



PORSCHE



Porsche Classic

Produkt highlights 02 | 2014



**Mehr als 70% aller jemals gebauten Porsche Fahrzeuge fahren heute noch.
Wir sorgen dafür, dass es so bleibt.**

Porsche Classic Originalteile.

Das Ziel von Porsche Classic ist die Erhaltung und Pflege historischer Porsche Fahrzeuge, die seit mindestens 10 Jahren nicht mehr in Serie produziert werden. Darunter sind legendäre Sportwagen wie 356, 914, 959 und 911 (inkl. 964 und 993) sowie alle Vier- und Achtzylinder wie 924, 928, 944 und 968. Neu im Porsche Classic Betreuungsumfang: der Porsche Boxster, Typ 986, sowie der Porsche 911, Typ 996. Einen unerlässlichen Beitrag zu ihrer Erhaltung liefert die Produktion und Bereitstellung von Porsche Classic Originalteilen.

In unserem modernen Lager halten wir rund 52.000 Ersatzteilpositionen auslieferungsbereit und versenden sie über das weltweite Porsche Vertriebsnetz direkt an Ihren Porsche Partner. Eine Auswahl aus dem Ersatzteilprogramm erhalten Sie auch im Porsche Classic Online Shop unter www.porsche.de/classic-shop. Die Originalteile beziehen wir von ehemaligen Serienlieferanten oder wir bemühen uns um neue Lieferquellen. Arbeitsgrundlage sind Originalzeichnungen, detaillierte Beschreibungen, ein umfangreiches Musterteilelager und die Kompetenz unserer Mitarbeiter.

Die Porsche Standards hinsichtlich Technik, Sicherheit und Qualität werden selbstverständlich alle erfüllt – auch bei der Neuauflage von Teilen. Indem wir den Teilebestand ständig überprüfen, aktualisieren und erweitern, schließen wir unsere Lücken im Ersatzteilprogramm.

Auf den folgenden Seiten stellen wir Ihnen eine Auswahl aus dem Porsche Classic Sortiment vor: Produkthighlights und Neuheiten aus dem Ersatzteil- und Zubehörprogramm. Zu einigen Produkten erzählen wir Ihnen die spannende Geschichte, die sich hinter ihrer Produktion und den Testverfahren verbirgt. Denn: Jedes Originalteil kann seine eigene Geschichte erzählen.

Mit Happy End.



**Antworten auf Ihre Fragen zu Porsche
Classic Originalteilen und Reparaturen
erhalten Sie bei Ihrem Porsche Partner.**

Gut zu wissen, dass es für etwas Unersetzliches Originalteile gibt.



Porsche Classic Motoröl 20W-50 für 356, 914 und frühe 911 bis zum 2,7 Liter G-Modell

Speziell auf die frühen luftgekühlten Modelle abgestimmt: Das Porsche Classic Motoröl in der Viskosität 20W-50 für alle 356, 914 und 911 bis 2,7 Liter Hubraum. Dieses mineralische Öl ist erhältlich in der 1- oder 5-Liter-Dose. Erfahren Sie mehr zum neuen Porsche Classic Motoröl auf den Highlightseiten.

1 Liter 00004320928
5 Liter 00004320929
356 (1950–1965)*
914 (1969–1976)*
911 bis 2,7 l Hubraum*

1 Liter 12,89 EUR
5 Liter 55,90 EUR
(exkl. MwSt.)**



Porsche Classic Motoröl 10W-60 für 911 ab 3,0 Liter Hubraum

Das neue Porsche Classic Motoröl in der Viskosität 10W-60 ist ein absolutes Hochleistungsöl. Dieses vollsynthetische Öl ist geeignet für die luftgekühlten Sechszylinder-Boxermotoren des 911 ab dem 3,0-Liter-Motor. Erhältlich in der 1- oder 5-Liter-Dose. Erfahren Sie mehr zum neuen Porsche Classic Motoröl auf den Highlightseiten.

1 Liter 00004320930
5 Liter 00004320931
911 ab 3,0 l Hubraum*
964 (1988–1994)*
993 (1993–1998)*

1 Liter 16,98 EUR
5 Liter 74,89 EUR
(exkl. MwSt.)**



Schaltergehäuse ohne Tempomat

Das Schaltergehäuse für den Porsche 911 der Baujahre 1974 bis 1989 ohne Tempomat. Dieser neu aufgelegte Satz besteht aus zwei Komponenten - dem Ober- und Unterteil zur Verkleidung des Wischer- und Blinkerschalters an der Lenksäule. Er besticht durch optimale Passgenauigkeit sowie optische Gleichheit beider Komponenten – exklusiv bei Porsche Classic erhältlich.

91161332800
911 (1974–1989)*

114,99 EUR
(exkl. MwSt.)**



Deckplatte schwarz

Jetzt wieder verfügbar, vom originalen Lieferanten und garantiert Made in Germany: Die Deckplatte schwarz für die Verbindung der Fensterzierrahmenhälften am seitlichen Fondfensterrahmen oben. Sie ist verwendbar für den Porsche 911 der Baujahre 1978 bis 1983.

91154318701
911 (1978–1983)*

9,50 EUR
(exkl. MwSt.)**



Klemmbügel

Der Klemmbügel für die Fixierung des Zündverteilers am Kurbelgehäuse für den Porsche 911 der Baujahre 1965 bis 1973 sowie den Porsche 914-6 der Baujahre 1970 bis 1971. Neu aufgelegt und original - in dieser Form exklusiv bei Porsche Classic.

99951104603
911 (1965–1973)*
914-6 (1970–1971)*

38,95 EUR
(exkl. MwSt.)**



Schelle Bremsleitung

Vom originalen Porsche Lieferanten gefertigt, hat Porsche Classic nun die Schelle für die Befestigung der Bremsleitung an der Hinterachse wieder verfügbar gemacht. Sie ist verwendbar für den Porsche 356 der Baujahre 1956 bis 1965.

64435165101
356 (1956–1965)*

39,98 EUR
(exkl. MwSt.)**



* Informationen zu Verfügbarkeit und Verbaubarkeit in den verschiedenen Ländern erhalten Sie bei Ihrem Porsche Partner.

** Preise gültig ab 01.01.2014. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

Gut zu wissen, dass es für etwas Unersetzliches Originalteile gibt.

Kraftstoffpumpe



043906091
914-4 (1975–1976) 1,8/2,0 L*
329,01 EUR
(exkl. MwSt.)**



Gummitülle für Aufhängung des Motorölkühlers



9997020795A
928 (1990–1995)*
1,91 EUR
(exkl. MwSt.)**

Relais für Wasserpumpe Abgasturbolader



95161814902
944 Turbo (1985–1991)*
128,91 EUR
(exkl. MwSt.)**



Dichtung für Luftfiltereinsatz im Gehäuse



90110821502
911 (1965–1977)*
914-6 (1970–1971)*
24,99 EUR
(exkl. MwSt.)**



Schalthebel



91442401603
911 (1965–1972)*
914-6 (1970–1971)*
115,01 EUR
(exkl. MwSt.)**



Masseband



64461230102
356 (1956–1965)*
34,99 EUR
(exkl. MwSt.)**



Produktbezeichnung	Teile-Nr.	Geeignet für*	Preis (exkl. MwSt.)**	Made in Germany
Bremsleitung	95135503303	944, 944 Turbo (1985–1986)	18,75 EUR	Made in Germany
Deckel Kettenspanner	Links 96410510701 Rechts 96410510801	964 (1989–1993); 993 (1994–1998)	179,94 EUR	Made in Germany
Einstellring	91533226512	911 (1965–1989); 914 (1969–1976); 924 (1976–1985); 959	12,18 EUR	Made in Germany
Exenterbuchse	96430323000	964 (1989–1990)	59,86 EUR	Made in Germany
Führungshülse	92830331100	928 (1985–1986)	42,50 EUR	Made in Germany
Gebälsegehäuse für Motortyp M64.01/02/03	96410666702	964 (1989–1994)	547,64 EUR	Made in Germany
Halter	91160713100	964 (1989–1990)	0,95 EUR	Made in Germany
Handbremsseil	99342455105	993 (1994–1998)	67,90 EUR	Made in Germany
Heckleuchtgehäuse	Links 99663143301 Rechts 99663143401	996 (1998)	398,35 EUR	Made in Germany
Kugellager	99905213800	928 (1987–1995)	194,94 EUR	Made in Germany
Leuchtenrahmen	Links 96450305501GRV Rechts 96450305601GRV	964 (1989–1994)	117,97 EUR	Made in Germany
Querträger	99334110105	993 (1995–1998)	453,10 EUR	Made in Germany
Ringstück an Einspritzpumpe	91110891201	911 (1972–1977)	14,99 EUR	Made in Germany
Schaltknopf	99642407505EVZ	986 (2000–2004); 996 (1998–2002)	178,91 EUR	Made in Germany
Scheinwerfermulde	Links 91150301505GRV Rechts 91150301605GRV	911 (1987–1989)	94,98 EUR	Made in Germany
Schwimmrahmen	Links 94435142900 Rechts 94435143000	924 S (1986–1988); 944 (1984–1989)	420,29 EUR	Made in Germany
Sechskantschraube M 10X75	N 0104736	924 (1976–1985); 928 (1978–1995)	1,95 EUR	Made in Germany
Spannkappe für Drehstromgenerator (Bosch)	90160342702	911 (1969–1973); 914-6 (1970–1971)	8,99 EUR	Made in Germany
Verschlussklammer	91110816700	911 (1972–1977)	9,00 EUR	Made in Germany
Windschott satinschwarz	Links 9865615830001C Rechts 9865615840001C	986 (1997–2004)	93,10 EUR	Made in Germany

* Informationen zu Verfügbarkeit und Verbaubarkeit in den verschiedenen Ländern erhalten Sie bei Ihrem Porsche Partner.

** Preise gültig ab 01.01.2014. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

Kurbelgehäuse für 924 S, 944 und 968.

Für die Frontmotormodelle Porsche 924 S, 944 und Porsche 968 (Baujahr 1982 bis 1995) bietet Porsche Classic eine begrenzte Stückzahl von Kurbelgehäusen an. Das Kurbelgehäuse aus Aluminium des Porsche Vierzylinder-Reihenmotors wird mit Gewindebolzen und Ausgleichsgehäuse geliefert. Nicht im Lieferumfang enthalten sind Zylinderkopf, Kurbelwelle, Kolben, Ausgleichswellen, Ölwanne, Ölpumpe und Ölwasserkühler. Gängige Verschleißteile wie Wasserpumpe, Ölpumpe, Dichtsätze oder Montageteile können, zusätzlich zum Gehäuse, wie gewohnt im nächstgelegenen Porsche Zentrum bestellt werden.

Eine zeitwertgerechte Reparatur des Aggregats - unter individueller Auswahl der Verwendung von Neuteilen oder der Aufbereitung der vorhandenen Alt-Teile - wird dadurch ermöglicht.

Mit Hilfe der Kurbelgehäuse können die Kunden der Porsche Klassiker mit Frontmotor daher nun etwaige Reparaturen in einem finanziellen Rahmen durchführen, der dem Wert der Fahrzeuge gerecht wird. Vor dem Kauf des Kurbelgehäuses sollten anhand der Fahrgestellnummer und Motortyps die Teile-Spezialisten im Porsche Zentrum prüfen, ob das Gehäuse tatsächlich zum Innenleben des Motors passt.

Verfügbare Kurbelgehäuse.



Kurbelgehäuse 924 S 2,5 L ohne Kolben

94410096000
924 S 2,5 Ltr. Motor M44.01-M44.10*

2.000,00 EUR
(exkl. MwSt.)**



Kurbelgehäuse 944 3,0 L ohne Kolben

94410096200
944 3,0 Ltr. Motor M44.41*

2.400,01 EUR
(exkl. MwSt.)**



Kurbelgehäuse 944 2,7 L ohne Kolben

94410096100
944 2,7 Ltr. Motor M44.11/12*

2.200,51 EUR
(exkl. MwSt.)**



Kurbelgehäuse 968 3,0 L ohne Kolben

94410096300
968 3,0 Ltr. Motor M44.43/44*

2.400,01 EUR
(exkl. MwSt.)**



Hintergrundgeschichte.

Der Porsche 944 war als Nachfolger des Porsche 924 mit einem 2,5 Liter großen Vierzylinder-Aggregat ausgestattet, das aus der Zylinderbank des V8-Motors des Porsche 928 entwickelt wurde. Wie bei seinem Vorgänger saß der Motor vorne, das Getriebe aber an der angetriebenen Hinterachse (Transaxle-Bauweise). Der Porsche 944 war einer der erfolgreichsten Sportwagen seiner Zeit.

1991 präsentierte Porsche mit dem 968 seinen Nachfolger, der sich rein optisch mehr am Porsche 928 orientierte. Der Vierzylinder-Reihenmotor wies 3 Liter Hubraum auf. Dank einiger technischer Optimierungen - unter anderem kam erstmals das patentierte hydraulische „Vario-Cam“ zum Einsatz - leistete der Porsche 968 176 kW (240 PS). Das Aggregat galt damals als der stärkste und hubraumgrößte Vierzylinder-Reihenmotor.

* Informationen zu Verfügbarkeit und Verbaubarkeit in den verschiedenen Ländern erhalten Sie bei Ihrem Porsche Partner.

** Preise gültig ab 01.01.2014. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

Lage: Weissach. Prädikat: Porsche. Für alle Jahrgänge ab 1948.

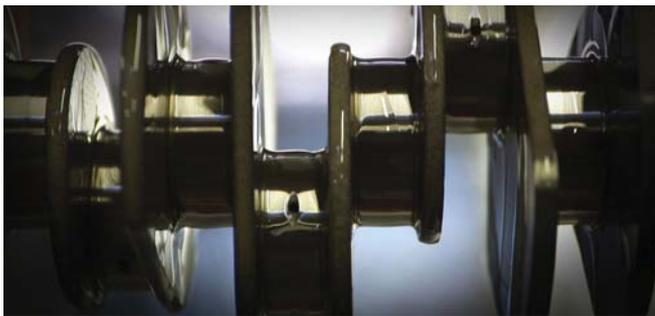
Weltpremiere: das Porsche Classic Motoröl.

Pünktlich zum Saisonstart bringt Porsche Classic sein eigenes Motoröl für luftgekühlte Vier- und Sechszylinder-Boxermotoren auf den Markt: das Porsche Classic Motoröl. Und wo Porsche draufsteht, ist auch Porsche drin.



Die Entstehung des Porsche Classic Motoröls.

Zusammen mit dem Porsche Entwicklungszentrum in Weissach haben Experten von Porsche Classic das neue Motoröl entwickelt und spezifisch auf die Anforderungen der 356- und 911-Modelle einschließlich der Baureihe 993 abgestimmt. Dabei musste es sich in ausgedehnten Labor- und Praxiserprobungen in Sachen Laufverhalten und Schmiereigenschaften beweisen.



Das Porsche Classic Motoröl gibt es in zwei Versionen: 20W-50 für alle 356, 914 und 911 bis zum 2,7 Liter G-Modell und 10W-60 für Sechszylinder-Boxermotoren ab 3,0 Liter Hubraum bis zum 911, Typ 993.



Der Motor ist das Herzstück eines jeden Porsche. Gerade der luftgekühlte Boxermotor stellt besondere Anforderungen an den Schmierstoff. So fällt beispielsweise die thermische Belastung höher aus als bei wassergekühlten Aggregaten, weswegen das Motoröl speziell bei älteren Boxermotoren stärker zum Abkühlen beitragen muss.

Die Entwicklung eines Motoröls für klassische luftgekühlte Boxermotoren ist daher ein Spagat zwischen Tradition und Innovation: so fortschrittlich wie möglich und so traditionell wie nötig.

Zwar sind moderne Öle technisch gesehen besser, jedoch nicht für klassische luftgekühlte Boxermotoren. Denn zum Beispiel bedeutet die niedrige Viskosität eines 0W-30-Öls für moderne Motoren unter anderem ein optimales Kaltstartverhalten und einen geringen Widerstand im Motor. Bei einem 356 kann ein derartiges Öl allerdings aufgrund der höheren Fertigungstoleranzen des Motors und einem niedrigeren Öldruck beim Betrieb zu Undichtigkeiten und einem erhöhten Ölverbrauch führen.

Da nicht jeder Klassiker als Alltagsfahrzeug genutzt wird, gibt es noch weitere Anforderungen an das Motoröl: Gerade weil klassische Fahrzeuge oft lange stehen und nur sporadisch und bei kurzen Fahrten bewegt werden, bildet sich, wenn der Motor nicht ganz warm gefahren wird, Kondenswasser im Öl. Im Zusammenwirken mit aggressiven Verbrennungsrückständen kann die Ölfüllung versäuern, wodurch Motorbauteile angegriffen werden.



Porsche hat diesem Aspekt daher bei der Entwicklung des Porsche Classic Motoröls besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Die spezielle Rezeptur bietet eine hohe alkalische Reserve, die entstehende Säuren neutralisiert. Sogenannte zusätzliche Korrosionsinhibitoren schützen die gefährdeten Bauteile darüber hinaus auch bei längeren Stillstandzeiten.

* Informationen zu Verfügbarkeit und Verbaubarkeit in den verschiedenen Ländern erhalten Sie bei Ihrem Porsche Partner.

** Preise gültig ab 01.01.2014. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

Lage: Weissach. Prädikat: Porsche. Für alle Jahrgänge ab 1948.

Porsche empfiehlt: Porsche Classic Motoröl in der Viskosität 20W-50 für 356, 914 und frühe 911 bis zum 2,7 Liter G-Modell.



20W-50, 1 Liter

Teile-Nummer: 00004320928

20W-50, 5 Liter

Teile-Nummer: 00004320929

Das Porsche Classic 20W-50 ist ein Mineralöl auf HC-Basis (Hydrocrack) mit mild zulegierten Additiven und eine Mehrbereichsvariante. HC-Öle zeichnen sich durch sehr geringe Verunreinigungen, einen sehr geringen Schwefelgehalt und durch eine sehr gute Oxidations- sowie Alterungsstabilität aus - was zum Beispiel Ablagerungen verhindert.

Gleichzeitig weist das Porsche Classic Motoröl 20W-50 eine außergewöhnlich hohe HTHS-Viskosität (High Temperature, High Shear) auf, was die Qualität des Motoröls bei hohen Temperaturen (150°C) im Schmierpalt und bei hohem Schergefälle (Drehzahlen) beschreibt. Schließlich sorgt die gute Scherstabilität dafür, dass die optimalen Schmiereigenschaften bei hohen Motortemperaturen auch nach längerem Betrieb und bei hoher Belastung dauerhaft erhalten bleiben.

Zusammengefasst bedeutet das: geringe Ablagerungen, sowohl im kalten als auch im heißen Zustand, optimale Pflege des klassischen Motors und sehr gute Verträglichkeit mit darin verbauten besonderen Materialien wie beispielsweise Korkdichtungen oder bleihaltigen Lagerschalen.

Porsche empfiehlt: Porsche Classic Motoröl in der Viskosität 10W-60 für 911 ab 3,0 Liter Hubraum.



10W-60, 1 Liter

Teile-Nummer: 00004320930

10W-60, 5 Liter

Teile-Nummer: 00004320931

Ab dem 3,0 Liter-Motor mit Trockensumpfschmierung eignen sich die Sechszylinder-Boxer des Elfers für den Einsatz von vollsynthetischem Öl. Damit profitiert der luftgekühlte Motor vom technischen Fortschritt der Ölentwicklung.

Die 10W-60-Variante von Porsche Classic ist ein absolutes Hochleistungsöl.

Seine Viskosität garantiert optimales Schmierverhalten - sowohl beim Kaltstart als auch beim warmen Motor unter Vollast.

Das Vollsynthetiköl auf PAO-Basis (Polyalphaolefine) weist zudem hervorragende Eigenschaften in Sachen Verdampfungsverlust, HTHS und Scherstabilität auf.

Auch wer mit seinem Elfer auf die Rennstrecke geht, ist mit dem 10W-60-Öl gut beraten, da es den Motor pflegt und sauber hält. Beispielsweise sorgen die Additive dafür, dass der Ölstrom Partikel sowie Verunreinigungen zuverlässig zum Ölfilter transportiert.

Zeit für den Ölwechsel.

Damit das Herz Ihres Porsche Klassikers auch in Zukunft richtig schlägt, sollten Sie den regelmäßigen Ölwechsel nicht vergessen. Die Ölwechselintervalle der einzelnen Fahrzeug- und Motortypen ergeben sich aus den jeweiligen Betriebsanleitungen.

Unabhängig von den gefahrenen Kilometern sollte man das Motoröl einmal im Jahr wechseln, da vor allem kurze Fahrstrecken das Öl belasten. Durch häufiges Starten des kalten Motors gelangen vermehrt Kraftstoff, Verbrennungsrückstände und Feuchtigkeit ins Öl.

Erste Anlaufstelle für den Ölwechsel: Ihr Porsche Partner. Hier erhalten Kunden das Porsche Classic Motoröl in der 1- oder 5-Liter-Dose.

Dabei dürfen auch folgende Zubehörteile nicht fehlen:

- Ölfilter für 356, 914, 911 F, 911 G, 964, 993
- Anhänger Ölwechsel: 20W-50 - Teile-Nr.: PCG04320928; 10W-60 - Teile-Nr.: PCG04320930
- Aufkleber Öl, Motorraum: 20W-50 - Teile-Nr.: PCG04320005; 10W-60 - Teile-Nr.: PCG04320006



* Informationen zu Verfügbarkeit und Verbaubarkeit in den verschiedenen Ländern erhalten Sie bei Ihrem Porsche Partner.

** Preise gültig ab 01.01.2014. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

Lage: Weissach. Prädikat: Porsche. Für alle Jahrgänge ab 1948.

Die 10 wichtigsten Fakten zum Porsche Classic Motoröl:

- Speziell auf klassische luftgekühlte Boxermotoren abgestimmt
- Als 20W-50 für 356, 914 und frühe 911 Modelle bis 2,7 Liter Hubraum konzipiert
- Als 10W-60 für 911 Modelle ab 3,0 Liter Hubraum entwickelt
- Im Labor und im Praxiseinsatz getestet
- Abgestimmt auf seinerzeit verwendete Legierungen und Dichtungsmaterialien
- Beste Hochtemperaturbeständigkeit und Scherstabilität
- Optimaler Verschleiß- und Korrosionsschutz
- „Engineered by Porsche“
- „Made in Germany“
- Vom Porsche Design-Studio in Weissach entworfen



FAQ

Ist es schädlich, wenn man zu viel Öl einfüllt?

Zu viel Öl in einem Motor ist für die Umwelt und den Motor schädlich.

Durch einen zu hohen Ölstand kann das Motoröl verschäumen und so seiner Aufgabe zu schmieren nur noch bedingt nachkommen. Gleichzeitig wird Ölnebel verstärkt in die Brennräume transportiert und dort nur teilweise verbrannt. Dadurch entstehen Ablagerungen im Brennraum, reduzierte Motorleistung, Rauchentwicklung und neben einem erhöhten Ölverbrauch gelangen unverbrannte Ölbestandteile mit dem Abgasstrom in den Katalysator, dessen Wirkung so auf die Dauer beeinträchtigt wird. Eine regelmäßige Ölkontrolle lässt erkennen, wann Öl in welcher Menge nachgefüllt werden muss. Bei Motoren mit Trockensumpfschmierung muss der Öl-Stand bei laufendem, warmem Motor gemessen werden.

Wie lange ist ein Öl haltbar?

Bei Kleingebinden liegt die Mindesthaltbarkeit bei fünf Jahren (Lagerung: trocken und bei Temperaturen zwischen +5 und +30 Grad Celsius ohne direkte Sonneneinstrahlung). Optimal lagert das Öl zum Beispiel im Keller - nicht in der Garage! Angebrochene Gebinde sollten nicht länger als ein halbes Jahr gelagert werden. Die Ölwechselintervalle Ihres Fahrzeugs entnehmen Sie bitte dem Wartungsheft.

Wie bereite ich meinen klassischen Porsche Boxermotor für die Winterpause vor?

Auf jeden Fall das Motoröl wechseln. Damit werden Verunreinigungen wie z.B. Verbrennungsrückstände aber auch Kondenswasser aus dem Ölkreislauf entfernt. Im Zusammenwirken mit aggressiven Verbrennungsrückständen kann die Ölfüllung versäuern, wodurch Motorbauteile angegriffen werden. Daher empfiehlt sich ein Ölwechsel vor der Winterpause. Der Motor sollte anschließend noch einmal warm gefahren werden bevor er schließlich abgestellt wird. So bleibt der Boxermotor während der Ruhepause gut geschützt.

Sind die Motoröle von Porsche Classic auch für den Winterbetrieb geeignet?

Bei den beiden Varianten des Porsche Classic Motoröls handelt es sich um Mehrbereichsöle. Diese eignen sich für den Sommer- und Winterbetrieb. Bei Temperaturen unterhalb von minus 10 Grad Celsius rät Porsche Classic vom Betrieb des Motors mit 20W-50 ab. Beim 10W-60 liegt die Grenze bei minus 20 Grad Celsius.

Wo setzt man die Grenze zwischen 20W-50 und 10W-60?

Die Empfehlung 20W-50 für Boxermotoren bis 2,7 Liter Hubraum und 10W-60 ab 3,0 Liter Hubraum basiert im Wesentlichen auf zwei Faktoren. Zum einen ist die Weiterentwicklung der Motortechnik, Fertigungstoleranzen und Materialien zwischen dem 2,7- und dem 3,2 Liter-Motor ausschlaggebend - der größte Leistungssprung der Motoren war die Einführung des 3,0 Liter-Turbomotors im Jahr 1974. Zum anderen ist die langjährige Erfahrung von Porsche Classic im Einsatz von Ölen in luftgekühlten Boxermotoren berücksichtigt.

* Informationen zu Verfügbarkeit und Verbaubarkeit in den verschiedenen Ländern erhalten Sie bei Ihrem Porsche Partner.

** Preise gültig ab 01.01.2014. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.