



**Früher hatten sie die perfekte Straßenlage.  
Warum heute darauf verzichten?**

Um das ursprüngliche Fahrgefühl zu erhalten, sind 2 Versionen verfügbar: jeweils eine für den 993 und den 993 Turbo/Sportfahrwerk. Der Austausch der Schwingungsdämpfer muss immer achsweise oder – abhängig von der Fahrzeugausstattung – auch komplett für Vorder- und Hinterachse erfolgen. Die für Ihr Modell passenden Dämpfer sind unten in der Tabelle aufgeführten Teilenummern erhältlich.

Nähere Informationen zu diesen und weiteren Porsche Classic Originalteilen erhalten Sie auf unserer Porsche Classic Homepage unter [www.porsche.com/classic](http://www.porsche.com/classic) sowie bei Ihrem Porsche Classic Partner und Porsche Zentrum. Letztere halten für Sie auch technische Informationen inklusive Einbauanleitungen und Details zu ggf. notwendigen, zusätzlich zu bestellenden Anbauteilen bereit.



Produktbezeichnung	Teile-Nr.
<b>Schwingungsdämpfer 993</b>	
VA links	99334304140
VA rechts	99334304240
HA links/rechts	99333305138
<b>Schwingungsdämpfer 993 Turbo/Sportfahrwerk</b>	
VA links	99334304139
VA rechts	99334304239
HA links/rechts	99333305139

Porsche, das Porsche Wappen, 911 und weitere Kennzeichen sind eingetragene Marken der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Irrtümer und Änderungen vorbehalten.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2016

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG  
Porscheplatz 1  
70435 Stuttgart  
Germany  
[www.porsche.com/classic](http://www.porsche.com/classic)

Stand: 02/2016  
Printed in Germany  
WSLU7001002510 DE/WW

**Porsche Classic**  
Schwingungsdämpfer für Ihren 993



**Schön, dass alles beim Alten bleibt:  
wenn es um die Fahreigenschaften geht.**

Ihr Porsche 993 ist ein Original. Er überzeugt mit seiner Optik, seinem Charakter. Aber vor allem: mit seinen Fahreigenschaften. Denn bei aller Sportlichkeit war er von Anfang an ein sehr komfortabel ausgelegtes Modell. Darauf sollten Sie nicht verzichten müssen.

Bei defekten Schwingungsdämpfern gab es jedoch ein Problem: Die serienmäßig verbauten Originalteile für die jeweiligen Fahrwerke waren nicht mehr lieferbar. Porsche Classic hat sie neu

aufgelegt und ist dabei dem ursprünglichen Entwicklungsziel wieder gerecht geworden.

Dabei sind die neuen Dämpfer dank moderner Technologie den damaligen sogar teilweise überlegen. Denn die neue Technologie schafft den Spagat zwischen noch feinfühligere Abstimmung und dem Erhalt der ursprünglichen Auslegung zwischen Sport und Komfort. Schließlich wurde bei der Neukonzeption nichts dem Zufall überlassen. Die Porsche Entwickler – die auch die aktuel-

len Serienfahrzeuge erproben und freigeben – haben eng mit den Dämpfer-Experten der Firma Bilstein zusammengearbeitet. Diese waren schon in den 90er Jahren an der Ausstattung des Porsche 993 RS beteiligt.

Mit diesem Wissen entstand eine Technik, die Authentizität, modernste Erkenntnisse und höchste Porsche Standards vereint. Denn Ihr Classic Modell soll sich im Grenzbereich auch weiterhin schnell und sicher bewegen. Und ganz besonders in Kombination mit modernen Reifen mit N-Kennzeichnung – die ebenfalls von Porsche für Ihr Modell geprüft und freigegeben sind – lassen sich ungeahnte Stärken aus Ihrem Porsche 993 herauskitzeln.

Mit dem Austausch Ihrer Schwingungsdämpfer geben Sie Ihrem Porsche seine ursprüngliche Straßenlage zurück. Und das für lange Zeit – denn das System aus Einrohr-Dämpfern hat einen geringen Verschleiß. Ein Vorteil, der durch die innerhalb der Dämpfer arbeitenden, speziellen Gleitlager mit trickreicher Fett-Dauerfüllung erreicht wird.

**Die Dämpfer: Vorderachse.**

Um die bei hoher Kurvengeschwindigkeit beträchtlichen Querkräfte am Federbein zu kompensieren, wurde die Abstimmung der Vorderachse auf Upside-Down-Technologie mitsamt Einrohr-Gasdruck-Dämpfern umgestellt. Die Kolbenstange stützt sich nun unten im Dämpfer ab. Oben ragt die Dämpferpatrone des Arbeitszylinders heraus, in dem auch das Gasdruckpolster enthalten ist.

**Die Dämpfer: Hinterachse.**

Der Einrohr-Gasdruckdämpfer wird in konventioneller Lage eingebaut: verchromte Dämpferstange nach oben, Gaspolster unten. So, wie man das in Jahrzehnten auf den Rennstrecken der Welt gelernt hat. Bei der Festlegung der Dämpfer-Kennlinien wurden jedoch neue Register gezogen und Pakete von runden Stahlplättchen im Stapel gebündelt und als Ventilkörper in den Dämpfer eingebaut. Die Materialzusammensetzung? Geheim.

