

# Wprowadzenie

Twórca sportowego samochodu Porsche, Ferdinand Anton Ernst Porsche, zwany Ferrym, był synem Ferdinanda – konstruktora nieśmiertelnego Volkswagena „garbusa”. Już od 1931 roku, w którym ojciec Ferdinand Porsche założył w Stuttgarcie biuro konstrukcyjne, Ferry czynnie uczestniczył przy opracowywaniu ważniejszych konstrukcji, począwszy od Porsche 12 i jego większej wersji – Porsche 32, które powstały na zamówienie NSU. Kolejne konstrukcje opracowane przez biuro Porschego to samochód z silnikiem umieszczonym centralnie, budowany dla Auto Union w celu uczestnictwa w konkursie Grand Prix, oraz samochód z silnikiem szesnastocylindrowym dla Daimlera-Benz, zaprojektowany specjalnie do bicia rekordu prędkości. Podczas drugiej wojny światowej biuro otrzymywało liczne zamówienia od armii. Z powodu nalotów alianckich, na przełomie 1943/44 roku firmę przeniesiono do austriackich miejscowości Gmünd (Karyntia) i Zell am See (Salzburg). Do Stuttgartu powrócono dopiero w 1950 roku. Pierwszą konstrukcją wykonaną w Gmünd pod kierownictwem Ferry’ego był samochód przeznaczony do udziału w konkursie Grand Prix, zamówiony przez włoskiego przemysłowca o nazwisku Dusio. Powstał futurystyczny pojazd Cisitalia-Monoposto z półtoralitrowym, dwunastocylindrowym silnikiem typu bokser, który osiągał moc 350 KM przy 10 500 obr/min.

W końcu 1948 roku Ferry Porsche zawarł umowę z dyrektorem Volkswagena, Heinzem Nordhoffem, na mocy której miał dostawać 5 marek z tytułu opłaty licencyjnej za każdy wyprodukowany egzemplarz ojcowego „garbusa” oraz części do budowy samochodu sportowego, sprzedawanego w przyszłości przez dealerów Volkswagena. W ten sposób Ferry rozpoczął produkcję własnych samochodów sportowych, która stała się pasmem sukcesów, choć nie pozbawionym wznoszeń i upadków. Niezwykle cennym współpracownikiem firmy okazał się Huschke von Han-

stein (zajmujący się uprzednio dystrybucją skuterów Vespa w Niemczech), który dołączył do szeregów Porsche wkrótce po powrocie biura do Stuttgartu. Będąc – w jednej osobie – kierowcą wyścigowym, dyrektorem wyścigów, szefem „public relations”, fotografem i kamerzystą, znacząco przyczynił się do sukcesów firmy w sportach samochodowych i do wiodącej pozycji marki Porsche w elitarnym świecie producentów samochodów sportowych. Pod kierownictwem von Hansteina stajnia Porsche nie tylko zdobywała zwycięskie laury w wielu znaczących wyścigach, jak np. 24-godzinny „klasyk” w Le Mans, ale zdołała pozyskać światowej sławy kierowców, takich jak Stirling Moss, Wolfgang Graf Berghe von Trips, czy Jochen Rindt. Huschke von Hanstein awansował do wąskiego grona bliskich współpracowników Ferry’ego Porschego i był jednym z trzech udziałowców, do których założyciel firmy zwracał się per „ty”. Poza nim tylko Walter Glöckler i Petermax Müller dostąpili tego zaszczytu.

Historia i działalność właścicieli biura Porsche dobitnie pokazują głębokie przywiązanie do tradycji i firmy macierzystej. Ferdinand Alexander „Butzi” Porsche – projektant wersji 911 i 904 – kontynuował tradycje najlepszych stylistów. Najstarszemu synowi Ferry’ego Porschego – z filii w Zell am See, utrzymującemu stałe robocze kontakty z producentami samochodów sportowych – powierzono zaprojektowanie wnętrza nowej rodziny samochodów terenowych, budowanych we współpracy z Volkswagenem. Jego najmłodszy brat, dr Wolfgang Porsche, który jako dyrektor przez wiele lat współdecydował o losach rodzinnego przedsięwzięcia, do dziś reprezentuje rodzinę na ważnych uroczystościach. Wreszcie Ferdinand Piëch, syn Louise Piëch, siostry Ferry’ego Porschego, przez długi czas był nie tylko przedstawicielem Volkswagena w zarządzie firmy, ale jako zdolny technik i inżynier skonstruował wyścigowe Porsche 908 i 917, a także Audi Quattro,

które zapoczątkowało prawdziwą modę na pojazdy z napędem na obie osie. Swoją miłość do techniki i genialny talent inżynier Piëch objawił w pełnej krasie na Autosalonie w Genewie, w marcu 1999 roku, prezentując supersportowy samochód studyjny Bentleya – najmłodszej marki należącej do imperium Volkswagena. Pojazd był wyposażony w szesnastocylindrowy silnik, konstrukcyjnie przypominający legendarny dwunastocylindrowy silnik modelu Porsche 917.

Tej premiery nie doczekał niestety założyciel firmy – Ferry Porsche, który zmarł 27 marca 1998 roku, dokładnie w dniu, w którym wyprodukowano ostatni chłodzony powietrzem silnik typu bokser.

Od 1992 r. firmą nieprzerwanie kieruje zdolny menedżer, dr Wendelin Wiedeking. Przejmował ją w stanie kryzysu, mogącego grozić nawet utratą niezależności. Wprowadzone przez niego radykal-

ne zmiany w sposobie zarządzania i organizacji produkcji już po trzech latach doprowadziły jednak do zażegnania niebezpieczeństwa i poprawy sytuacji ekonomicznej, a nowa, odważna polityka modelowa (Boxster, Cayenne) znów wyprowadziła Porsche na szerokie wody motoryzacyjnego biznesu. W 2005 r. objęło ono większościowy udział (31% akcji) w koncernie Volkswagen AG, z zamiarem dalszego jego zwiększenia (do 50%), przy zachowaniu odrębności obu marek pod auspicjami spółki Porsche Automobil Holding SE. Wyniki finansowe przedsiębiorstwa utrzymują się na dobrym poziomie. W 2009 r. na rynku ma pojawić się nowy model Panamera (4-drzwiowy, 4-osobowy samochód kategorii GT, zużywający średnio poniżej 9 l paliwa na 100 km), przewidziany do produkcji w liczbie 20 tys. egzemplarzy rocznie w fabryce w Lipsku, z czasem także w wersji z napędem hybrydowym.



*Z zewnątrz zmodernizowane w 2008 r. Porsche 911 Carrera można rozpoznać po retuszach stylizacyjnych nadwozia, obejmujących m.in. bixsenonowe reflektory główne oraz zarówno przednie światła do jazdy dziennej, jak i lampy tylne wykorzystujące diody świetlne (LED).*

## Porsche 356 Gmünd

Dzień 8 czerwca 1948 roku, w którym udzielono jednorazowego zezwolenia na produkcję sportowego samochodu Porsche Sport 356/1, jest traktowany jako oficjalny początek działalności firmy Porsche. Wykorzystując seryjne części Volkswagena, zbudowano 585-kilogramowy roadster z silnikiem o mocy 35 KM usytuowanym centralnie, przed tylną osią. Według tego wzoru zbudowano w Gmünd 26 pojazdów o nadwoziu coupé i kabriolet, przy czym w Porsche wykonano ramę podwozia, a aluminiowe nadwozie zamówiono w firmach Tatra/Keibl z Wiednia oraz Beutler z Thun w Szwajcarii. W tych odmianach pojazdu, inaczej niż w 356/1, silnik umieszczono z tyłu. Przekonstruowanie głowicy i zastosowanie podwójnego gaźnika umożliwiło wzrost mocy do 40 KM, to jest o 15 KM więcej, niż w seryjnych Volkswagenach. Model 356 zaprezentowano oficjalnie w Genewie, w marcu 1949 roku.

### Dane techniczne samochodu samochodu Porsche 356 Gmünd

Typ nadwozia	coupé, kabriolet
Okres produkcji	coupé: czerwiec 1948 – luty 1951; kabriolet: luty 1949 – marzec 1951
Liczba wyprodukowanych egz.	46
Silnik	4-cylindrowy, bokser
Rozrząd	górnoszaworowy, 2 zawory na cylinder w układzie V, centralny wał rozrządu
Pojemność skokowa silnika	coupé 1068 cm <sup>3</sup> , kabriolet 1131 cm <sup>3</sup>
Średnica cylindra × skok tłoka	coupé 73,5 × 64 mm, kabriolet 75 × 64 mm
Moc maksymalna	40 KM (29 kW) przy 4000 obr/min
Moment obrotowy	brak danych
Układ zasilania	gaźnikowy (2 gaźniki dolnossące Solex 26 VFI)
Skrzynka biegów	mechaniczna (czterobiegowa + wsteczny)
Hamulce	bębnowe
Prędkość maksymalna	140 km/h
Czas rozpędzania 0...100 km/h	brak danych
Masa własna	coupé 780 kg, kabriolet 800 kg
Opony / koła	5,00 – 16" / 3,00 × 16"
Rozstaw osi	2100 mm
Rozstaw kół (przód / tył)	1290 / 1250 mm
Długość × szerokość × wysokość	3880 × 1666 × 1300 mm



## Porsche 356 1100

W roku 1950 podjęto produkcję serii 356 w wytwórni nadwozi Reuttera w Stuttgarcie. Początkowo wykonywano jeden samochód dziennie, a jego cena wynosiła 9950 marek. W dniu 21 marca 1951 roku z taśmy zjechał pięćsetny egzemplarz tego pojazdu.

W przeciwieństwie do samochodów z Gmünd, samochody ze Stuttgartu miały karoserię stalową, obszerniejszą przestrzeń pasażerską i bardziej opływową sylwetkę. Pojemność zbiornika paliwa wzrosła z 45 do 52 l, stopień sprężania wynosił 7, a zużycie paliwa – 9 l na 100 km.

W 1952 roku „356” wyposażono w synchronizowaną skrzynkę biegów i hamulce bębnowe z lekkiego stopu.

### Dane techniczne samochodu Porsche 356 1100

Typ nadwozia	coupé, kabriolet
Okres produkcji	marzec 1950 – lipiec 1954
Liczba wyprodukowanych egz.	4670
Silnik	4-cylindrowy, bokser
Rozrząd	górnoszaworowy, 2 zawory na cylinder w układzie V, centralny wał rozrządu
Pojemność skokowa silnika	1086 cm <sup>3</sup>
Średnica cylindra × skok tłoka	73,5 × 64 mm
Moc maksymalna	40 KM (29 kW) przy 4000 obr/min
Moment obrotowy	72 N·m przy 3300 obr/min
Układ zasilania	gaźnikowy (2 gaźniki dolnossące Solex 40 PBIC)
Skrzynka biegów	mechaniczna (czterobiegowa + wsteczny)
Hamulce	bębnowe
Prędkość maksymalna	140 km/h
Czas rozpędzania 0...100 km/h	24,0 s
Masa własna	coupé 780 kg, kabriolet 800 kg
Opony / koła	5,00 – 16" / 3,25 × 16"
Rozstaw osi	2100 mm
Rozstaw kół (przód / tył)	1290 / 1250 mm
Długość × szerokość × wysokość	3870 × 1660 × 1300 mm; od października 1952: 3950 × 1660 × 1300 mm



## Porsche 356 B Carrera 2000 GS/GT

Wersja GS była praktycznie identyczna z innymi pojazdami serii, natomiast wersja GT sporo się różniła: miała 110-litrowy zbiornik paliwa, drzwi i maskę silnika wykonane ze stopu metali lekkich, szyby z pleksiglasu, usunięto tylne siedzenie oraz „kły” na przednim zderzaku.

Wersja GT była dostępna z silnikiem o mocy 140 KM przy 6200 obr/min lub 155 KM przy 6600 obr/min. Silniki te różniły się wałami rozrządu, gaźnikami i stopniem sprężania. W seryjnym wyposażeniu była blokada mechanizmu różnicowego, można ją też było zamówić do wersji GS. Od wcześniejszych wersji z silnikami 1,5- i 1,6-litrowymi, samochody wersji GT/GS różniły się ponadto większą szybą przednią w coupé oraz tym, że obok świateł przednich były dwie szczeliny wlotu powietrza.

### Dane techniczne samochodu Porsche 356 B Carrera 2000 GS/GT

Typ nadwozia	coupé, kabriolet, roadster
Okres produkcji	wrzesień 1961 – lipiec 1963, roadstery: do lipca 1962
Liczba wyprodukowanych egz.	310
Silnik	4-cylindrowy, bokser
Rozrząd	górnoszaworowy, 2 zawory na cylinder w układzie V, 2 wały rozrządu w każdej z dwóch głowic
Pojemność skokowa silnika	1966 cm <sup>3</sup>
Średnica cylindra × skok tłoka	92 × 74 mm
Moc maksymalna	130 KM (96 kW) przy 6200 obr/min
Moment obrotowy	162 N·m przy 4600 obr/min
Układ zasilania	gaźnikowy (2 podwójne gaźniki dolnossące Solex 40PJJ-4)
Skrzynka biegów	mechaniczna (czterobiegowa + wsteczny)
Hamulce	tarczowe
Prędkość maksymalna	200 km/h
Czas rozpędzania 0...100 km/h	9,0 s
Masa własna	1020 kg, kabriolet 1040 kg
Opony / koła	165 HR 15 / 4,5 × 15"
Rozstaw osi	2100 mm
Rozstaw kół (przód / tył)	1306 / 1272 mm
Długość × szerokość × wysokość	4010 × 1670 × 1330 mm



# Porsche 356 1600 C

Model ten był pierwszym w dziejach Porsche, który seryjnie wyposażano w hamulce tarczowe wszystkich kół. Miał on większe szyby przednie, niż samochody budowanej do 1961 roku serii B. Pokrywa silnika miała, dla lepszego chłodzenia, dzieloną kratkę wlotu powietrza.

Zmieniono też zawieszenie, dzięki czemu 356 C prowadził się dużo wygodniej. Samochód ten jako 75-konne (a nie, jak wcześniej, 60-konne) coupé był dostępny za cenę 14 950 marek. Zrezygnowano z produkcji roadsterów i nadwozi hardtop-coupé.

## Dane techniczne samochodu Porsche 356 1600 C

Typ nadwozia	coupé, kabriolet
Okres produkcji	sierpień 1963 – wrzesień 1965
Liczba wyprodukowanych egz.	13 509
Silnik	4-cylindrowy, bokser
Rozrząd	górnoszaworowy, 2 zawory na cylinder w układzie V, centralny wał rozrządu
Pojemność skokowa silnika	1582 cm <sup>3</sup>
Średnica cylindra × skok tłoka	82,5 × 74 mm
Moc maksymalna	75 KM (55 kW) przy 5200 obr/min
Moment obrotowy	122 N·m przy 3500 obr/min
Układ zasilania	gaźnikowy (2 podwójne gaźniki dolnossące Zenith 32 NDIX)
Skrzynka biegów	mechaniczna (czterobiegowa + wsteczny)
Hamulce	tarczowe
Prędkość maksymalna	171 km/h
Czas rozpędzania 0...100 km/h	12,3 s
Masa własna	935 kg
Opony / koła	5,50 – 15" Sport / 4,5 × 15"
Rozstaw osi	2100 mm
Rozstaw kół (przód / tył)	1306 / 1272 mm
Długość × szerokość × wysokość	4010 × 1670 × 1330 mm

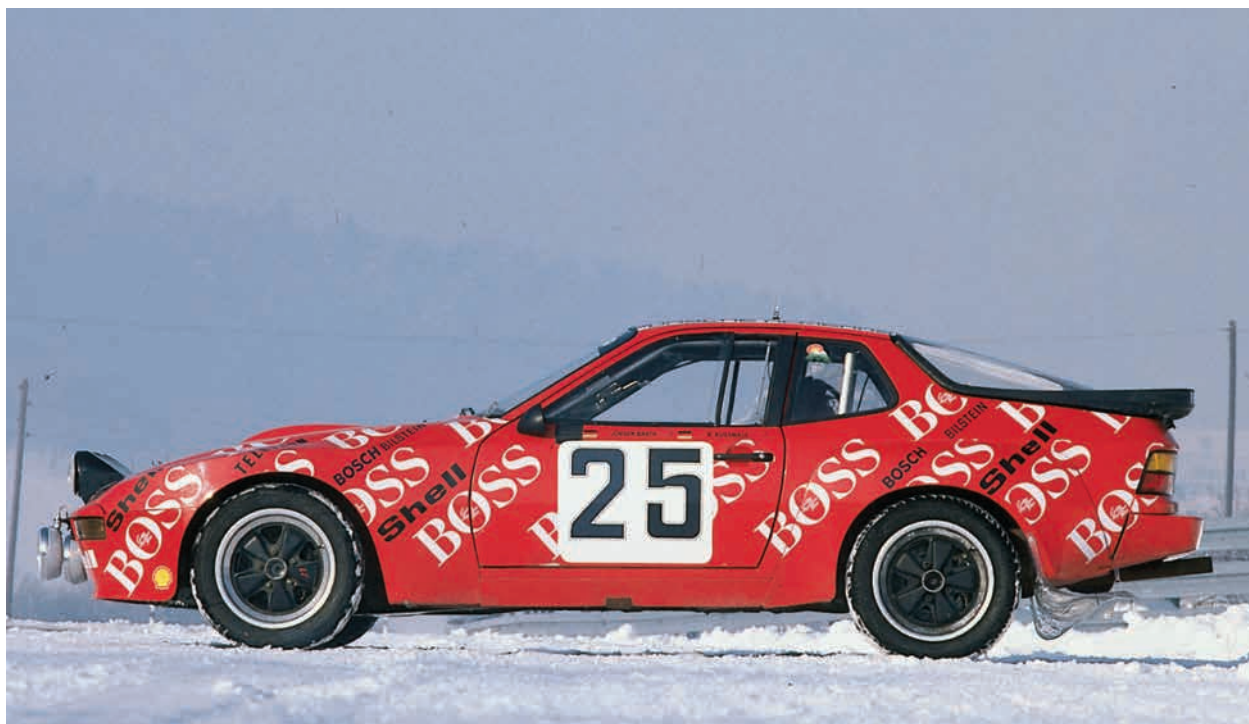


## Porsche 924 Carrera GTS

Model 924 Carrera GTS był budowany z myślą, że jego głównym przeznaczeniem będzie udział w wyścigach, jednakże możliwe było dopuszczenie go do ruchu po drogach publicznych. Wyścigówka, wymyślona dla Grupy 4, kosztowała 110 000 marek. Układ hamulcowy pochodził z Porsche 911 Turbo. Zastosowanie wahaczy skośnych odlewanych ze stopu aluminium, specjalnego zawieszenia sportowego, a przede wszystkim rezygnacja z materiałów izolacyjnych, dały spadek masy o około 60 kg w porównaniu z wersją pierwotną.

### Dane techniczne samochodu Porsche 924 Carrera GTS

Typ nadwozia	kombi-coupé
Okres produkcji	1980
Liczba wyprodukowanych egz.	59
Silnik	4-cylindrowy, rzędowy
Rozrząd	górnoszaworowy, 2 zawory na cylinder, górny wał rozrządu
Pojemność skokowa silnika	1984 cm <sup>3</sup>
Średnica cylindra × skok tłoka	86,5 × 84,4 mm
Moc maksymalna	245 KM (180 kW) przy 6250 obr/min
Moment obrotowy	335 N·m przy 3000 obr/min
Układ zasilania	wtryskowy (mechaniczny układ wtrysku benzyny Bosch K-Jetronic), turbosprężarka KKK napędzana spalinami, chłodnica powietrza doładowującego
Skrzynka biegów	mechaniczna (pięciobiegowa + wsteczny)
Hamulce	tarczowe wentylowane
Prędkość maksymalna	250 km/h
Czas rozpędzania 0...100 km/h	6,2 s
Masa własna	1121 kg
Opony / koła	215/60 VR 15 / 7 × 15"
Rozstaw osi	2400 mm
Rozstaw kół (przód / tył)	1475 / 1481 mm
Długość × szerokość × wysokość:	4240 × 1735 × 1270 mm



# Porsche 924 S

Ten model Porsche kosztował w 1985 roku 42 000 marek. Porsche 924 S miał silnik i zawieszenie zapożyczone z modelu 944. Wprowadzano też wersję z katalizatorem, który nie powodował strat mocy – pod warunkiem, że tankowano benzynę Normal. Dzięki niskiemu współczynnikowi oporu powietrza  $c_x = 0,33$ , przy prędkości 120 km/h samochód zużywał tylko 8,1 l paliwa na 100 km.

Od sierpnia 1987 roku przestawiono się na benzynę bezołowiową, co spowodowało wzrost mocy. Cena samochodu przy zamknięciu produkcji latem 1988 roku wyniosła 50 000 marek.

## Dane techniczne samochodu Porsche 924 S

Typ nadwozia	kombi-coupé
Okres produkcji	sierpień 1985 – lipiec 1988
Liczba wyprodukowanych egz.	16 669
Silnik	4-cylindrowy, rzędowy
Rozrząd	górnoszaworowy, 2 zawory na cylinder, górny wał rozrządu
Pojemność skokowa silnika	2479 cm <sup>3</sup>
Średnica cylindra × skok tłoka	100 × 78,9 mm
Moc maksymalna	150 KM (110 kW) przy 5800 obr/min; od sierpnia 1987: 160 KM (118 kW)
Moment obrotowy	195 N·m przy 3000 obr/min
Układ zasilania	wtryskowy (elektroniczny układ wtrysku benzyny Bosch L-Jetronic)
Skrzynka biegów	mechaniczna (pięciobiegowa + wsteczny)
Hamulce	tarczowe wentylowane
Prędkość maksymalna	217 km/h; od sierpnia 1987: 222 km/h
Czas rozpędzania 0...100 km/h	8,5 s; od sierpnia 1987: 8,2 s
Masa własna	1180 kg
Opony / koła	195/65 VR 15 / 6 × 15"
Rozstaw osi	2400 mm
Rozstaw kół (przód / tył)	1477 / 1372 mm
Długość × szerokość × wysokość	4213 × 1685 × 1275 mm





# Porsche 911

## Carrera RS 3.0

W roku 1974 zbudowano z myślą o wyścigach najszybszą wersję Porsche 911 – Carrera RS 3.0. W wersji podstawowej samochód kosztował 64 980 marek, natomiast w wersji wyścigowej i rajdowej sprzedawany był przez dział sportowy Porsche za 100 000 marek. Te ostatnie wersje miały wyjątkowe silniki – osiągały 330 KM przy 8000 obr/min.

Poszerzenia błotników i tylny spojler przypominały te elementy z wersji Turbo, która pojawiła się rok później. Cechy charakterystyczne modelu to: części nadwozia z tworzyw sztucznych, nadzwyczaj trwałe hamulce „pożyczone” z Porsche 917, 110-litrowy zbiornik paliwa, oddzielny 16-litrowy zbiornik oleju w układzie smarowania z suchą miską olejową, umieszczona z przodu chłodnica oleju.

### Dane techniczne samochodu Porsche 911 Carrera RS 3.0

Typ nadwozia	coupé
Okres produkcji	sierpień 1973 – lipiec 1974
Liczba wyprodukowanych egz.	111
Silnik	6-cylindrowy, bokser
Rozrząd	górnoszaworowy, 2 zawory na cylinder w układzie V, po jednym wale rozrządu w każdej z dwóch głowic
Pojemność skokowa silnika	2994 cm <sup>3</sup>
Średnica cylindra × skok tłoka	95 × 70,4 mm
Moc maksymalna	230 KM (169 kW) przy 6200 obr/min
Moment obrotowy	280 N·m przy 5000 obr/min
Układ zasilania	wtryskowy (mechaniczny układ wtrysku Bosch)
Skrzynka biegów	mechaniczna (pięciobiegowa + wsteczny)
Hamulce	tarczowe wentylowane
Prędkość maksymalna	238 km/h
Czas rozpędzania 0...100 km/h	5,8 s
Masa własna	900 kg
Opony / koła	przednie: 215/60 VR 15 / 8 × 15"; tylne: 235/60 VR 15 / 9 × 15"
Rozstaw osi	2271 mm
Rozstaw kół (przód / tył)	1437 / 1462 mm
Długość × szerokość × wysokość	4235 × 1652 × 1380 mm



# Porsche 911

## Turbo 3.0

Opierając się na wyścigówce Carrera RSR z turbodoładowaniem, stworzono w roku 1974 Porsche 911 Turbo 3.0. Można go było poznać po ogromnym tylnym spojlerze i montowanych ręcznie poszerzeniach błotników. Silnik z turbodoładowaniem potrzebował benzyny Super. Klienci z USA musieli się zadowolić mocą o 10 KM niższą. Paliwo dostarczały do silnika dwie pompy. Zużycie paliwa przy jeździe szosowej wynosiło od 14 do 18 l na 100 km. 911 Turbo 3.0 miał skrzynkę czterobiegową, zawieszenie z nowo zaprojektowanymi wahaczami poprzecznymi na przedniej osi oraz podłużnymi (z metali lekkich) – na tylnej. Od roku 1976 jeździł na oponach 205/50 VR 15 z przodu i 225/50 VR 15 z tyłu. Sprzedawano go wyłącznie z nadwoziem coupé. Na początku produkcji (sierpień 1974) był dostępny za cenę 65 800 marek.

### Dane techniczne samochodu Porsche 911 Turbo 3.0

Typ nadwozia	coupé
Okres produkcji	sierpień 1974 – lipiec 1977
Liczba wyprodukowanych egz.	2873
Silnik	6-cylindrowy, bokser
Rozrząd	górnoszaworowy, 2 zawory na cylinder w układzie V, po jednym wale rozrządu w każdej z dwóch głowic
Pojemność skokowa silnika	2994 cm <sup>3</sup>
Średnica cylindra × skok tłoka	95 × 70,4 mm
Moc maksymalna	260 KM (191 kW) przy 5500 obr/min
Moment obrotowy	343 N·m przy 4000 obr/min
Układ zasilania	wtryskowy (mechaniczny układ wtrysku benzyny Bosch K-Jetronic), turbosprężarka KKK 3 napędzana spalinami
Skrzynka biegów	mechaniczna (czterobiegowa + wsteczny)
Hamulce	tarczowe wentylowane
Prędkość maksymalna	250 km/h
Czas rozpędzania 0...100 km/h	5,5 s
Masa własna	1195 kg
Opony / koła (do r. 1976)	przednie: 185/70 VR 15 / 6 × 15"; tylne: 215/60 VR 15 / 7 × 15"
Rozstaw osi	2271 mm
Rozstaw kół (przód / tył)	1438 / 1511 mm
Długość × szerokość × wysokość	4291 × 1775 × 1320 mm



## Porsche 911 GT 2 (462 KM)

Szczytowym osiągnięciem serii 996 był model 911 GT 2. Prędkość 200 km/h osiągał ze startu zatrzymanego w 12,9 s. Sportowe podwozie pojazdu było o 20 mm obniżone, miało regulowane stabilizatory, możliwa była także regulacja geometrii kół osi. Jako pierwszy model seryjny z fabryki Porsche, GT 2 był wyposażony w ceramiczne tarcze hamulców, które przede wszystkim zmniejszały masę nieresorowaną. W oczy rzucał się duży tylny spojler, mocowany na stałe. Do celów sportowych można było zamówić wersję „Clubsport”. Jesienią 2003 r. zwiększono moc maksymalną silnika do 483 KM (355 kW) i maksymalny moment obrotowy do 640 N·m. Samochód rozpędzał się od 0 do 100 km/h w ciągu zaledwie 4 sekund i osiągał prędkość maksymalną 319 km/h. Rozstaw kół przednich zwiększono do 1495 mm.

### Dane techniczne samochodu Porsche 911 GT 2 (462 KM)

Typ nadwozia	coupé
Okres produkcji	od lutego 2001 do 2005
Silnik	6-cylindrowy, bokser, chłodzony cieczą
Rozrząd	górnoszaworowy, 4 zawory na cylinder w układzie V, po dwa wały rozrządu w każdej z dwóch głowic
Pojemność skokowa silnika	3600 cm <sup>3</sup>
Średnica cylindra × skok tłoka	100 × 76,4 mm
Moc maksymalna	462 KM (340 kW) przy 5700 obr/min
Moment obrotowy	620 N·m przy 3500...4500 obr/min
Układ zasilania	wtryskowy (elektroniczny układ sekwencyjnego wtrysku benzyny Bosch Motronic), 2 turbosprężarki napędzane spalinami, chłodnica powietrza doładowującego
Skrzynka biegów	mechaniczna (sześciobiegowa + wsteczny)
Hamulce	tarczowe wentylowane, ABS
Prędkość maksymalna	315 km/h
Czas rozpędzania 0...100 km/h	4,1 s
Masa własna	1440 kg
Opony / koła	przednie: 235/40 ZR 18 / 8,5 × 18"; tylne: 315/30 ZR 18 / 12 × 18"
Rozstaw osi	2355 mm
Rozstaw kół (przód / tył)	1485 / 1520 mm
Długość × szerokość × wysokość	4446 × 1830 × 1275 mm



# Porsche Carrera GT

Ten otwarty samochód sportowy z silnikiem wysokiej mocy został po raz pierwszy zaprezentowany na paryskim Autosalonie w roku 2000. Miał „rasowy” wyścigowy silnik, umieszczony centralnie. Materiałem nadwozia oraz ramy silnika i układu napędowego były tworzywa sztuczne, wzmocnione włóknem węglowym (CfK). Nowością na skalę światową było lekkie i trwałe sprzęgło ceramiczne (PCCC – Porsche Ceramics Composite Clutch). Cała technologia, włączając hamulce i wystrój wnętrza, została „ściągnięta” z wyścigów. Kierowcę otaczają: węgiel, aluminium, magnez i kosztowna skóra. Zachowując wierność regułom rządzącym konstrukcją samochodów wyścigowych, nie zmuszono jednak kierowcy do rezygnacji z komfortu (klimatyzacja, nawigacja satelitarna, instalacja głośnikowa). A wszystko to w myśl założeń, aby nadać konstrukcji charakter jak najbardziej sportowy, ale nie za cenę utraty przydatności na co dzień.

## Dane techniczne samochodu Porsche Carrera GT

Typ nadwozia	roadster
Okres produkcji	od II połowy 2003 do 2006
Silnik	V10, chłodzony cieczą
Rozrząd	górnoszaworowy, 4 zawory na cylinder w układzie V, po dwa wały rozrządu w każdej z dwóch głowic
Pojemność skokowa silnika	5733 cm <sup>3</sup>
Średnica cylindra × skok tłoka	98 × 76 mm
Moc maksymalna	612 KM (450 kW) przy 8000 obr/min
Moment obrotowy	590 N·m przy 5750 obr/min
Układ zasilania	wtryskowy (elektroniczny układ sekwencyjnego wtrysku benzyny Bosch Motronic)
Skrzynka biegów	mechaniczna (sześciobiegowa + wsteczny)
Hamulce	tarczowe – tarcze ceramiczne (PCCB), ABS
Prędkość maksymalna	330 km/h
Czas rozpędzania 0...100 km/h	3,9 s
Masa własna	1380 kg
Opony / koła	przednie: 265/35 ZR 19 / 9,5 × 19”; tylne: 335/30 ZR 20 / 12,5 × 20”
Rozstaw osi	2730 mm
Rozstaw kół (przód / tył)	1612 / 1587 mm
Długość × szerokość × wysokość	4613 × 1291 × 1166 mm



## Porsche 911 Turbo (997)

Sercem wersji Turbo pozostaje silnik, w którym (po raz pierwszy w jednostce benzynowej) zastosowano zmienną geometrię łopatek kierownicy dwóch turbosprężarek. Z temperaturą spalin wyższą niż w dieslu, gdzie takie rozwiązanie spotyka się powszechnie, poradzono sobie, wykorzystując materiały przejęte z przemysłu lotniczego. Ciśnienie doładowania sięga 1,8 bara, ale przy pełnym otwarciu przepustnicy może być (opcja) krótkotrwale zwiększone o 0,2 bara, co skutkuje chwilowym (na ok. 10 s) przyrostem momentu obrotowego do 680 N·m przy 2100 obr/min (tzw. funkcja overboost). Regulację parametrów pracy układu rozrządu nadzoruje mechanizm VarioCam Plus. Stały napęd obu osi o zmiennym rozdziale momentu (PTM) jest realizowany za pomocą elektronicznie sterowanego sprzęgła wielopłytkowego, reagującego w czasie poniżej 0,1 s na zmianę warunków przyczepności i na polecenia kierowcy. Amortyzatory typu PASM są instalowane seryjnie.

W celu obniżenia masy pojazdu drzwi oraz pokrywę przedziału bagażowego wykonano z aluminium. Tylny spojler unosi się samoczynnie po przekroczeniu prędkości 120 km/h, ograniczając powstawanie siły nośnej. Bagażnik ma pojemność 105 l, zbiornik paliwa mieści 67 l paliwa. Biksenonowe reflektory wchodzi w skład wyposażenia standardowego samochodu, ceramiczne tarcze hamulcowe o powiększonej średnicy (z 350 mm do 380 mm z przodu), wzmacniane włóknem węglowym, wymagają dopłaty.

W odmianie Cabrio w razie wywrotki podróżujących chronią wysuwane pałąki ochronne za tylnymi siedzeniami oraz wzmacniona ramownica przedniej szyby. Miękki dach z trzywarstwowej tkaniny zamyka się i otwiera automatycznie w ciągu 20 s, wysuwany spojler jest o 30 mm wyższy niż w coupé, a zaworowaniom powietrza w kabinie zapobiega deflektor za przednimi siedzeniami.





#### **Dane techniczne samochodu Porsche 911 Turbo (997)**

Typ nadwozia	coupé (kabriolet)
Okres produkcji	od czerwca 2006 (od września 2007)
Silnik	6-cylindrowy, bokser, chłodzony cieczą
Rozrząd	górnoszaworowy, 4 zawory na cylinder, po dwa wały rozrządu w każdej z dwóch głowic
Pojemność skokowa silnika	3600 cm <sup>3</sup>
Średnica cylindra × skok tłoka	100 × 76,4 mm
Moc maksymalna	480 KM (353 kW) przy 6000 obr/min
Moment obrotowy	620 N·m przy 1950...5000 obr/min
Układ zasilania	wtryskowy (elektroniczny układ wtrysku benzyny Bosch DME 7.8), 2 turbosprężarki, 2 chłodnice powietrza dotadowanego
Skrzynka biegów	mechaniczna (sześciobiegowa) lub automatyczna (pięciobiegowa Tiptronic S)
Hamulce	tarczowe wentylowane, ABS
Prędkość maksymalna	310 km/h
Czas rozpędzania 0...100 km/h	3,9 s (4 s), ze skrzynką Tiptronic S: 3,7 s (3,8 s)
Masa własna	1585 kg (1655 kg)
Opony / koła	przednie: 235/35 R 19 / 8,5" × 19" tylne: 305/30 R 19 / 11" × 19"
Rozstaw osi	2350 mm
Rozstaw kół (przód / tył)	1490 / 1550 mm
Długość × szerokość × wysokość	4450 × 1850 × 1300 mm

# Porsche 928 S

Zwiększenie stopnia sprężania z 8,5 do 10, zwiększenie pojemności silnika oraz zmiany w układach dolotowym i wylotowym, spowodowały podwyższenie mocy silnika do 300 KM. Dało to odczuwalne zmiany w osiąгах jazdy. Zewnętrzne cechy charakterystyczne nowego modelu to przednie i tylne spojłery.

W 1983 roku podniesiono moc o kolejnych 10 KM, zmieniono wnętrze i wzbogacono wyposażenie. Model 928 S jest pierwszym z samochodów Porsche, w którym na życzenie montowano ABS. W 1985 roku ABS wszedł do wyposażenia standardowego, a oprócz niego znalazły się tam hamulce czterółczkowe z nieruchomą obudową zacisku.

Dwie trzecie samochodów wersji S sprzedano do USA. Miały one silnik o mocy tylko 242 KM przy 5250 obr/min, co było skutkiem stosowania katalizatora, wymuszonego przepisami. W RFN Porsche 928 S kosztował 100 000 marek.

## Dane techniczne samochodu modelu Porsche 928 S

Typ nadwozia	kombi-coupé
Okres produkcji	sierpień 1979 – lipiec 1986
Liczba wyprodukowanych egz.	13 184
Silnik	V8, chłodzony cieczą
Rozrząd	górnorozaworowy, 2 zawory na cylinder, po jednym górnym wale rozrządu w każdej głowicy
Pojemność skokowa silnika	4664 cm <sup>3</sup>
Średnica cylindra × skok tłoka	97 × 78,9 mm
Moc maksymalna	300 KM (221 kW) przy 5900 obr/min; od 1983 r.: 310 KM (228 kW)
Moment obrotowy	385 N·m przy 4500 obr/min; od 1983 r.: 400 N·M przy 4100 obr/min
Układ zasilania	wtryskowy (mechaniczny układ wtrysku benzyny Bosch K-Jetronic; od 1983 r. elektroniczny układ Bosch LH-Jetronic)
Skrzynka biegów	mechaniczna (pięciobiegowa + wsteczny), na życzenie automatyczna (czterobiegowa)
Hamulce	tarczowe wentylowane, od 1985 r. ABS
Prędkość maksymalna	250 km/h, od 1983 r. 255 km/h
Czas rozpędzania 0...100 km/h	6,6 s, od 1983 r. 6,2 s
Masa własna	1520 kg, ze skrzynką automat. 1540 kg
Opony / koła	225/50 VR 16 / 7 × 16"
Rozstaw osi	2500 mm
Rozstaw kół (przód / tył)	1549 / 1521 mm
Długość × szerokość × wysokość	4447 × 1836 × 1282 mm



## Porsche 928 S Kat

W roku 1985 w Porsche 928 S zamontowano katalizator. Silnik V8 miał pojemność 5 litrów i cztery zawory na cylinder. Dzięki zmniejszeniu stopnia sprężania został przystosowany do pracy na benzynie bezołowiowej (jak w USA). Model ten był produkowany zaledwie przez rok. Cena samochodu wynosiła 109 000 marek.

### Dane techniczne samochodu Porsche 928 S Kat

Typ nadwozia	kombi-coupé
Okres produkcji	sierpień 1985 – lipiec 1986
Liczba wyprodukowanych egz.	4250
Silnik	V8, chłodzony cieczą
Rozrząd	górnoszaworowy, 4 zawory na cylinder, po 2 górne wały rozrządu w każdej głowicy
Pojemność skokowa silnika	4957 cm <sup>3</sup>
Średnica cylindra × skok tłoka	100 × 78,9 mm
Moc maksymalna	288 KM (211 kW) przy 5750 obr/min
Moment obrotowy	407 N·m przy 2700 obr/min
Układ zasilania	wtryskowy (elektroniczny układ wtrysku benzyny Bosch LE-Jetronic)
Skrzynka biegów	automatyczna (czterobiegowa)
Hamulce	tarczowe wentylowane, ABS
Prędkość maksymalna	245 km/h
Czas rozpędzania 0...100 km/h	7,0 s
Masa własna	1530 kg
Opony / koła	225/50 VR 16 / 7 × 16"
Rozstaw osi	2500 mm
Rozstaw kół (przód / tył)	1549 / 1521 mm
Długość × szerokość × wysokość	4447 × 1836 × 1282 mm





## Porsche Boxster (987, 245 KM)

Dokonana po dwóch latach produkcji modernizacja drugiej generacji Boxstera nie ograniczyła się tylko do niewielkiego wzrostu mocy i momentu obrotowego silnika, a co za tym idzie – także i osiągnięć samochodu. System VarioCam Plus umożliwia zarówno regulację faz rozrządu poprzez przestawianie wałów sterujących pracą zaworów dolotowych, jak i zmianę wartości wzniosu (skoku) tych ostatnich. Układ stabilizacji toru jazdy jest teraz montowany seryjnie. W skład wyposażenia dodatkowego wchodzi natomiast amortyzatory o sile tłumienia regulowanej elektronicznie stosownie do warunków ruchu i wybranego przez kierowcę trybu działania (PASM); podczas poruszania się z dużą prędkością prześwit może zostać zmniejszony o 10 mm. Współczynnik czołowego oporu powietrza  $c_x$  wynosi 0,29 (Boxster S – 0,3). Z czarnymi osłonami wlotów powietrza korespondują wykonane w tym samym kolorze tarcze wskaźników na tablicy przyrządów.

### Dane techniczne samochodu Porsche Boxster (987, 245 KM)

Typ nadwozia	roadster
Okres produkcji	od lata 2006
Silnik	6-cylindrowy, bokser, chłodzony cieczą
Rozrząd	górnoszaworowy, 4 zawory na cylinder, po dwa wały rozrządu w każdej z dwóch głowic
Pojemność skokowa silnika	2687 cm <sup>3</sup>
Średnica cylindra × skok tłoka	85,5 × 78 mm
Moc maksymalna	245 KM (180 kW) przy 6500 obr/min
Moment obrotowy	273 N·m przy 4400...6000 obr/min
Układ zasilania	wtryskowy (elektroniczny układ wtrysku benzyny Bosch Motronic DME)
Skrzynka biegów	mechaniczna (pięcio-lub sześciobiegowa) lub automatyczna (pięciobiegowa Tiptronic S)
Hamulce	tarczowe, wentylowane, ABS
Prędkość maksymalna	258 km/h, ze skrzynką Tiptronic S: 251 km/h
Czas rozpędzania 0...100 km/h	6,1 s, ze skrzynką Tiptronic S: 7,0 s
Masa własna	1305 kg, ze skrzynką Tiptronic S: 1355 kg
Opony / koła	przednie: 205/55 R 17 / 6,5" × 17"; tylne: 235/50 R 17 / 8" × 17"
Rozstaw osi	2415 mm
Rozstaw kół (przód / tył)	1490 / 1535 mm
Długość × szerokość × wysokość	4330 × 1800 × 1295 mm



## Porsche Boxster S (987, 295 KM)

Boxster w zmodyfikowanej serii S otrzymał większy i mocniejszy silnik. Występuje tylko z mechaniczną skrzynką biegów o sześciu przełożeniach lub zmodernizowaną przekładnią automatyczną Tiptronic S. Zarówno obręcze kół, jak i tarcze hamulców mają średnice powiększone w stosunku do wersji podstawowej (245 KM). Na życzenie można zamówić hamulce PCCB, z tarczami wykonanymi z kompozytów ceramicznych. Wnętrze wykończono skórą, tarcze wskaźników mają metaliczną barwę. Na początku 2008 r. zaprezentowano nawiązującą do wyścigowych tradycji firmy z lat 60. XX w. odmianę Boxster RS 60 Spyder (na zdjęciu) o mocy 303 KM (223 kW), z systemem PASM, obręczami kół o średnicy 19 cali i sportowym układem wylotowym; powstało tylko 1960 egzemplarzy tego pojazdu.

### Dane techniczne samochodu Porsche Boxster S (987, 295 KM)

Typ nadwozia	roadster
Okres produkcji	od lata 2006
Silnik	6-cylindrowy, bokser, chłodzony cieczą
Rozrząd	górnoszaworowy, 4 zawory na cylinder, po dwa wały rozrządu w każdej z dwóch głowic
Pojemność skokowa silnika	3387 cm <sup>3</sup>
Średnica cylindra × skok tłoka	96 × 78 mm
Moc maksymalna	295 KM (217 kW) przy 6250 obr/min
Moment obrotowy	340 N·m przy 4400...6000 obr/min
Układ zasilania	wtryskowy (elektroniczny układ wtrysku benzyny Bosch Motronic DME)
Skrzynka biegów	mechaniczna (sześciobiegowa) lub automatyczna (pięciobiegowa Tiptronic S)
Hamulce	tarczowe, wentylowane, ABS
Prędkość maksymalna	272 km/h, ze skrzynką Tiptronic S: 264 km/h
Czas rozpędzania 0...100 km/h	5,4 s, ze skrzynką Tiptronic S: 6,1 s
Masa własna	1355 kg
Opony / koła	przednie: 205/55 R 17 / 6,5" × 17"; tylne: 235/50 R 17 / 8" × 17"
Rozstaw osi	2415 mm
Rozstaw kół (przód / tył)	1490 / 1535 mm
Długość × szerokość × wysokość	4330 × 1800 × 1295 mm



## Porsche Cayenne Turbo (500 KM)

Cechy szczególne wersji Turbo to poziome lampy przednich kierunkowskazów, dużych rozmiarów wlot powietrza w zderzaku i charakterystyczne przetłoczenia pokrywy silnika. Bixenonowe reflektory z funkcją dynamiczno-statycznego doświetlania zakrętów, skórzana tapicerka, fotele z pamięcią ustawienia, sprzęt audio firmy Bose i system nawigacyjny PCM wchodzi w skład wyposażenia standardowego. Jednostka napędowa V8 o kącie rozwidlenia cylindrów równym 90° ma zarówno głowice, jak i kadłub odlane z lekkiego stopu i jest wyposażo-

na w suchą miskę olejową. Dwie turbosprężarki pracują w układzie równoległym. Maksymalne ciśnienie doładowania sięga 0,18 MPa. Pneumatyczne zawieszenie, oferowane seryjnie, umożliwia zmianę prześwitu w zakresie od 155 do 275 mm i współpracuje z układem elektronicznej regulacji siły tłumienia amortyzatorów w zależności od warunków jazdy PASM o trzech trybach działania: Comfort, Normal i Sport. Przednie tarcze hamulcowe mają średnicę 368 mm, tylne – 358 mm. Zaciski są lakierowane na czerwono.





#### **Dane techniczne samochodu Porsche Cayenne Turbo (500 KM)**

Typ nadwozia	SUV
Okres produkcji	od grudnia 2006
Silnik	V8, chłodzony cieczą
Rozrząd	górnosaworowy, 4 zawory na cylinder, po dwa wały rozrządu w każdej z dwóch głowic
Pojemność skokowa silnika	4806 cm <sup>3</sup>
Średnica cylindra × skok tłoka	96 × 83 mm
Moc maksymalna	500 KM (368 kW) przy 6000 obr/min
Moment obrotowy	700 N·m przy 2250 obr/min
Układ zasilania	wtryskowy (elektroniczny układ bezpośredniego wtrysku benzyny DFI), 2 turbosprężarki, 2 chłodnice powietrza doładowanego
Skrzynka biegów	automatyczna (sześciobiegowa)
Hamulce	tarczowe wentylowane, ABS
Prędkość maksymalna	275 km/h
Czas rozpędzania 0...100 km/h	5,1 s
Masa własna	2355 kg
Opony / koła	255/55 R 18, 275/45 R 19, 275/40 R 20, 295/35 R 21 / 8" × 18", 9" × 19", 9" × 20", 10" × 21"
Rozstaw osi	2855 mm
Rozstaw kół (przód / tył)	1640...1655 / 1655...1670 mm
Długość × szerokość × wysokość	4800 × 1930 × 1700 mm