



PORSCHE



Porsche Classic

Destaques de produtos 02 | 2014

Introdução.



**Mais de 70% de todos os Porsche fabricados ainda andam na estrada.
Cuidamos para que continue assim.**

Peças originais Porsche Classic.

O objectivo da Porsche Classic é a conservação e manutenção de automóveis Porsche históricos que não sejam fabricados em série há pelo menos 10 anos. Entre esses automóveis encontram-se desportivos lendários como o 356, o 914, o 959 e o 911 (incluindo o 964 e o 993), bem como todos os quatro e oito cilindros como o 924, o 928, o 944 e o 968. Novidades do programa de assistência Porsche Classic: o Porsche Boxster, modelo 986, bem como o Porsche 911, modelo 996. A produção e disponibilização de peças originais Porsche Classic dão um contributo indispensável à conservação destes automóveis.

Nos nossos modernos armazéns mantemos cerca de 52.000 peças de substituição prontas a enviar através da rede de distribuição mundial da Porsche directamente para o seu parceiro Porsche. Compramos as peças originais a antigos fornecedores de série ou procuramos novas fontes de fornecimento. A base de trabalho são os desenhos originais, descrições detalhadas, um extenso armazém de peças modelo e a competência dos nossos colaboradores.

Os padrões da Porsche relativamente à técnica, segurança e qualidade são, naturalmente, todos cumpridos, mesmo em caso de nova produção de peças. Colmatamos as nossas lacunas verificando, actualizando e ampliando constantemente o nosso leque de peças.

Nas páginas seguintes apresentamos-lhe uma selecção da gama Porsche Classic:

Destaques de produtos e novidades do programa de peças de substituição e acessórios. Em alguns produtos contamos-lhe a história empolgante que está por trás da sua produção e dos pilotos de testes. Pois: Cada peça original pode contar a sua própria história. Com final feliz.



Junto do seu parceiro Porsche obtém as respostas às suas perguntas acerca de peças originais Porsche Classic e reparações.

É bom saber que existem peças originais para algo insubstituível.



Porsche Classic Motoroil 20W-50 para 356, 914 e primeiros 911 até ao modelo G de 2,7 litros

Especialmente adaptado aos primeiros modelos refrigerados a ar: O Porsche Classic Motoroil na viscosidade 20W-50 para todos os 356, 914 e 911 até 2,7 litros de cilindrada. Este óleo mineral está disponível em recipientes de 1 ou 5 litros. Saiba mais sobre o novo Porsche Classic Motoroil nas páginas de destaque.

1 litro 00004320928
5 litros 00004320929
356 (1950–1965)*
914 (1969–1976)*
911 até 2,7 l
de cilindrada*



Porsche Classic Motoroil 10W-60 para 911 até 3,0 litros de cilindrada

O novo Porsche Classic Motoroil na viscosidade 10W-60 é um óleo de alto rendimento. Este óleo totalmente sintético é adequado para os motores Boxer de 6 cilindros do 911 refrigerados a ar a partir do motor de 3,0 litros. Disponível em recipientes de 1 ou 5 litros. Saiba mais sobre o novo Porsche Classic Motoroil nas páginas de destaque.

1 litro 00004320930
5 litros 00004320931
911 a partir de 3,0 l
de cilindrada*
964 (1988–1994)*
993 (1993–1998)*



Conjunto de cárter das mudanças sem controlo da velocidade de cruzeiro

O cárter das mudanças para o Porsche 911 dos anos de 1974 a 1989 sem controlo da velocidade de cruzeiro. Este novo conjunto é constituído por dois componentes - a parte superior e a parte inferior do revestimento do interruptor do limpa-para-brisas e dos piscas na coluna da direcção. Oferece uma precisão de ajuste ideal e igualdade óptica de ambos os componentes, disponíveis exclusivamente na Porsche Classic.

91161332800
911 (1974–1989)*



Placa de cobertura em preto

Agora novamente disponível, do fornecedor original e com garantia „Made in Germany“: A placa de cobertura em preto liga as metades dos caixilhos decorativos das janelas na parte superior dos vidros laterais traseiros. Pode ser utilizada para o Porsche 911 dos anos de 1978 a 1983.

91154318701
911 (1978–1983)*



Braçadeira de aperto

A braçadeira de aperto para a fixação do distribuidor ao cárter da cambota para o Porsche 911 dos anos de 1965 a 1973, bem como para o Porsche 914-6 dos anos de 1970 a 1971. Disponível nova e original exclusivamente na Porsche Classic.

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



Colar para conduta dos travões

A Porsche Classic disponibilizou novamente o colar para a fixação da conduta dos travões no eixo traseiro, produzido pelos fornecedores originais da Porsche. Pode ser utilizado para o Porsche 356 dos anos de 1956 a 1965.

64435165101
356 (1956–1965)*



É bom saber que existem peças originais para algo insubstituível.



Bomba de combustível

043906091
914-4 (1975–1976) 1,8/2,0 L*



Manga de borracha para suspensão do radiador de óleo de motor

9997020795A
928 (1990–1995)*



Relé para a bomba de água do turbocompressor de gases de escape

95161814902
944 Turbo (1985–1991)*



Junta para cartucho do filtro de ar no cárter

90110821502
911 (1965–1977)*
914-6 (1970–1971)*



Alavanca das mudanças

91442401603
911 (1965–1972)*
914-6 (1970–1971)*



Correia de massa

64461230102
356 (1956–1965)*



Designação do modelo	N.º de peça	Adequado para*	Made in Germany
Conduta dos travões	95135503303	944, 944 Turbo (1985–1986)	Made in Germany
Tampa do tensor da corrente	Esquerda 96410510701 Direita 96410510801	964 (1989–1993); 993 (1994–1998)	Made in Germany
Anel de ajuste	91533226512	911 (1965–1989); 914 (1969–1976); 924 (1976–1985); 959	Made in Germany
Bucha excêntrica	96430323000	964 (1989–1990)	Made in Germany
Tubo guia	92830331100	928 (1985–1986)	
Cárter de ventilação para tipo de motor M64.01/02/03	96410666702	964 (1989–1994)	Made in Germany
Suporte	91160713100	964 (1989–1990)	
Cabo do travão de mão	99342455105	993 (1994–1998)	Made in Germany
Caixa do farolim	Esquerda 99663143301 Direita 99663143401	996 (1998)	
Rolamento de esferas	99905213800	928 (1987–1995)	Made in Germany
Caixilho das luzes	Esquerda 96450305501GRV Direita 96450305601GRV	964 (1989–1994)	Made in Germany
Travessa	99334110105	993 (1995–1998)	Made in Germany
Peça de anel na bomba de injeção	91110891201	911 (1972–1977)	Made in Germany
Botão das mudanças	99642407505EVZ	986 (2000–2004); 996 (1998–2002)	Made in Germany
Caixa dos faróis	Esquerda 91150301505GRV Direita 91150301605GRV	911 (1987–1989)	Made in Germany
Quadro flutuador	Esquerda 94435142900 Direita 94435143000	924 S (1986–1988); 944 (1984–1989)	
Parafuso hexagonal M 10X75	N 0104736	924 (1976–1985); 928 (1978–1995)	
Tampa tensora para gerador de corrente (Bosch)	90160342702	911 (1969–1973); 914-6 (1970–1971)	Made in Germany
Braçadeira de fecho	91110816700	911 (1972–1977)	Made in Germany
Deflector de vento em preto acetinado	Esquerda 9865615830001C Direita 9865615840001C	986 (1997–2004)	Made in Germany

* Poderá obter mais informações sobre disponibilidade e possibilidade de instalação nos diferentes países no seu parceiro Porsche.

Para uma reparação de baixo custo.

Cárter da cambota para 924 S, 944 e 968.

Para os modelos com motor dianteiro Porsche 924 S, 944 e Porsche 968 (dos anos de 1982 a 1995), a Porsche Classic oferece um número limitado de cárteres da cambota. O cárter da cambota de alumínio do motor em linha com quatro cilindros - um verdadeiro motor Porsche - é fornecido com parafusos de rosca e carter diferencial. A cabeça do cilindro, a cambota, os pistões, os eixos de compensação, o cárter do óleo, a bomba do óleo e o refrigerador do óleo não estão incluídos na entrega. As peças de desgaste comuns, tais como a bomba da água, a bomba do óleo, conjuntos de juntas ou peças de montagem, podem ser solicitadas, como habitualmente, no Centro Porsche mais próximo.

Uma reparação de baixo custo do agregado é possível, graças à selecção individual do uso de novas peças ou à preparação das peças antigas existentes através do Centro Porsche responsável.

Com a ajuda do cárter da cambota, os clientes dos clássicos Porsche com motor dianteiro podem, portanto, agora realizar todas as reparações num quadro financeiro de acordo com o valor dos veículos. Antes da compra do cárter da cambota, os especialistas em peças no Centro Porsche devem verificar, com base no número do chassis e no tipo de motor, se o cárter encaixa realmente no interior do motor.

Cárteres da cambota disponíveis.



Cárter da cambota 924 S 2,5 I sem pistões

94410096000
924 S 924 2,5 I motor M44.01-M44.10*



Cárter da cambota 944 3,0 I sem pistões

94410096200
944 3,0 I motor M44.41*



Cárter da cambota 944 2,7 I sem pistões

94410096100
944 2,7 I motor M44.11/12*



Cárter da cambota 968 3,0 I sem pistões

94410096300
968 3,0 I motor M44.43/44*



Contextualização.

Enquanto sucessor do Porsche 924, o Porsche 944 foi equipado com um agregado de 2,5 litros com quatro cilindros, desenvolvido a partir do banco de cilindros do motor V8 do Porsche 928. Tal como no caso do seu antecessor, o motor encontra-se na dianteira, mas a transmissão situa-se no eixo traseiro com tracção (método de conjuntos motrizes). Foi um dos automóveis desportivos mais bem-sucedidos do seu tempo.

Em 1991, a Porsche apresentou o seu sucessor, o 968, mais baseado nas características puramente visuais do Porsche 928. O motor em linha com quatro cilindros apresentava três litros de cilindrada. Graças a algumas melhorias técnicas - nomeadamente, o patenteado sistema hidráulico „VarioCam“ foi utilizado pela primeira vez - o Porsche 968 debitava 176 kW (240 CV). O agregado foi considerado o motor em linha com quatro cilindros mais forte e maior cilindrada.

* Poderá obter mais informações sobre disponibilidade e possibilidade de instalação nos diferentes países no seu parceiro Porsche.

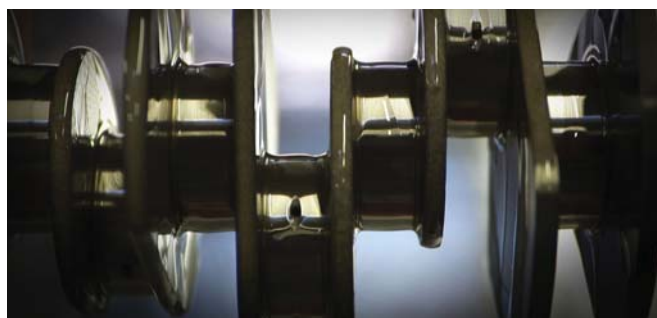
Local: Weissach. Designação: Porsche. Para todos os anos desde 1948.

Estreia mundial: o Porsche Classic Motoroil.

A tempo do início da temporada, a Porsche Classic lança no mercado o seu próprio óleo de motor para motores Boxer de quatro e seis cilindros refrigerados a ar: o Porsche Classic Motoroil. E onde está escrito Porsche, há Porsche no seu interior.

A criação do Porsche Classic Motoroil.

Juntamente com o centro de desenvolvimento da Porsche em Weissach, especialistas da Porsche Classic desenvolveram o novo óleo de motor, ajustando-o especificamente aos requisitos dos modelos 356 e 911, incluindo a série 993. Teve de comprovar as suas capacidades em termos de comportamento de execução e de propriedades de lubrificação em extensos testes práticos e de laboratório.



O Porsche Classic Motoroil está disponível em duas versões: 20W-50 para todos os 356, 914 e 911 até ao modelo G de 2,7 litros e 10W-60 para motores Boxer de seis cilindros a partir de 3,0 litros de cilindrada até ao 911, tipo 993.



O motor é a peça central de cada Porsche. Especialmente o motor Boxer refrigerado a ar coloca exigências especiais em relação ao lubrificante. Por exemplo, se a carga térmica for superior à dos agregados refrigerados a água, então o óleo de motor deverá contribuir mais para o arrefecimento. Em suma, especialmente os motores Boxer mais antigos não suportam todos.



O desenvolvimento de um óleo de motor para motores Boxer clássicos refrigerados a ar é, portanto, um acto de equilíbrio entre tradição e inovação: tão avançado quanto possível e tão tradicional quanto necessário.

Embora os óleos modernos sejam tecnicamente melhores, não o são para os motores Boxer clássicos refrigerados a ar. Por exemplo, a baixa viscosidade de um óleo 0W-30 para motores modernos significa, entre outras coisas, um óptimo comportamento em caso de arranque a frio e uma baixa resistência no motor. No entanto, num 356, um óleo semelhante pode causar fugas e um aumento do consumo de óleo devido às tolerâncias de produção mais elevadas do motor e a uma pressão de óleo mais baixa na operação.

Uma vez que nem todos os clássicos são utilizados no dia-a-dia, há ainda mais exigências relativamente ao óleo de motor: Precisamente porque os automóveis clássicos ficam, muitas vezes, parados por longos períodos de tempo e circulam apenas esporadicamente e em viagens curtas, forma-se condensação no óleo se o motor não for activado bastante quente. Em conjunto com resíduos de combustão agressivos, o óleo pode acidificar, danificando os componentes do motor.



Por isso, a Porsche deu especial atenção a este aspecto no desenvolvimento do Porsche Classic Motoroil. A fórmula especial fornece uma elevada reserva alcalina, que neutraliza os ácidos resultantes. Os chamados inibidores de corrosão adicionais protegem os componentes ameaçados, mesmo durante períodos de inactividade prolongados.

Local: Weissach. Designação: Porsche. Para todos os anos desde 1948.

A Porsche recomenda: Porsche Classic Motoroil na viscosidade 20W-50 para 356, 914 e primeiros 911 até ao modelo G de 2,7 litros.



20W-50, 1 litro

Número de peça: 00004320928

20W-50, 5 litros

Número de peça: 00004320929

O óleo 20W-50 da Porsche Classic é um óleo mineral de base HC (hidrocraqueamento) com aditivos de liga leves e uma variante multi-área. Os óleos HC caracterizam-se por muito poucas impurezas, um teor de enxofre muito baixo e uma excelente resistência à oxidação, bem como estabilidade de envelhecimento, o que evita, por exemplo, depósitos.

Simultaneamente, o Porsche Classic Motoroil 20W-50 apresenta uma viscosidade HTHS (High Temperature, High Shear) excepcionalmente elevada, o que descreve a qualidade do óleo de motor a temperaturas elevadas (150°C) na abertura de lubrificação e com taxas de cisalhamento elevadas (rotações). Finalmente, garante a boa estabilidade ao cisalhamento para que as propriedades de lubrificação ideais a temperaturas elevadas do motor sejam permanentes, mesmo depois de funcionamento prolongado e com carga elevada.

Resumindo: pequenos depósitos, tanto a frio como a quente, cuidado ideal do motor clássico e muito boa compatibilidade com materiais especiais instalados, tais como juntas de cortiça ou casquilhos do rolamento com chumbo.

A Porsche recomenda: Porsche Classic Motoroil na viscosidade 10W-60 para 911 a partir de 3,0 litros de cilindrada.



10W-60, 1 litro

Número de peça: 00004320930

10W-60, 5 litros

Número de peça: 00004320931

A partir do motor de 3,0 litros com lubrificação por cárter seco, o Boxer de seis cilindros do 911 é adequado para a utilização de óleo totalmente sintético. Assim, o motor refrigerado a ar beneficiou do progresso técnico no desenvolvimento do óleo.

A variante 10W-60 da Porsche Classic é um óleo de alto rendimento. A sua viscosidade garante um comportamento de lubrificação ideal - tanto no arranque a frio, como com o motor quente e carga máxima.

O óleo totalmente sintético de base PAO (polialfaolefinas) também tem excelentes propriedades em termos de perda por evaporação, HTHS e estabilidade ao cisalhamento. Mesmo quem vá para a pista de corridas com o 911 estará bem servido com o óleo 10W-60, uma vez que este protege o motor, mantendo-o limpo. Por exemplo, os aditivos asseguram que as partículas e as impurezas do fluxo de óleo são transportadas de forma fiável para o filtro de óleo.

É altura de mudar o óleo.

Para que o coração do seu Porsche clássico também bata correctamente no futuro, não deverá esquecer as mudanças de óleo regulares. Os intervalos de mudança de óleo de cada tipo de veículo e de motor resultam das respectivas instruções de funcionamento. Independentemente dos quilómetros percorridos, o óleo de motor deverá ser mudado uma vez por ano, principalmente porque as viagens curtas sobrecarregam o óleo. Devido a arranques frequentes do motor frio, cada vez mais combustível, resíduos de combustão e humidade chegam ao óleo.

Primeiro porto de abrigo para mudar o óleo: o seu parceiro Porsche. Aqui os clientes obtêm o Porsche Classic Motoroil em recipientes de 1 ou 5 litros.

Também não devem faltar os seguintes acessórios:

- Filtro de óleo para 356, 914, 911 F, 911 G, 964, 993
- Reboque para mudança de óleo: 20W-50 - N.º de peça: PCG04320929; 10W-60 - N.º de peça: PCG04320931
- Autocolante para o óleo, compartimento do motor: 20W-50 - N.º de peça: PCG04320005; 10W-60 - N.º de peça: PCG04320006

Made
in Germany

Made
in Germany

Local: Weissach. Designação: Porsche. Para todos os anos desde 1948.

Os 10 aspectos mais importantes sobre o Porsche Classic Motoroil:

- Especialmente adaptado a motores Boxer clássicos refrigerados a ar
- Concebido como 20W-50 para os modelos 356, 914 e os primeiros 911 até 2,7 litros de cilindrada
- Desenvolvido como 10W-60 para modelos 911 até 3,0 litros de cilindrada
- Submetido a testes práticos e de laboratório
- Ajustado às ligas e aos materiais das juntas utilizados nessa altura
- A melhor resistência a altas temperaturas e estabilidade ao cisalhamento
- Ótima protecção contra o desgaste e a corrosão
- „Engineered by Porsche“
- „Made in Germany“
- Concebido pelo Porsche Design Studio em Weissach



FAQ

É prejudicial colocar demasiado óleo?

O excesso de óleo num motor é prejudicial para o ambiente e para o motor. Com um nível de óleo demasiado elevado, o óleo de motor pode criar espuma e, assim, condicionar a sua tarefa de lubrificação. Simultaneamente, a névoa de óleo reforçada é transportada para as câmaras de combustão e queimada apenas parcialmente. Isso resulta em depósitos na câmara de combustão, redução do desempenho do motor, fumo e, para além do aumento do consumo de óleo, os componentes de óleo não queimados entram com a corrente de gases de escape no catalisador, cuja eficiência é prejudicada a longo prazo. Uma verificação de óleo regular indica quando o óleo deve ser reabastecido e em que quantidade. Para motores com lubrificação por cárter seco, o nível de óleo deve ser medido com o motor quente e em funcionamento.

Durante quanto tempo é possível conservar um óleo?

Em recipientes pequenos, a validade mínima é de cinco anos (armazenamento: em condições secas e a temperaturas entre +5 e +30 graus Celsius, sem luz solar directa). O óleo deve ser armazenado, por exemplo, numa cave, não na garagem! Os recipientes abertos não devem ser armazenados durante mais de meio ano. Os intervalos de mudança de óleo do seu veículo deverão ser consultados no manual de manutenção.

De que forma devo preparar o motor Boxer do meu Porsche clássico para a pausa de Inverno?

Em qualquer caso, mude o óleo do motor. Assim, estará a retirar do circuito de óleo não só impurezas, como resíduos de combustão, mas também condensação. Em conjunto com resíduos de combustão agressivos, o óleo pode acidificar, danificando os componentes do motor. Portanto, recomenda-se uma mudança de óleo antes da pausa de Inverno. O motor deve então voltar a ser activado para aquecer, antes de finalmente parar. Assim, o motor Boxer estará bem protegido durante a pausa.

Os óleos de motor da Porsche Classic também são adequados para uso no Inverno?

Ambas as variantes do Porsche Classic Motoroil são óleos multi-área. São adequadas para uso no Verão e no Inverno. No caso de temperaturas inferiores a menos 10 graus Celsius, a Porsche Classic recomenda o funcionamento do motor com 20W-50. Ao utilizar 10W-60, o limite é de menos 20 graus Celsius.

Onde se estabelece a fronteira entre 20W-50 e 10W-60?

A recomendação de 20W-50 para motores Boxer até 2,7 litros de cilindrada e 10W-60 a partir de 3,0 litros de cilindrada baseia-se principalmente em dois factores. Em primeiro lugar, a evolução da tecnologia dos motores, as tolerâncias de produção e os materiais entre o motor de 2,7 e o de 3,2 litros são decisivos - o maior salto no desempenho dos motores foi a introdução do motor turbo de 3,0 litros em 1974. Em segundo lugar, deve ser tida em consideração a vasta experiência da Porsche Classic na utilização de óleos em motores Boxer refrigerados a ar.