

# PORSCHE TURBO

**Jägermeister  
Vaillant****Revell**  
ESCI-MODELL

H-2272-0351 © BY REVELL INC.

Echelle 1/24 ème  
1/24 th Scale

PRINTED IN GERMANY BY REVELL PLASTICS GMBH., BÜNDE



Nach Vorführung des Porsche 934 am Ende des Jahres 1975, schien dem Wagen sofort bestimmt zu sein, die Rennen der Europameisterschaften für die Klasse GT zu beherrschen. Mit 486 PS (Basis) und einem Potential, das mit ziemlicher Leichtigkeit die Grenze von 500 PS überschreiten konnte, blieb nur noch die Frage nach dem Namen des Siegers offen. Im Jahre 1976 wurde auch dieser Zweifel durch den Holländer Toine Hezemans beseitigt, der mit dem Wagen des Teams von Georg Loos – direkt von Porsche vorbereitet und betreut – fünf von sieben Proben gewann, und zwar die Rennen des Nürburgrings, des Österreichrings, des Norisrings, in Monza und in Hockenheim. Am Ende der Meisterschaften wurde Helmut Kelleners mit dem 934 des Teams Jägermeister Zweiter und zwar mit gleicher Zeit wie Tim Schenken, der ebenfalls einen Porsche von Georg Loos fuhr.

Der Porsche 934 nahm auch an den Proben der Markenweltmeisterschaft teil, wo er jedoch von vornherein von den offiziellen Porsche 935 und dem BMW 3,5 CSL, die alle in der Gruppe 5 fuhren, ausgeschlossen wurde. Er zeichnete sich jedoch durch die Siege in der Klasse GT aus und erreichte eine Reihe von ausgezeichneten Plazierungen. Auch in Le Mans war die Teilnahme der 934 von großer Bedeutung und von den elf gestarteten Wagen klassifizierten sich sieben.

Vom technischen Gesichtspunkt aus präsentierte der 934 eine für die Porsche ungewöhnliche Charakteristik, und zwar verfügt er über Wasserkühler für die Wärmewechslers des Turboladers. Diese Kühler senken die Temperatur der zu den Zylindern fließenden Luft von 150 auf 50 °C und verbessern somit merklich die Leistung des Motors. Derselbe besitzt einen Sechszylinderblock und hat einen Gesamthubraum von 2993 ccm, der bei Anwendung des regulären Gleichwertigkeitskoeffizienten (zu sportlichen Zwecken) einem Saugtriebwerk von 4200 ccm entspricht. Der Verkaufspreis dieses Wagens – straßenfertig – betrug im Jahre 1976 DM 96.000,- und im darauffolgenden Jahr stieg der Preis auf DM 122.100,-.

Der 934 hat in der Tat seinen sportlichen Wert auch in den Rennen von 1977 gehalten und hat u. a. den absoluten siebenten Platz und den ersten in der Gruppe 4, im 24-Stunden-Rennen von Le Mans, belegen können.

Presentata alla fine del 1975, la Porsche 934 apparve subito destinata a dominare le gare del Campionato d'Europa per le vetture GT, già da qualche anno riserva di caccia delle auto di Stoccarda. Con 485 CV di potenza « di base » e un potenziale di sviluppo capace di portarla abbastanza facilmente oltre la soglia dei 500 CV, il solo dubbio che restava era il nome del vincitore.

Nel 1976 questo dubbio venne subito tolto dall'olandese Toine Hezemans che con la vettura del team di Georg Loos, preparata e assistita direttamente dalla Porsche, vinse cinque prove su sette,aggiungendosi le corse disputate al Nürburgring, all'Osterreichring, al Norisring, a Monza e a Hockenheim. Secondo, alla fine del campionato, fu Helmut Kelleners con la 934 del Team Jägermeister alla pari con Tim Schenken, anche lui alla guida di una Porsche di Georg Loos.

La Porsche 934 partecipò anche alle prove del Campionato mondiale marche dove però risultava chiusa in partenza dalle potentissime Porsche 935 ufficiali e dalle BMW 3.5 CSL, che gareggiavano tutte nel Gruppo 5. Segnò comunque al suo attivo vittorie di classe, per le GT, e tutta una serie di onorevolissimi piazzamenti: anche a Le Mans le 934 fecero sentire il peso della loro presenza e, delle undici vetture partite, ben sette si classificarono.

Dal punto di vista tecnico la 934 presenta una caratteristica insolita per le Porsche: dispone infatti di radiatori ad acqua per gli scambiatori di calore del turbocompressore. Questi radiatori abbassano la temperatura dell'aria che va verso i cilindri da 150 a 50 °C migliorando così sensibilmente le prestazioni del motore. Quest'ultimo è basato sul tradizionale blocco a sei cilindri e ha una cilindrata totale di 2993 cc che, ai fini sportivi applicando il regolamentare coefficiente di equiparazione, diventa pari a un propulsore aspirato di 4200 cc. Il prezzo di



vendita, pronta per correre, era di 96.000 marchi tedeschi nel 1976 ed è salito a 122.100 marchi l'anno successivo. La 934 ha infatti mantenuto la sua validità agonistica anche nelle corse del 1977 conquistando, tra l'altro, il settimo posto assoluto e il primo posto nel gruppo 4 alla 24 Ore di Le Mans.

The Porsche 934, presented at the end of 1975, immediately appeared to be destined to dominate the races in the European championship for GT cars which for several years had been already in fact dominated by the Stuttgart cars. With 485 HP basic power and a potential which could easily bring it up to the threshold of 500 HP, the only doubt which remained was the name of the winner.

In 1976 this doubt was immediately eliminated from the Dutchman Toine Hezemans who with the car belonging to the Georg Loos team, prepared and directly assisted by Porsche, won five out of the seven races, including Nürburgring, Osterreichring, Norisring, Monza and Hockenheim. Second at the end of the championship was Helmut Kelleners with the 934 of the Jägermeister team together with Tim Schenken, again driving a Porsche from the Georg Loos team.

The Porsche 934 also took part in the world championship trials where, however, its way was blocked at the start by the very powerful official Porsche 935's and by the BMW 3.5 CSL, which were all racing in the Group 5. It did, however, obtain victories in its class for the GTs and lots of good positions: even at Le Mans the 934's made their presence felt and of the 11 cars which started off, seven were classified.

From a technical point of view the 934 has an unusual feature for a Porsche: it has water radiators for the heat exchangers of the turbocompressor. These radiators lower the temperature of the air which goes towards the cylinders from 150 to 50 °C, thus considerably improving the performance of the engine. The latter is based on the traditional six cylinder block and has a total cylinder displacement of 2993 which, for sporting purposes applying the regulation equalization coefficient, becomes the equivalent of a 4200 cc induction propulsor. The sales price, ready for racing, was DM 96,000 in 1976 and increased to DM 122,100 the year after. The 934 in fact maintained its validity as a racing car even in 1977 also conquering seventh place and first in Group 4 at the 24 Hours of Le Mans.

Présentée à la fin de 1975, la Porsche 934 apparut aussitôt destinée à dominer les compétitions du Championnat d'Europe pour les voitures GT, déjà depuis quelques années réserve de chasse des voitures de Stuttgart. Avec 485 CV de puissance « de base » et un potentiel de développement capable de la porter assez facilement au-delà du seuil des 500 CV, le seul doute qui restait était le nom du vainqueur.

En 1976 ce doute fut aussitôt éliminé par le Hollandais Toine Hezemans qui, avec la voiture du team de Georg Loos, préparée et assistée directement par la Porsche, remporta cinq épreuves sur sept en s'adjugeant les courses disputées au Nürburgring, à Osterreichring, au Norisring, à Monza et à Hockenheim. Second, à la fin du championnat, fut Helmut Kelleners avec la 934 du Team Jägermeister exéquo avec Tim Schenken, lui aussi à la conduite d'une Porsche de Georg Loos. La Porsche 934 participa aussi aux épreuves du championnat mondial marques où cependant elle se trouvait fermée au départ par les très puissantes Porsche 935 officielles et par les BMW 3.5 CSL, qui couraient toutes dans le Groupe 5. Elle remporta cependant des victoires de classe, pour les GT, et toute une série de placements très honorables: au Le Mans aussi les 934 firent sentir le poids de leur présence et, des 11 voitures parties, sept se classèrent.

Du point de vue technique la 934 présente une caractéristique insolite pour les Porsche: elle dispose en effet de radiateurs eau pour les échangeurs de chaleur du turbocompresseur. Ces radiateurs baissent la température de l'air qui va vers les cylindres de 150 à 50 °C en améliorant ainsi sensiblement les prestations du moteur. Ce dernier est basé sur le traditionnel bloc à six cylindres et a une cylindrée totale de 2993 cc qui, aux effets sportifs, en appliquant le coefficient d'équiparation réglementaire, devient équivalent à un propulseur aspiré de

4200 cc. Le prix de vente, voiture prête pour la course, était de 96.000 marks allemands en 1976 et est monté à 122.100 marks l'année successive. La 934 a en effet gardé sa validité agonistique même dans les courses de 1977 conquérant, entre autres, la septième place absolue et la première dans le groupe 4 à la 24 Heures du Mans.

Presentada al final de 1975, la Porsche 934 apareció inmediatamente destinada a dominar las carreras del Campeonato de Europa para los coches GT, donde, desde hace unos cuantos años no tenían rivales los automóviles de Stuttgart. Con 485 HP de potencia « de base » y un potencial de desarrollo capaz de llevarla con bastante facilidad más allá del umbral de los 500 HP, la única duda que quedaba era el nombre del vencedor.

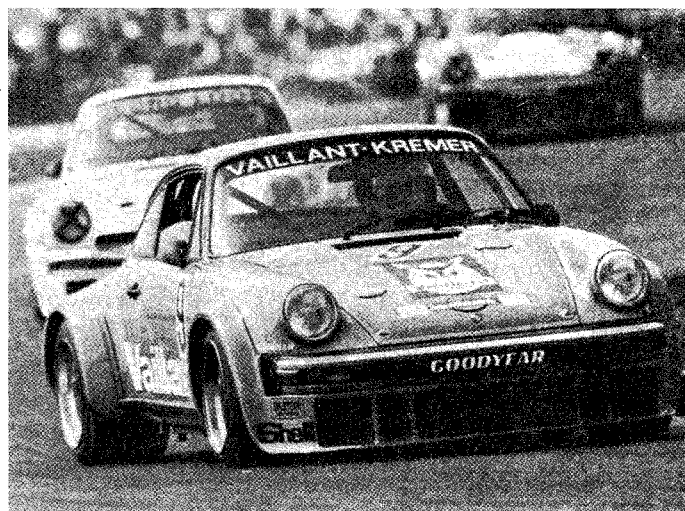
En 1976 esta duda fue inmediatamente disuelta por el holandés Toine Hezemans que con el coche del team Georg Loos, preparado y asistido directamente por la Porsche, ganó cinco pruebas de las siete en programa adjudicándose las carreras disputadas en el Nurburgring, Osterreichring, Norisring, en Monza y en Hockenheim. Segundo, al final del campeonato, resultó Helmut Kelleners con la 934 del Team Jaegermeister igualado a Tim Schenken, éste también conduciendo una Porsche de Georg Loos.

La Porsche 934 participó también en las pruebas del Campeonato Mundial de las Marcas, donde, sin embargo, no tenía ninguna posibilidad por la presencia de las poderosas Porsche 935 oficiales y de las BMW 3.5 CSL, que competían todas en el grupo 5.

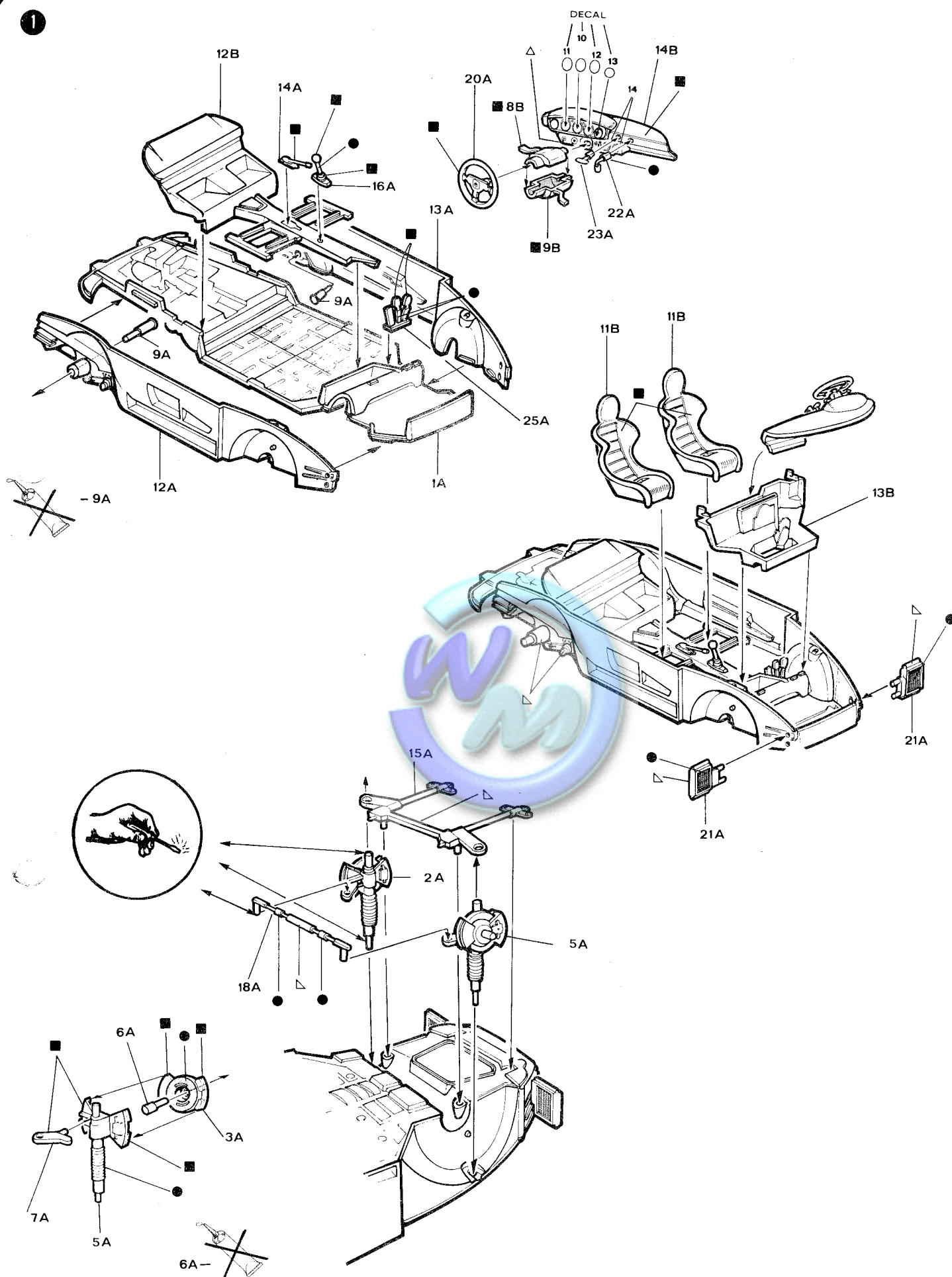
Tuvo a su activo, desde luego, unas victorias de clase, para las GT, y toda una serie de segundos o terceros puestos muy importantes: también en Le Mans, las 934 hicieron notar su fuerte presencia y, de los 11 coches que tomaron la partida, nada menos que siete se clasificaron.

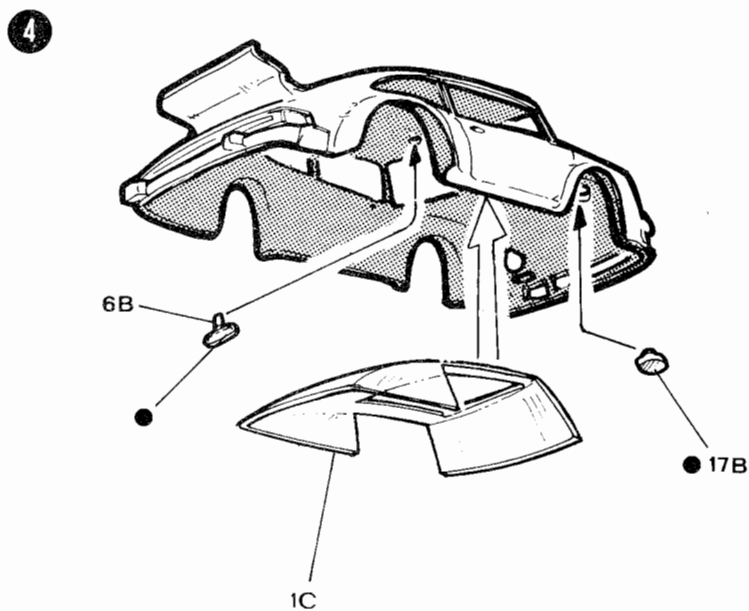
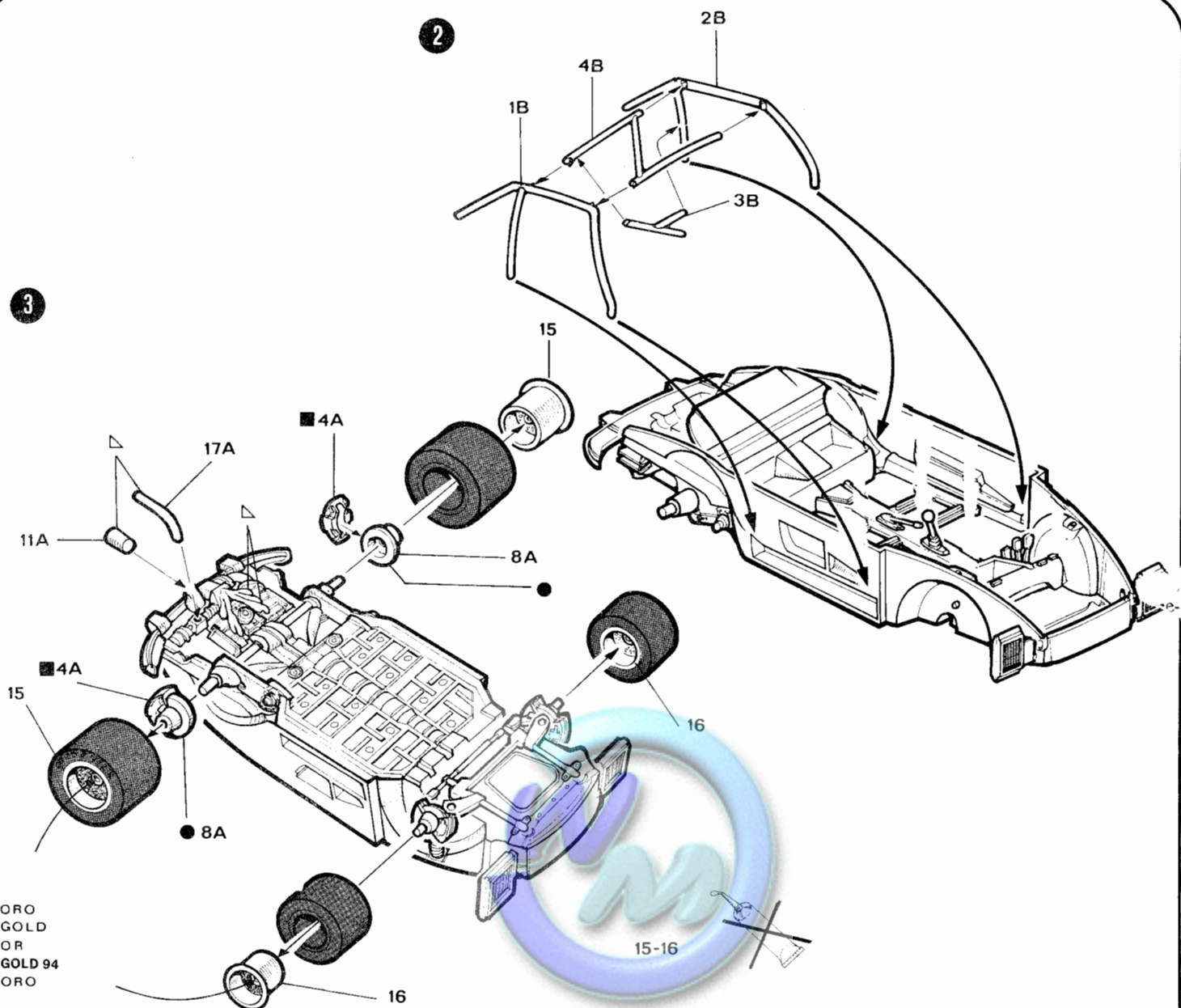
Desde el punto de vista técnico, la 934 presenta una característica no común para las Porsche: dispone en efecto de radiadores agua para los intercambiadores de calor del turbocompresor. Estos radiadores bajan la temperatura del aire que va hacia los cilindros, de 150 a 50 °C mejorando de esta forma sensiblemente las prestaciones del motor. Esta última se basa sobre el tradicional bloque de seis cilindros y tiene una cilindrada total de 2993 cc que, a los fines deportivos, aplicado el regulamentar coeficiente de equiparacion, se vuelve equivalente a un propulsor aspirado de 4200 cc. El precio de venta, lista para las carreras, era de 96.000 marcos alemanes en 1976 y ha subido a 122.100 marcos el año siguiente.

En efecto la 934 ha mantenido su validez agonística también en las carreras de 1977 conquistando, entre otras cosas, el séptimo lugar absoluto y el primero en el grupo 4 en las 24 horas de Le Mans.



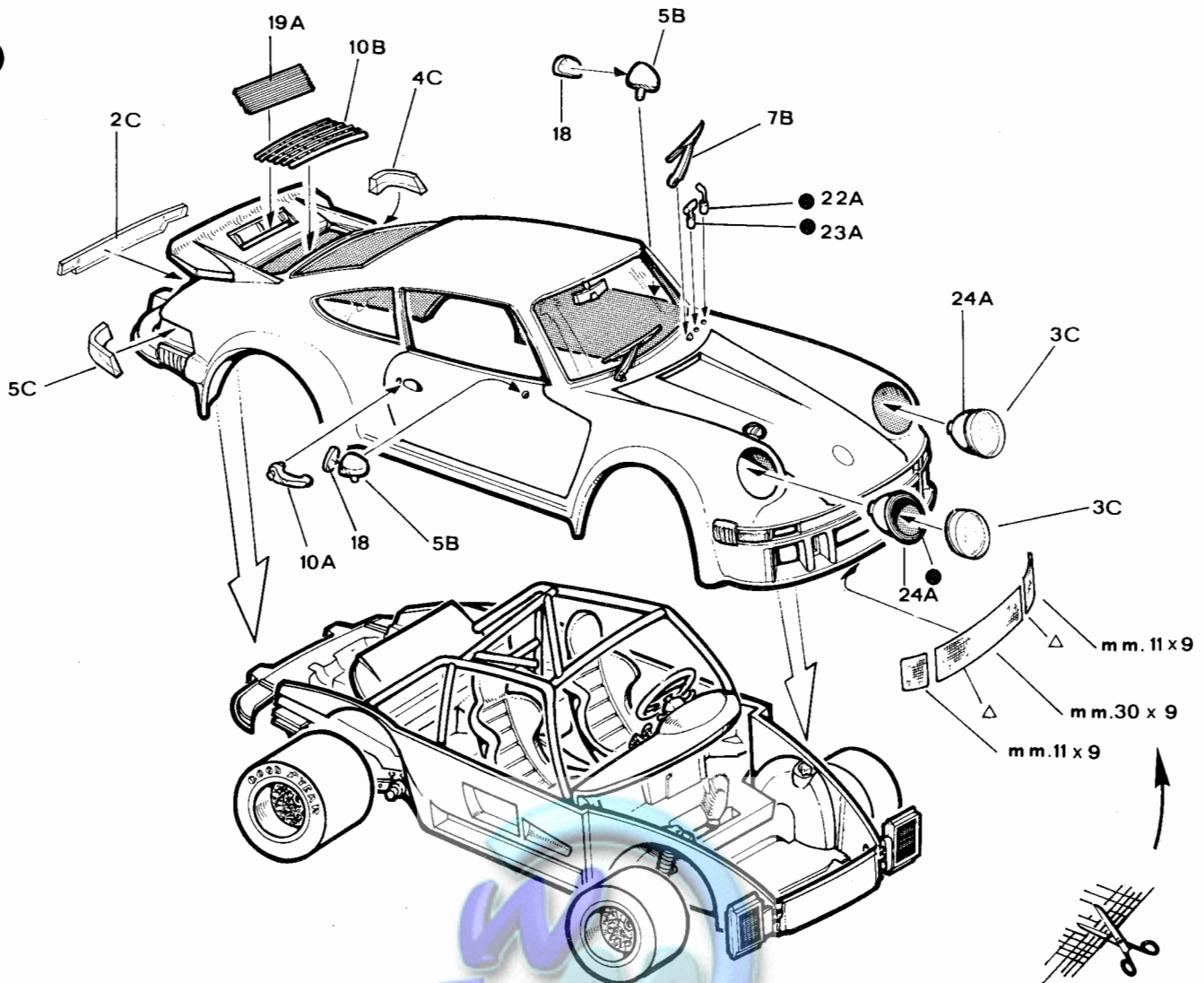
1







5



# COLORAZIONE · PAINTING · COLORATION · BEMALUNG · COLORACION

■ NERO  
BLACK  
NOIR  
SCHWARZ 8  
NEGRO

▲ ARANCIONE  
ORANGE  
ORANGE  
ORANGE 30  
NARANJADO

△ ROSSO  
RED  
ROUGE  
ROT 31  
ROJO

● ARGENTO  
SILVER  
ARGENT  
SILBER 90  
PLATA

△ METALLO BRUNITO  
BURNISHED METAL  
METAL BRUNI  
EISENFARBIG 91  
METAL BRUNIDO

□ TRASPARENTE  
CLEAR  
TRANSPARENT  
KLARSICHTTEILE  
TRANSPARENTE

## CARATTERISTICHE TECNICHE E DIMENSIONI

Porsche tipo 930/75 (934 - Gruppo 4, Gran Turismo)

Numero cilindri	6
Alesaggio e corsa	95 x 70,4
Cilindrata totale (cc)	2993
Rapporto di compressione	6,5
Potenza massima (CV)	485 a 7000 giri/min.
Alimentazione	Iniezione indiretta Bosch K-Jetronic e sovralimentazione a turbocompressore
Passo	2268
Carreggiata ant.	1800
Carreggiata post.	1875
Lunghezza	4291
Larghezza	1875
Altezza	1304
Peso (kg)	1120

(Tutte le dimensioni in mm. Dati e caratteristiche ricavate dalle informazioni fornite dalla Casa.)

## TECHNICAL SPECIFICATION AND SIZES

Porsche type 930/75 (934 - Group 4, GT)

Number of cylinders	6
Bore and stroke	95 x 70,4
Total cylinder displacement (cc)	2993
Compression ratio	6,5
Maximum power (HP)	485 at 7000 RPM
Feed	Indirect injection Bosch K-Jetronic and turbocompressor overfeed
Wheel base	2268
Front gauge	1800
Back gauge	1875
Length	4291
Width	1875
Height	1304
Weight (kg)	1120

(All the sizes are in mm. Data and specifications obtained from information supplied by the manufacturer.)

## CARACTERISTIQUES TECHNIQUES ET DIMENSIONS

Porsche type 930/75 (934 - Groupe 4, Grand Tourisme)

Nombre cylindres	6
Alésage et course	95 x 70,4
Cylindrée totale (cc)	2993
Rapport de compression	6,5
Puissance maximum (CV)	485 à 7000 tours/min.
Alimentation	Injection indirecte Bosch K-Jetronic et suralimentation à turbocompresseur
Pas	2268
Voie ant.	1800
Voie post.	1875
Longueur	4291
Largeur	1875
Hauteur	1304
Poids (kg)	1120

(Toutes les dimensions en mm. Données et caractéristiques tirées des informations fournies par la Maison).

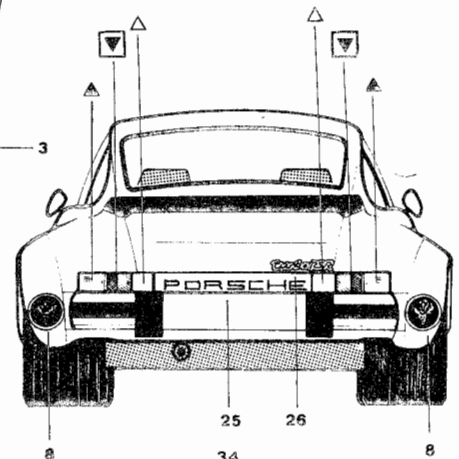
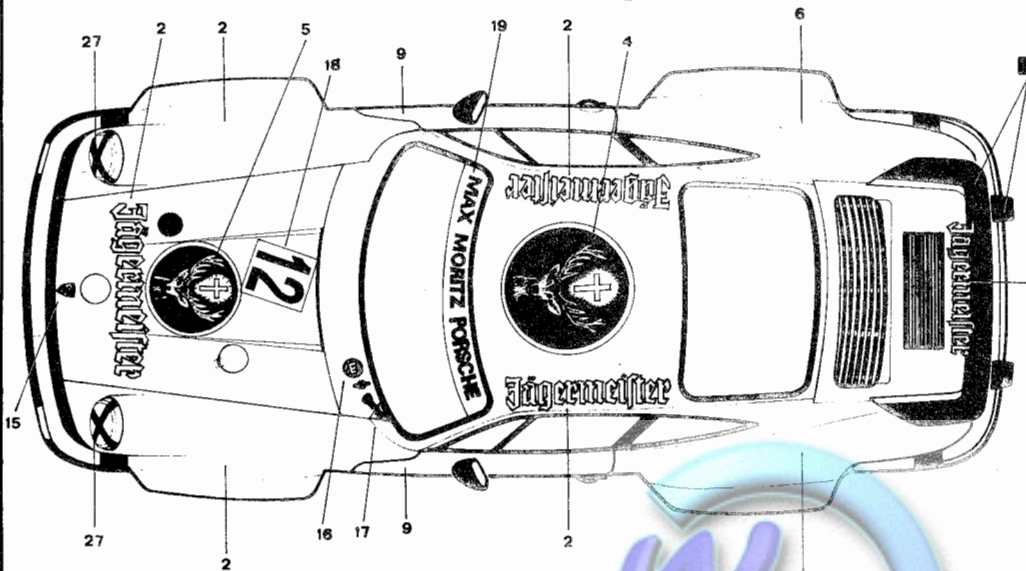
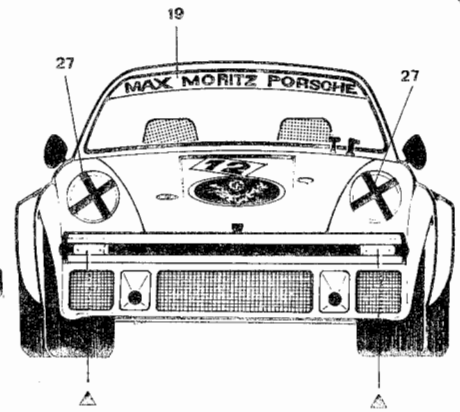
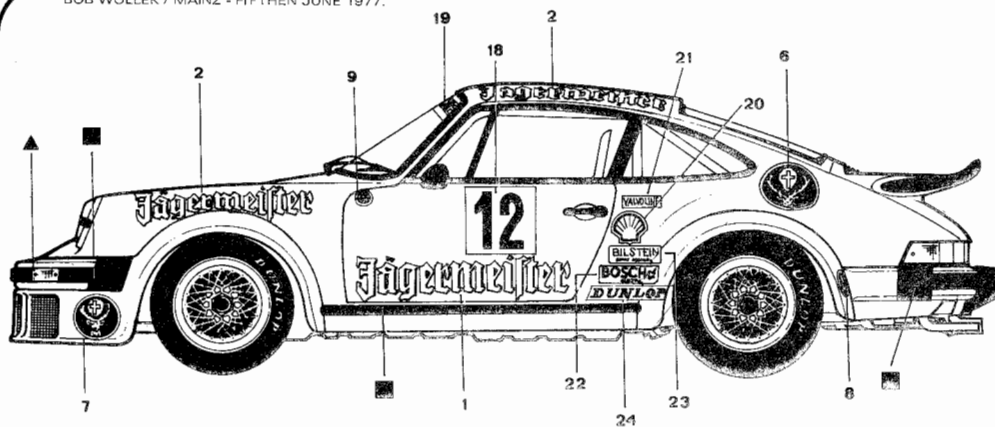
## CARACTERISTICAS TECNICAS Y DIMENSIONES

Porsche tipo 930/75 (934-Grupo 4, Gran Turismo)

Número cilindros	6
Alisadura y recorrido	95 x 70,4
Cilindrata total (cc)	2993
Relación de compresión	6,5
Potencia máxima (HP)	485 a 7000 revoluciones por minuto.
Alimentación	Inyección indirecta Bosch K-Jetronic y sobrealimentación a turbocompresor.
Paso	2268
Ancho del carruaje ant.	1800
Ancho del carruaje post.	1875
Largo	4291
Ancho	1875
Alto	1304
Peso (kg)	1120

(Todas las dimensiones se consignan en milímetros. La Casa ha facilitado los datos y las características).

BOB WOLLEK / MAINZ - FIFTHEN JUNE 1977.



H. KELLNERS / NURBURGRING MAY 1976.

