

VW und Porsche
stellen den
kompromißlosen
Sportwagen vor:

VW-Porsche 914.

Ab dem V16 Porsche beginnt eine neue Epoche
in der Geschichte der Sportwagen



Mit dem VW-Porsche beginnt eine neue Epoche
in der Geschichte der Sportwagen.



Die erste Porsche-Entwicklung als ein Sportmodell
für den Einsatz in der Luftwaffe entstand 1938
mit dem 480-PS-Modell.



Die erste Porsche-Entwicklung als ein Sportmodell
für den Einsatz in der Luftwaffe entstand 1938
mit dem 480-PS-Modell. Das Fahrzeug war ein
Zweiräder-Sportwagen, der für den Einsatz in der
Luftwaffe entwickelt wurde. Er hatte eine Höchst-
geschwindigkeit von 180 km/h und war mit einem
480-PS-Motor ausgestattet. Das Fahrzeug war ein
Zweiräder-Sportwagen, der für den Einsatz in der
Luftwaffe entwickelt wurde. Er hatte eine Höchst-
geschwindigkeit von 180 km/h und war mit einem
480-PS-Motor ausgestattet.

Die erste Porsche-Entwicklung als ein Sportmodell
für den Einsatz in der Luftwaffe entstand 1938
mit dem 480-PS-Modell. Das Fahrzeug war ein
Zweiräder-Sportwagen, der für den Einsatz in der
Luftwaffe entwickelt wurde. Er hatte eine Höchst-
geschwindigkeit von 180 km/h und war mit einem
480-PS-Motor ausgestattet.

Die erste Porsche-Entwicklung als ein Sportmodell
für den Einsatz in der Luftwaffe entstand 1938
mit dem 480-PS-Modell. Das Fahrzeug war ein
Zweiräder-Sportwagen, der für den Einsatz in der
Luftwaffe entwickelt wurde. Er hatte eine Höchst-
geschwindigkeit von 180 km/h und war mit einem
480-PS-Motor ausgestattet.





So fing es an: Der größte und der kleinste deutsche Automobilhersteller wollten einen von Grund auf neuen, reinrassigen Sportwagen bauen.

Dabei sollte der Wagen in seiner Gesamtkonzeption ein echter Porsche sein. Darüber hinaus sollte er aber auch zu einem Preis angeboten werden, der nicht nur für wenige Leute interessant ist.

Es entstand der VW-Porsche 914. Unter für einen Sportwagen wohl einmaligen Voraussetzungen: Obwohl völlig neu konstruiert, stecken in ihm bereits langjährige Rennsporterfahrungen des Hauses Porsche und über 20 Jahre Erfahrung des Volkswagenwerkes in der Großserie.

Es gibt wohl Wagen, die in ihren Fahrleistungen vergleichbar sind. Und ebenso gibt es welche, die vergleichbar billig sind. Aber Sie werden wohl kaum einen finden, der Ihnen zusammengekommen so viel bietet wie der VW-Porsche 914.

Denn abgesehen von seinen Fahreigenschaften, die nur mit denen eines Rennsportwagens vergleichbar sind, besitzt er auch all die Annehmlichkeiten einer Alltagslimousine, die einem das Fahren angenehmer machen.

Und deshalb ist auch alles an ihm so ungewöhnlich gut verarbeitet, wie man es von VW und Porsche gewohnt ist.

Er ist also in jeder Beziehung ein ungewöhnlicher Wagen.

In der Zusammenarbeit von VW und Porsche wurde eine Sportwagenidee verwirklicht, zu der es in Leistung, Qualität und Preis kaum eine Alternative gibt.





Die Lebensregel von der Goldenen Mitte scheint sich wohl auch im Automobilbau immer mehr zu bestätigen.

Es gibt heute kaum noch einen Rennwagen, der nicht einen Mittelmotor hat. Hätte er noch einen Frontmotor, wie es früher üblich war, müßte er spätestens in der ersten Kurve seine Konkurrenten mit Mittelmotor an sich vorbeifahren lassen.

Woran liegt das eigentlich?

An vielem. Ein Mittelmotor gibt dem Fahrzeug eine äußerst günstige Schwerpunktlage und ideale Gewichtsverteilung. Und deshalb ein optimales Fahrverhalten.

Er ermöglicht ihm eine kleinere Stirnfläche und damit eine aerodynamischere Karosserie.

Er sorgt für eine gleichmäßige Belastung der Räder. Dadurch wird vermieden, daß die hinteren Räder blockieren, nur weil sie nicht genug belastet sind.

Außerdem ermöglicht ein Mittelmotor einen großen Radstand bei nur geringer Fahrzeuglänge und ein kleines Trägheitsmoment um die Hochachse.

Resultat: Bei spontanem Fahrmanöverwechsel, wie zum Beispiel bei einem Slalom Kurs, bleibt der Wagen optimal in der Spur.



Die Rennsporterfolge der letzten Jahre haben gezeigt, daß ein Fahrzeug ein optimales Fahrverhalten hat, wenn der Motor in der Mitte liegt. Deshalb hat der VW-Porsche 914 einen Mittelmotor.



Weil der VW Porsche weder von noch hinter einen Motor hat, hat er auch einiges nicht, was andere haben.

Zum Beispiel die Angewohnheit, zu übersteuern oder zu untersteuern.

Von Untersteuern spricht man, wenn der Schräglagenwinkel der Vorderäder größer ist als der der Hinteräder. Das heißt: Der Wagen lenkt bei zunehmender Kurvengeschwindigkeit ohne Zutun des Fahrers aus der Kurve heraus.

Beim Übersteuern liegen die Verhältnisse genau umgekehrt. Der Schräglagenwinkel der Hinteräder ist größer als der der Vorderäder, wodurch der Wagen in die Kurve hineinlenkt.

Mit dem VW Porsche 914 können Sie beruhigt in jede Kurve fahren. Sein Fahrverhalten ist neutral.

Und zusammen mit seiner äußerst günstigen Schwerpunktage, der idealen Gewichtsverteilung, seiner breiten



Spur und seinem schwindigen Fahrwerk mit schräglagernden Hinterachsen hat er auch die für einen Sportwagen optimalen Querschleunigungsreserven.

Zudem hat er eine sehr niedriggelegene und reaktionsfähige Lenkung, die die Sie auch in schrägen Kurven gegen großen Kraftschwall bedrückt.

All das sind Vorteile des Mittelmotors.

Nur werden Sie vielleicht fragen, warum es dann liegt, daß Mittelmotoren trotzdem meist nur in Rennsportwagen zu finden sind? Statt in jedem Wagen?

Es liegt, ganz einfach, am Platz. Denn wo beim VW Porsche der Motor liegt, ist sonst noch Platz für Insassen.

Übersteuern, Untersteuern, Seitenwind und Ausbrechen sind Begriffe, die Sie beim Mittelmotor weitgehend vergessen können.



Das Vorurteil, daß Sportwagen nur dann gut liegen, wenn sie hart gefedert sind, mag zwar auf fast alle Sportwagen zutreffen.

Aber nicht auf den VW-Porsche 914. Denn einmal erlaubt ihm seine ideale Gewichtsverteilung eine überaus komfortable Federkennung. Zum anderen liegen die Sitze genau in der Mitte, also im bestgelederten Teil des Fahrzeuges. Die Sitze sind indes ein Kapitel für sich.

Durch ihre anatomisch richtige Form und die große Beinauflage sind sie äußerst komfortabel. Und die seitlichen Führungsrippele geben Ihnen Seitenhalt genug, daß Sie sich in Kurven nicht am Lenkrad festhalten müssen.

Außerdem haben Sie eine angeformte Nackenstütze und auswechselbare Sitzkissen. Der Fahrersitz ist in der Längsrichtung und in vier Höhenstufen verstellbar. Der Beifahrersitz ist fest eingebaut und hat eine verstellbare Fußstütze.

Der Innenraum des VW-Porsche ist vollverkleidet. Der Boden ist mit Teppichen ausgelegt.

Eine reichhaltige Innenausstattung, wie zum Beispiel eine stufenlos regelbare Frischluftanlage mit einem dreiwegigen Gebläse, eine Zwangsverlötung und noch viele Kleinigkeiten mehr sorgen dafür, daß Ihnen lange Strecken nicht zu lang werden.

Diese kompromißlose Konstruktion ließ keine Notsitze zu. Deshalb hat der VW-Porsche 914 Einzelsitze, die ein Optimum an Komfort, Geräumigkeit und Sicherheit bieten.





Der VW-Porsche 914 hat eine der besten Konstruktionen. Denn da der Motor in der Mitte liegt, kann er bei einem Aufprall den Stoß nicht weitergeben. Der Vorder- oder Hinterwagen kann sich wie eine Ziehharmonika zusammenziehen und so den größten Teil des Stoßes abfangen.

Außerdem hat er eine sehr verformungsfähige Passagierzelle, die sich immer entsprechend sicher ausgestaltet.

Der Armaturenbrett ist oben und unten gepolstert und vor allen scharfen Kanten frei.

Die dreigeteilte Zahnstangen-Sicherheitslenkung ist an den Kniegelenken verbunden, wodurch sich bei einem Aufprall die obere und untere Hälfte der Lenksäule voneinander verschieben.

Der abblendbare, große Innen-Spiegel springt beim Anstoß sofort aus seiner Halterung.

Die Armaturen sind rund und blindlos. Die Bedienungselemente sind verkehrslogischer angeordnet und einfacher zu bedienen.

Die Scheibenwischer haben eine besonders große Aufstellfläche und helfen auch bei schräger Fahrt nicht ab. Sie werden unterstützt von zwei Doppelpumpen, deren vierkader Stoß jeden Winkel der Frontscheibe erreicht.

Und so bietet der VW-Porsche 914 noch viele Sicherheitsaspekte. Einige werden Sie hoffentlich nie in Anspruch nehmen müssen.

Aber es beruhigt zu wissen, daß sie da sind.

Der Fahrgastraum ist als Sicherheitszelle ausgelegt. Die Innenausstattung entspricht den Erkenntnissen passiver Sicherheit.



Der VW-Porsche 914 hat einen Sicherheitsbügel.
Das macht ihn nicht nur zu einem sicheren Coupé.
Sondern auch zu einem sicheren Cabriolet.



Der VW-Porsche 914 ist Coupé und Cabriolet in einem.

Er hat einen Sicherheitsbügel, der nicht nur die Karosserie verwindungssteif macht und den Insassen Schutz bietet.

Er trägt auch — zusammen mit der hochgezogenen gewölbten Windschutzscheibe — dafür, daß Sie im offenen Fahrzeug zügig und weitgehend ohne Windgeräusche fahren können.



Das stabile Kunststoffdach des VW-Porsche — das Geld für ein Hardtop können Sie sich also sparen — ist mit wenigen Handgriffen abnehmbar. Sie können es mühelos im hinteren Kofferraum unterbringen, indem Sie es direkt unter dem Kofferraumdeckel anhängen. So beansprucht es nur wenige Zentimeter von der Gesamthöhe des Kofferraums.

Und genauso mühelos können Sie es

wieder anbringen.

Und zwar so, daß es dicht ist. Denn ein Kunststoffdach ist nicht nur winterungsbeständiger als ein Klappverdeck. Es schließt auch so dicht ab, daß keine Zugluft durch Ritzen plätscht.

Wenn es zu regnet, ist es zu. Und wenn es draußen regnet, können Sie sicher sein, daß es nur draußen regnet. Und selbst bei Eis und Schnee können Sie das Wagen ohne Sorge vor der Tür

stehen lassen.

Denn der VW-Porsche ist nicht eines der sportlichen Cabriolets, bei denen der Spaß vorbei ist, wenn der Sommer vorbei ist.

Er ist ebenso gut ein Coupé.



Dass der VW-Porshe von einem 210 Liter großen Kofferraum hat, ist für einen Sportwagen schon recht bemerkenswert.

Aber daß er hinten noch einen 250 Liter großen Kofferraum hat, ist schon mehr als ungewöhnlich.

Denn damit kann er selbst Mittelklasse-Limousinen Konkurrenz machen.

Dabei sind die Kofferräume keineswegs so gebaut, daß Sie flüssige Güter haben müssen, um den Raum voll auszunutzen zu können. Auch sperrige Güter können Sie bequem darin verstauen.

Und zwar so, daß sie keine Schrägmaße abbekommen. Denn beide Kofferräume sind mit Nadelstitch ausgekleidet. Nicht nur, damit es gut aussieht. Sondern auch, damit Ihr Gepäck immer noch gut aussieht.

Und noch ein anderer Vorteil der zwei Kofferräume: Sie haben die Möglichkeit, den Wagen vorn und hinten gleichmäßig zu beladen. So kann das neutrale Fahrverhalten von keiner Seite negativ beeinflusst werden.

Ein weiterer Vorteil, der aus dem kompromißlosen Konzept dieses Wagens entstand, sind zwei ungewöhnlich große Kofferräume.



Von neuen Sportwagen erwarten wir, daß sie gut und schnell ausfahren.

Daß sie oft über sehr schnell nicht mehr so gut ausfahren, schenkt für viele Leute doch nicht eine Warte zu kommen.

„Sportwagen sind nur mal so“

Der VW-Porsche 914 ist so verarbeitet, daß Sie ihn doch noch fahren und seine Jahre stehen werden. Einmal, weil Sie nur qualitativ hochwertiges Material gewählt wurde. Zum anderen, weil es so sorgfältig und solide verarbeitet wurde, wie dies bei den VW und Porsche gewohnt ist.

Sie sollten zum Beispiel einmal sehen, wie der Wagen lackiert wird. In einem elektrophoretischen Lackierverfahren werden Karosserie und Felgenflächen in Fachrichtung elektrisch aufgeladen.

Die Karosserie paßt, die Farbe paßt.

In dem so entstehenden Kraftfeld wandert der Lack zur Karosserie, wo er selbst in die kleinste Nischen Ecken und Winkel eindringt. Nur so ist gewährleistet, daß die Farbe ganz dünn und gleichmäßig aufgetragen wird und gegen Rost und Verschleiß widerstandsfähig bleibt.

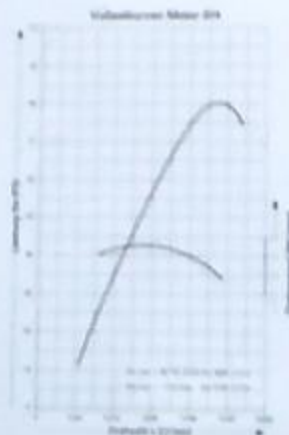
Und so geht es alles an den verarbeitet.

Sollte wegen der Inspektoren, die den Wagen selbst wegen Mängelstellen zurückgehen lassen, die Sie nicht unbedingt zu bemerken würden.

Die Namen verpflichten.

So revolutionär das Gesamtkonzept ist, so solide und wertvoll ist die Verarbeitung im Detail.





Durch Beschleunigt der 914 von 0-100 km/h in 13 Sekunden.

Seine Höchstgeschwindigkeit: 177 km/h.

Der 4-Zylinder-Motor hat eine elektronisch gesteuerte Benzineinspritzung. Multifunktionssensoren messen aus dem Saugrohrdruck, der Druckschlagbildung, der Drehzahl und der Lufttemperatur immer zum richtigen Zeitpunkt und in der richtigen Menge das für jeden Fahrzustand ideale Benzin-Luftgemisch.

Erfolg: Der Motor leistet 80 PS schon bei 4000 U/min. Dabei ist seine Kurbelgeschwindigkeit mit 10,2 m/sec. niedrig. Und weil auch das Verdichtungsverhältnis von 8,2:1 innerhalb der üblichen Werte liegt, hat der Motor eine

lange Lebensdauer.

Er ist von der Hinterachse eingelenkt und mit Kupplung, Getriebe und Achsantrieb zu einem Block vereint.

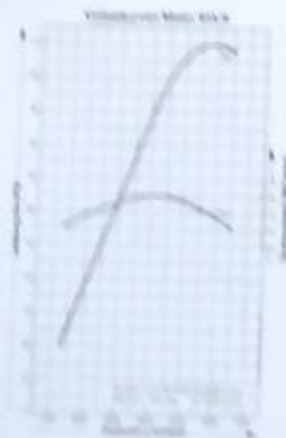
Er hat eine einfach gelagerte Kurbelwelle, eine zentrale, stromvergesteuerte Nockenwelle, hängende Ventile und eine Drucknadelsteuerung mit Ölklappe im Ölwanneinstrom.

Er hat also alles, was einen Motor robust und langlebig macht.

Es gibt wohl kaum ein anderes Fahrzeug, das so wirtschaftlich so schnell und sportlich fährt.

Den VW-Porsche 914 können Sie wahlweise mit zwei leistungsstarken Motoren haben. Der 914 hat einen 1,7 Liter 80 PS-Motor mit elektronischer Benzineinspritzung.





Er beschleunigt von 0-100 km/h in 9,7 Sekunden. Seine Höchstgeschwindigkeit beträgt 201 km/h.

Der luftgekühlte 6-Zylinder-Motor mit 2 Overhead-Pillboxen-Vergasern ist an der Motorachse eingelenkt und mit Kuppelring, Ölwanne und Schwanztrieb zu einem Block vereint.

Die Nockenventile sind V-förmig angeordnet und werden über Kipphebel durch 2 einstellbare Nockenwellen aus Zylinderkopf gesteuert. Der dreifachste Motor ist als Hochleistungsantrieb konzipiert und verfügt über große Ventilschwenkungen. Trotz eines 110 DIN PS ist er stark gelastet und leistet ungewöhnlich robust und stetig.

Die geschmiedete Kurbelwelle ist

statisch gelagert.

Die Schwachstellen werden auch bei hohen Kurvengeschwindigkeiten gleichmäßig mit Öl versorgt. Es wird in einem Hauptventiltrieb gesteuert und von einem thermisch gesteuerten Öl-Kühler immer auf der richtigen Temperatur gehalten.

Das Fahrwerk ist den höheren Fahrzeuglasten angepasst und stärker dimensioniert. So sind unter anderem die verbauten Schraubenbremsen verstärkter als bei anderen GT-Modellen und die Hochgeschwindigkeitsreifen versehen.

Es bietet eine reichhaltige Dämpfung. Zum Beispiel Schrauben haben ein überdimensioniertes, eine elastisch bestückte Schraubenverankerung, eine stärkere Überrollstütze

Der GT hat einen 2 Liter 110 PS Motor mit 6 Zylindern.



stern, einen Handgashebel und viele weitere Details mehr.

Außerdem hat er ein klappbares Cockpit und einen mit Kunststoff verkleideten Dachträger.

Der GT ist ein nicht nur ein gewöhnlicher Sportwagen. Er ist auch ein echter Parade.



Das 5-Gang-Getriebe hat sich bereits in vielen Rennen bewährt. Denn es wurde aus der Porsche-Serie übernommen.

Das Besondere daran ist, daß es sehr kurze Schaltwege und eine schnelle Synchronisierung hat. Und eine auf Motor und Fahrzeug optimal abgestimmte Getriebeabstimmung.

Erfolg: Ihnen steht die volle Leistung des Motors in jeder Situation zur Verfügung. Sie können auch sehr schnell schalten, ohne das Getriebe zu ruckeln. Ohne große Verzögerung wird die Antriebskraft auf die Räder übertragen.

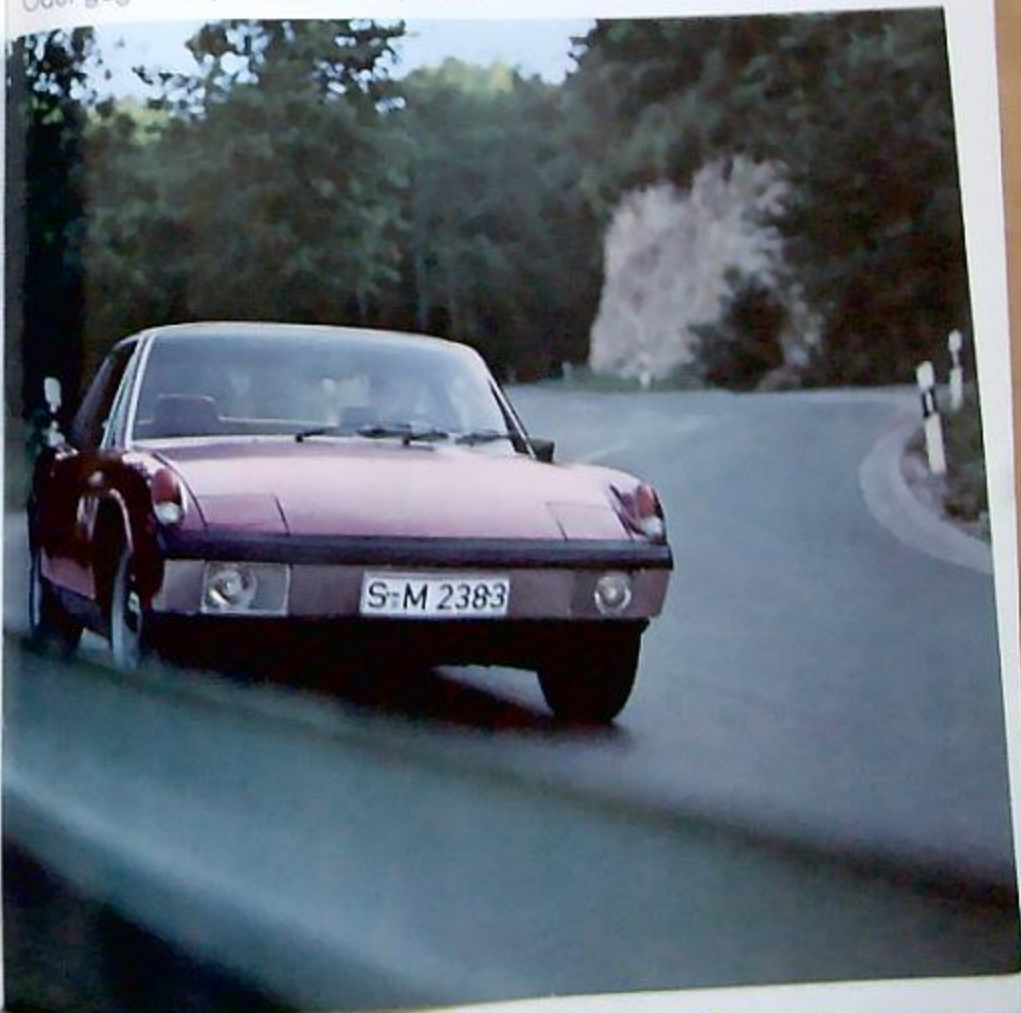
Dieser Porsche-Getriebe wurde auch von vielen Fremdfabrikanten übernommen, die damit sogar Rennen fahren. Es muß also was dran sein.

Die Sportomatic wurde ebenfalls von Porsche entwickelt. Sie hat statt des Kupplungspedals einen Schaltknüppel mit elektropneumatisch betätigter

Schaltkupplung. Sie wählen zwischen vier Vorwärtstufen.

Deshalb können Sie damit nicht nur bequem langsam fahren, weil Sie nicht mehr kuppeln müssen. Sondern auch sportlich schnell fahren, weil Sie schalten können.

Serienmäßig gibt es beide mit einem sportlichen Fünfgang-Getriebe. Oder gegen Aufpreis mit einer Sportomatic.





VW-PORSCHE VERTRIEBSGESELLSCHAFT MBH · 70574 STUTTGART · HEILBRONNER STRASSE 62