

944



Der neue Porsche 944.  
Faszination in neuer Dimension.

The new Porsche 944.  
A fascinating new development.

Mit der Transaxle-Konzeption hat Porsche neue Maßstäbe für Fahrverhalten und Fahrsicherheit von Automobilen gesetzt. Im Porsche 944 vereinigen sich die Erfahrungen der Modelle 924 und 928 mit einer neuen Motor-Generation, welche die Anforderungen der Zukunft nach Optimierung der Leistung, des Verbrauchs, der Abgasemission, des Geräuschs und der Laufkultur erreicht und überschreitet.

Diese Funktionalität verbindet Porsche mit einer ästhetischen, sportlichen Form, exklusivem Fahrkomfort und höchster Individualität.

Merkmale des klassischen Sportwagens. Vereint im Porsche 944.

With the transaxle conception Porsche has set new standards for automobile handling and driving safety. The Porsche 944 combines the experience gained with the 924 and 928 models with a new engine generation which fulfills and even exceeds the requirements of the future in respect of optimization of output, fuel consumption, exhaust emission, noise and running qualities.

Porsche unites these functional points with an esthetic, sporting shape, exclusive driving comfort and maximum individuality.

Classical sports car features. United in the Porsche 944.





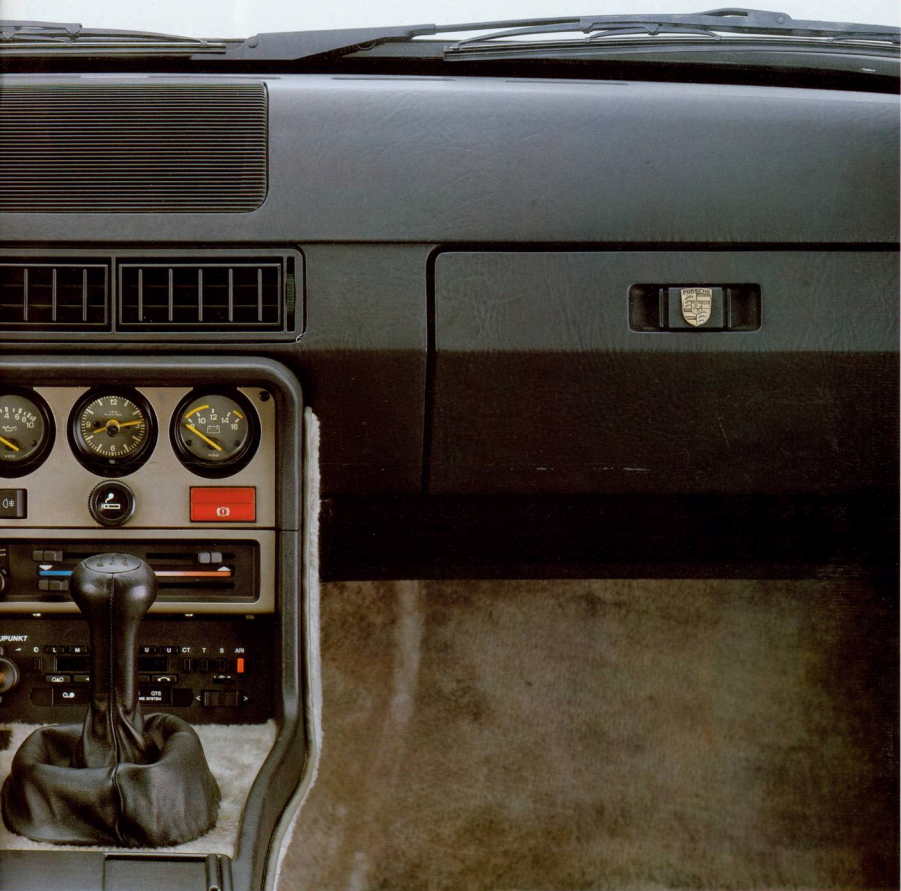
















## Sportwagen, Komfortwagen, Transportwagen.

Karosserie und Fahrwerk des 944 basieren auf dem Rennsport-Modell 924 Carrera GT. Die aerodynamisch optimierte Form ergibt einen sehr niedrigen Gesamt-Luftwiderstand. Wie der 924 gehört der 944 zu den strömungsgünstigsten Serienwagen. Die Transaxle-Bauweise vereint die Vorzüge gleich-

mäßiger Gewichtsverteilung, hoher Antriebsstraktion und günstiger Raumverhältnisse.

Wie jeder Porsche-Sportwagen bietet der 944 großzügigen Sitzkomfort für zwei Personen in Verbindung mit zusätzlichen Rücksitzen. Der durch die Heckklappe leicht zugängliche Gepäckraum

stellt bei umgelegten Fondlehnen nahezu Kombiwagen-Staumöglichkeiten zur Verfügung. Ein variables, ausbaufähiges Dachtransportsystem macht den 944 in Beruf und Freizeit vielseitig einsetzbar. Die Coupé-Karosserie aus feuerverzinktem Stahl mit 7-jähriger Rostschutz-Garantie, die verschleiß-

arme Technik und die hohe Gesamtqualität sichern dem 944 lange Lebensdauer bei geringen Wartungsansprüchen: Nur alle 20.000 Kilometer ist ein Öl- und Wartungsintervall nötig.



## Sports car, Saloon car, Utility car.

The running gear and body of the 944 are based on the racing model 924 GT. The aerodynamic shape has a very low total air resistance. Like the 924 the 944 is one of the most streamlined production vehicles. The transaxle design combines the advantages of uniform weight distribution, high

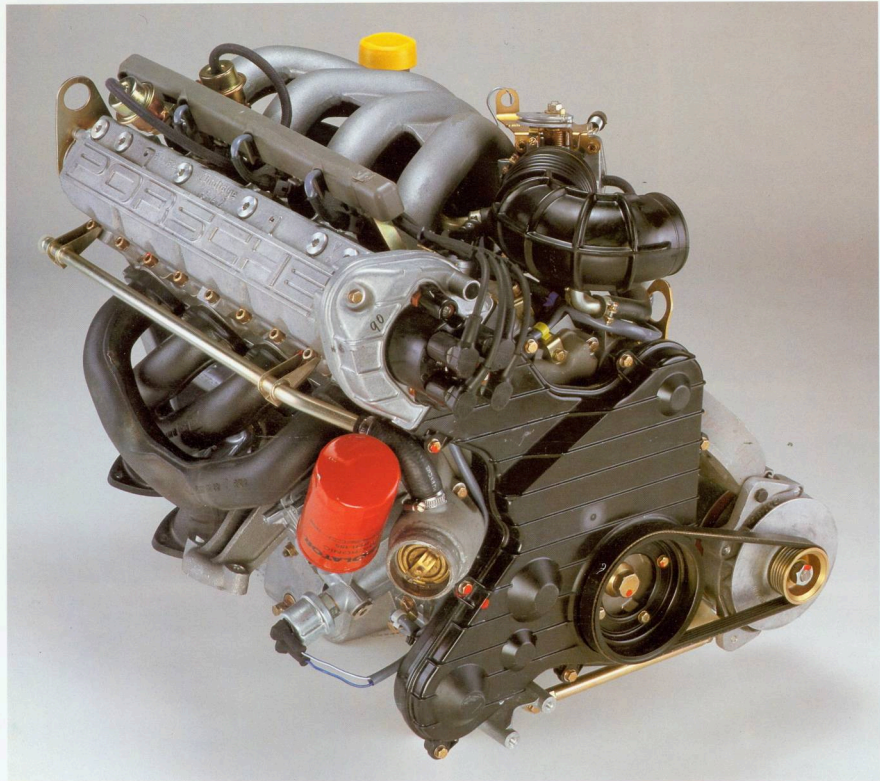
drive traction and favourable interior space.

Like every Porsche sports car the 944 offers generous seating comfort for two persons in conjunction with two additional rear seats for the occasional passenger. The luggage compartment is readily accessible through the tailgate and

when the rear seat backrests are folded down it provides almost estate car capacity. A variable adaptable roof rack system makes the 944 a car for all occasions.

The body of hotgalvanized sheet steel with a 7-year corrosion protection guarantee, the wear resistant technical components and

the high level of quality all round give the 944 a long service life with a minimum amount of maintenance. A lubrication service is only required every 20 000 kilometres.



## Der 944-Motor, eine zukunftsorientierte Neukonstruktion.

Sportwagenmotoren haben in der Zukunft Forderungen zu erfüllen, die scheinbar gegensätzlich sind: sie sollen sportliche Leistung und Beschleunigungsvermögen mit geringem Verbrauch und der Erfüllung strenger Abgas- und Geräuschvorschriften. Der 944-

Motor ist diese richtungsweisende Konstruktion. Basis ist ein 4-Zylinder-Block aus Leichtmetall. Er ist in vielen Bauteilen mit dem V 8-Motor des 928 identisch.

Auf dieser Grundlage wurde ein Konzept entwickelt, das die Vorzüge großer Zylindereinheiten nutzt,

sich im übrigen aber vom 8-Zylinder ebenso wie vom konventionellen 4-Zylinder unterscheidet: zwei höhenversetzt angeordnete Ausgleichswellen, die mit doppelter Kurbelwellen-Drehzahl gegeneinander drehend die sogenannten Massenkkräfte zweiter Ordnung

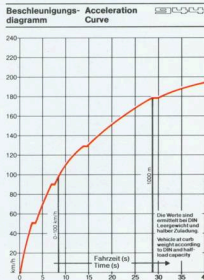
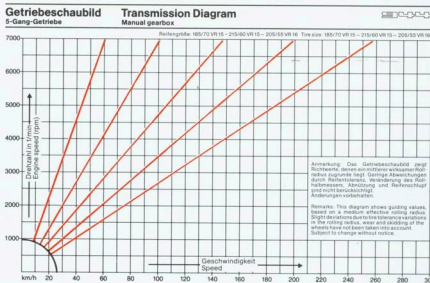
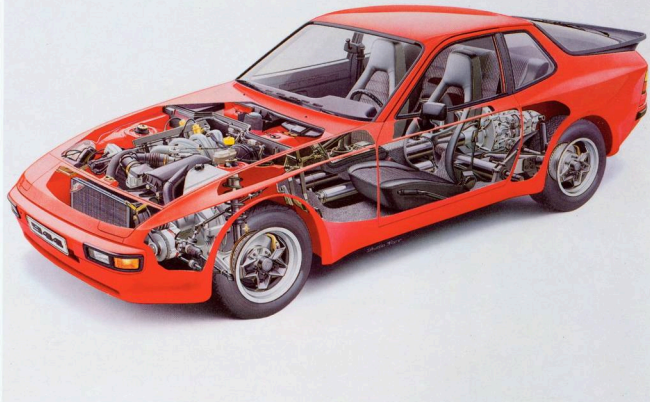
ausgleichen. Das ergibt etwa die Laufruhe eines Reihen-6-Zylinders bei geringen Reibungsverlusten, weiten Zylinderabständen mit voller Umspülung der Zylinder und damit hoher thermischer Gesundheit.



Mit 2,5 l Hubraum und einem Verdichtungsverhältnis von 10,6:l weist er sehr günstige Voraussetzungen für einen hohen thermodynamischen Wirkungsgrad auf. Das höchste Drehmoment von 205 Nm wird bereits bei einer Drehzahl von 3000/min. erreicht und bleibt über einen weiten Drehzahlbereich hinweg auf über 200 Nm. Die Höchstleistung von 120 kW (163 PS) erreicht der Motor bei 5800/min.

Der flache Drehmomentverlauf läßt die hohe Durchzugskraft des 944-Motors erkennen: Er kann im Normalbetrieb mit niedriger Drehzahl und entsprechend geringem Verbrauch gefahren werden. So wartet der 944 mit Verbrauchswerten auf, die für einen 2,5-l-Motor ungewöhnlich sind, bei 90 km/h 7,0 l/100 km, bei 120 km/h 8,7 l/100 km, im Stadtzyklus 11,4 l/100 km. Möglich sind diese Werte nur durch souveräne Beherrschung des Verbrennungsablaufes: exakte Regelung von Kraftstoffmenge, Luftmenge und Zündzeitpunkt sowie eine genaue Anpassung an die jeweiligen Druck- und Temperaturverhältnisse. All dies wird durch die mikroprozessorgeführte, Digitale Motor-Elektronik (DME) erreicht, die in Verbindung mit der elektronischen Einspritzung (LE) leistungsgenauer und schneller als herkömmliche Systeme die Gemischbildung und Zündung steuert.

Seriennmäßig ist der 944 mit einem alle Geschwindigkeitsbereiche optimal nutzenden 5-Gang-Getriebe ausgerüstet. Aber auch das automatische Getriebe verbindet das hohe Drehmoment des Motors mit den hohen Leistungsreserven bei hohem Bedienungs-komfort, weichem Schalten und sparsamen fahren.



## The 944 engine – A new design for the future.

Sports cars have, in the future, requirements to fulfill which appear at first glance to be contradictory. They are expected to combine sports car performance and acceleration with low consumption and compliance with strict emission and noise regulations. The 944

engine has been designed to do all this. The basis is a four-cylinder block of light alloy. Many components are identical with those of the V8 engine of the 928.

On this basis a concept was developed which utilizes the advantages of large cylinder units

but otherwise differs from the 8-cylinder as well as from the conventional 4-cylinder engine. It has two compensating shafts at different levels which rotate in opposite directions at twice crankshaft speed to even out the so-called second order inertia forces. This makes the

engine run almost as smoothly as a 6-cylinder in-line engine with low frictional losses, well spaced cylinders completely surrounded by coolant and thus good thermal properties.



With a capacity of 2.5 litres and a compression ratio of 10.6:1 it has very favourable prerequisites for a high degree of thermodynamic efficiency. The maximum torque of 205 Nm is obtained at an engine speed of 3,000 rpm and remains above 200 Nm over a large speed range. The maximum output of 120 kW (163 bhp) is reached at 5,800 rpm.

The flat torque curve gives an

indication of the high pulling power of the 944 engine: in normal conditions it can be driven with low revs and correspondingly low fuel consumption. The 944 has consumption figures which are unusual for a 2.5 litre engine: 7.0 litres/100 km (40.3 mpg) at 90 km/h, 8.7 litres/100 km (32.4 mpg) at 120 km/h and 11.4 litres/100 km (24.7 mpg) for the urban cycle. These figures are made possible by exact control of the

combustion process; exact regulation of the fuel and air quantities and ignition timing as well as strict adaption to the existing pressure and temperature conditions. All this is achieved by means of the micro-processor equipped Digital Engine Electronic control system which, in conjunction with the electronic fuel injection (L-Jetronic) permits quicker and more exact control of mixture formation and ignition.

A 5-speed gearbox which covers all speed ranges is standard equipment on the 944. The automatic gearbox together with the high engine torque also makes good use of the power reserves with a high level of operating comfort, smooth shifting and economical driving.



# Technische Daten

## Porsche 944

### Motor

Zylinderzahl	4
Hubraum cm <sup>3</sup>	2479
Verdichtungsverhältnis	10,6:1
Motorleistung kW (DIN-PS)	120 (163)
bei Kurbelwellendrehzahl 1/min	5800

### Motorkonstruktion

Bauart	wassergekühlter, längsstehender, um 30° geneigter 4-Zylinder-Viertakt-Ottomotor, mit obenliegender Nockenwelle und 2 Nebenwellen, vorn eingebaut
--------	--

Gemischbildung	Bosch L-Jetronic, Schubabschaltung
----------------	------------------------------------

### Elektrische Anlage

Zündung	kontaktlose Transistorzündung mit digitaler Steuerung – DME (Digitale Motor-Elektronik)
---------	---

### Kraftübertragung

Anzahl der Gänge	5 vorwärts, 1 rückwärts (Sonderwunsch: 3-Gang-Automatic)
------------------	---

### Abmessungen

Länge	4200 mm
Breite	1735 mm
Höhe (bei DIN-Leergewicht)	1275 mm

### Gewichte

Leergewicht nach DIN	1180 kg
Gesamtgewicht	1500 kg

### Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit km/h	220 (mit Automatic-Getriebe: 220 km/h)
----------------------------	--

Beschleunigung 0–100 km/h (DIN-Leergewicht + ½ Zuladung)	8,4 s (mit Automatic-Getriebe: 9,6 s)
--	---------------------------------------

Kraftstoffverbrauch nach DIN 70 030/1 (l/100 km)

	5-Gang	Automatic
bei konstant 90 km/h	7,0	7,9
bei konstant 120 km/h	8,7	9,4
EG-Abgas-Stadtzyklus	11,4	11,2

Die abgebildeten Fahrzeuge besitzen teilweise Sonderausstattungen, die nur gegen Aufpreis lieferbar sind. Änderungen bei Konstruktion, Form und Lieferumfang sowie Abweichungen im Farbton bleiben vorbehalten.

# Technical Data

## Porsche 944

### Engine

Number of cylinders	4
Capacity cm <sup>3</sup>	2479
Compression ratio	10.6:1
Maximum power kW (HP DIN)	120 (163)
at rpm	5800

### Engine design

Type; Layout	Water-cooled, in-line, 4-cylinder, four stroke engine, overhead camshaft and 2 auxiliary shafts; front-mounted, longitudinal, angled at 30°
--------------	---

Fuel injection	Bosch L-Jetronic, coasting cut-off
----------------	------------------------------------

### Electrical system

Ignition	Transistorised, contactless with DME (Digital Motor Electronic)
----------	---

### Transmission

Gear box – manual	5 forward, 1 reverse
Gear box – automatic	3 forward, 1 reverse plus park position

### Dimensions

Overall length	4200 mm (165.3 in.)
Overall width	1735 mm (68.3 in.)
Height, unladen	1275 mm (50.2 in.)

### Weights

Unladen weight	1180 kg (2601 lbs.)
Maximum permitted weight	1500 kg (3307 lbs.)

### Performance (approximate)

Top speed – manual	220 km/h (137 mph)
Top speed – automatic	220 km/h (137 mph)
Acceleration 0–100 km/h (0–62 mph) (DIN kerb weight + half permitted payload)	8.4 s (automatic 9.6 s)

Fuel consumption (Energy Act 1976: Passenger Car Fuel Consumption Order 1977, l/100 km)

	5-speed	automatic
Constant speed 90 km/h (56 mph)	7.0 (40.4 mpg)	7.9 (35.8 mpg)
Constant speed 120 km/h (75 mph)	8.7 (32.5 mpg)	9.4 (30.1 mpg)
Urban cycle	11.4 (24.8 mpg)	11.2 (25.2 mpg)

Some of the vehicles illustrated in this brochure are fitted with special equipment, available at extra cost. We reserve the right to modify or alter the specification of our models in respect of design, shape, delivery and colour without prior notification.



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

Printed in Germany, VVK 121/214  
WachterDruck, Bönningheim