

D



STC
PORSCHE
turbo



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.

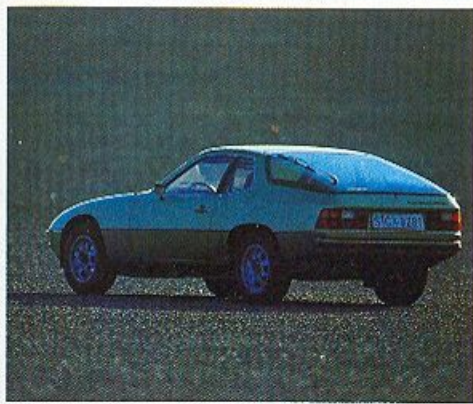
Porsche-Sportwagen empfehlen sich daher als die anspruchsvolle Alternative: von allem, was heute ein Auto bieten kann, bietet ein Porsche – bis auf den Platz – mehr: mehr Motor, mehr Fahrwerk, mehr funktionelle Handlichkeit, mehr spontane Reaktion, mehr Wartungsfreiheit, mehr Garantie, mehr formalen und technischen Reiz, mehr Stil – und mehr Erfahrung.

Die große Erfahrung bestätigt sich in großen Erfolgen: Porsche ist Marken- und Sportwagen-Weltmeister.

Porsche führt – im Sportwagen-Weltmarkt, in der Präferenz beim Publikum und im Fachurteil der Presse.

Solche Spitzenpositionen erreicht und hält man nur mit Spitzenqualität. 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 911 SC
Der Klassiker unter den
erfolgreichsten Sportwagen
der Welt

Fast schon Legende – und doch aktuellste, zukunftsorientierte Gegenwart: das ist der Porsche 911! Seit 1964 in Produktion, verließen bisher über 130.000 Exemplare dieser Baureihe das Porsche-Werk Zuffenhausen – wenig genug, um den Charakter des Exklusiven zu wahren, genug jedoch, um in kleiner Serie jenen höchsten Grad vollkommener Reife zu erlangen, der einen Porsche von anderen Sportwagen abhebt. Als ein Modell, das – als Wunsch wie als Wagen – von Jahr zu Jahr stärker wird, präsentiert sich der 911 SC heute auf dem bisher höchsten Gipfel seiner Perfektion und seiner Potenz: 180 PS/132 kW aus

drei Litern Hubraum – einen so leistungsfähigen 911 hat es noch nie gegeben. Hier die wichtigsten Unterschiede zum Vorgängertyp als zusammengefaßte Übersicht: Der Hubraum-Zuwachs von 300 auf jetzt 2994 Kubikzentimeter hebt die Maximal-Leistung um 15 PS, verbessert die Beschleunigungszeit aus dem Stand auf 100 km/h um eine halbe auf insgesamt sieben Sekunden und steigert die Spitzengeschwindigkeit auf über 220 km/h. Doch diese sportlichen Zugaben sind nur Nebenprodukte des angestrebten Komfort-Ziels: Noch mehr Elastizität, noch mehr Durchzugsvermögen aus niedrigen und mittleren Drehzahlen für noch

gefahrloseres Einfädeln und Überholen. Die Drehmomentkurve verläuft sehr flach und erreicht ihr Maximum von 27 kpm/265 Nm bei 4200 U/min (Modell 77: 24 kpm/235 Nm bei 4000 U/min). Über den gesamten nutzbaren Drehzahlbereich von 3000 bis 6000 U/min stehen mehr als 22 kpm zur Verfügung. Bei nur 5500 U/min liefert der Motor seine Leistungsspitze von 180 PS/132 kW und schont damit sich selbst und seine geräuschempfindliche Umwelt (Modell 77: 165 PS/121 kW bei 5800 U/min). Das jetzt serienmäßige Fünfgang-Getriebe gestattet zwischen optimal sportlicher und optimal wirtschaftlicher Gangart jede

beliebige Wahl. Das Fahrwerk ist bei Porsche immer um ein gutes Stück »schneller« als der Motor: im 911 SC bringen – unter verbreiterten hinteren Kotflügeln – Hochgeschwindigkeitsreifen der Dimension 185/70 VR 15 auf der Voderachse und 215/60 VR 15 auf der Hinterachse die jeweils eingesetzte Leistung sicher auf den Boden. Auf Wunsch sind jetzt auch die superbreiten, ultraniedrigen Serie-50-Reifen des Porsche Turbo für den 911 SC erhältlich: vorn 205/55 VR 16, hinten 225/50 VR 16 auf geschmiedeten 6- bzw. 7 J x 16 Leichtmetallfelgen.

Stabilisatoren vorn und hinten sind ebenso serienmäßig wie die Zweikreis-Bremsanlage mit vier innenbelüfteten Bremsscheiben und Bremskraftverstärker. Neue, aparte Farben bringen Rasse und Reiz dieser zeitlosen Sportwagen-Attraktion noch wirkungsvoller zur Geltung und bestätigen auf ästhetische Weise die Richtigkeit der Porsche-Langzeit-Philosophie.



Porsche 911 SC
Erbe sportlichen Engagements

»Sportlich« sind heute viele Autos. Nur wenige jedoch sind echte Sportwagen. Und von diesen wenigen wiederum scheuen sich manche, ihre Qualitäten im harten, heißen Motorsport unter Beweis zu stellen und sich – vor kritischen Augen in aller Welt – mit den besten zu messen. Porsche hat diesen direkten Vergleich immer gesucht und sich dabei erfolgreich behauptet – oft gegen Wettbewerber mit viel größerem Etat und viel größerem Hubraum. Denn Rennen gewinnt man nicht mit Kraft und Schnelligkeit allein,

sondern vor allem mit Ausdauer. Und davon hat der Porsche so viel, daß seine Überlegenheit internationalen Rennserien viel von ihrer Spannung nahm und daß sogar manche Veranstalter – vor allem in Übersee – Porsche-Fahrzeuge von ihren Championaten ausgeschlossen haben. Sie taten dies nicht, weil die Porsche zu gefährlich waren oder zu schnell, sondern zu zuverlässig: Zu zuverlässig, um der Konkurrenz eine Chance zu lassen. Bei Erscheinen dieses Katalogs ist Porsche amtierender Doppel-Weltmeister und gerade dabei, die Markenweltmeisterschaft zum fünftenmal zu erringen. Was beweist das? Und was haben Sie davon? Nun – bei

Porsche führt der Sport kein Eigenleben; Endziel jedes sportlichen Einsatzes ist immer die Vervollkommenheit der Serie. Das geht bei Porsche auf dem kürzesten Weg: Jeder Porsche, ob für die Straße oder die Piste, wird in Weissach erdacht und entwickelt, in einem der modernsten Forschungs- und Prüf-Zentren der Automobil-Industrie. Ihr 911 SC entstand weitgehend auf den gleichen Reißbrettern der gleichen Konstrukteure, die auch die Weltmeister-Wagen bauten. Er erhielt im gleichen Styling-Studio seine Form und seine Feinheiten und im gleichen Windkanal seine hervorragende Aerodynamik. Er durchlief

das gleiche technische und wissenschaftliche Erprobungs- und Abstimmungsprogramm, er wurde auf den gleichen Prüf-, Rüttel- und Rennstrecken von den gleichen Versuchsfahrern ebenso hart getestet. Und da Porsche sich nur in praxis- und serien-nahen Renn-Disziplinen engagiert, fließen Erkenntnisse aus dem Motorsport ohne Umwege in die Serienfertigung ein. Dieses Know-how merkt man jedem 911 SC deutlich an – und erst recht jedem Turbo. Viele Aggregate sind mit den Renn-Versionen identisch – und daß sie im Sporteinsatz ein Vielfaches der Straßen-Belastung leisten oder aushalten müssen, zeigt nur, welche große Qualitäts-

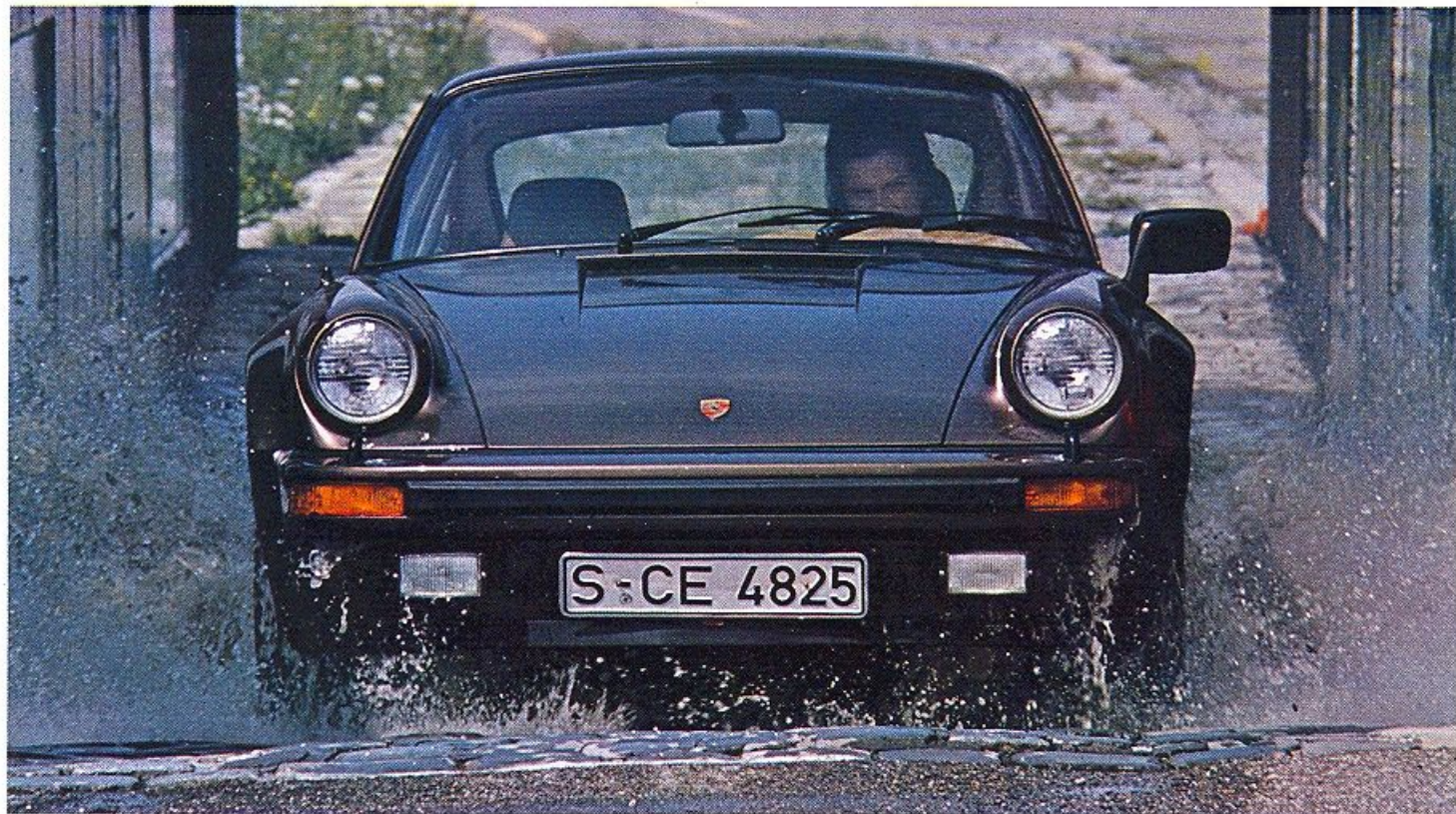
und Sicherheitsreserven Ihr Porsche hat: Nicht umsonst wird man zur Marke mit so vielen Erfolgen und mit so reicher Erfahrung. Seit 29 Jahren baut und fährt Porsche Sportwagen. Und nichts anderes.



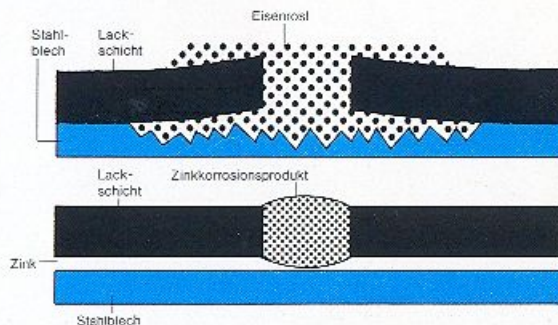
Die Technik im Porsche 911 SC Langzeit-Qualität bis ins letzte Detail

Wer zum erstenmal mit Porsche Bekanntschaft macht, staunt vor allem über drei Fakten: Darüber, daß der Porsche nur Normalbenzin braucht, daß er – als einziges Fabrikat – mit 20.000 Kilometer-Intervallen für Wartung und Ölwechsel auskommt und daß es auf ihn sechs Jahre Langzeit-Garantie gibt. Hier ist die Erklärung dafür: Die gesamte Bodengruppe und alle aus Stahl gefertigten Teile der Karosserie sind nach einem speziellen Thyssen-Verfahren beidseitig feuerverzinkt und damit weitgehend korrosions-immun – Rost hat hier kaum eine Chance.

Der großvolumige, luftgekühlte Heck-Motor ist nur 8,5 : 1 verdichtet und auf hohe Dauerleistung ausgelegt. Es ist ein Sechszylinder-Boxer mit je drei Zylindern rechts und links vom Kurbelgehäuse. Diese Anordnung ergibt kompakte Abmessungen, vor allem die im Sportwagen erforderliche niedrige Bauhöhe. Die hängenden Ventile sind V-förmig angeordnet und werden durch je eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe gesteuert. Die geschmiedete Kurbelwelle ist sorgfältig ausgewuchtet und läuft in acht Lagern. Die sonst fast nur im Rennwagenbau verwendete Trockensumpfschmierung versorgt auch im

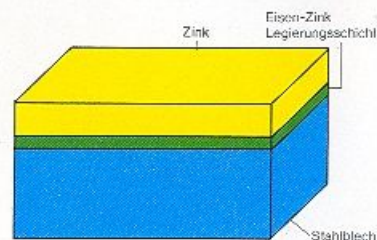


Rostunterwanderung an einem lackierten Stahlblech.



»Gebremste« Rostunterwanderung bei verzinktem Stahlblech.

Schematischer Schichtaufbau eines feuerverzinkten Feinblechs.



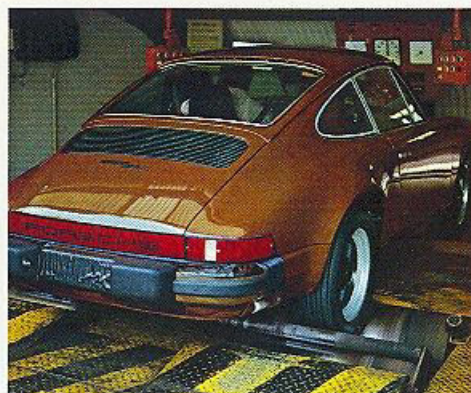
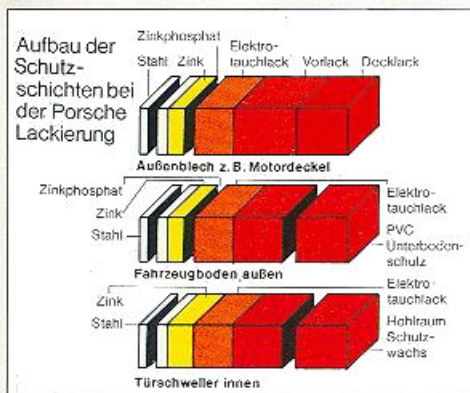
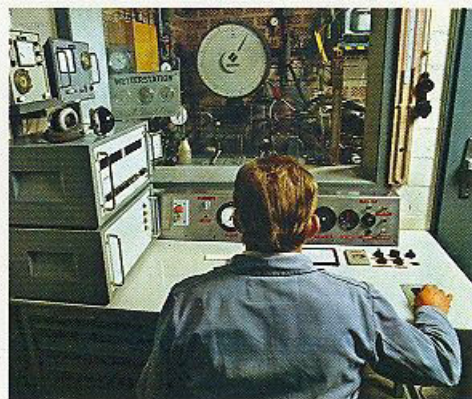
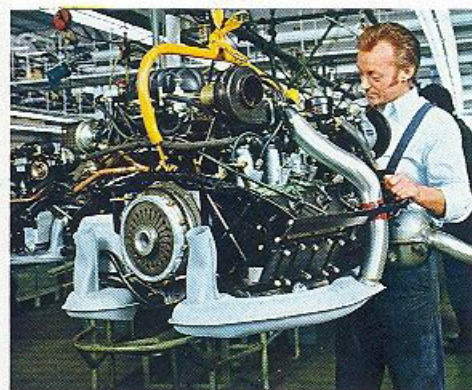
Serien-Porsche selbst bei extrem schneller Kurvenfahrt alle Schmierstellen mit gereinigtem und gekühltem Öl in der richtigen Menge. Selbstverständlich sorgt eine Start-Einrichtung der Einspritzanlage für sofortiges Anspringen und Rundlaufen der kalten Maschine.

Diese K-Jetronic-Benzineinspritzung übernimmt die Gemischaufbereitung, sorgt für absolut gleichmäßige Zylinderfüllung und garantiert sparsamen Verbrauch bei sehr sauberem Abgas.

Die kontaktlos gesteuerte Hochspannungs-Kondensator-Zündanlage arbeitet einstellungs-konstant und ist somit

wartungsfrei. Eine volle Stunde lang muß jeder Porsche-Motor auf dem Prüfstand beweisen, daß er unter allen Bedingungen einwandfrei arbeitet und alle Ansprüche in punkto Dichtheit, Leistung, Verbrauch, Geräusch und Abgas voll erfüllt. Das fertig montierte Fahrzeug kommt noch einmal für etwa zehn Minuten zu Meß- und Einstell-Arbeiten auf den Rollenprüfstand und muß in einem abschließenden 30-Kilometer-Fahrttest auf der Straße ein 180 Punkte umfassendes Prüfprogramm fehlerfrei absolvieren.

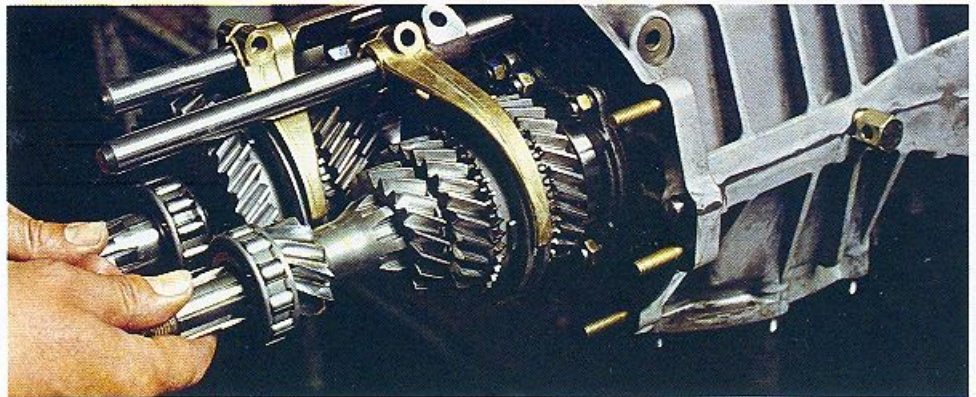
Das Fahrwerk ist für Geschwindigkeiten bis zu 270 km/h ausgelegt und erfüllt höchste Ansprüche an Sicherheit, Sportlichkeit und Komfort. Die Vorderräder sind einzeln aufgehängt und werden von Querlenkern zusammen mit Dämpferbeinen geführt und von Drehstäben gefedert.



Stabilisatoren mit einem Durchmesser von 20 mm vorn und 18 mm hinten verringern zusätzlich die Seitenneigung und sorgen für noch satteren Bodenkontakt der vorn und hinten unterschiedlich breiten Hochgeschwindigkeitsreifen auf gegossenen 15-Zoll- oder, falls gewünscht, auf geschmiedeten 16-Zoll-Leichtmetall-Felgen. Auf Wunsch ergeben Gasdruck-Stoßdämpfer in Sporteinstellung eine dem Turbo sehr ähnliche Fahrwerks-Abstimmung.

Die Hinterräder sind einzeln an Leichtmetall-Schräglenkern aufgehängt; ein querliegender Torsionsstab pro Rad übernimmt die Federung.

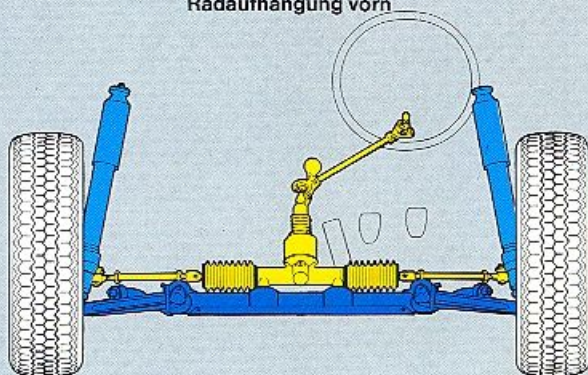
Mit dem serienmäßigen, porsche-sperr-synchronisierten Fünfgang-Getriebe läßt sich der 911 SC immer im optimalen Drehzahlbereich bewegen. Das Getriebegehäuse besteht, um Gewicht einzusparen, aus dem sehr leichten Silumin. Das Differential ist verstärkt und identisch mit dem Ausgleichsgetriebe der Porsche-Spitzen-Modelle Turbo und 928; auf Wunsch wird es mit 40 % Sperrwirkung geliefert.



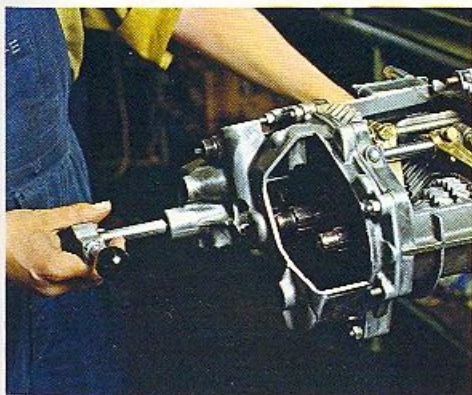
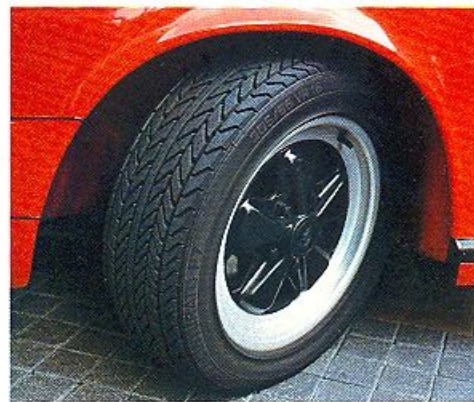
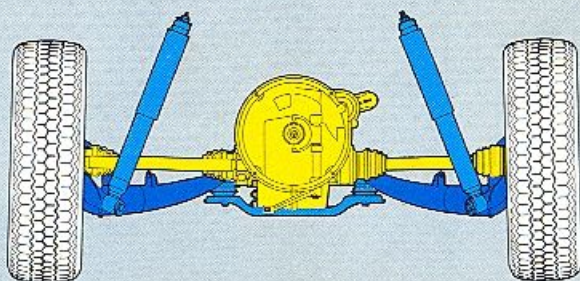
Der Antrieb der Hinterräder erfolgt über Doppelgelenkwellen. Eine neue verdrehweiche Kupplung mit serienmäßiger Kupplungshilfe bewirkt noch komfortableren Kraftschluß bei Kuppeln und erfordert dabei spürbar weniger Pedaldruck.

Die halbautomatische »Sportomatic« nimmt Ihnen auf Wunsch das Kuppeln ganz ab.

Radaufhängung vorn



Radaufhängung hinten





Sicherheit im Porsche 911 SC Aktiv- und Passiv-Reserven

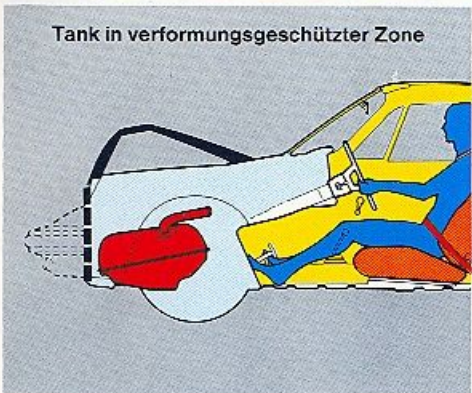
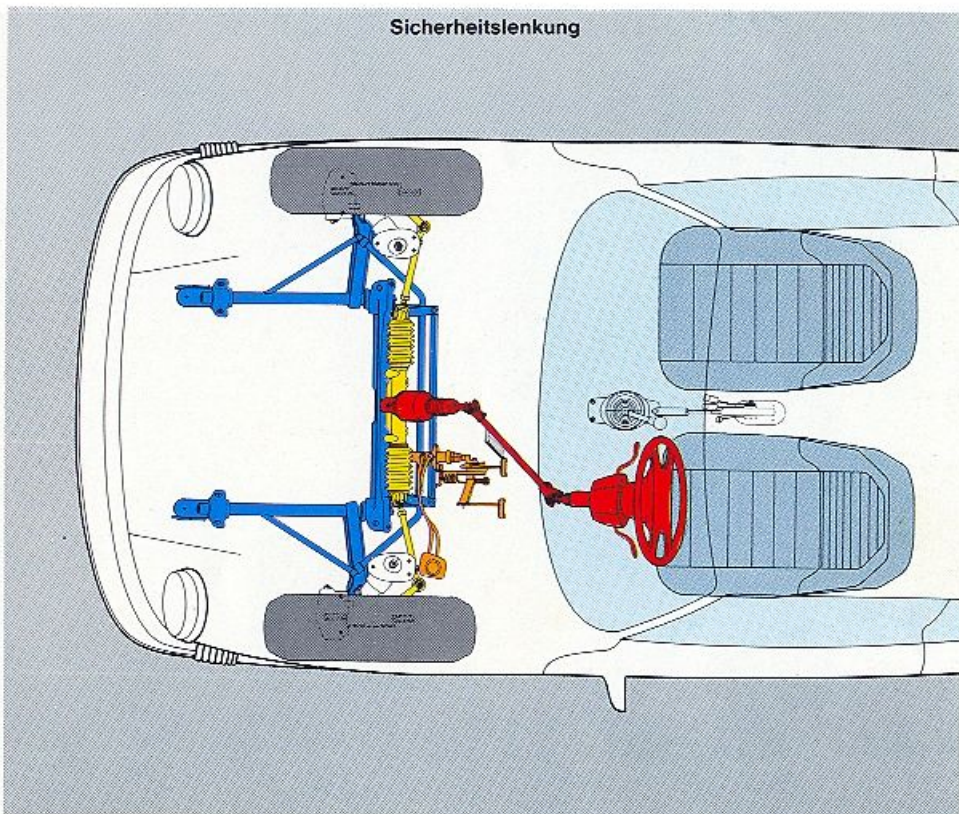
Die Porsche-Sicherheitsstoßstangen an Bug und Heck fügen sich mit ihrem Faltenbelag harmonisch und fließend in die Karosserielinie ein. Bei Kollisionen bis 8 km/h wird nichts weiter beschädigt als ein austauschbares Deformationselement in der Stoßstangen-Halterung. Völlig folgenlos übersteht der Wagen den gleichen Aufprall, wenn statt der Deformationselemente energie-absorbierende hydraulische Pralldämpfer montiert sind.

Selbstverständlich ist die Windschutzscheibe aus Verbundglas. Die zweifach abgewinkelte Sicherheitslenksäule kann sich bei einem Zusammenstoß nicht ins Wageninnere schieben. Der Tank liegt in einer verformungsgeschützten Zone, und das gesamte Kraftstoffleitungssystem ist so konstruiert, daß auch nach einem 50 km/h Crash und kopfstehendem Fahrzeug kein Tropfen Benzin ausläuft. Die Fahrgastzelle von Coupé und Targa übersteht Aufprall-Unfälle und mehrfache Überschläge ohne nennenswerte Deformation; die Türen bleiben sicher geschlossen und lassen sich anschließend anstandslos öffnen.



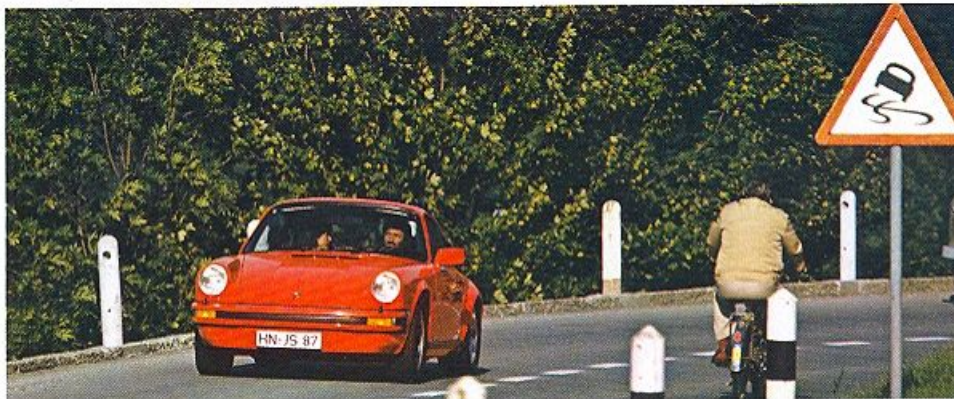
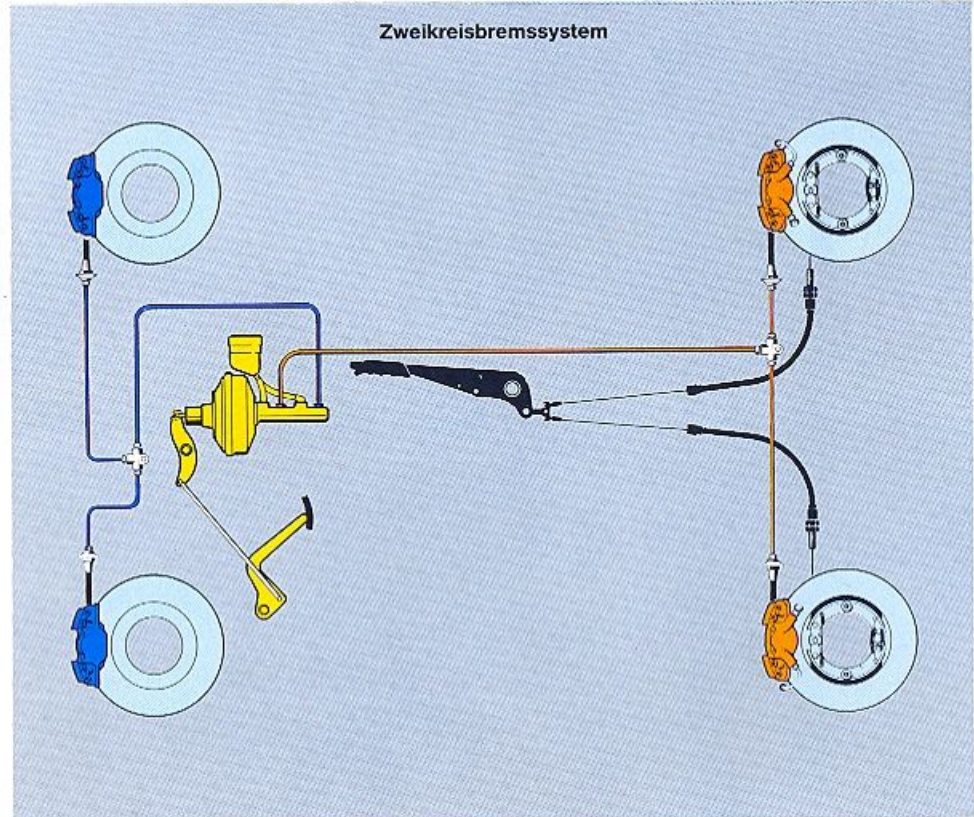
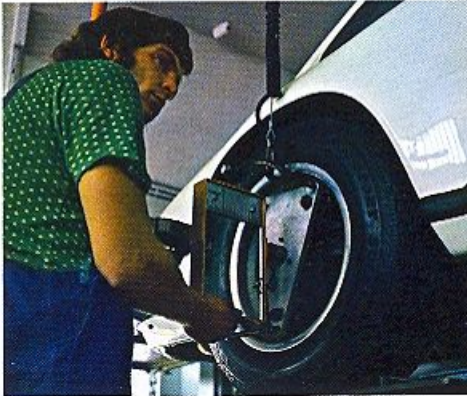
Alle Armaturen, Schalter und Knöpfe sind weich gepolstert und so angeordnet, daß sie im Ernstfall keine Verletzungsgefahr darstellen. Ein geräumiges Handschuhfach, zwei offene und zwei geschlossene Tür-Ablagen sowie zwei Kartentaschen sorgen dafür, daß im Porsche nichts lose herumliegt, was bei einer scharfen Bremsung als gefährliches »Geschoß« umherfliegen könnte. Mit diesen Eigenschaften zum Insassenschutz liegt der Porsche weit über den vom Gesetzgeber geforderten Werten. Doch viel wichtiger als die streng reglementierte passive Sicherheit erscheint uns – gerade bei einem Sportwagen – die

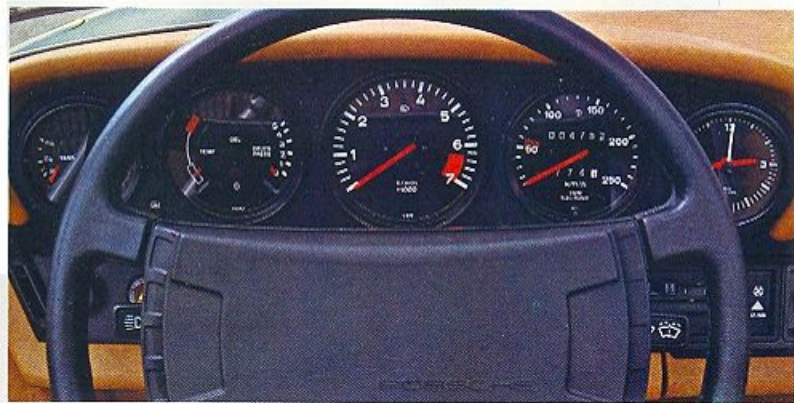
aktive: Sie umfaßt alles, was es dem Fahrer ermöglicht, kritische Situationen gefahrlos zu meistern, es gar nicht erst zum Unfall kommen zu lassen und bei Bedarf auch die Flucht nach vorn anzutreten. Dafür ist der Porsche mit seiner spontan verfügbaren Leistungs-Reserve ebenso gut gerüstet wie mit seinem tiefliegenden Schwerpunkt oder seiner enormen Querschleunigung.

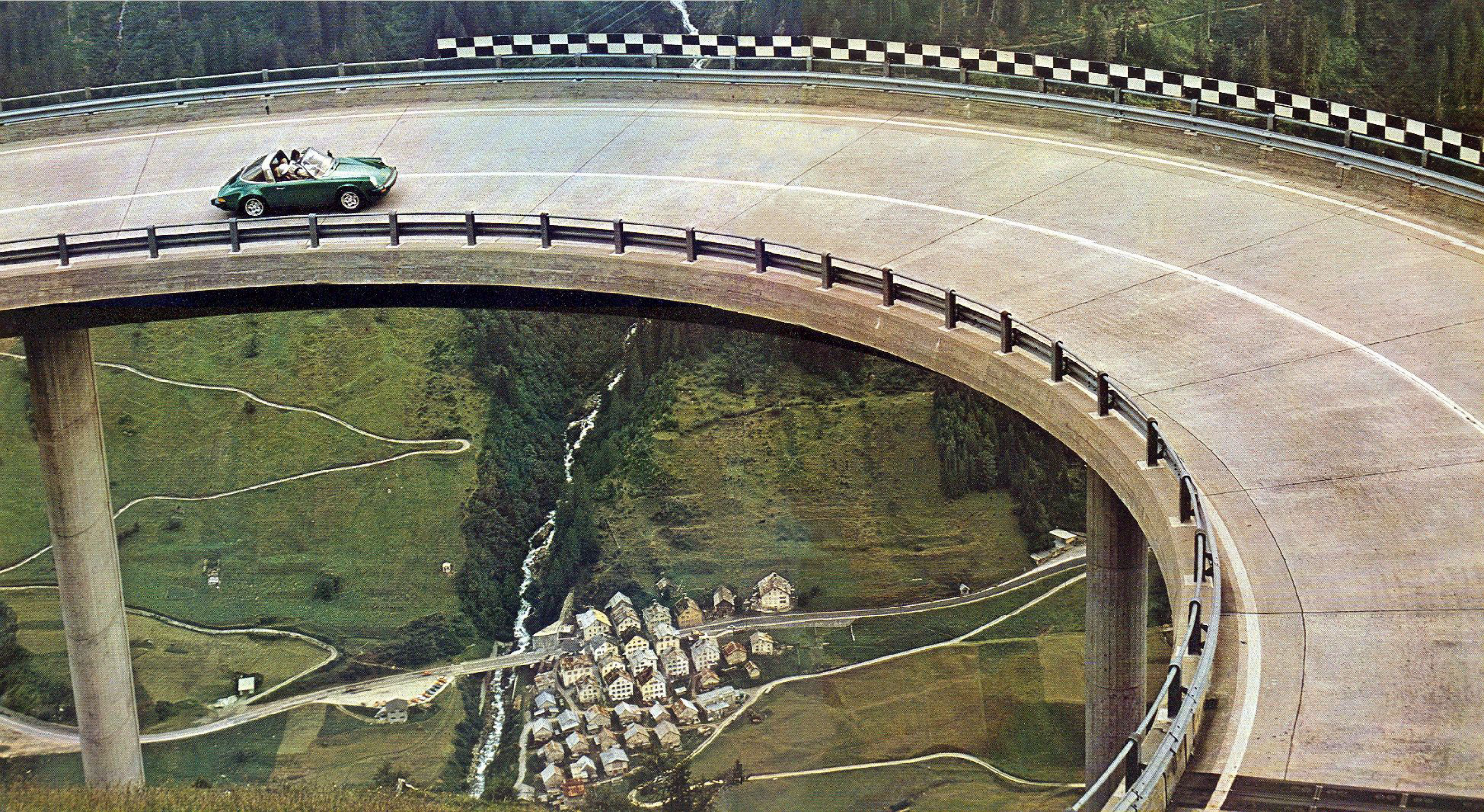


Bei der direkten, präzisen Porsche Zahnstangen-Lenkung genügt eine kleine Drehung, um einem plötzlich auftauchenden Hindernis auszuweichen oder – auf winterglatten Straßen – eine Rutschbewegung abzufangen. Die Zweikreisbremsanlage mit vier innenbelüfteten Bremsscheiben und serienmäßigem Bremskraftverstärker bringt bei niedrigem Pedaldruck einen 100 km/h schnellen 911 SC auf trockener Fahrbahn in 3,2 Sekunden zum Stillstand – und das ohne Fading viele Male hintereinander.

Maßgeblichen Anteil an der Konditionserhaltung und damit an der aktiven Sicherheit haben auch die fahr- und körpergerecht vorbildlich gestalteten Porsche-Sitze die blendfreien, blitzschnell ablesbaren Rundinstrumente, die deutlichen und dennoch dezenten Informationen, die Fahrwerk und Lenkung dem Fahrer vermitteln sowie die großdimensionierte Heizungs- und Belüftungsanlage mit günstiger Luftverteilung und individuellen Reguliermöglichkeiten.







Offen fahren im Porsche 911 SC
Traumhafte Targa-Tage

Offen fahren: die Bewegung noch spüren, jeden Sonnenstrahl auskosten, braun werden unterwegs, hautnah Natur atmen und ihre Freiheit erleben mit dem Wind um die Wette – das ist die Urform des Fahrens – und nach wie vor die Schönste.

Die klassischen Roadster und Speedster – für viele der Inbegriff des Sportwagens überhaupt – haben nur einen Nachteil: Sie machen zwar sehr viel Spaß, aber wenn's Ernst wird, werden sie kritisch: Kaum einer von ihnen erfüllte die von den Gesetzgebern aufgestellten Sicherheitsanforderungen bei Crash- und Überschlagtests. Diese Entwicklung vorausahnend, hat Porsche schon vor 10 Jahren ein völlig neues Cabrio-Konzept geschaffen – den inzwischen überall in der Welt kopierten Targa. Sein integrierter Überrollbügel verleiht dem Targa beim Aufprallen und Abrollen annähernd die gleichen Eigenschaften wie

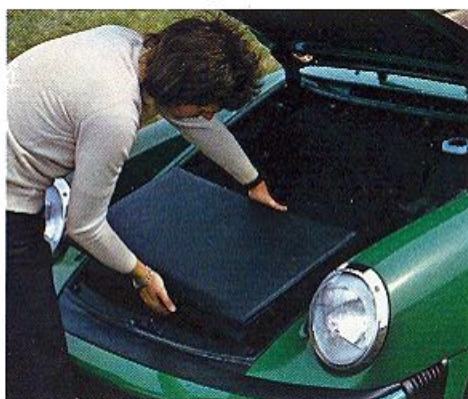
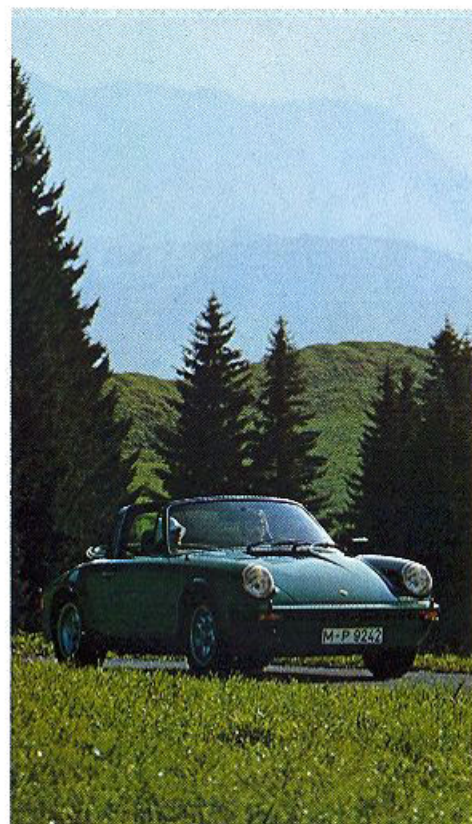


beim 911 SC-Coupé hinsichtlich Sicherheit der Fahrgastzelle und passivem Unfall-schutz der Insassen.

Mit wenigen Handgriffen ist das stabile und dennoch leichte Faltdach abgenommen, platzsparend zusammengelegt und im Auto verstaut – jetzt steht Ihnen der Himmel offen und Sie genießen fast zugluftfrei die Vorteile eines Cabrios – und sogar noch einige mehr: Das Targa-Dach braucht keine Wartung, es ist weit weniger einbruch-gefährdet als ein Stoff-Verdeck, es schließt geräuschlos, zugfrei, wind-, regen- und waschstraßen-dicht. Der Sicherheitsbügel besteht aus rostfreiem Stahl und wird auf

Wunsch in mattschwarz geliefert. Die Heckscheibe ist wärmedämmend getönt und zweistufig beheizbar.

Damit Sie unbesorgt offen parken können, sind selbstverständlich die Entriegelung der Kofferraumhaube und des Handschuh-fachs abschließbar.



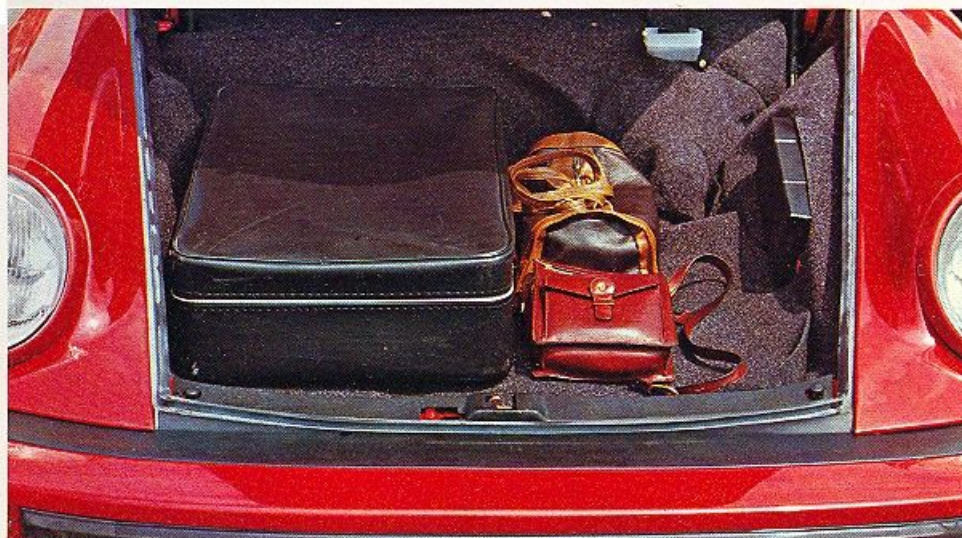
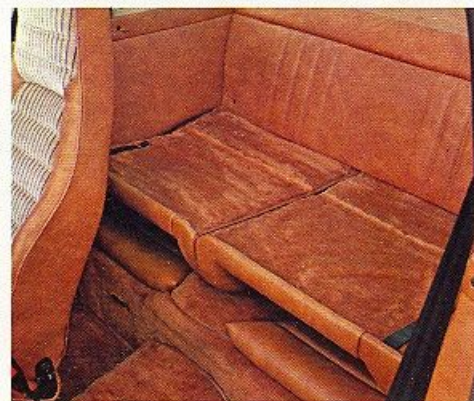
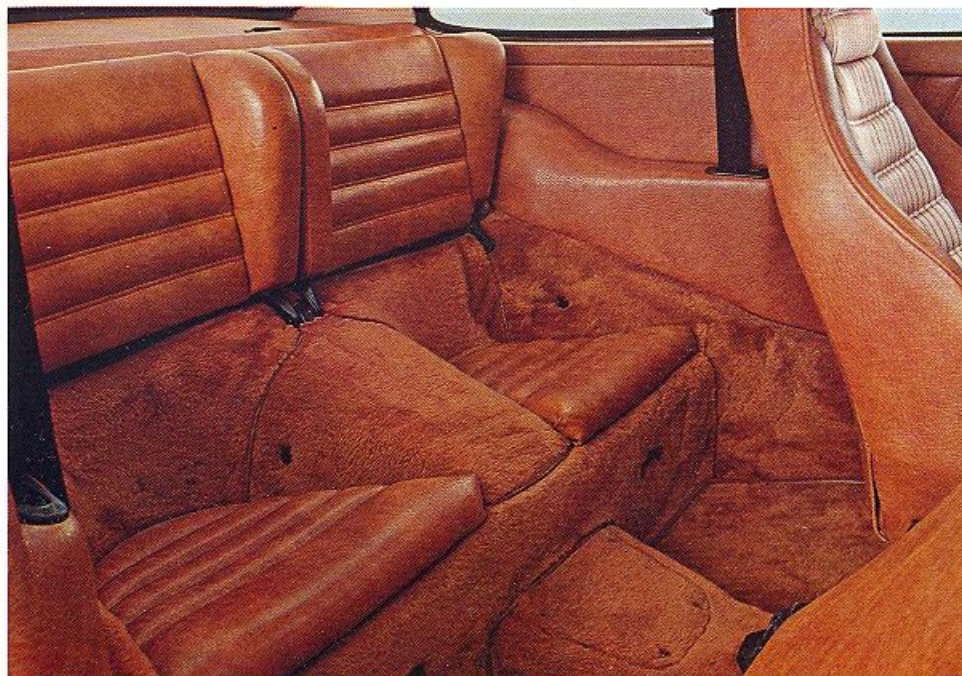
Komfort im Porsche 911 SC Alltagstauglicher Luxus

Jedes Porsche-Detail läßt erkennen, daß dieser Wagen von Leuten erdacht und gebaut ist, die selbst viel und schnell Autofahren. Hohe Reisedurchschnitte sind nicht zuletzt eine Frage der Tank-Kapazität: 80 Liter, davon 8 Liter Reserve, ermöglichen 600 Kilometer Aktionsradius. Die geringen Ansprüche des Motors an die Benzin-Qualität (Oktanzahlbedarf nur 91 ROZ) sind die Gewähr für unproblematische Kraftstoffversorgung im Ausland.

Drei Wischer-Geschwindigkeiten plus Intervall-Schaltung schaffen bei Nieselregen ebenso wie bei Wolkenbruch klare Sicht. Der Außenspiegel kann nicht beschlagen: er wird – gleichzeitig mit der Heckscheibe – beheizt und ist von innen elektrisch verstellbar. Der elektrische Kompressor pumpt im Bedarfsfall nicht nur den Faltrifen des platzsparenden Notrades auf, sondern selbstverständlich auch Schlauchboote und Luftmatratzen.

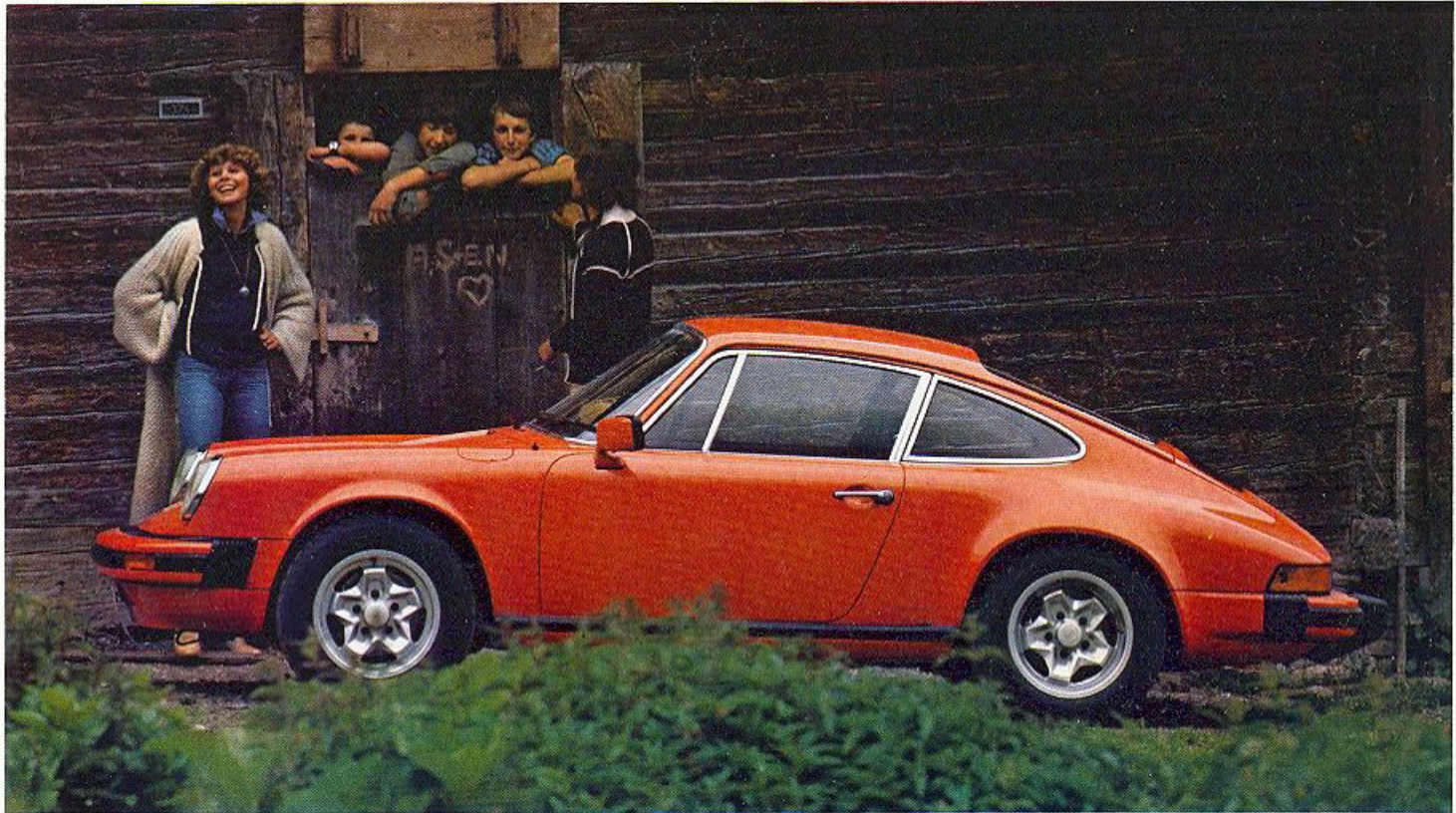


Die Fond-Sitze bieten auf kurze Distanz zwei Erwachsenen genügend Platz; zwei Kinder reisen hier mit Langstrecken-Komfort, und heruntergeklappt halten die teppichbelegten Sitzlehnen 230 Liter Gepäck rutschsicher fest. Zusammen mit dem 190-l-Bug-Kofferraum erhöht sich das Transport-Volumen auf 420 Liter, und auch bei voller Zuladung bleibt die Achslastverteilung nahezu unverändert.



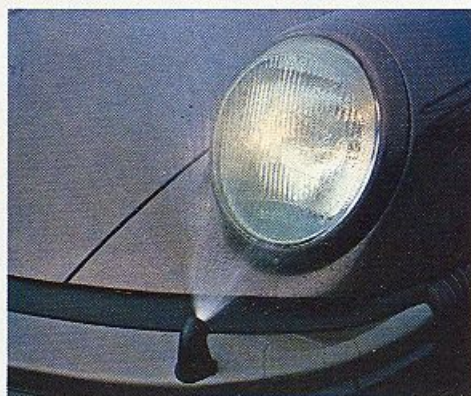
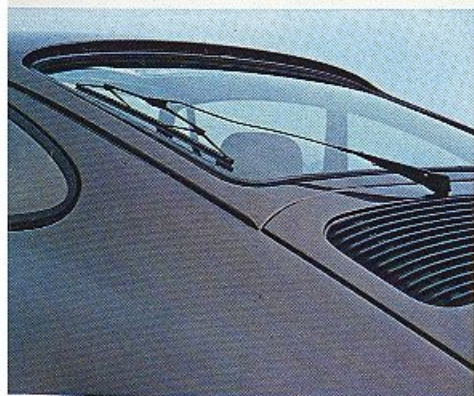
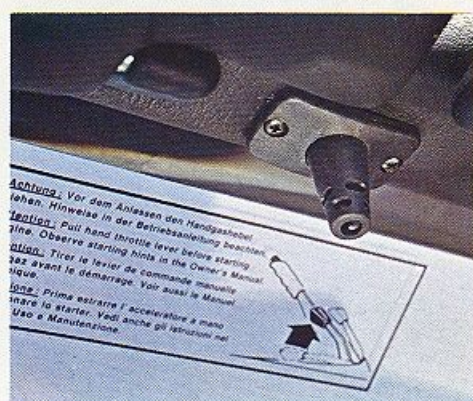
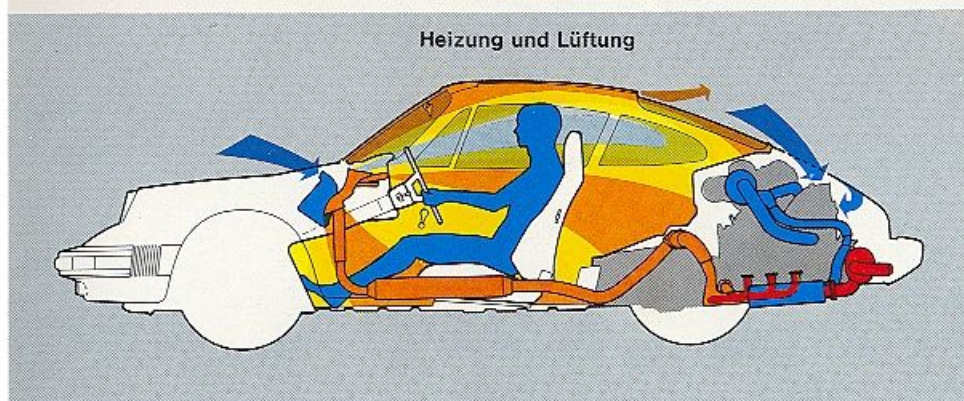
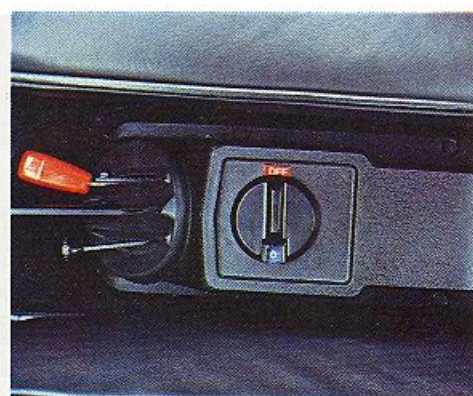
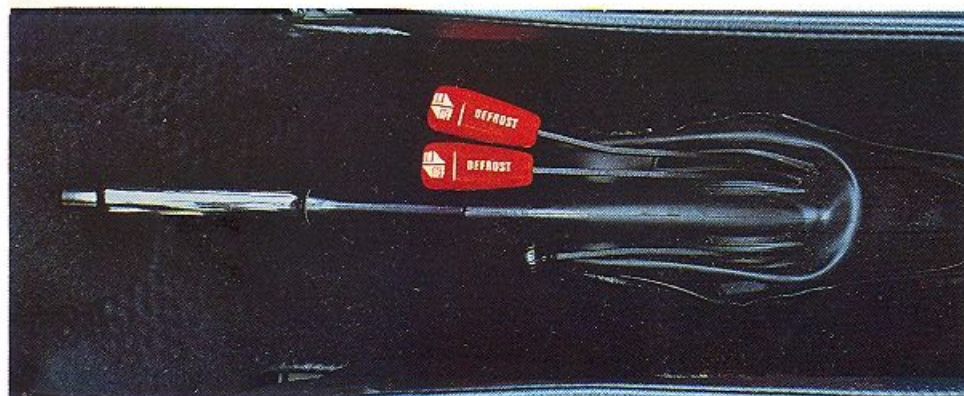


Fast unbegrenzt sind die Möglichkeiten, den 911 SC nach eigenem Geschmack noch sportlicher, noch komfortabler, noch individueller auszustatten: Bequem vom Fahrersitz aus öffnet man auch das Fenster der Beifahrerseite – elektrisch. Eine automatische Heizungsregulierung hält – unabhängig von der Außentemperatur, der Fahrgeschwindigkeit und der Motordrehzahl – die vorgewählte Innenraumwärme konstant. Eine Klimaanlage bringt auf Knopfdruck angenehme Kühle an heißen Tagen.



Getönte Scheiben mindern Blendung und Aufheizung; ein Heckscheibenwischer schafft freie Sicht nach hinten, und eine Scheinwerfer-Reinigungsanlage sorgt gerade dann für ungetrübtes Licht, wenn Sie es am nötigsten brauchen: bei schlechtem Wetter und schmutziger Fahrbahn. Ein Tempostat hält – ohne Fuß auf dem Gaspedal – zwischen ca. 25 und 200 km/h jede gewählte Geschwindigkeit ein und enthebt Sie auf tempolimitierten Strecken der ständigen, lästigen Tachokontrolle. Selbstverständlich können Sie auch bei eingeschaltetem Tempostat jederzeit

beschleunigen oder bremsen und danach die zuvor eingespeicherte Geschwindigkeit durch einfachen Fingertip wieder abrufen. Ein elektrisch betätigtes Schiebedach mit Windabweiser erlaubt stufenloses, zugfreies Offenfahren. Vier Lautsprecher bringen die Empfangs- und Wiedergabe-Qualitäten des Porsche-Stereo-Kassetten-Radios genußvoll zur Geltung.





Porsche Turbo Superlativ auf Rädern

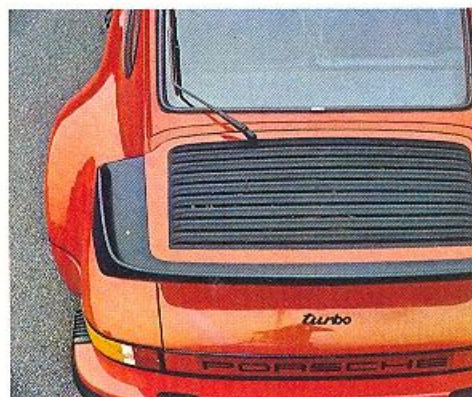
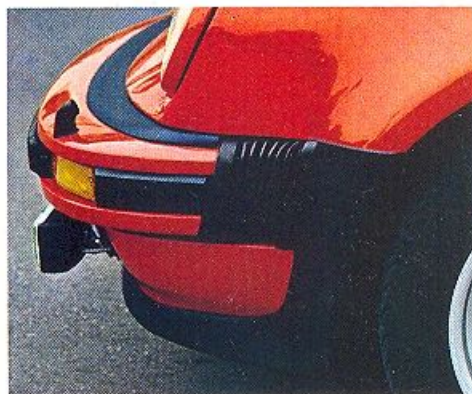
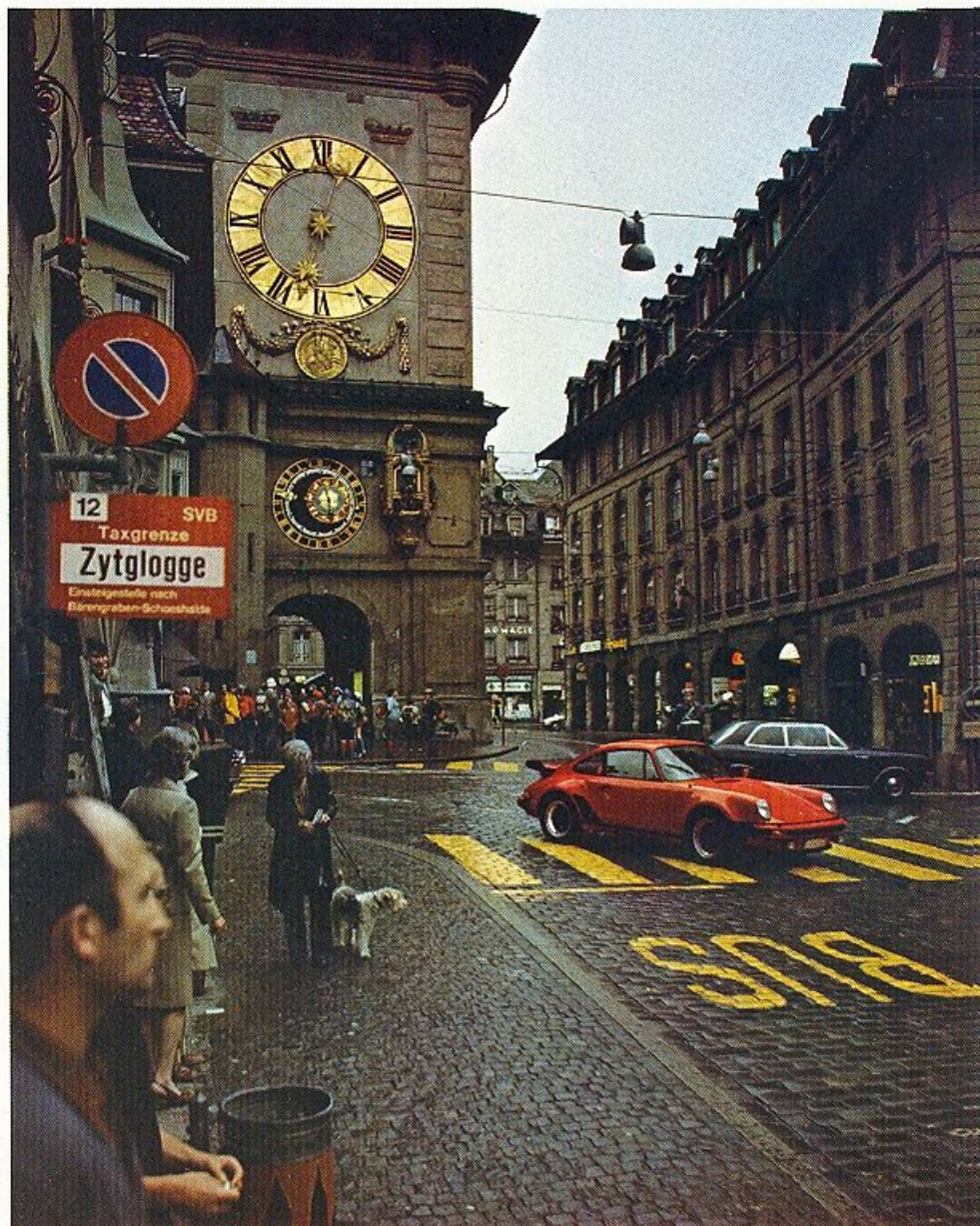
Der Turbo – die kultivierte Straßen-Version der unschlagbar erfolgreichen Renn- und Weltmeisterschaftswagen der Gruppen vier, fünf und sechs und in vielem bis ins Detail mit diesen identisch – ist der stärkste serienmäßige Porsche. Mehr noch: Er ist nicht nur unter den Sportwagen, sondern unter sämtlichen Personen- »Kraft«-Wagen deutscher Produktion mit Abstand der stärkste: er leistet 300 PS/221 kW bei nur 5500 U/min. Das maximale Drehmoment beträgt 42 kpm/412 Nm bei 4000 U/min. Ein so gewaltiger Vortrieb aus nur 3,3 Litern Hubraumvolumen ist allein mit Turbo-Aufladung möglich.

Sie nutzt zur Vorverdichtung der Ansaugluft eine Energiequelle, die sonst wirkungslos verpufft: den Abgasstrom. Diese »zweite« Auswertung der Kraftstoffenergie liefert nicht nur (praktisch gratis) eine enorme Leistungssteigerung, sie macht den Motor auch leiser; Ansaug- und Auspuffgeräusch werden von der Antriebs- und der Lader-Turbine zusätzlich gedämpft. Das flüsternde Turbo-Trickwerk übertrifft in der Beschleunigung ausnahmslos die gesamte Sportwagen-Weltelite: In 5,4 Sekunden zischt der Wagen aus dem Stand auf Tempo Hundert, und selbst jenseits der Zweihundert-Marke drückt im Rücken noch immer der volle Schub. Die Spitze liegt über 260 km/h – bei dieser Geschwindigkeit kommt der aerodynamischen Gestaltung der Turbo-Karosserie fundamentale Bedeutung zu: Die Bug-Schürze und der – unter Berücksichtigung des Ladeluftkühlers – vergrößerte Heck-Spoiler mit hochgestelltem Rand aus Polyurethanschaum reduzieren die Auftriebskräfte um nahezu 100% und stabilisieren so den Geradeauslauf, außerdem verbessern sie das Brems-, Lenk-, Kurven- und Seitenwind-Verhalten umso mehr, je höher die Fahrgeschwindigkeiten liegen.



Doch der Turbo ist kein hochgezüchtetes Sportinstrument, mit dem man nur kompromisslos schnellfahren kann und weiter nichts: Gerade in seiner uneingeschränkten Eignung für jedes Wetter und jeden Verkehr, in seiner problemlosen Genügsamkeit und in seinen extrem langen Inspektions- und Ölwechselintervallen von 20.000 km unterscheidet sich der Spitzen-Porsche besonders angenehm von den weniger alltagtauglichen Fabrikaten mit vergleichbarer Leistung. Gerade die Alltagstauglichkeit nämlich – sonst der schwache Punkt der meisten Hochleistungssportwagen – ist beim Turbo die verblüffendste Stärke. Seine wartungs-

freie, kontaktlose Hochspannungs-Kondensator-Zündanlage, aus dem Motorsport übernommen, stellt sicher, daß auch im Bummelbetrieb die Kerzen nicht verrußen und der Zündzeitpunkt immer stimmt. Selbst nach stundenlangem Kriechverkehr mit tausend Touren Leerlaufdrehzahl ist der »da« – sofort und voll. Bei aller technischen und ästhetischen Exklusivität bleibt somit auch der Turbo ein echter Porsche: robust, unempfindlich, zuverlässig und immer bereit, bewegt zu werden, nicht nur bewundert. Turbo – nach diesem Traum-Sportwagen gibt es bis heute keine Steigerung mehr.

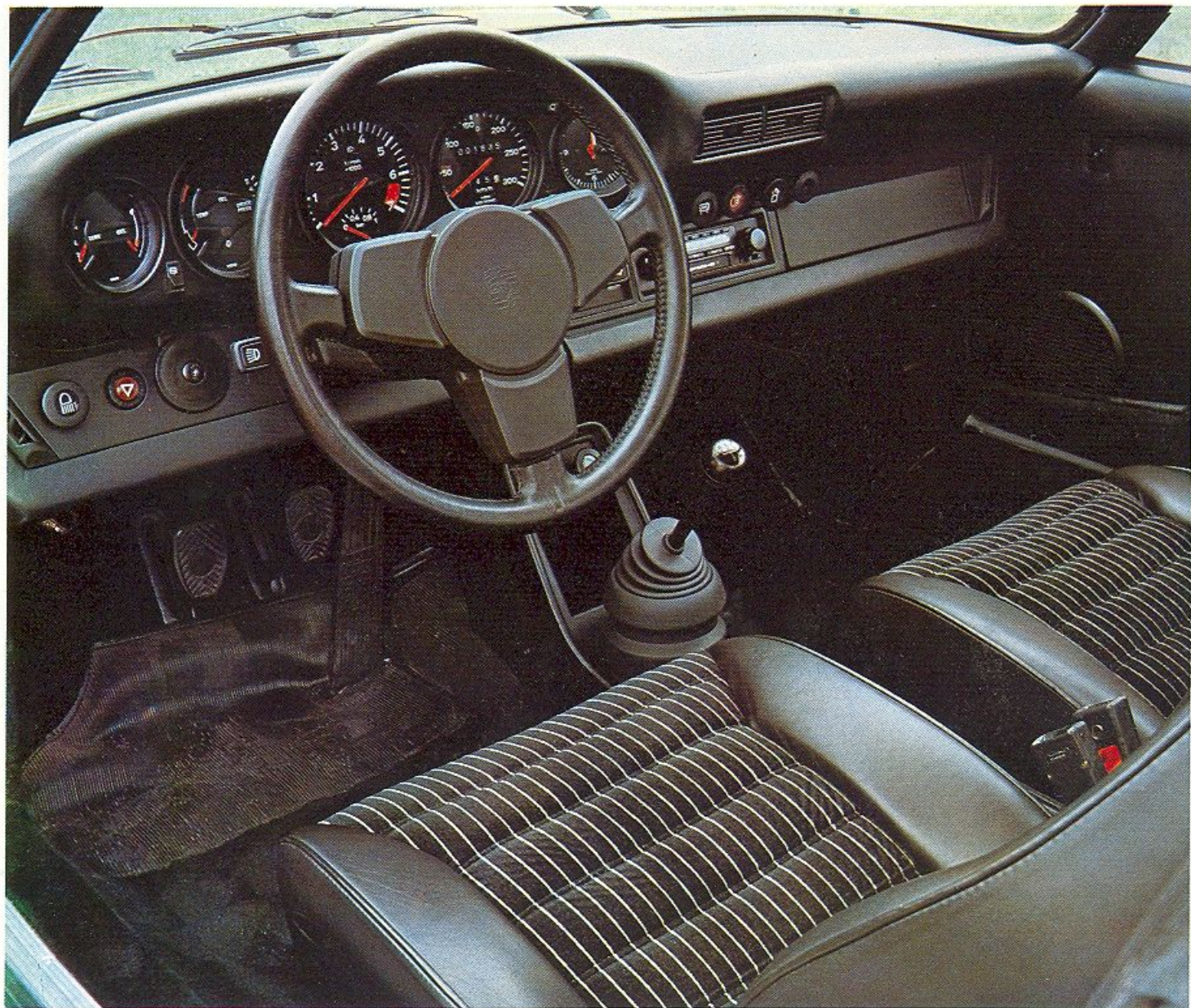


Turbo-Ausstattung
Rennwagen-Technik
mit Limousinen-Komfort

Im Turbo bleibt kein Wunsch mehr offen – weder beim anspruchsvollsten Fahrer noch beim verwöhntesten Fahrgast: Vor sich eine Plakette mit ihrem eingravierten Namen, hinter sich 300 PS und umgeben von Stereo-Musik aus vier Lautsprechern – so reisen Turbo-Eigner entspannt in Sesseln aus feinstem Leder und wertvollen Wollstoffen.

Das serienmäßig eingebaute Porsche-Kassetten-Radio verfügt über einen Sender-Suchlauf mit drei Empfindlichkeitsstufen und wird auf Wunsch mit Verkehrsfunk-Automatic geliefert. In der Mittelkonsole sind fünf Kassetten-Boxen und ein Ablagefach untergebracht; bei Einbau einer Klimaanlage reduziert sich die Zahl der Kassettenboxen auf drei.

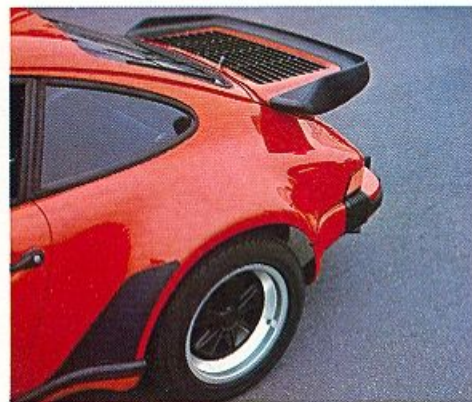
Die rundum getönte Verglasung mindert im Sommer die Aufheizung und garantiert bei jedem Wetter stets klare Sicht, denn auch die Frontscheibe ist elektrisch beheizbar, die Heckscheibe sogar in zwei Stufen. Elektrische Fensterheber sind ebenso selbstverständlich wie die Scheinwerfer-



Reinigungsanlage, der Heckscheibenwischer, der stufenlos einstellbare Wisch-Intervallschalter, die Nebelscheinwerfer und der perfekte Heizkomfort, bei dem eine automatische Regulierung die vorgewählte Innenraum-Temperatur stabilisiert. Ein zusätzliches kleines Anzeige-Instrument im Drehzahlmesser informiert den Fahrer über den jeweiligen Ladedruck. Das Fahrwerk mit Turbo-spezifischer Kinematik (verändertem Sturz- und Vorspurverlauf bei beiden Achsen) beweist, daß ein schnelles Auto nicht hart sein muß. Dazu tragen die für den Turbo entwickelten Serie-50-Reifen maßgeblich bei: Sie sind doppelt so breit wie hoch und

setzen neue Sicherheits-Maßstäbe im Schnellauf-, Seitenführungs-, Brems-, Abroll- und Drainage-Verhalten. Sie sind auf geschmiedeten Leichtmetallfelgen von 7 Zoll breite vorn und 8 Zoll hinten montiert und finden unter verbreiterten Kotflügeln Platz. Die überdimensionierte Bremsanlage mit innenbelüfteten Bremsscheiben und großen, ebenfalls gut gekühlten Vier-Kolben-Bremszangen stammt – wie die Radlager – direkt aus den Rennsport-Turbos.

Nach der Endmontage und allen Prüfstand-Probefahrten muß sich der Turbo in einem Hundert-Kilometer-Straßen-Test einem stark erweiterten Prüfprogramm unterziehen.



Turbo-Technik Energie aus Abgas

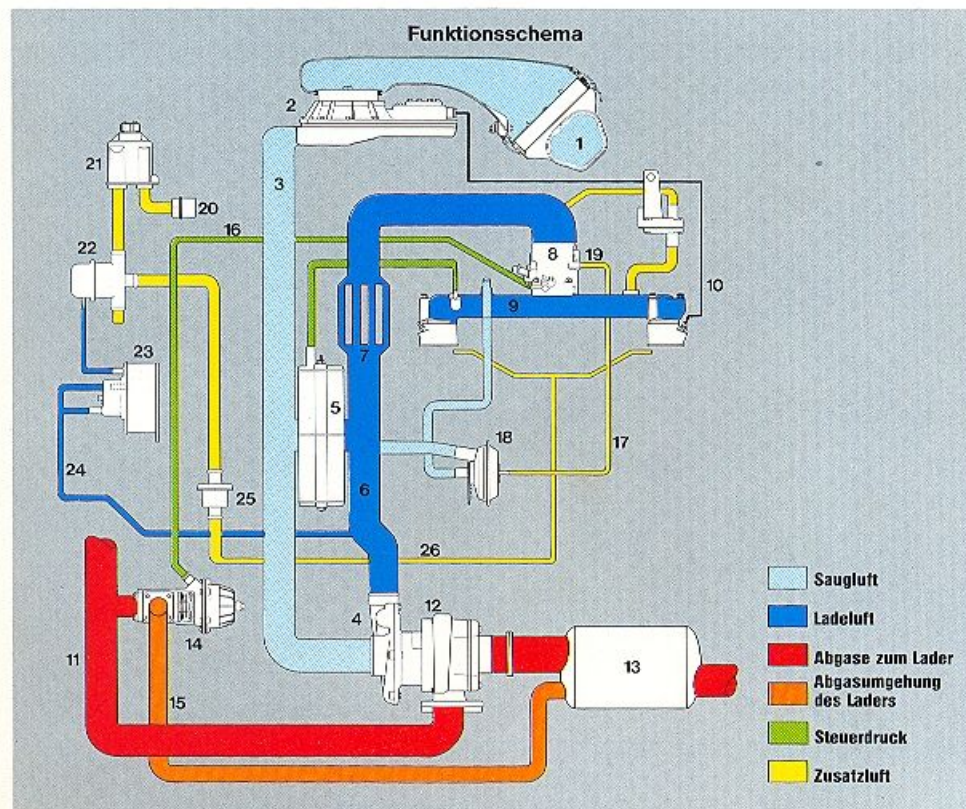
Das Besondere am Turbo-Motor ist natürlich der Turbolader. Er besteht aus einem Turbinen- und einem Verdichterrad, die auf einer gemeinsamen Welle befestigt sind. Das Turbinenrad wird von den Auspuffgasen des Motors angetrieben und bis auf Drehzahlen von 90.000 U/min gebracht. Mit der gleichen Geschwindigkeit dreht sich auch das Verdichterrad. Es saugt über den Luftfilter, den Gemischregler und die Saugleitung Luft an, verdichtet sie bis auf 0,8 bar Überdruck und führt sie über Druckleitung, Drosselklappe und Ansaugverteiler den Zylindern zu. Im Motor selbst wird »nur« noch 7,0:1 verdichtet;

durch die bereits erfolgte Vor-Verdichtung jedoch liegt das Gesamt-Verdichtungsverhältnis bei über 10:1 und macht somit die Verwendung von Super-Benzin erforderlich. Bei Verdichtung der Ansaugluft durch den Turbolader steigt deren Temperatur auf über 150° C. Die vergrößerte K-Jetronik-Einspritz-Anlage, die alle in die Verbrennungsräume einströmende Luft mißt und entsprechend Kraftstoff zumischt, erreicht jedoch bei niedrigeren Temperaturen der verdichteten Luft einen besseren Füllungsgrad. Im Modell 78 wird daher – wie in den Renn-Turbos – die komprimierte Ladeluft auf dem Weg vom Verdichter zur Drosselklappe wieder

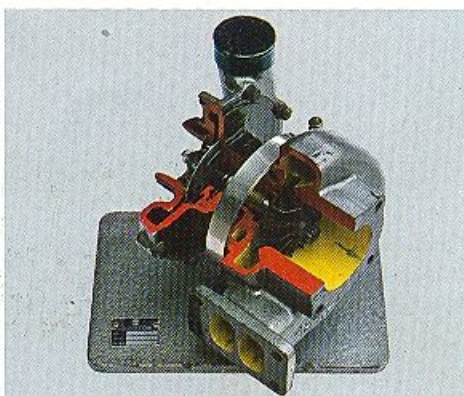
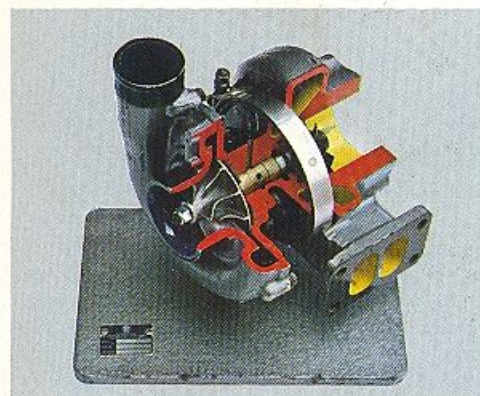


gekühlt, ohne dadurch an Druck zu verlieren. Diese Kühlung erfolgt, genau wie die Motorkühlung auch, mittels Luft, die im Bereich des stärksten Anpreßdrucks am Heckspoiler entnommen wird. Erst diese aufwendige Ladeluftkühlung ermöglicht, 300 PS zu erreichen. So viel Leistung bei so viel Motor-Elastizität macht die Verwendung eines Fünfgang-Getriebes überflüssig. Das verstärkte, umkonstruierte Viergang-Getriebe ist jetzt noch länger übersetzt und erreicht damit eine weitere Senkung des Drehzahl- und des Geräusch-Pegels.

Für einen noch sanfteren Kraftschluß beim Kuppeln wurde die Kupplung erneut verstärkt und erhielt eine verdrehweiche Scheibe sowie eine abermals verbesserte Übertotpunktfeder als Kupplungshilfe. Hierzu wurde das Getriebegehäuse aus Silumin um 30 mm verlängert und der ganze Motor um dieses Maß nach hinten versetzt. Auch das Ausgleichsgetriebe wurde verstärkt und ist jetzt mit dem Differential des Achtzylinder-Porsche 928 identisch.



- 1 Luftfilter
- 2 Gemischregler
- 3 Saugleitung
- 4 Turbolader (Verdichter)
- 5 Abblaseventil
- 6 Druckleitung
- 7 Ladeluftkühler
- 8 Drosselklappengehäuse
- 9 Luftverteiler
- 10 Kraftstoffeinspritzung
- 11 Abgas-Sammelleitung
- 12 Turbolader (Turbine)
- 13 Abgasschalldämpfer
- 14 Ladedruckregelventil
- 15 Bypassleitung
- 16 Steuerleitungen
- 17 Umluftsteuerleitung
- 18 Umluftventil
- 19 Ladeüberdruck-Sicherheitsschalter
- 20 Luftfilter
- 21 Zusatzluftpumpe
- 22 Abblaseumschaltventil
- 23 Steuerventil
- 24 Steuerleitung
- 25 Rückschlagventil
- 26 Lufteinblaseleitung





Vom 911 SC zum Turbo Konsequenz einer Konzeption

Dieser Katalog informiert Sie mit Daten, Fakten und Argumenten über zwei sehr unterschiedliche Autos, die dennoch sehr viele Gemeinsamkeiten besitzen: die gleiche technische Basis, die gleiche Boxer-Anordnung der sechs luftgekühlten Zylinder, die gleiche einmalige Langzeit-Garantie und die ebenso konkurrenzlos langen Wartungs-Intervalle von 20.000 Kilometern, die gleiche Summe an Erfahrung und Bewährung aus 29 Jahren ausschließlichem Sportwagenbau und aktivem Engagement im Motorsport.

Doch die Unterschiede, die – bei gleicher Grundkonzeption – aus dem Turbo ein völlig anderes Fahrzeug machen, beschränken sich nicht nur auf Technik, Optik, Leistung, Luxus und Preis. Diese Unterschiede in Charakter und Temperament können Worte kaum schildern und Bilder kaum zeigen, denn sie äußern sich in Gefühlen wie Sympathie, Faszination, Begeisterung und Genuß – und es ist durchaus denkbar, daß der »Schwächere« Sie eher in seinen Bann zieht als Deutschlands Stärkster.

Am besten fahren Sie beide Wagen zur Probe. Erleben Sie die Porsche-spezifische Ausstrahlung, die atemberaubende Beschleunigung, die überlegene Sicherheit, die souveräne Perfektion. Alle diese Eigenschaften gelten für den 911 SC im selben Maße wie für den Turbo – gerade das macht beide so »unvergleichlich«. Nur Sie allein können er-fahren und ermessen, welcher Porsche zu Ihrer Persönlichkeit paßt.

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

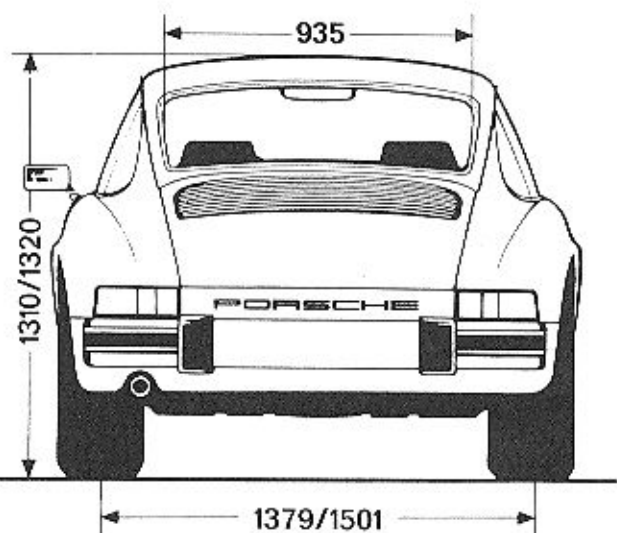
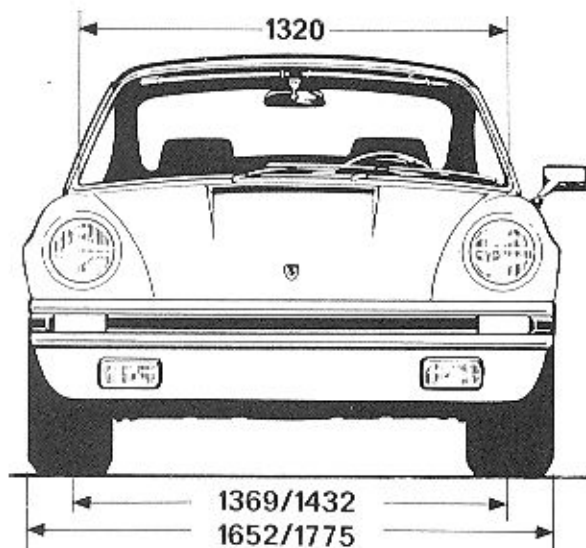
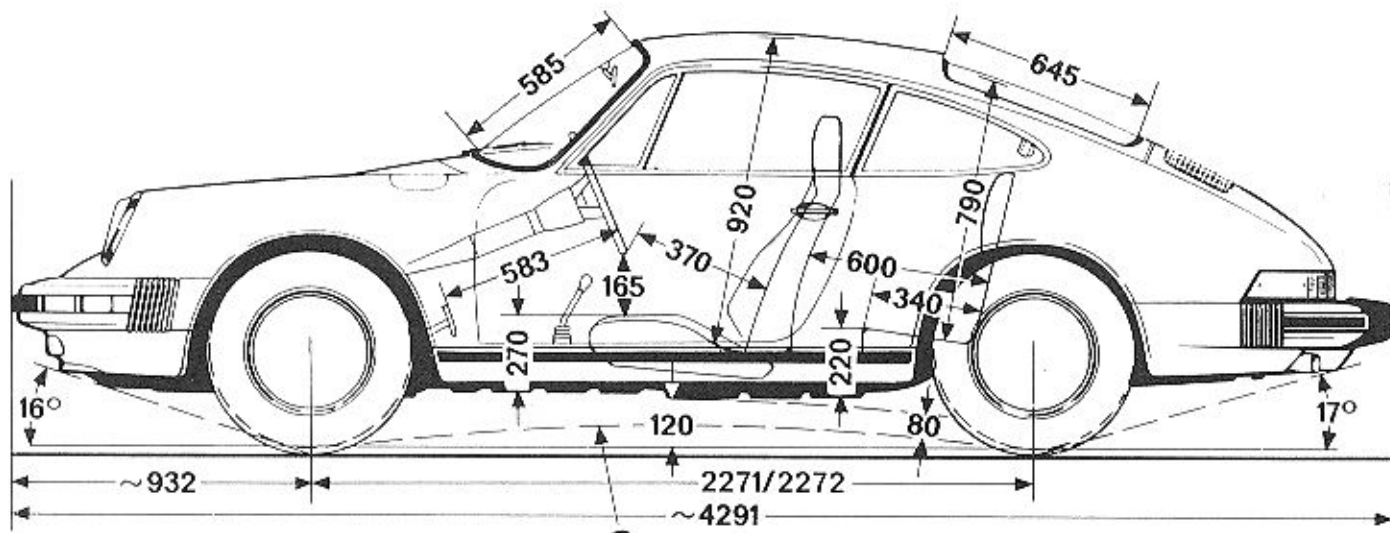
Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porschestraße 42, 7000 Stuttgart 40
Printed in Germany 1155.10
Mairs Graph. Betriebe Stuttgart

PORSCHE
911SC
turbo

Die
technischen
Daten
1978

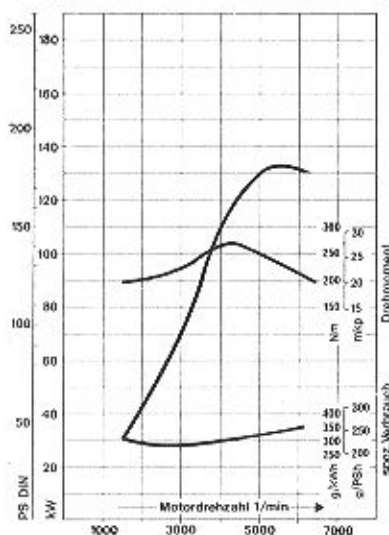
	911 SC	Turbo
Motor		
Zylinderzahl	6	6
Bohrung (mm)	95	97
Hub (mm)	70,4	74,4
Hubraum (ccm, nach Steuerformel)	2956	3258
Hubraum (ccm, effektiv)	2994	3299
Verdichtungsverhältnis	8,5 : 1	7 : 1
Motorleistung kW (DIN-PS)	132 (180)	221 (300)
bei Kurbelwellendrehzahl 1/min	5500	5500
max. Drehmoment Nm (DIN-mkp)	265 (27)	412 (42)
bei Kurbelwellendrehzahl 1/min	4200	4000
Literleistung kW/l (DIN-PS/l)	44 (60)	67 (91)
Kraftstoff Oktanzahlbedarf (ROZ)	91 (Normal)	98 (Super)
Motorkonstruktion		
Bauart	Luftgekühlter 6-Zylinder-Viertakt-Ottomotor mit 2 gegenüberliegenden Zylinderreihen (Boxermotor)	Luftgekühlter 6-Zylinder-Viertakt-Ottomotor mit 2 gegenüberliegenden Zylinderreihen (Boxermotor)
Kurbelgehäuse	Leichtmetall	Leichtmetall
Zylinder, Einzelzylinder	Leichtmetall	Leichtmetall
Anordnung der Ventile je Zylinder	1 Einlaß, 1 Auslaß, V-förmig, hängend	1 Einlaß, 1 Auslaß, V-förmig, hängend
Ventilsteuerung	rechts und links, je eine oberliegende Nockenwelle	rechts und links, je eine oberliegende Nockenwelle
Nockenwellenantrieb	durch Kette	durch Kette
Kurbelwelle	geschmiedet, 8 Gleitlager	geschmiedet, 8 Gleitlager
Schmierung	Trockensumpf mit getrenntem Ölbehälter, thermostatisch mit vorn liegendem Ölkühler	geregelte Ölkühlung und Ölfilter im Hauptstrom,
Kraftstoffförderung	1 elektrische Pumpe	2 elektrische Pumpen
Gemischbildung	Bosch K-Jetronic	Bosch K-Jetronic, Turboaufladung mit Ladeluftückkühlung
Elektrische Anlage		
Batteriespannung (V)	12	12
Batterieleistung (Ah)	66	66
Lichtmaschine	Drehstrom 980 W	Drehstrom 980 W
Zündung	kontaktlose Kondensatorzündung	kontaktlose Kondensatorzündung
Zündkerze (Elektrodenabstand)	Bosch W 200T30 (0,8) Beru 200/14/3A (0,8)	Bosch W 280P21 (0,6)
Kraftübertragung		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltgetriebe	Porsche Synchrongetriebe	Porsche Synchrongetriebe
Anzahl der Gänge	5 vorwärts, 1 rückwärts	4 vorwärts, 1 rückwärts
Achsantrieb Kraftübertragung	über Doppelgelenkwellen auf die Hinterräder	über Doppelgelenkwellen auf die Hinterräder
Schalthebelanordnung	Knüppelschaltung auf dem Rahmentunnel	Knüppelschaltung auf dem Rahmentunnel
Achsübersetzung	8/31 i = 3,8750	9/38 i = 4,222

	911 SC	Turbo
auf Sonderwunsch		
Achsantrieb mit	ZF-Sperrdifferential	ZF-Sperrdifferential
Sonderwunsch	3-Gang-Sportomatic	–
Kupplung-Sportomatic	Hydraulischer Wandler	–
Anzahl der Gänge-Sportomatic	3 vorwärts, 1 rückwärts und Parksperre	–
Achsübersetzung-Sportomatic	8/27 i = 3,3750	–
Fahrgestell, Radaufhängung		
Selbsttragende Karosserie, Vorderradaufhängung	einzelnen an Querlenkern aufgehängte Räder und Dämpferbeine	
Vorderradfederung	je ein runder Federstab, in Fahrtrichtung	
Hinterradaufhängung	einzelnen an Schräglenkern aufgehängte Räder	
Hinterradfederung	je Rad ein runder Drehstab, querliegend	
Stoßdämpfer	doppelt wirkende hydraulische Stoßdämpfer	
Stabilisator	vorn und hinten	
Fußbremse	hydraulische Zweikreisbremsanlage mit innenbelüfteten Bremsscheiben an allen 4 Rädern, Bremskraftverstärker	4 Kolben-Bremszangen, gelochte Bremsscheiben
Räder	vorn 6J x 15, hinten 7J x 15	vorn 7J x 16, hinten 8J x 16
Reifen	vorn 185/70 VR 15, hinten 215/60 VR 15	vorn 205/55 VR 16, hinten 225/50 VR 16
Lenkung	Zahnstangenlenkung	Zahnstangenlenkung
Füllmengen		
Motor	ca. 13 l – Mehrbereichsöl 15 W 50 oder Einbereichsöle Sommer SAE 30, Winter SAE 20 (mit Sportomatic-Getriebe 15 l)	
Schaltgetriebe	ca. 3 l mit Ausgleichsgetriebe	ca. 3,7 l mit Ausgleichsgetriebe
Kraftstoffbehälter	80 l, davon 8 l Reserve	80 l, davon 8 l Reserve
Scheibenwaschanlage	ca. 8,5 l	ca. 8,5 l
Abmessungen		
Radstand	2272 mm	2272 mm
Spurweite vorn	1369 mm	1432 mm
Spurweite hinten	1379 mm	1501 mm
Länge	4291 mm	4291 mm
Breite	1652 mm	1775 mm
Höhe (unbelastet)	1320 mm	1310 mm
Bodenfreiheit (belastet)	120 mm	120 mm
Wendekreis	ca. 10,9 m	ca. 10,7 m
Gewichte		
Leergewicht nach DIN	1160 kg	1300 kg
zul. Gesamtgewicht	1500 kg	1680 kg
Fahrleistungen		
mit Schaltgetriebe (Serienausführung) Höchstgeschwindigkeit km/h	über 220	über 260
Beschleunigung 0–100 km/h (DIN-Leergewicht + 1/2 Zuladung)	7,0 s	5,4 s
Kraftstoffverbrauch nach DIN	11,0 l	10,5 l



Vollastkurven

SHSC



Porsche 911 SC

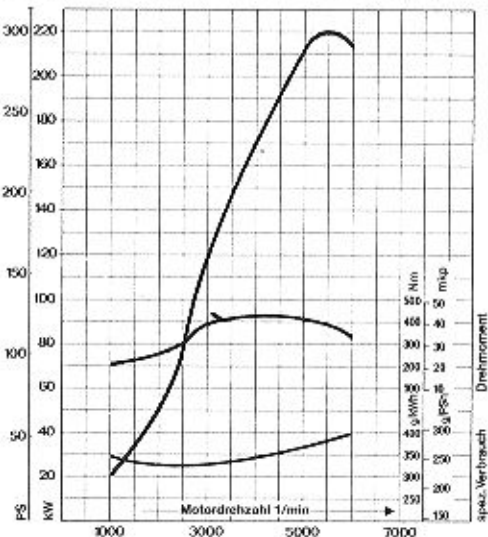
Der Porsche 911 SC leistet 132 kW/ 180 PS bei 5500 1/min. Er beschleunigt von Null auf 100 km/h in 7,0 Sekunden und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von über 220 km/h. Sein maximales Drehmoment beträgt 265 Nm/ 4200 1/min, sein Verdichtungsverhältnis 8,5 : 1.

Turbo

Der Porsche Turbo leistet 221 kW/ 300 PS bei 5500 1/min. Er beschleunigt von Null auf 100 km/h in 5,4 Sekunden und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von über 260 km/h. Sein maximales Drehmoment beträgt 412 Nm/ 4000 1/min, sein Verdichtungsverhältnis 7,0 : 1.

Vollastkurven

turbo

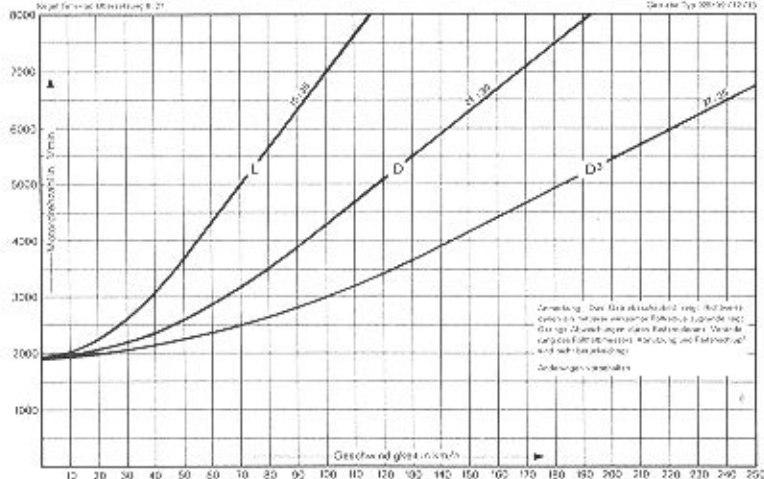


Getriebschaubild

Sportomatic

Getriebe Typ 300-36 (12/73)

Getriebe Typ 300-36 (12/73)

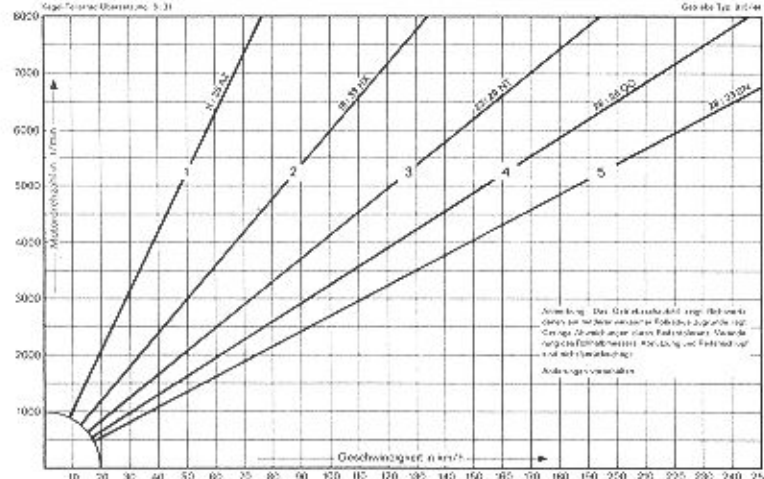


Getriebschaubild

5-Gang-Getriebe

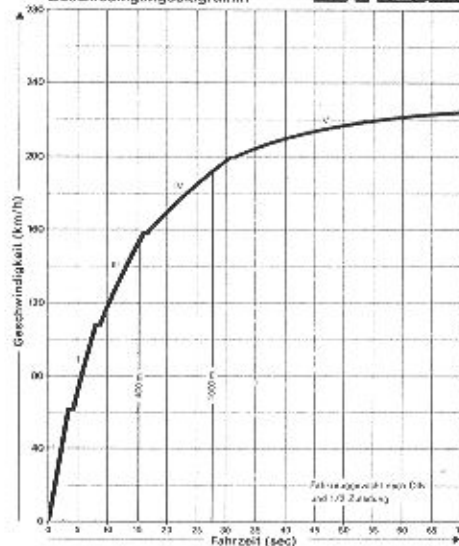
Getriebe Typ 300-36 (12/73)

Getriebe Typ 300-36 (12/73)



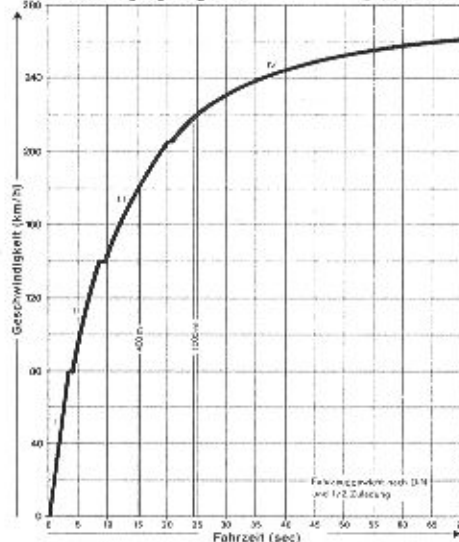
Beschleunigungsdiagramm

SHSC



Beschleunigungsdiagramm

turbo



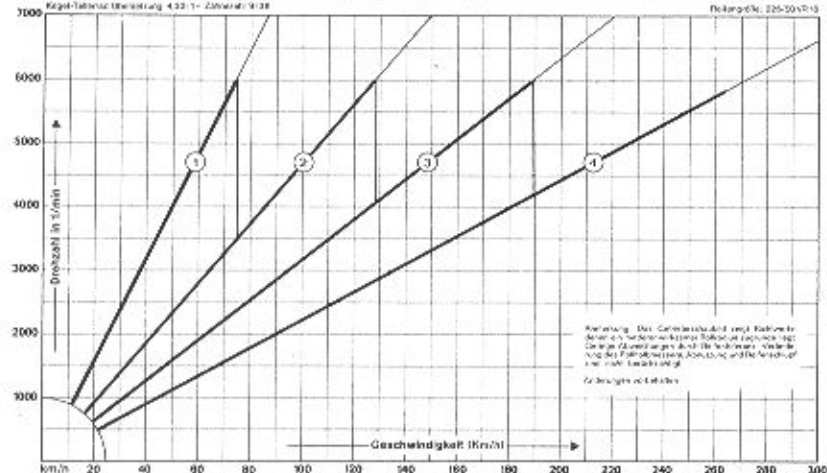
Getriebschaubild

Getriebe Typ 300-36 (12/73)

turbo

Getriebe Typ 300-36 (12/73)

Getriebe Typ 300-36 (12/73)



PORSCHE

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

Printed in Germany • 1155.10, März 1970, Betriebe Stuttgart
Änderungen vorbehalten!