“ oder „2“ drehen.
- Die linke Hälfte des Kippschalters B drücken.
- Den Temperaturregelschalter C auf gewünschte Position drehen.
- Die Luftauslaßdüsen nach Wunsch einstellen.

Maximale Kühlung

- Gebläseschalter A ganz nach rechts drehen.
- Rechte Hälfte des Kippschalters B drücken.
- Temperaturregelschalter C ganz nach rechts drehen.
- Die Luftauslaßdüsen nach Wunsch einstellen.

Störungen

Wenn die Anlage nicht funktioniert:

- Außentemperatur eventuell unter $+5^{\circ}\text{C}$ (41°F).
- Die Sicherung für die Klimaanlage kann durchgebrannt sein. Die Anlage ausschalten und die Sicherung prüfen. Die 2 Sicherungen für die Klimaanlage befinden sich neben dem Sicherungskasten unter der Instrumententafel links neben der Lenksäulenverkleidung.

Wenn der Motor überhitzt:

(Kontrolllampe brennt)

- Hohe Leistungsbedingungen bei extrem hohen Außentemperaturen (zum Beispiel).
- Die Klimaanlage ausschalten und warten, bis die Motortemperatur einen normalen Wert (Kontrolllampe erlischt) erreicht hat.

Haben Sie den Verdacht, daß Ihre Klimaanlage beschädigt ist, lassen Sie sie sofort auf Lecks oder andere Beschädigungen untersuchen. Lecks müssen sofort geschlossen werden, da der Verlust von Kühlmittel ernste Schäden im System der Anlage verursachen kann.

Allgemeine Hinweise

Wenn Wasser unter das Fahrzeug tropft

Wenn die Außentemperatur sehr hoch ist und die Luft sehr feucht, kann Kondenswasser aus dem Verdampfer unter das Fahrzeug tropfen. Dies ist normal und deutet nicht auf ein Leck hin.

Reduzierung der Nutzlast

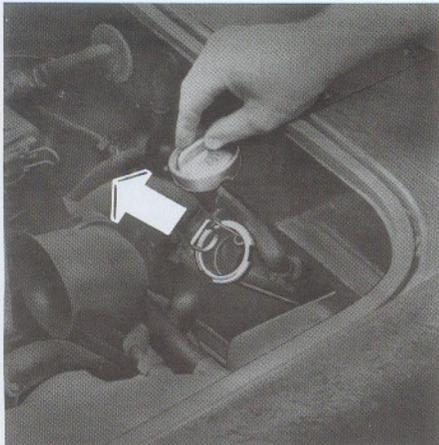
Das Gewicht der Klimaanlage, die in Ihr Fahrzeug eingebaut ist, reduziert die Menge des zu befördernden Gewichtes.

Falls Sie Hinweise über Gewichte benötigen, lesen Sie bitte das Typschild am rechten Türholm zwischen den Türscharnieren.

Wartung

Der Kondensator sollte regelmäßig auf Sauberkeit geprüft werden. Falls der Kondensator mit Schmutz oder Insekten verstopft ist, sollte er mit Wasser abgewaschen werden.

Nach den Wintermonaten und vor ausgiebiger Benutzung während des Sommers sollte die Klimaanlage geprüft und, falls erforderlich, von einer geeigneten Werkstatt gewartet werden.



Ölstandmessungen grundsätzlich bei Leerlaufdrehzahl und betriebswarmem Öl (ca. 90° C) mit dem Meßstab durchführen.

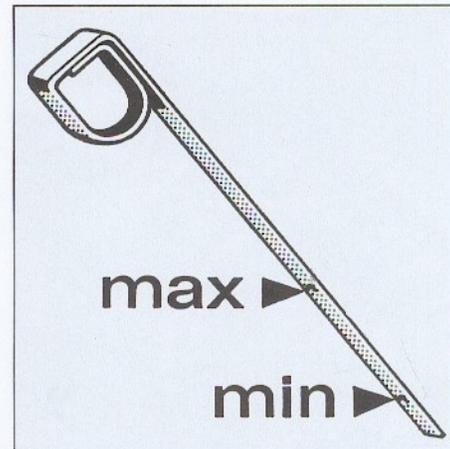
Die Messung bei betriebswarmem Öl ist erforderlich, weil sich das Ölvolumen in Abhängigkeit von der Temperatur ändert. Die Leerlaufdrehzahl des Motors ist notwendig, weil dann der Ölkreislauf unter Druck steht und somit dem Vorratsbehälter Öl entnommen wird. Werden diese Punkte nicht beachtet, ist das Meßergebnis nicht korrekt.

Vor der Messung muß der Motor eine halbe Minute mit Leerlaufdrehzahl laufen, damit sich der Ölspiegel im Vorratsbehälter beruhigen und einpendeln kann. Um Fehlmessungen zu vermeiden, muß das Fahrzeug waagrecht stehen.

Der Ölmeßstab ist nach dem Öffnen des Deckels im Einfüllstutzen zu finden. Meßstab herausziehen, mit sauberem, fusselfreiem Lappen abwischen und wieder ganz in das Führungsrohr einschieben.

Nach einigen Sekunden Ölmeßstab herausnehmen und Ölstand ablesen.

Die beiden Markierungen am Meßstab kennzeichnen den minimalen und maximalen Ölstand, der nie unter- bzw. überschritten werden darf. Die Differenzmenge zwischen den beiden Markierungen beträgt ca. 1,75 Liter.



Serviceleistung

Der Ölmeßstab ist nach dem Öffnen des Deckels im Einfüllstutzen zu finden. Meßstab herausziehen, mit sauberem, fusselfreiem Lappen abwischen und wieder ganz in das Führungsrohr einschieben.

Nach einigen Sekunden Ölmeßstab herausnehmen und Ölstand ablesen.

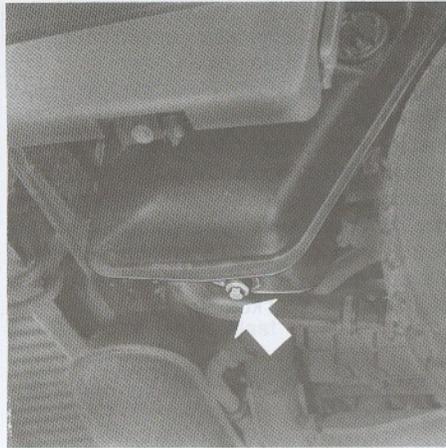
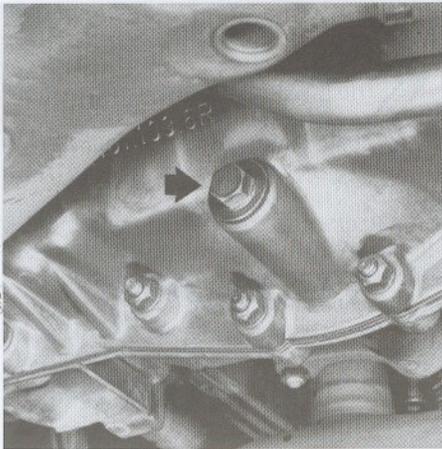
Achten Sie immer darauf, daß der Deckel sorgfältig auf den Einfüllstutzen aufgesetzt und dicht verschlossen wird.

Keilriemen wechseln

Vor dem Wechseln des Keilriemens muß der Motor mit Leerlaufdrehzahl laufen, damit sich der Ölspiegel im Vorratsbehälter beruhigen und einpendeln kann. Um Fehlmessungen zu vermeiden, muß das Fahrzeug waagrecht stehen.

Motorölstand im Vorratsbehälter prüfen

Der Ölstand im Motor muß auch zwischen den Wartungsdiensten regelmäßig kontrolliert werden.



Wenn der Motor überhitzt:
(Kontrolllampe brennt)

Motoröl wechseln

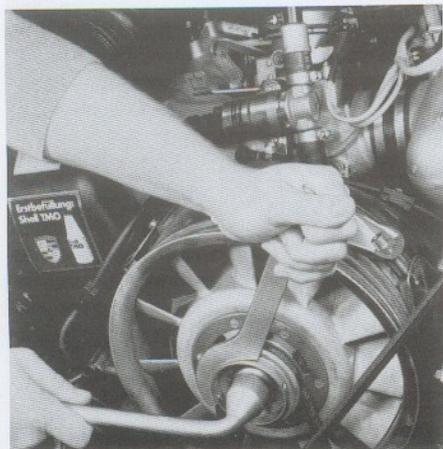
1. Bei warmem Motor Ölablaßschrauben am Motor und Ölvorratsbehälter herausdrehen. Deckel für Ölvorratsbehälter dabei öffnen.
2. Motoröl restlos auslaufen lassen.
3. Filterpatrone erneuern.
4. Ölablaßschrauben reinigen, einsetzen und anziehen (Magnetschrauben). Anzugsdrehmoment an der Ölwanne 70 Nm (7 mkp) und am Vorratsbehälter 42 Nm (4,2 mkp).

5. In den Ölvorratsbehälter ca. 10 Liter Öl einfüllen.
6. Ölvorratsbehälter verschließen.
7. Ölstand bei Leerlaufdrehzahl mittels Meßstab kontrollieren (Kapitel „Motorölstand im Vorratsbehälter prüfen“ beachten), nötigenfalls nachfüllen. Der Motor muß vorher bei Leerlaufdrehzahl so lange laufen, bis der Ölstand konstant bleibt (ca. eine halbe Minute).
8. Auf Dichtheit prüfen.

Ölfilter wechseln

Bei der Montage des neuen Filters ist zu beachten, daß das neue Filtergehäuse nicht zu fest eingeschraubt wird (Dichtring leicht einölen), da die Demontage dann nur schwer wieder möglich ist.

1. Filtergehäuse bis zum Anliegen der Dichtung einschrauben.
2. Filtergehäuse ca. 1/2 Umdrehung festziehen.
3. **Bei laufendem Motor Dichtheit kontrollieren.**

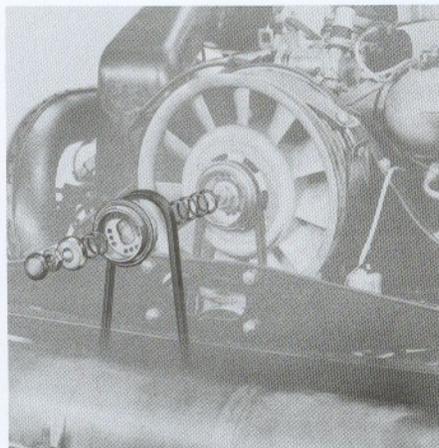


Keilriemen wechseln

Vor dem Wechseln des Gebläse-Keilriemens muß der Keilriemen der Servopumpe entfernt werden. Hierzu die Befestigungsschraube lösen und Keilriemen abnehmen.

Zum Wechseln des Gebläse-Keilriemens zuerst, z. B. mit einem Schraubendreher, die Schutzkappe von der Mutter abziehen, dann die Riemenscheibe mit dem Hakenschlüssel aus dem Bordwerkzeug festhalten, die Mutter lösen und Riemenscheibenhälfte abnehmen.

Die vorschriftsmäßige Keilriemenspannung wird durch Herausnehmen bzw. Einfügen von Abstandscheiben zwischen den Riemenscheibenhälften eingestellt. Abstandscheiben, die

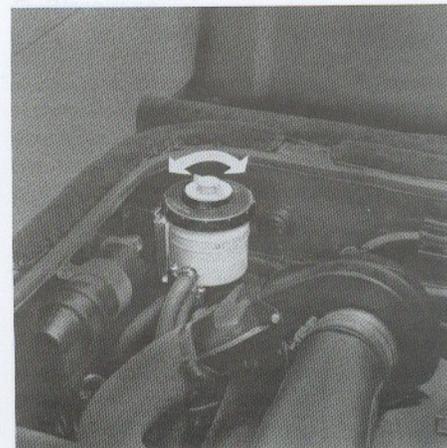


zwischen den Riemenscheibenhälften entnommen werden, müssen zwischen der Befestigungsmutter und der Keilriemenscheibenhälfte wieder beigelegt werden.

Die Spannung ist korrekt, wenn sich der Keilriemen des Gebläses nach mehrmaligem Durchdrehen des Motors in der Mitte zwischen den Riemenscheiben durch Daumendruck ca. 5 bis 10 mm durchdrücken läßt.

Der neue Keilriemen sollte in Ihrer Porsche-Werkstatt auf richtige Spannung überprüft und evtl. nachgestellt werden.

Verschlossene Keilriemen dürfen nur durch solche, die vom Hersteller freigegeben und bei Ihrem Porsche-Händler zu beziehen sind, ausgetauscht werden.

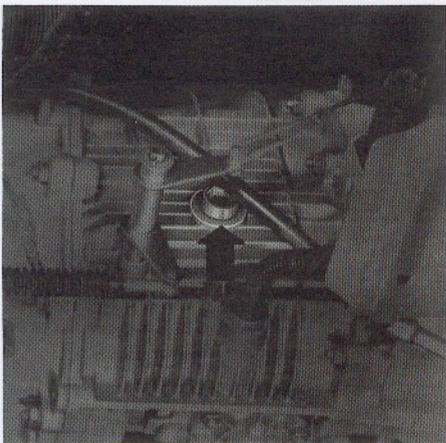


Servolenkung

Der richtige Flüssigkeitsstand im Vorratsbehälter ist wichtig für die einwandfreie Funktion der Servolenkung. Der Vorratsbehälter befindet sich vorn links im Motorraum. Die Kontrolle darf nur bei laufendem Motor und nicht eingeschlagenen Vorderrädern erfolgen.

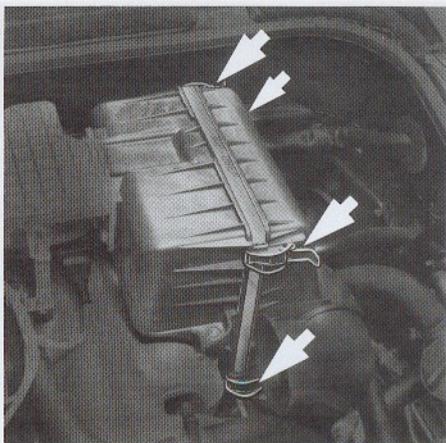
Der Flüssigkeitsstand soll möglichst zwischen den max- und min-Markierungen liegen. Wenn der Stand bis zur min-Marke abgesunken ist, ATF Dexron® nachfüllen, dazu rote Kappe im Behälterdeckel abschrauben.

Hinweis: Bei Ausfall der Servolenkung oder bei stehendem Motor (Abschleppen) bleibt der Wagen weiterhin voll lenkfähig. Zum Lenken muß jedoch mehr Kraft aufgewendet werden.



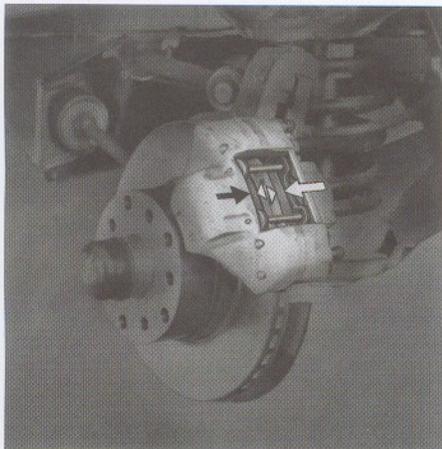
Ölstand im Getriebe prüfen

1. Getriebeöl-Einfüllschraube äußerlich reinigen und herausdrehen.
2. Bei waagrecht stehendem Fahrzeug soll das Öl bis zum unteren Rand der Einfüllöffnung reichen.
3. Einfüllschraube reinigen und einschrauben.



Luftfiltereinsatz wechseln

1. Halteklammern lösen und Gehäusedeckel abnehmen.
2. Filtereinsatz herausnehmen.
3. Filtergehäuse innen mit einem ölfuchten, nicht fasernden Lappen reinigen.
4. Neuen Filter so einsetzen, daß die Lamellen waagrecht sind. Gehäusedeckel sorgfältig aufsetzen und Halteklammern befestigen.



Bremsbelagverschleiß prüfen

Der Verschleiß der Bremsbeläge hängt, wie auch der Reifenverschleiß, von Ihrer Fahrweise und den jeweiligen äußeren Einflüssen ab, so daß die Kontroll- und Wechsel-Intervalle individuell festgelegt werden müssen.

Kontrollieren Sie die Dicke der Bremsbeläge durch eine Sichtprüfung. Zwischen Brems-scheibe und Bremsbelagplatte (siehe Bild)

muß noch Verschleißmöglichkeit bestehen. Die Verschleißgrenze ist erreicht, wenn die Belagdicke noch mindestens 2 mm beträgt. Vor Erreichen dieser Verschleißgrenze ist es nötig, die Bremsbeläge in einer Fachwerkstatt erneuern zu lassen.

Vor Antritt einer größeren Fahrt empfehlen wir, die Bremsbeläge zu kontrollieren.

Fußbremse

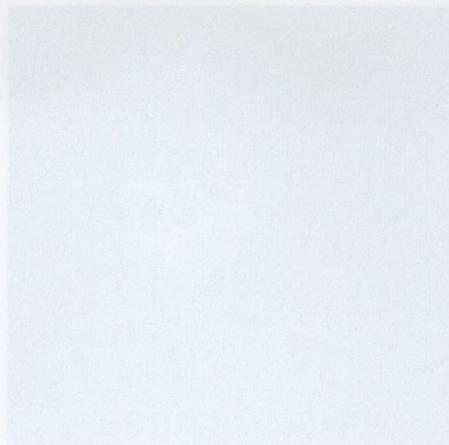
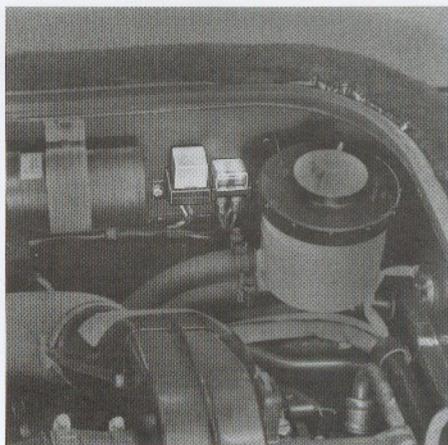
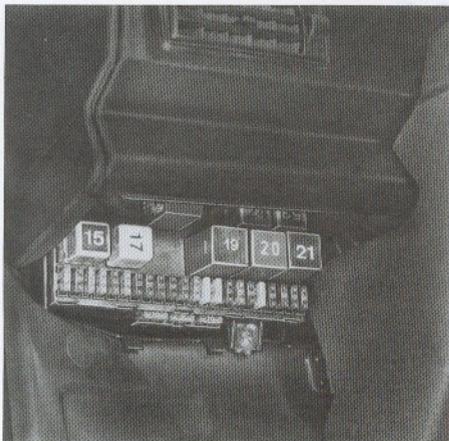
Ihr Fahrzeug ist zur Reduzierung der Fußkraft mit einem pneumatischen Bremskraftverstärker versehen. Der erforderliche Unterdruck für dieses Hilfsgerät wird dem Saugrohr bei laufendem Motor entnommen.

Bitte beachten Sie, daß bei einem Defekt des Bremshilfsgerätes oder beim Abschleppen mit stehendem Motor nach Aufbrauch des gespeicherten Unterdruckes eine erheblich größere Fußkraft aufgebracht werden muß.

Der Leerweg des Bremspedals bleibt durch die automatische Nachstellung bei richtig entlüftetem Bremssystem immer konstant. Bis zum Ansprechen der Bremse kann der Pedalweg etwa 20 mm betragen. Vergrößert sich der Pedalweg plötzlich, so kann ein Bremskreis ausgefallen sein. Dies wird durch Aufleuchten der Zweikreis-Kontrollleuchte während des Bremsens angezeigt.

Kupplung

Bedingt durch die Kupplungshilfe am Getriebe, ist eine genaue Aussage über das Kupplungsspiel durch Prüfen am Kupplungspedal nicht möglich.



Sicherungen, Relais

Der Sicherungskasten befindet sich links unter der Instrumententafel.

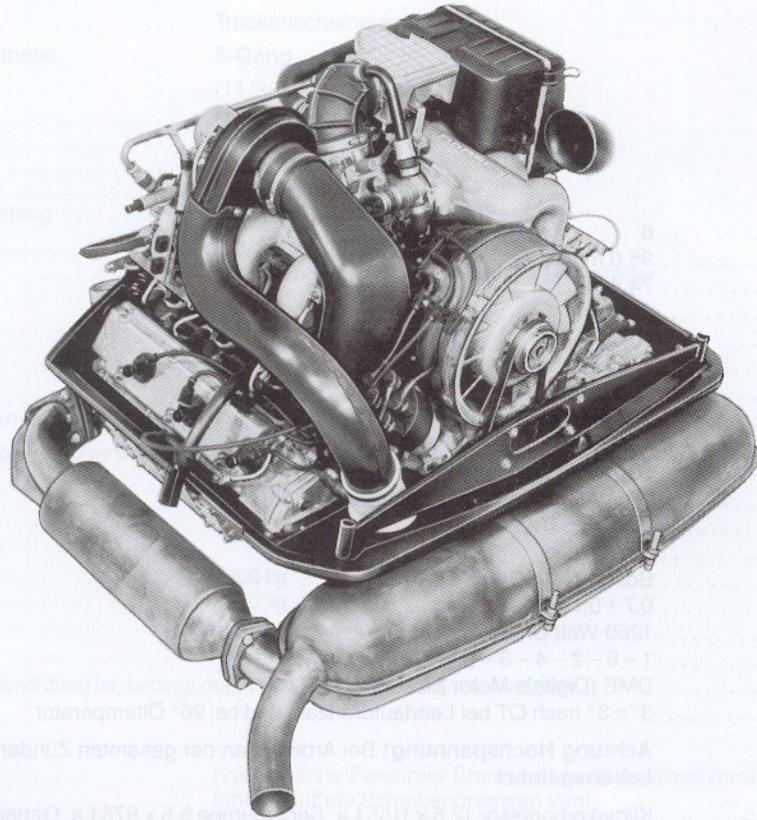
Luftfilter wechseln

1. Halteklammer lösen und Luftfilter abnehmen

Zusätzliche Sicherungen für Gebläse/Heizung sowie Kraftstoffpumpe und ein Relais für die Kraftstoffpumpe befinden sich im Motorraum an der linken Seitenwand.

Bremsbelagsverschleiß prüfen

Der Verschleiß der Bremsbeläge hängt wie auch der Rollenverschleiß, von ihrer Fahrweise und den jeweiligen äußeren Einflüssen ab, so dass die Kontroll- und Wechselintervalle individuell sind. Um Schäden an der elektrischen Anlage zu vermeiden, empfehlen wir jedoch, alle Arbeiten, auch den Einbau von elektrischem Zubehör, bei Ihrem Porsche-Vertragshändler durchführen zu lassen.



Kraftübertragung

- Truckerschalt
- 5-Gang
- 1. Gang
- 2. Gang
- 3. Gang
- 4. Gang
- 5. Gang
- Rückwärtsgang

Größte Drehmoment

Leistungsdaten

1000 U/min

Größe

1100 mm

Achtung Hochspannung! Bei Arbeit an der gesamten Zündanlage und Dreizehner...

Klimakompressor im Kabinenbereich 12,5 x 11,5 x 11,5 cm, Generator 9,5 x 7,0 x 11,5 cm...

Zylinderzahl 6
 Bohrung 95
 Hub 100
 Hubraum tatsächlich
 Verdichtungsverhältnis
 Motorleistung nach 80/1289/EWG
 bei Kühlwellendrehzahl
 Drehmoment nach 80/1289/EWG
 bei Kühlwellendrehzahl
 Lieflistung nach 80/1289/EWG
 Kraftstoff-Ölverbrauch
 Motorverbrauch
 Höchstzulässige Drehzahl
 Zündzeiten
 Elektrodenstand
 Generator
 Zündspule
 Zündung
 Zündnabeleistung
 Kabinenraum
 Ventiltrieb

Motor

Zylinderzahl	6
Bohrung	95,0 mm
Hub	74,4 mm
Hubraum tatsächlich	3164 cm ³
Verdichtungsverhältnis	10,3 : 1
Motorleistung nach 80/1269/EWG	170 kW (231 PS)
bei Kurbelwellendrehzahl	5900 1/min
Drehmoment nach 80/1269/EWG	284 Nm (28,6 kpm)
bei Kurbelwellendrehzahl	4800 1/min
Literleistung nach 80/1269/EWG	53,7 kW/l (73 PS/l)
Kraftstoff-Oktanzahlbedarf	98 ROZ (Superbenzin nach DIN 51 600)
Motorölverbrauch	bis zu 1,5 l/1000 km
Höchstzulässige Drehzahl	6520 1/min
Zündkerzen	Bosch W 4 CC; Beru 14/4 C 1
Elektrodenabstand	0,7 + 0,1 mm
Generator	1260 Watt Drehstrom, 92 A
Zündfolge	1 - 6 - 2 - 4 - 3 - 5
Zündung	DME (Digitale Motor Elektronik)
Zündgrundeinstellung	3° ± 3° nach OT bei Leerlaufdrehzahl und ca. 90° Öltemperatur
	Achtung Hochspannung! Bei Arbeiten an der gesamten Zündanlage und Drehzahlmesser Lebensgefahr!
Keilriemen	Klimakompressor 12,5 x 1155 La, Servopumpe 9,5 x 975 La, Generator 9,5 x 710
Ventilspiel	Einlaß- und Auslaßventil 0,1 mm bei kaltem Motor

Kraftübertragung

Schaltgetriebe

Kupplung	Trockenscheibenkupplung
Porsche-Sperrsynchrongetriebe	5-Gang
Übersetzung:	
1. Gang	(11/35) \triangleq 3,1818 : 1
2. Gang	(17/35) \triangleq 2,0588 : 1
3. Gang	(21/31) \triangleq 1,4762 : 1
4. Gang	(24/28) \triangleq 1,1667 : 1
5. Gang	(26/26) \triangleq 1,0000 : 1
Rückwärtsgang	(12/21) – (20/38) \triangleq 3,3250 : 1
Achsübersetzung	(8/31) \triangleq 3,8750 : 1
Kraftübertragung	über Doppelgelenkwellen auf die Hinterräder

Fahrleistungen*

Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0 – 100 km/h	9,6 Sekunden

* Bei DIN-Leergewicht und halber Zuladung ohne fahrleistungsmindernde Mehrausstattung (z. B. Klimaanlage, Sonderbereifung usw.)

Gewichte

Leergewicht nach DIN	1800 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2580 kg
Zulässige Achslast vorn	1200 kg
Zulässige Achslast hinten	1380 kg

Der Einbau einer Anhängervorrichtung ist, bedingt durch den Motoreinbau, nicht möglich.

Bremsen

Hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, Bremskraftverstärker
Innenbelüftete Scheibenbremsen vorn
Selbstnachstellende Trommelbremsen hinten mit verzögerungsabhängigem Bremskraftregler
Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend

Räder

Serienbereifung	205/70 R 14 95 H auf Felge 6 J x 14 vorn und hinten	170 Nm (17 kpm)
Sonderwunsch Vorderachse	215/60 VR 15 auf Porsche-Schmiedefelge 6 J x 15	130 Nm (13 kpm)
Hinterachse	235/55 VR 15 auf Porsche-Schmiedefelge 7 J x 15	130 Nm (13 kpm)

Die Montage von Schneeketten ist nur auf den Antriebsrädern möglich. Höchstgeschwindigkeit **50 km/h**.

Reifenfülldruck

	vorn	hinten
Serienbereifung	2,5 bar Überdruck (36 psi)	2,8 bar Überdruck (40 psi)
Sonderwunsch	2,8 bar Überdruck (40 psi)	3,0 bar Überdruck (43 psi)

Reserverad

Serienbereifung	205/70 R 14 95 H auf Felge 6 J x 14
Sonderwunsch	215/60 VR 15 auf Felge 6 J x 15*

* Bei Montage des Reserverades auf der Hinterachse darf nur noch mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h gefahren werden. Reifenfülldruck kontrollieren und anpassen.

Füllmengen

Motor	Gesamtölmenge des Systems mit Kühlschlange: ca. 13 Liter Ölwechsel: Füllmenge ca. 10 Liter. Maßgeblich ist die Anzeige am Ölmeßstab, gemessen bei betriebswarmem Motor und Leerlaufdrehzahl. Verwenden Sie nur Markenöle, die von Porsche getestet und freigegeben sind. Ihr autorisierter Porsche-Händler wird Sie gerne beraten. Differenzmenge zwischen min- und max-Markierung am Ölmeßstab ca. 1,75 Liter
Getriebe und Ausgleichsgetriebe	ca. 3,1 Liter Getriebeöl SAE 90 der API-Klassifikation GL 5 (oder Mil-L 2105 B)
Kraftstoffbehälter	ca. 85 Liter Super-Kraftstoffe mit mindestens 98 ROZ nach DIN 51 600 verwenden
Servolenkung	ATF Dexron®

Motorenöle

Verwenden Sie nur von Porsche freigegebene Markenöle, die der API-Klassifikation SE oder SF für Ottomotoren entsprechen. Diese Klassifikationen werden oft in Verbindung mit den für Dieselmotoren gültigen Klassifikationen angegeben, z. B. SE/CC, SF/CC oder SF/CD.

Einbereichs-/Mehrbereichs- und Leichtlauföle sind mischbar, wenn die Viskositätsklassen den jeweiligen Außentemperaturen entsprechen.

Einbereichsöle

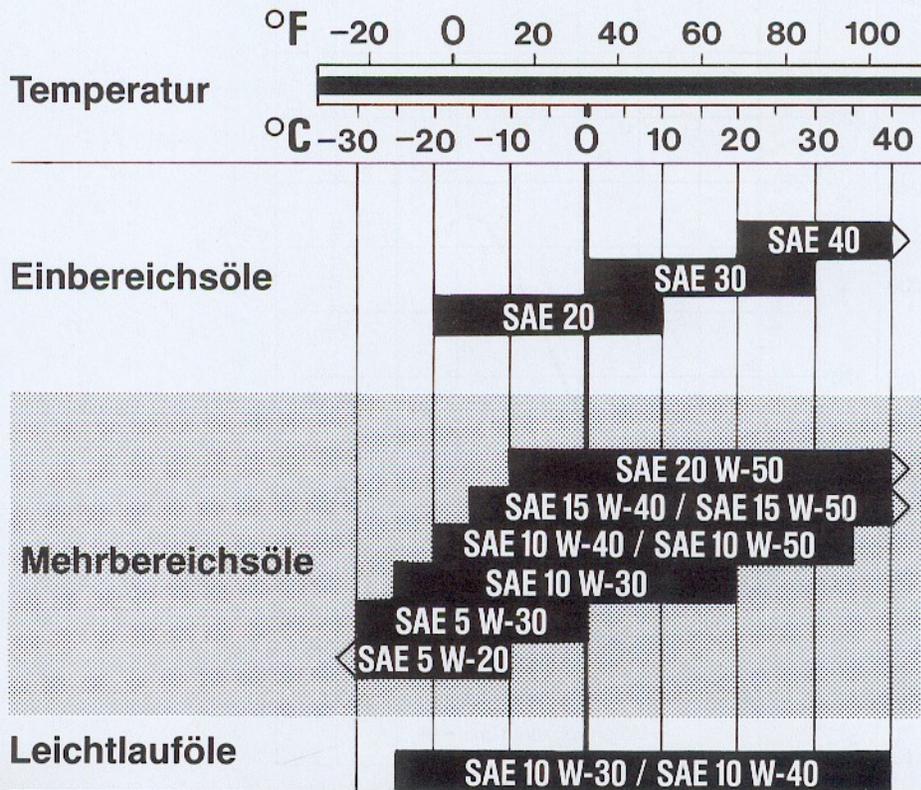
Nur wenn Mehrbereichsöle nicht greifbar sind und normale Einsatzbedingungen vorliegen, können Einbereichsöle zum Einsatz kommen. Um Schäden vorzubeugen, müssen bei Verwendung dieser Öle unbedingt die bei größeren Temperaturschwankungen erforderlichen Ölwechsel eingehalten werden.

Mehrbereichsöle

Die im Wartungsplan angegebenen Wechselintervalle gelten bei Verwendung von Mehrbereichsölen. Für den Ganzjahresbetrieb dürfen nur die in der nachstehenden Übersichtstafel aufgeführten Mehrbereichsöle entsprechend der überwiegend herrschenden Lufttemperatur eingefüllt werden.

Leichtlauföle

Neben Einbereichs- und Mehrbereichsölen gibt es sogenannte Leichtlauföle (von Natur aus Ganzjahresöle). Vor Verwendung dieser unkonventionellen Öle sollten Sie sich von Ihrem autorisierten Porsche-Händler beraten lassen.



Vollastkurven

B32

