

VW-Porsche Vertriebsgesellschaft mbH
Verkaufsprogramm 1971


PORSCHE



Die VW-PORSCHE- Vertriebsgesellschaft mbH stellt ihr Verkaufsprogramm 1971 vor

VW-PORSCHE 914

4 Zylinder, 1679 ccm, 80 PS,
177 km/h

VW-PORSCHE 914/6

6 Zylinder, 1991 ccm, 110 PS,
201 km/h

PORSCHE 911 T

6 Zylinder, 2195 ccm, 125 PS,
205 km/h

PORSCHE 911 E

6 Zylinder, 2195 ccm, 155 PS,
220 km/h

PORSCHE 911 S

6 Zylinder, 2195 ccm, 180 PS,
230 km/h

VW-PORSCHE

Im zweiten Jahr ihres Bestehens stellt die VW-Porsche Vertriebsgesellschaft mbH. ihr Modellprogramm vor. Einmal das klassische Porsche-Programm mit den auf allen Rennpisten bewährten Fahrzeugen der Modellreihe 911, und zum anderen die in gemeinsamer Arbeit von Porsche und VW entwickelten VW-Porsche 914. Die Ergänzung des Porsche-Sportwagenangebots durch die neuen VW-Porsche 914 und 914/6 hat in Fachkreisen und beim

Publikum Zustimmung und begeisterte Aufnahme gefunden. Ein Jahr nach Vorstellung ist trotz vieler Lieferproblemen ein beachtlicher Marktanteil erreicht worden. Die ersten Testfahrer haben die Richtigkeit der neuen Motorskonzeption bestätigt. Beachtliche Erfolge bei nationalen und internationalen Rennen und Rallyes zeigen, daß der VW-Porsche auch ein ernstzunehmendes Wettbewerbsfahrzeug ist. Der dreifache Sieg im Gesamtklassement beim „Jethon de la Route“, dem 86-Stundenlauf auf dem Nürburgring, ist ein Beweis für Leistungsfähigkeit und Standfestigkeit des Motors, Fahrgestell und allen anderen Aggregaten.

Mit den Modellreihen 911 und 914/6 stellt die VW-Porsche Vertriebsgesellschaft jetzt ein Programm, das allen Sportwagenfreunden eine individuelle Auswahl ermöglicht.

Die vorliegende Broschüre soll einen Überblick über die einzelnen Modelle des Verkaufsprogramms geben. Sie wird sich an alle Partner der VW-Porsche Vertriebsorganisation und soll zur Unterstützung der Beratung der Sportwageninteressenten beitragen.

914 914/6

Die Konzeption der VW-PORSCHE 914-Modellreihe

Die VW-PORSCHE 914-Modelle basieren auf der Entscheidung von Porsche und Volkswagen, Sportwagen in einem Preisbereich zu bauen, der das eingeführte Programm nach unten abrundet. Dabei sollten die Wagen in ihrer konstruktiven Konzeption sowie Qualität der Verarbeitung und Ausstattung echte Sportwagen mit Porsche-Niveau sein.

Entsprechend der anvisierten jüngeren Käuferschicht wurden die VW-PORSCHE 914 als reinrassige Sportwagen entworfen und gebaut. Selbstverständlich waren für diese Neuentwicklung wieder die Rennsporterfahrungen des Hauses Porsche entscheidend für die Gesamtkonzeption. So prägt die aus dem Rennsport übernommene Zentral- oder Mittelmotorbauweise in großem Maße den Charakter des VW-PORSCHE 914. Die konsequente Ausnutzung des Mittelmotorprinzips fordert den Verzicht auf den üblichen Stauraum bzw. die Notsitze im Fond. Die aufgrund der Schwerpunktlage außerordentlich günstige Gewichtsverteilung hat hervorragende Fahreigenschaften zur Folge.

Die Sitzbreite der VW-PORSCHE 914 ist außerdem so großzügig bemessen, daß Fahrer und Fahrgast ein Optimum an Bewegungsfreiheit haben. Darüber hinaus wird der fehlende Stauraum hinter den Sitzen durch zwei Kofferräume kompensiert, die ein Fassungsvermögen von insgesamt 370 Litern aufweisen und damit jedem Vergleich mit einer Mittelklasse-Limousine standhalten.

914 914/6

Styling und
Karosserieausstattung



Die Porsche 914 als geschlossenes Coupé



Die Porsche 914 als abgeklapptes Cabriolet



914 914/6



Sicherheitsbügel mit abstrichstehender Kunststoffhaube

Die VW-PORSCHE 914 haben eine zweitürige, selbsttragende Ganzstahlskarosserie mit integriertem Sicherheitsbügel und abnehmbarem, festem Kunststoffdach. Die Karosserie und eine Rahmen-Boden-Gruppe sind zu einer Einheit verschweißt.

Die strömungsgünstige, auch auf der Unterseite glatte Karosserie der



Kofferraum vorn: 180 Liter
Kofferraum hinten: 200 Liter



Kofferraum hinten: 180 Liter
Kofferraum vorne: 200 Liter



VW-PORSCHE 914 erlaubt durch ihren geringen Luftwiderstand hohe Fahrleistungen mit vernünftig dimensionierten und deshalb wirtschaftlichen Motoren.

Die Karosserie ist durch stabilisierende Querwände schottenartig unterteilt; die Einzelzellen sind: vorderer Kofferraum, Tankzelle, Fahrgastraum, Motorraum, hinterer

Kofferraum. Die Front- und Heckpartien sind als leichter verformbare, energieverzehrende Knautschzonen ausgebildet. Der Fahrgastraum bildet innerhalb der Karosserie eine verformungssteife Sicherheitszelle.

Das stabile Kunststoffdach der 914 ist leicht, unbedingtwitterungsfest und mit wenigen Handgriffen abnehmbar.

Es wird am Rahmen der Windschutzscheibe und am Sicherheitsbügel mit je zwei Verschlüssen festgebunden bzw. gelöst. Das Dach läßt sich im Heckkofferraum abhängen und beansprucht nur wenige Zentimeter von der Gesamthöhe des hinteren Kofferraumes.

Die hochgezogene, gewölbte Windschutzscheibe und der Sicherheitsbügel mit der angedeuteten darunterstehenden Heckauflage geben die Gewähr, daß man auch im offenen Fahrzeug weitgehend sicher und ohne Windgeräusche fahren kann. Die von PORSCHE 914 vereinen also in dieser Weise die Eigenschaften eines sportlichen Coupés und Cabriolets nach.

Der fackelgebaute Mittelaster erlaubt eine niedrig verlaufende Gürtellinie. Die elektrisch betätigten, verstellbaren Scheinwerfer fügen sich in diese Linie harmonisch ein. In den vorderen Stoßlagern sind serienmäßig Notspurassistscheinwerfer eingebaut. Über den Stoßlagern befinden sich rote Profigummileisten zum Schutz gegen Beschädigungen beim Rangieren und Halten.

Auf der Unterseite ist serienmäßig mit einem Schutzblech versehen. Die Türen sind von außen mit einem Zündschlüssel und innen mit einer Sicherheitsverriegelung verschließbar. Die Heckklappe kann auch ohne Schlüssel von außen ver-

riegelt werden. Hierzu wird die innere Sicherungstaste gedrückt und beim Schließen der Fahrertür die Außengriffplatte angehoben.



Stoßlager aus Profigummileisten
und Zündschlüsselverriegelung.
Hauptscheinwerfer geschlossen.
Hauptscheinwerfer geöffnet.



Die feste Außengriffplatte.



914 914/6

Komfort und Ausstattung

Instrumentierung

Die VW-PORSCHE 914 sind mit allen Instrumenten ausgerüstet, die der sicheren Bedienung und Kontrolle eines Sportwagens dienen.

Die Instrumentierung ist für den VW-PORSCHE 914 und 914/6 bis auf wenige Punkte gleich. Sie unterscheidet sich in den Skalenbereichen der Geschwindigkeits- und Drehzahlmesser aufgrund der verschieden starken Motoren sowie in der Betätigung der Zusatzscheinwerfer als Lichtupe

und in der Betätigung der Scheibenwaschanlage.

Die Anordnung und Gestaltung des Armaturenbrettes und der Kontrollinstrumente folgt der Forderung nach schneller, müheloser Handhabung aller Bedienungsorgane und der verwechslungsfreien Übersichtlichkeit der Kontrollinstrumente.

Der Geschwindigkeitsmesser mit Gesamt- und Tages-Kilometerzähler und der Transistor-Drehzahlmesser sind große, stufenlos beleuchtbare Rund-Instrumente. Sie liegen direkt im Blickfeld des Fahrers und ihre

schwarzmattierten Zifferblätter sind blendfrei.

Die mattweißen Skalen sind übersichtlich und gut ablesbar. In einem runden Kontrollinstrument sind die Kontrollleuchten für Öldruck, Batterie-Ladestrom, Handbremse (sowie Öltemperaturkontrolle beim 914/6) und die Benzinpumpe zusammengefaßt.

Alle Knöpfe und Hebel sind gegenüber der Polsterung des Armaturenbrettes zurückversetzt bzw. flexibel und so besserer Unterscheidung mit Funktionssymbolen versehen.

Übersichtliche Instrumententafel mit blendfreien Kontrollinstrumenten.



Innenausstattung

Der Innenraum und die Ausstattung der VW-PORSCHE 914 sind so gestaltet, daß Fahrer und Beifahrer dieser sportlichen Wagen auch lange Strecken möglichst sicher und ermüdungsfrei zurücklegen können.

Die anatomisch richtig geformten Sportsitze mit Nackenstützen geben auch bei schneller Kurvenfahrt einen guten seitlichen Halt und gleichzeitig die für schnelle Reaktionen erforderliche Bewegungsfreiheit. Sie sind wahlweise mit Kunstlederbezügen oder Perloncordbezügen mit kunstlederverstärkten Kanten erhältlich. Der Fahrersitz ist in der Längsrichtung sowie 4fach in der Neigung verstellbar. Er hat also vielfältige Verstellmöglichkeiten für unterschiedlich große Fahrer bzw. unterschiedliche Sitzgewohnheiten. Die Rückenlehne des Beifahrersitzes ist fest in die gepolsterte Rückwand eingebaut, eine verstellbare Fußstütze gibt unterschiedlich großen Beifahrern sicheren Halt. Die Bodenteppiche sind aus Nadelvlies (914) bzw. Schlingenvelours (914/6).

Im übrigen haben die VW-PORSCHE 914 alle jene Ausstattungsdetails, die auch hohen Ansprüchen gerecht werden, z. B. Befestigungsstellen für Drei-Punkt-Sicherheitsgurte, Armlehnen, die mit Türtaschen kombiniert sind, einen Haltegriff für den Beifahrer, gepolsterte Sonnenblenden, einen abblendbaren Innenspiegel, der beim Anstoß aus seiner Halterung fällt, Zigarrenanzünder mit Anschluß für Handleuchte, einen gepolsterten Zugaschenbecher, schwarz-mattierte Scheibenwischer mit zwei (914) bzw. drei (914/6) Wischergeschwindigkeiten, eine pneumatische (914) bzw. elektrische Scheibenwaschanlage (914/6), Lichtkuppel, Warnblinkanlage, 2 Rückfahrcheinwerfer und Halogen-Zusatzscheinwerfer in den vorderen Stoßfängern.

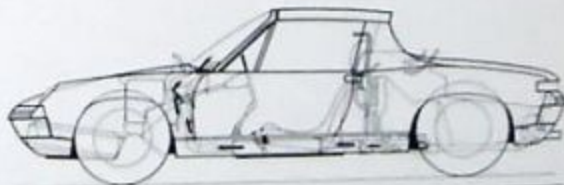
Die Heizung und Belüftung ist stufenlos und getrennt regulierbar. Die Heizluft und Frischluft kann nach oben oder unten gelenkt werden. Die Frisch- und Heizluftzufuhr kann durch ein dreistufiges Gebläse verstärkt werden.

Die Entlüftung des Fahrgastraumes erfolgt zwangsweise durch Luftaustrittsöffnungen

im unteren Bereich des Sicherheitsbügels.



Konfortabler Innenraum mit großer Bewegungsfreiheit.



Heizung und Belüftung. Weiße Pfeile: Frischluft, Schwarze Pfeile: Warmluft, Gestrichelter Pfeil: Zwangsbelüftung.

914

Leistung und Fahrverhalten

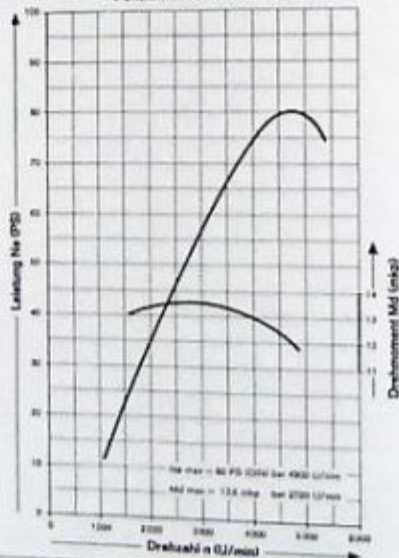
Fahrleistungen 914

Der luftgekühlte 1,7-Liter-4-Zylinder Boxermotor des VW-PORSCHE 914 leistet 80 PS bei 4900 U/min. Er verleiht dem 900 kg schweren Fahrzeug eine Höchstgeschwindigkeit von 177 km/h. Die Beschleunigungszeit von 0—100 km/h beträgt

13 Sekunden bei einem Leistungsgewicht von 11,2 kp/PS. Da über den weiten Bereich von 1800 bis 4800 U/min das Drehmoment über 12 mkg liegt — das maximale Drehmoment von 13,6 mkg wird bei 2700 U/min erreicht —, befriedigt die Elastizität des 914-Motors auch im dichtesten Stadtverkehr und bei Kolonnenfahrt. Hinzu kommt,

daß das serienmäßige Fuß-Gang-Getriebe die Anpassung an jede Fahrsituation ermöglicht.

Vollastkurven Motor 914



Beschleunigungswerte 914

km/h	
0-40	10
0-60	13
0-80	16
0-100	19
0-120	22
0-140	25
0-160	28

Beschleunigungswerte 914

Vollastkurve 914

914/6

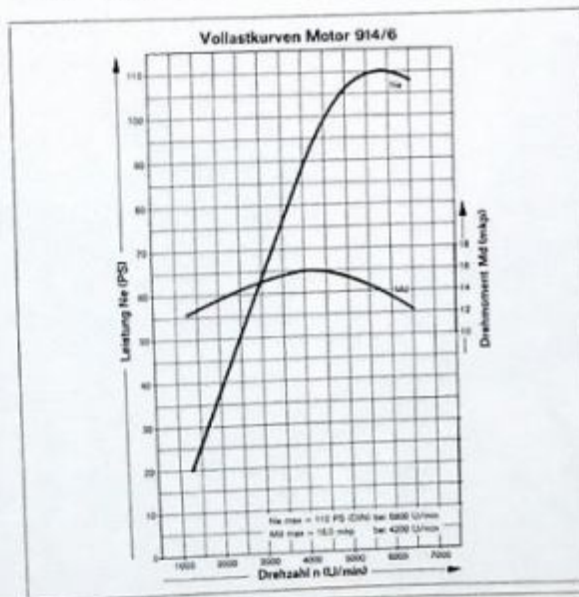
Fahrleistungen 914/6

Der VW-PORSCHE 914 6-Zylinder hat den bewährten luftgekühlten 2-Liter-Porsche-motor mit 110 PS Leistung. Dieser mit 2 Dreifach-Fallstromvergaser ausgerüstete Motor verleiht dem 940 kg schweren Fahrzeug eine

Höchstgeschwindigkeit von 201 km/h. Bei einer Beschleunigungszeit von 0—100 km/h in 9,9 Sekunden und einem Leistungsgewicht von 8,5 kp/PS lassen sich mit dem VW-PORSCHE 914/6 sportliche Fahrwerte erzielen. Da im Bereich von 2250 U/min bis 5750 U/min ein Drehmoment von über 14 mkp zur Verfügung steht — das

maximale Drehmoment von 16 mkp wird bei 4200 U/min erreicht — wird die Elastizität des VW-PORSCHE 914 6-Zylinder-Motors auch anspruchsvolle Fahrer befriedigen. Das serienmäßige Fünfgang-Getriebe erlaubt darüber hinaus auch ein ausgesprochen sportliches Fahren. Auf Wunsch kann der VW-PORSCHE 914/6 mit dem

selektiv-automatischen Getriebe, der „Sportomatic“, geliefert werden.



Beschleunigungswerte 914/6

km/h	sec.
0—40	2,6
0—60	4,8
0—80	7,0
0—100	9,9
0—120	14,0
0—140	19,2
0—160	26,5
0—180	37,0

Beschleunigungswerte 914/6.

Vollastkurve 914/6.

914 914/6

Fahrverhalten

Das Fahrwerk der VW-PORSCHE 914 und 914/6 hat Einzradaufhängung und ist den erreichbaren unterschiedlichen Fahrleistungen angepaßt. In Verbindung mit der Mittelmotoranordnung ergeben sich eine hervorragende Richtungsstabilität und Kurvenverhalten. Hier

schlagen sich die großen Erfahrungen des Hauses Porsche in der Konstruktion von Wettbewerbsfahrzeugen nieder.

Vorderachse

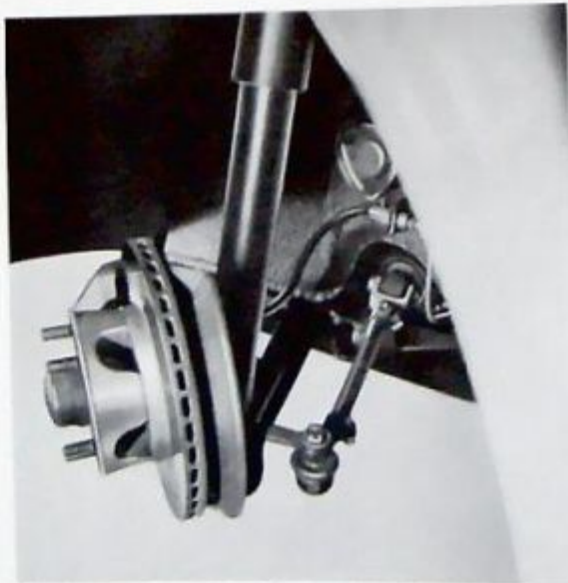
Die VW-PORSCHE 914 haben die bewährte raumsparende Vorderachse der 911-Porsche-Modelle. Sie ermöglicht trotz geringer Bughöhe des Fahrzeugs einen tiefen und breiten vorderen Kofferraum. Die Führung und Federung der Vorderräder erfolgt über Querlenker und längsliegende

Drehstäbe sowie Dämpferbeine.

Hinterachse

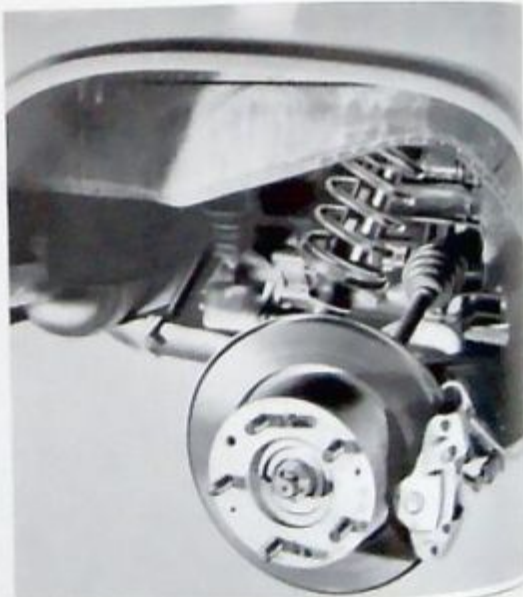
Die Führung der Hinterräder erfolgt durch Schräglenker. Die Abfederung der Räder übernehmen Federbeine, die als bauliche Einheit aus einer Schraubenfeder, einem doppelt wirkenden Stoß-

dämpfer und einer Vulkollan-Hohlfeder bestehen. Die Kraftübertragung auf die Hinterräder erfolgt mittels 2 Doppelgelenkwellen.



Vorderradaufhängung mit mitlenkelstützter Scheibenbremse (914/6)

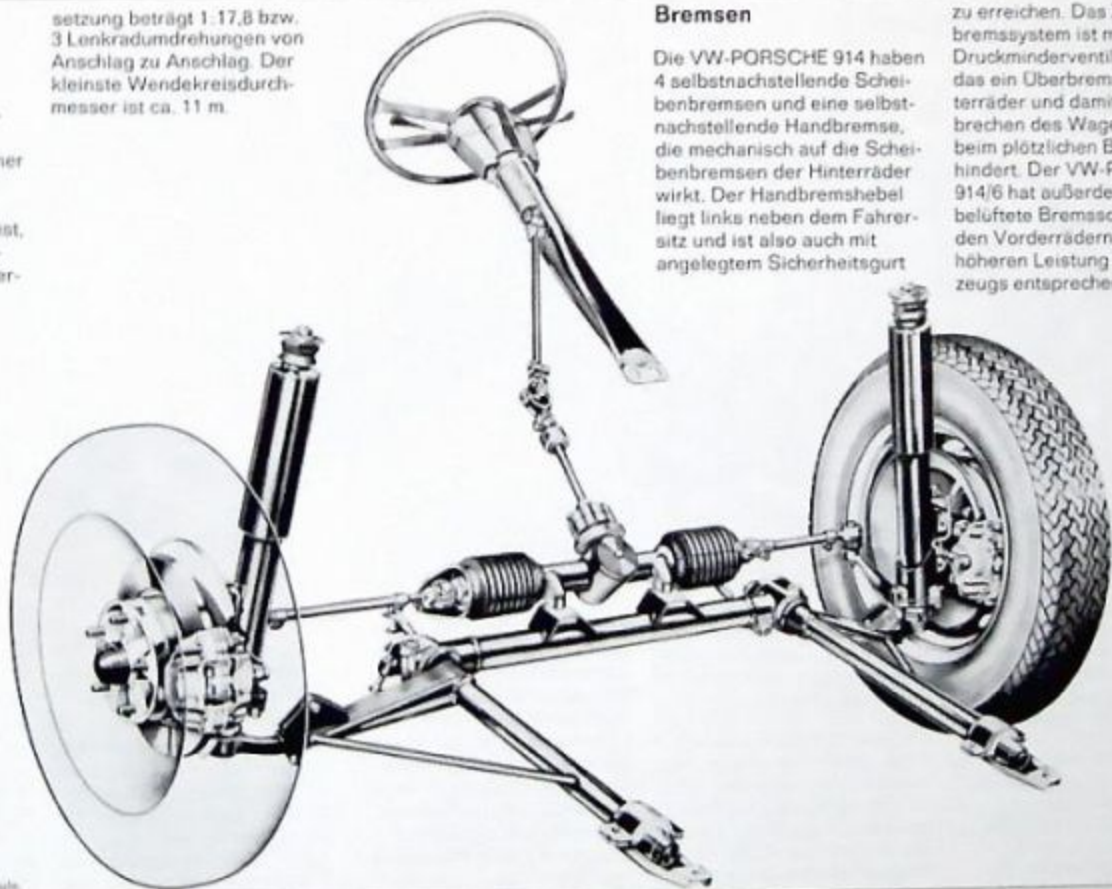
Hinterradaufhängung, Großflächige Scheibenbremse



Lenkung

Die dreigeteilte, über wartungsfreie Kreuzgelenke abgewinkelte Zahnstangenlenkung ist sehr direkt und leichtgängig und erlaubt daher ein sehr exaktes Fahren. Da die Vorderachse nicht durch einen Motor belastet ist, kann auf eine Lenkhilfe verzichtet werden. Die Lenküber-

setzung beträgt 1:17,8 bzw. 3 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag. Der kleinste Wendekreisdurchmesser ist ca. 11 m.



Bremsen

Die VW-PORSCHE 914 haben 4 selbstnachstellende Scheibenbremsen und eine selbstnachstellende Handbremse, die mechanisch auf die Scheibenbremsen der Hinterräder wirkt. Der Handbremshebel liegt links neben dem Fahrersitz und ist also auch mit angelegtem Sicherheitsgurt

zu erreichen. Das Zweikreisbremsensystem ist mit einem Druckminderventil versehen, das ein Überbremsen der Hinterräder und damit ein Ausbrechen des Wagenhecks beim plötzlichen Bremsen verhindert. Der VW-PORSCHE 914/6 hat außerdem innenbelüftete Bremscheiben an den Vorderrädern, die der höheren Leistung dieses Fahrzeugs entsprechen.

914

Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit

Der VW-PORSCHE 914 hat einen luftgekühlten 4-Zylinder-Boxermotor mit elektronisch gesteuerter Bosch-Benzineinspritzung. Er ist als Mittelmotor vor der Hinterrachse eingebaut und mit Kupplung, Ford-Gang-Getriebe und Achsantrieb zu einem Block vereint.

Je zwei der liegenden, aus Sonderguss gegossenen Zylinder mit Kahlrippen sind mit einem Leichtmetall-Zylinderkopf verschraubt. Die parallel hängenden Ven-

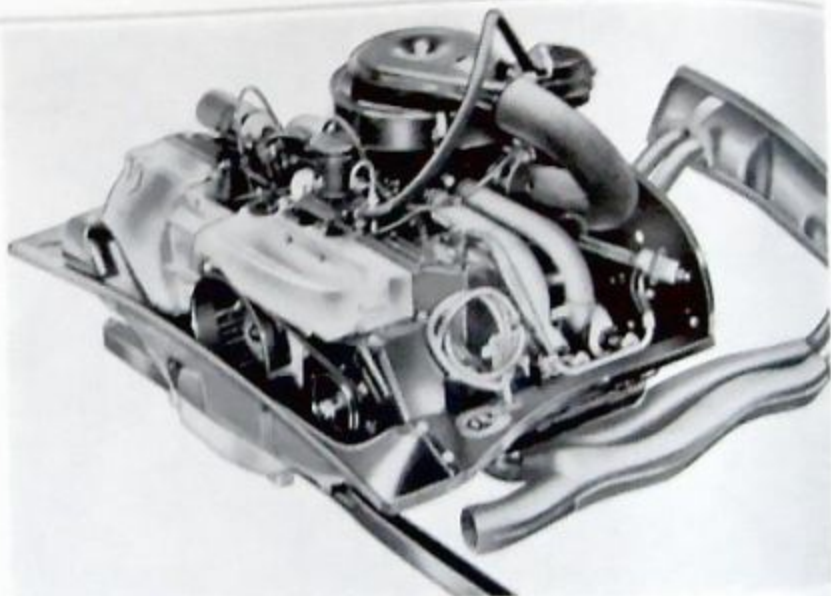
tile werden über Kipphebel von einer zentralen Nockenwelle gesteuert. Der Nockenwellen-Antrieb erfolgt durch Stirnräder von der Kurbelwelle aus. Die sehr kurze, geschmiedete Kurbelwelle (Boxerbauart) ist vierfach gelagert.

Die Motorschmierung erfolgt durch eine Druckumlaufschmierung mit Zahnradpumpe, die von der Nockenwelle aus angetrieben wird. Die Ölschmierung und Ölreinigung erfolgen durch einen

Hauptstromölfilter und einen Lamellen-Ölkühler, der im Gebläseluftstrom liegt. Die Motorkühlung erfolgt durch ein direkt auf der Kurbelwelle sitzendes Radialgebläse. Die Kühlluftzufuhr wird automatisch durch einen Thermostat geregelt. Die maximale Kühlluftfördermenge beträgt ca. 600 Liter/s bei 4000 U/min.

Der unterquadratische 1,7-Liter-Motor leistet 80 PS bei 4000 U/min und hat einen DIN-Verbrauch von 8 Liter/100 km. Mit dem Bohrung-Hub-Verhältnis von 90/66 mm und einer mittleren Kolbengeschwindigkeit von 10,7 m/sec bei Höchstgeschwindigkeit bleibt er deutlich unterhalb der bei den meisten Sportwagen üblichen Werte.

Das Verdichtungsverhältnis von 8,2:1 macht den 914-Motor unproblematisch in bezug auf unterschiedliche Benzinqualitäten. Die bewährten Konstruktionsmerkmale des 914 4-Zylinder-Motors und die aufgezogenen Betriebswerte stemmen ihn zu einem robusten, wartungsarmen und drehzahlstarken Antriebsaggregat.



Der 914-Motor (1600 cc)

914/6

Der 914/6-Motor: 110 PS

Der VW-PORSCHE 914/6 hat einen luftgeköhlten 6-Zylinder-Boxermotor mit 2 Dreifach-Fallstromvergäsern. Er ist wie bei dem 914 4-Zylinder-Modell als Motormotor vor der Hinterachse eingebaut und mit Kupplung, Fünf-Gang-Getriebe und Achsantrieb zu einem Block vereint.

Es handelt sich um den bewährten 2-Liter-Drosselmotor mit 110 PS Leistung, der auf dem 911 T-Porsche-Motor der Baureihe 1989 basiert.

Seine 6 Zylinder sind in Boxerbauart (je 3 rechts und links vom Kurbelgehäuse)

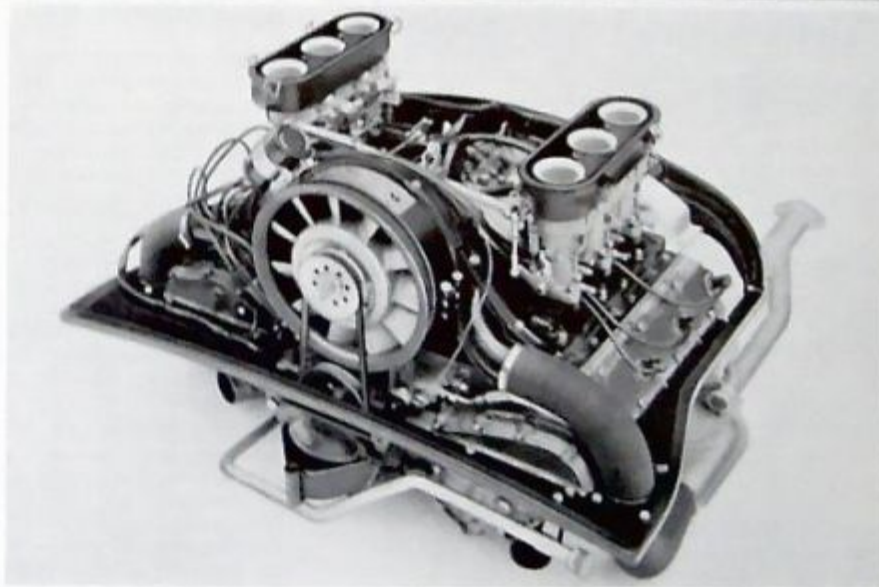
angeordnet und mit den stark verrippten Leichtmetall-Zylinderköpfen verschraubt. Die hängenden Ventile sind V-förmig angeordnet und werden über Kipphebel durch je eine obentiegende Nockenwelle pro Zylinderreihe gesteuert. Nockenwellen-antrieb durch Steuerkette und Zwischenräder von der Kurbelwelle aus.

Die geschmiedete Kurbelwelle ist achtfach gelagert. Über kurze Saugrohre gelangt das Kraftstoff-Luft-Gemisch von den beiden Dreifach-Fallstromvergäsern in die Verbrennungsräume. Eine Trockensumpfschmierung

garantiert die gleichmäßige Versorgung der Schmirstellen mit Öl (z. B. bei hohen Kurvengeschwindigkeiten), das in einem Hauptstromfilter gereinigt und von einem thermostatisch geregelten Ölkühler auf der richtigen Temperatur gehalten wird. Die Drehstrom-Lichtmaschine und das Axial-Gebläse für die Motorkühlung werden durch

Keilriemen von der Kurbelwelle aus angetrieben. Bei dem stark unterquadratischen Bohrung-Hub-Verhältnis von 80/66 mm bleibt auch die mittlere Kolbengeschwindigkeit des 914/6-Motors mit 12,8 m/sec unterhalb der bei sportlichen Motoren sonst üblichen Werte. Bei einem DIN-Verbrauch von 9 Liter/100 km und einem Verdich-

tungsverhältnis von 8,6:1 ist der 914/6-Motor trotz der mit ihm zu erreichenden sportlichen Fahrleistungen als unproblematischer, wirtschaftlicher Gebrauchsmotor anzuspochen. Der Motor hat einen Ruf als leistungsstarker Gebrauchsmotor mit großer Lebensdauer.



914 914/6

Aktive und passive Sicherheit

In den VW-PORSCHE 914-Modellen schlagen sich die Erfahrungen der Sicherheitsforschung von VW und PORSCHE nieder.

Alle Konstruktionselemente und konstruktiv bedingten Eigenschaften, die der Verhinderung von Unfällen dienen, bezeichnen wir als „aktive Sicherheit“. Alle konstruktiven Maßnahmen, die die Abschwächung von Unfallfolgen zum Ziel haben, bezeichnet man als „passive Sicherheit“.

Aktive Sicherheit

Die VW-PORSCHE 914 haben einen sehr niedrigen Schwerpunkt, eine außerordentlich günstige Gewichtsverteilung von fast 50% auf der Vorder- und 50% auf der Hinterachse und serienmäßige 5-Gang-Getriebe, die stets die beste Ausnutzung der Motorkraft und Beschleunigung erlauben. Diese Reserven in Straßensituation und Beschleunigung entschärfen kritische Situationen und geben Sicherheit beim Überholen.

Die vier großdimensionierten Scheibenbremsen arbeiten auch noch nach mehrfachen Notbremsungen aus Höchstgeschwindigkeit mit unverminderter Wirkung. Bei dem VW-PORSCHE 914/6 sind die Bremsen der höheren Leistung des Fahrzeugs angepaßt und die vorderen Brems Scheiben sind innenbelüftet.

Das Zweikreisbremssystem sichert ausreichende Bremswirkung auch noch beim Ausfall eines Bremskreises. Ein Bremsdruckregelventil verhindert das Überbremsen der Hinterräder und damit das Ausbrechen des Wagen-

hecks beim plötzlichen Bremsen.

Die hohe Spurtreue der VW-PORSCHE 914 und die sehr direkte, leichtgängige Lenkung ermöglichen ein Verreißen der Lenkung bei plötzlich auftretenden Hindernissen, ohne daß der Wagen dabei ausbricht.

Die anatomisch richtig geformten Sportsitze mit Nackenstützen geben auch bei schneller Kurvenfahrt einen guten seitlichen Halt und gleichzeitig die für schnelle Reaktionen erforderliche Bewegungs-

freiheit. Die vielfältigen Verstellmöglichkeiten des Fahrersitzes lassen die Wahl der besten individuellen Sitzposition zu und verhindern dadurch vorzeitige Ermüden auf längeren Strecken. Auch die gute Zwangsentlüftung des Fahrgastraumes fördert ermüdungsfreie Fahrt durch ständigen Luftaustausch im Fahrgastraum.

Die griffgerechten und Funktionsymbole versehenen Bedienelemente, die übersichtliche, blendfreie Instrumenten-



Halogenstrahlcheinwerfer
dienen dem ermüdungsfreien,
sicheren Fahren.

Die zweistufigen (914) bzw.
dreistufigen (914/6)
schwarz-matierten Scheiben-
wischer mit der kombinierten
Scheibenwaschanlage
garantieren jederzeit für freie
Sicht und damit Überblick
über die Straßen und Ver-
kehrssituation.

Sitze mit Rückenstützen

Gepolstertes Armaturenbrett (914/6)



Passive Sicherheit

Die VW-PORSCHE 914 haben
zahlreiche Vorkehrungen
zur Abschwächung von Unfall-
folgen — d. h. Merkmale
der passiven Sicherheit.

Die Sicherheitsfrontscheibe
(914) bzw. Mehrschichten-
Sicherheitsfrontscheibe
(914/6), die dreigeteilte, abge-
winkelte Lenksäule, das
Lenkrad mit tiefliegender
Nabe und großflächiger,
gepolsterter Hupentaste
bieten dem Fahrer und Bei-
fahrer größtmöglichen Schutz.

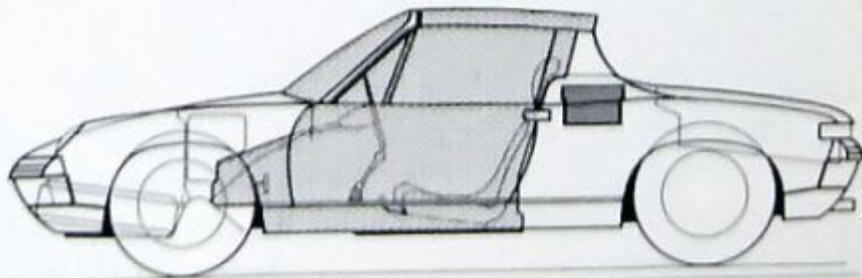
Das Armaturenbrett ist an der
Ober- und Unterkante
gepolstert, alle Bedienungs-
knöpfe sind gegenüber
diesen Polsterungen zurück-
versetzt oder flexibel.
Dadurch werden Verletzungen
beim harten Aufprall
weitgehend vermieden.

Der Tank liegt in einer
stoßgeschützten Zone hinter
dem Kofferraum und
Reserverad und kann so bei
Unfällen kaum beschädigt
werden.

Die Front- und Heckpartien
der selbsttragenden Ganz-
stahlkarosserie sind als

leichter verformbare, energie-
verzehrende Knetzsch-
zonen ausgebildet, während
der Fahrgastraum eine
verformungssteife Sicherheits-
zelle innerhalb der
Karosserie bildet. Der in die
Karosserie einbezogene
Sicherheitsbügel überspannt
den hinteren Fahrgastraum
beim offenen Fahren und
schützt somit die Insassen.

Die verformungssteife Sicherheitszelle



914

914/6

Wodurch unterscheiden sich der VW-PORSCHE 914 und 914/6?

S-Ausstattung für 914

In einem S-Ausstattungspaket sind folgende Ausstattungs-
details enthalten:

Doppeltonhorn

Sicherheitsbügel mit genarb-
tem schwarzem Kunstleder
bezogen

Stoßfänger verchromt

Lederlenkrad

Schlingenveloursteppich

5½ J x 15 Stahlfelge

165 SR 15 Reifen, schlauchlos

Motor

Instrumente

Außenausstattung

Innenausstattung

Bremsen

Räder

Reifen

4 Zylinder — 1,7 l — 80 PS —
Einspritzmotor

Drehzahlmesser 0-7000 U/min

Tachometer 0-200 km/h

Zündanlaßschloß an der
Lenksäule

Sicherheitsfrontscheibe

Scheibenwischer zweistufig
Scheibenwaschanlage pneu-
matisch betätigt durch
Druckknopf im Scheiben-
wischerschalter am
Armaturenbrett.

Sicherheitsbügel in der
Wagenfarbe lackiert

Stoßfänger in der Wagenfarbe
lackiert

Nadelvliessteppich

Scheibenbremsen

4½ J x 15 Stahlfelge

165 SR 15 schlauchlos

6 Zylinder — 2 l — 110 PS —
Vergaser-Motor

Drehzahlmesser
800-8000 U/min

Tachometer 20—250 km/h

Öltemperaturanzeiger

Zündanlaßschloß im Arma-
turenbrett mit der Lenksäule
verbunden

Doppeltonhorn

Mehrschichten-Sicherheits-
frontscheibe

Handgashebel

Scheibenwischer dreistufig
Scheibenwaschanlage
elektrisch betätigt mit Hebel
an der Lenksäule

Sicherheitsbügel mit
genarbttem schwarzem
Kunstleder bezogen

Stoßfänger verchromt

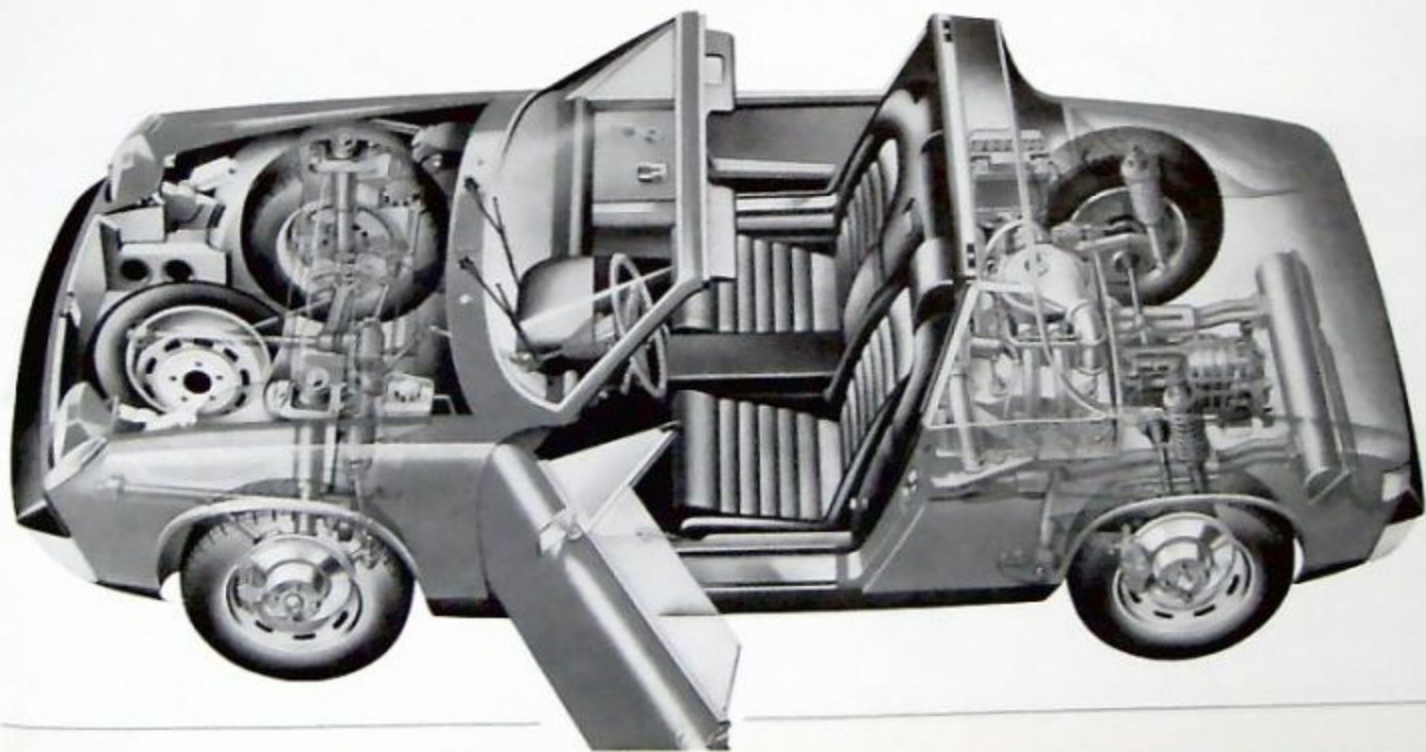
Lederlenkrad

Schlingenveloursteppich

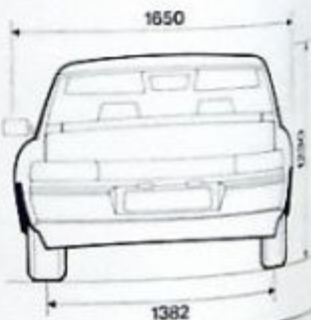
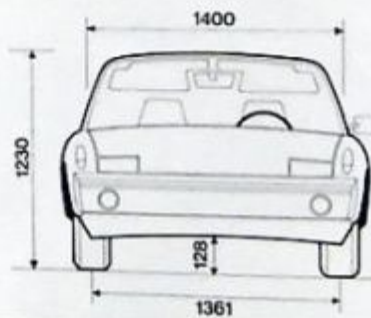
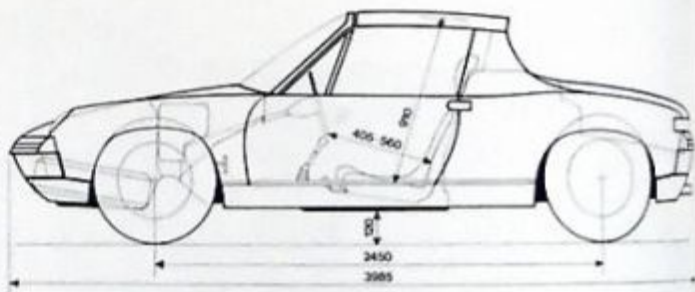
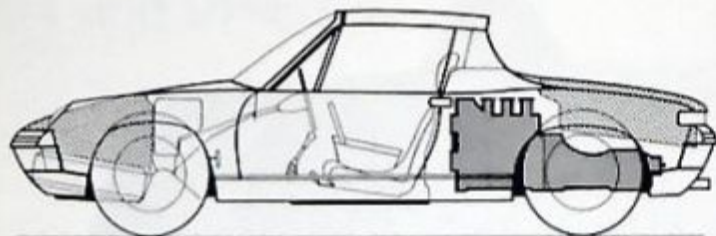
Scheibenbremsen, vorn
innenbelüftet

5½ J x 15 Stahlfelge

165 HR 15 mit Schlauch



914 914/6



VW-PORSCHE

914

914/6

Motor	Zylinderanzahl	4	6
	Bohrung/Hub	80 mm/66 mm	80 mm/66 mm
Verdichtungsverhältnis	Hubraum	1679 cm ³	1991 cm ³
	Verdichtungsverhältnis	9,2:1	8,6:1
	Leistung (DIN)	80 PS/4900 U/min	110 PS/5800 U/min
	max. Drehmoment	13,6 mkg/2700 U/min	16 mkg/4200 U/min
	mittlere Kollisionsgeschwindigkeit	10,7 m/sec	12,8 m/sec
Motorbauart	spez. Leistung	45 PS/h	55 PS/h
	Bauart	luftgekühlter Viertakt Ottomotor in Boxeranordnung	Grauguß
Zylinderkopf	Leichtmetall	Leichtmetall	Leichtmetall
	Anordnung der Ventile	parallel hängend	V-förmig, hängend
Ventilsteuerung	zentrl. Nockenwelle	zentrl. Nockenwelle	je 1 überliegende Nockenwelle über Kipphebel
	über Stoßstangen und Kipphebel	über Stoßstangen und Kipphebel	
Nockenwellenantrieb	Zahnrad	Zahnrad	Kette
	flach gefalgert	flach gefalgert	flach gefalgert
Kurbelwelle	drehl. auf der Kurbelwelle	drehl. auf der Kurbelwelle	durch Keilriemen über Lichtmaschine
	Druckumlauf	Druckumlauf	Trockensumpf
Kraftstoffversorgung	elektr. Kraftstoffpumpe	elektr. Kraftstoffpumpe	elektr. Kraftstoffpumpe
	elektronische Benzineinspritzung	elektronische Benzineinspritzung	1 Dreifachvergaser pro Zylinderreihe
Elektrische Anlage	Lichtmaschine	Drehstrom 100 W	Drehstrom 70 W
	Batterie	12 V 45 Ah	12 V 45 Ah
Kraftübertragung	Zündung	Batteriezündung	Hochspannungs-Kondensatorzündung
	Legen des Motors	Mittelmotor vor der Hinterachse	
Kraftübertragung	Kupplung	Einscheiben-Trockenkupplung	Einscheiben-Trockenkupplung
	Schaltgetriebe	Five-Wechsel-Sperrsynchrongetriebe	Five-Wechsel-Sperrsynchrongetriebe
Anzahl der Gänge	Arbeitsübersetzung	5 Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang	5 Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang
		4,479:1 (1/31)	4,479:1 (1/31)
Fahrgestell	Bauführung	gepreßter und geschweißter Stahlblech-Kastenrahmen, mit selbsttragendem Ganzstahlaufbau verschweißt	gepreßter und geschweißter Stahlblech-Kastenrahmen, mit selbsttragendem Ganzstahlaufbau verschweißt
	Vorderradaufhängung	Querenlenker mit Dämpferbein	Querenlenker mit Dämpferbein
Vorderradaufhängung	Torsionsstäbe	Torsionsstäbe	Torsionsstäbe
	Schräglager	Schräglager	Schräglager
Hinterachsaufhängung	Schraubenfedern mit Gummihohlfedern	Schraubenfedern mit Gummihohlfedern	Schraubenfedern mit Gummihohlfedern
	doppelt wirkende Teleskopstoßdämpfer	doppelt wirkende Teleskopstoßdämpfer	doppelt wirkende Teleskopstoßdämpfer
Stoßdämpfer	Zweikreis-Scheibenbremsen, auf alle vier Räder wirkend	Zweikreis-Scheibenbremsen, auf alle vier Räder wirkend	Zweikreis-Scheibenbremsen, auf alle vier Räder wirkend
	vorn innenbelüftete Bremsen	vorn innenbelüftete Bremsen	vorn innenbelüftete Bremsen
Handbremse	mechanisch auf Hinterradbremse wirkend	mechanisch auf Hinterradbremse wirkend	mechanisch auf Hinterradbremse wirkend
	281 mm/282 mm	281 mm/282 mm	282,5 mm/286 mm
Außen- Bremsen	180 cm ²	180 cm ²	210 cm ²
	4 1/4 x 15 (Stahl)	4 1/4 x 15 (Stahl)	5 1/4 x 15 (Stahl)
Felgen	165 SR 15 schlauchlos	165 SR 15 schlauchlos	165 HR 15 mit Schlauch
	ZF-Zahnstangenlenkung	ZF-Zahnstangenlenkung	ZF-Zahnstangenlenkung
Lenkung	3,5 l	3,5 l	9 l
	62 l	62 l	62 l
Füllmenge	ca. 2,5 l mit Druckluft	ca. 2,5 l mit Druckluft	ca. 2,5 l mit elektr. Pumpe
Abmessungen	Radstand	2450 mm	2450 mm
	Spurweite vorn/hinten	1337 mm/1374 mm	1361 mm/1362 mm
Länge	3985 mm	3985 mm	3985 mm
	Breite	1650 mm	1650 mm
Höhe (unbelad.)	1230 mm	1230 mm	1240 mm
	120 mm	120 mm	128 mm
Bodenfreiheit (bel.)	11,0 m	11,0 m	11,0 m
	vorn 100 l, hinten 210 l	vorn 100 l, hinten 210 l	vorn 100 l, hinten 210 l
Gewichte	Leergewicht nach DIN	900 kg	940 kg
	zulässiges Gesamtgewicht	1700 kg	1700 kg
Zulässiger Achsdruck vorn/hinten	650 kg/650 kg	650 kg/650 kg	650 kg/700 kg
	17,7 km/h	17,7 km/h	20,1 km/h
Fahrgeschwindigkeit	11,2 km/h	11,2 km/h	8,5 km/h
	0,9 sec	0,9 sec	0,9 sec
Beschleunigung von 0-100 km/h	0,9 sec	0,9 sec	0,9 sec
	0,1 Super/100 km	0,1 Super/100 km	0,1 Super/100 km
DIN-Leergewicht	13,0 km/h	13,0 km/h	13,0 km/h
	0,1 Super/100 km	0,1 Super/100 km	0,1 Super/100 km
DIN-Leergewicht	13,0 km/h	13,0 km/h	13,0 km/h
	0,1 Super/100 km	0,1 Super/100 km	0,1 Super/100 km
Kraftstoff-Normverbrauch nach DIN	0,1 Super/100 km	0,1 Super/100 km	0,1 Super/100 km
	0,1 Super/100 km	0,1 Super/100 km	0,1 Super/100 km

911 T 911 E 911 S

Die Konzeption der PORSCHE- 911-Modellreihe

PORSCHE 911 T

2.2 l, 6-Zyl.,
125 PS Vergasermotor,
205 km/h, 4-Gang-Getriebe

PORSCHE 911 E

2.2 l, 6-Zyl.,
155 PS Einspritzmotor,
220 km/h, 5-Gang-Getriebe

PORSCHE 911 S

2.2 l, 6-Zyl.,
180 PS Einspritzmotor,
230 km/h, 5-Gang-Getriebe

Die Fahrzeuge der Modellreihe 911 zählen zu den schnellen, komfortablen Reisewagen mit betont sportlichem Akzent.

In der grundlegenden technischen Konzeption stimmen alle drei Modelle überein. Die Anordnung luftgekühlter Boxermotoren im Heck ermöglicht den optimalen Kompromiß zwischen Aerodynamik, Raumbedarf und Sicherheit der Insassen. Das auf vier innenbelüftete Scheibenbremsen wirkende Zweikreis-Bremsensystem und das auf Einzelradaufhängung basierende Fahrwerk haben ihre harte Bewährungsprobe in vielen Rennsportveranstaltungen ebenso bestanden wie die Sechszylinder-Boxermotoren.

Die drei in Ausstattung und Leistung sinnvoll aufeinander abgestimmten Modelle 911 T, E und S werden als Coupé und für Liebhaber des offenen Fahrens auch in der Targa-Version geliefert.

Durch zusätzliche technische Ausstattungen kann jedes Modell auf Wunsch individuell ergänzt werden, wobei aus der Vielzahl der Möglichkeiten hier nur das selektiv-automatische Getriebe für den 911 T und 911 E, die „Sportomatic“ hervorgehoben werden soll.

911 T

PORSCHE 911 T Coupé
mit Kunststoffverkleidung

Styling und Karosserieausstattung



911 E

PORSCHE 911 E Targa



911 T 911 E 911 S

Die Fahrzeuge der 911-Modellreihe haben die für Porsche charakteristische fließende Linienführung. Sie ist nicht Selbstzweck um des modischen Effektes willen, sondern findet ihre Erklärung in der technischen Funktion. Die strömungsgünstige, selbst auf der Unterseite glattflächige Karosserie erlaubt durch ihren geringen Luftwiderstand hohe Fahrleistungen mit vernünftig dimensionierten und deshalb wirtschaftlichen Motoren.

Die selbsttragende Ganzstahlkarosserie ist mit einer Rahmen-Bodengruppe zu einer Einheit verschweißt. Der Fahrgastraum ist als verformungssteife Sicherheitszelle, die Front- und Heckpartien als Knautschzonen ausgebildet. Die vorderen Kotflügel sind abschraubbar, alle Kabel, Leitungen und Betätigungsgestänge liegen geschützt im Rahmentunnel des geschlossenen Karosseriebodens.

Die Karosserie-Unterseite hat serienmäßig PVC-Unterbodenschutz.

Alle Modelle 911 werden mit Verbundglas-Sicherheitsfrontscheibe, Sicherheitsglas

an Heck- und Seitenscheiben, elektrisch beheizbare Heckscheibe, elektrische Scheibenwaschanlage, Halogenhauptscheinwerfer, Rückfahrcheinwerfer, Warnblinkanlage geliefert.

Die offene Targa-Version hat einen Sicherheitsbügel, der Zugluft und Windgeräusche beträchtlich verringert.

Porsche 911 E Targa als geschlossenes Coupé



Porsche 911 E Targa mit abgenommenem Dach





Porsche 911 S Coupé.

Der Porsche 911 S entspricht jetzt, im Gegensatz zum letzten Modelljahr, in der Grundausrüstung dem 911 E. Die wesentlichen Unterschiede im Innenraum sind serienmäßige Sportsitze beim 911 S.



Halogen-Hauptscheinwerfer, Blinkleuchte, Nebellichter.
Rückleuchte, Rückfahrscheinwerfer, Blinkleuchte und Rückstrahler.

911 T 911 E 911 S

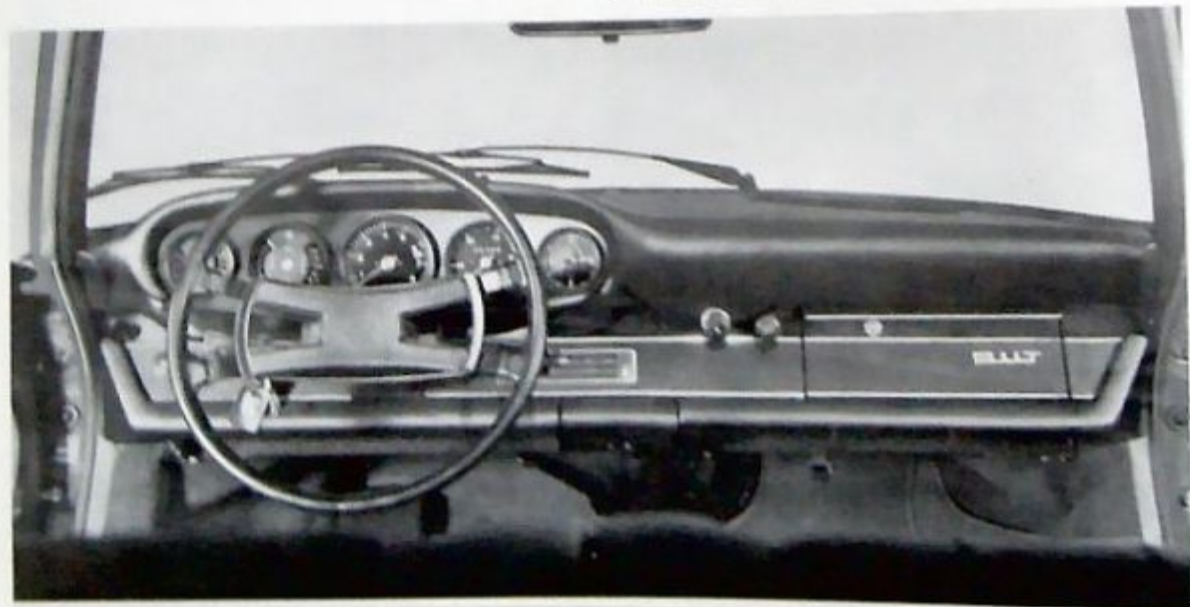
Komfort und Ausstattung

Instrumentierung

Die Gestaltung des Innenraumes und des Armaturenbrettes der Porsche 911-Modelle folgt der Forderung nach schneller und müheloser Handhabung aller Bedienungsorgane und der Übersichtlichkeit aller Kontrollinstrumente. Alle Instrumente liegen blend-

frei im Blickfeld des Fahrers. Ohne die Hände vom Lenkrad zu nehmen, kann der Fahrer über 2 Kombinationsschalter an der Lenksäule den dreistufigen Scheibenwischer, die Scheibenwaschanlage, Blinker, Lichthupe und die Abblendschaltung bedienen. Das Armaturenbrett enthält Drehzahlmesser, Tachometer, Zeituhr, Benzinuhr,

Öltemperaturmesser, Öldruckmesser (911 E, S) und Ölstandsanzeiger (911 E, S). Das blendfreie Armaturenbrett ist oben und unten gepolstert.



Übersichtliche Anordnung der Instrumente und Bedienungsorganen (911 T mit Komfort-Ausstattung)

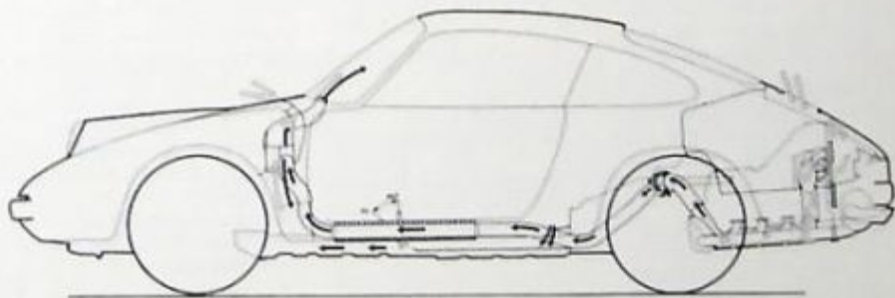
Innenausstattung

Der Innenraum ist so großzügig bemessen, daß Fahrer und Beifahrer ungehinderte Bewegungsfreiheit haben. Die rückwärtigen Notsitze bieten für kurze Strecken ebenfalls eine Sitzmöglichkeit. Nach vorn geklappt ergeben sie eine zusätzliche ebene Fläche für die Unterbringung von Gepäck.

Die tief im Schwerpunkt des Wagens angeordneten anatomisch richtig geformten Vordersitze geben dem Fahrer durch ihre Schalenform seitlichen Halt. Die vielfach verstellbaren Rückenlehnen lassen in Verbindung mit der Längsverstellung jede individuelle Sitzanpassung zu und geben dem Beifahrer die Möglichkeit zur Entspannung auf langen Strecken.

Hinzu kommen Befestigungsstellen für Sicherheitsgurte, Handgasbetätigung, zugfreie Be- und Entlüftung des Innenraumes, stufenlos und getrennt regulierbares Heizungs- und Belüftungssystem mit Dreistufigen Gebläse.

Größtzügiger Innenraum



Heizung und Belüftung,
Wärme-Pumpe, Frischluft,
Schwache Phosphor-Wärme

911 T

Leistung und Fahrverhalten

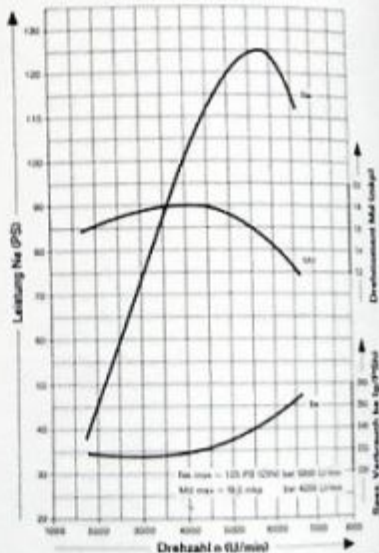
Fahrleistungen 911 T

Der 2,2 Liter-Boxermotor des 911 T leistet 125 PS bei 5800 U/Min. Durch sein Leistungsgewicht von 8,7 kp/PS beschleunigt er in 10,0 Sekunden von 0-100 km/h. Das maximale Drehmoment von 18 mkg liegt bei 4200 U/Min. Höchstgeschwindigkeit ist 205 km/h. Auf Wunsch wird an Stelle des 4-Gang-Getriebes ein 5-Gang-Getriebe oder die SPORTOMATIC eingebaut.

Fahrleistungen 911 E

Der Porsche 911 E erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h. Seine höchste Leistung von 155 PS erzielt er bei 6200 U/Min, das höchste Drehmoment bei 4500 U/Min. Dieses beträgt 19,5 mkg. Bei einem Leistungsgewicht von 6,9 kp/PS beschleunigt der 911 E in 8,0 Sekunden von 0-100 km/h. Das serienmäßige 5-Gang-Getriebe kann auf Wunsch durch das selektiv-automatische SPORTOMATIC-Getriebe ersetzt werden.

Vollastkurven Motor 911 T



Vollastkurven 911 T.

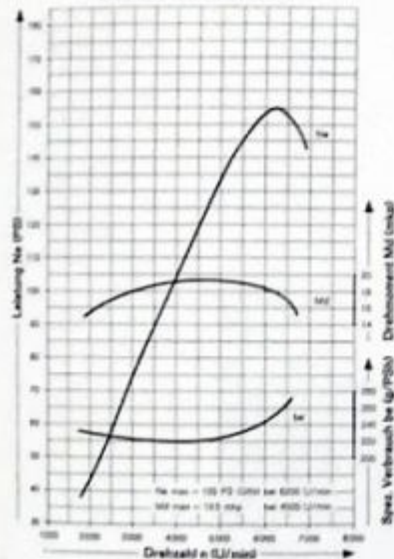
Beschleunigungswerte 911 T

Beschleunigungswerte 911 T

km/h	sec.
0—40	2,4
0—60	4,6
0—80	6,9
0—100	10,0
0—120	13,6
0—140	18,5
0—180	37,5

911 E 911 S

Vollastkurven Motor 911 E



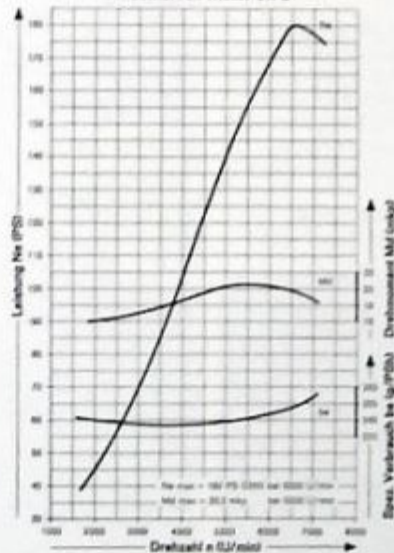
Vollastkurven 911 E

Beschleunigungswerte 911 E

Beschleunigungswerte 911 E

km/h	sec.
0-40	2,2
0-60	4,0
0-80	5,8
0-100	8,0
0-120	11,2
0-140	14,7
0-160	20,0
0-180	26,7

Vollastkurven Motor 911 S



Vollastkurven 911 S

Beschleunigungswerte 911 S

Beschleunigungswerte 911 S

km/h	sec.
0-40	2,0
0-60	3,2
0-80	5,5
0-100	7,5
0-120	10,6
0-140	13,8
0-160	18,2
0-180	23,8

Fahrleistungen 911 S

Der 911 S 2.2 Liter-Boxer-motor leistet bei 5500 U/Min. 180 PS. Das höchste Drehmoment von 23,8 mkg erreicht er bei 3500 U/Min. Er hat ein hervorragendes Leistungs-

gewicht von 6,0 kp/PS und beschleunigt von 0-100 km/h in nur 7,5 Sekunden. Er erzielt eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h.

Durch die sehr günstige Auslegung des Getriebes ist dies auch die Dauergeschwindigkeit.

Während der „E“-Motor bereits aus niedrigen Drehzahlen heraus seine Leistung entfaltet, benötigt der „S“-Motor wesentlich höhere Drehzahlen (ca. 5500 U/Min). Das macht häufigeres Schalten und ein stärkeres Ausfahren der Gänge erforderlich, wenn die volle Leistung des Motors gewünscht wird. Der 911-S-Motor ist also mehr auf sportlichen Einsatz abgestimmt, während der „E“-Motor stärker auf die Erfordernisse des Alltagsverkehrs zugeschnitten ist.

Alle 6-Zylinder-Motoren, auch der 914/6, sind mit einer Hochspannungs-Kondensatorzündung ausgerüstet. Die Modelle 911 E und 911 S haben serienmäßig das Porsche-5-Gang-Getriebe; der 911 T und E können auf Wunsch mit der Porsche Sportomatic geliefert werden.

911 T 911 E 911 S

Fahrwerk

Auch das Fahrwerk mit Einzelaufhängung ist bei allen Porsche-911-Modellen im Prinzip gleich. Lediglich die technische Einzelösung entspricht dem unterschiedlichen Leistungscharakter der Fahrzeuge.

Vorderachse

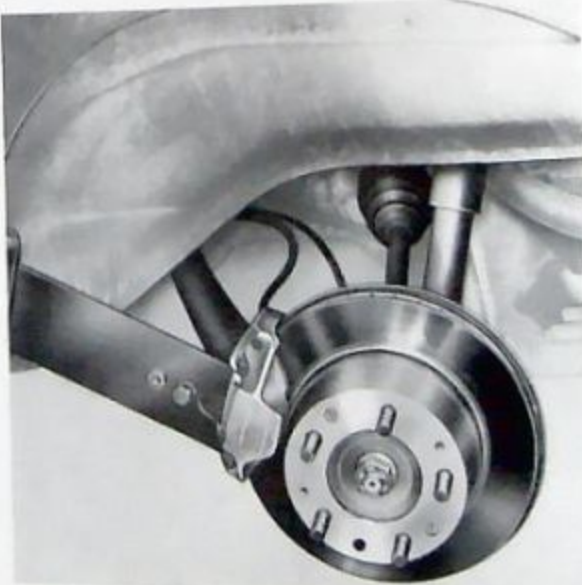
Die einzeln aufgehängten Räder werden durch Querlenker in Verbindung mit Stoßdämpferbeinen geführt. Die Federung erfolgt durch je einen längs liegend angeordneten, einstellbaren Federstab. Beim 911 E werden die Federung und Dämpfung

durch ein hydropneumatisches Federbein übernommen, das selbsttätig niveauregulierend wirkt. Der 911 S hat einen Querstabilisator zusätzlich.

Hinterachse

Einzeln aufgehängte Räder, die durch Schräglenker geführt und durch querlie-

gende einstellbare Federstäbe gefedert werden. Die Dämpfung erfolgt durch doppelt wirkende hydraulische Stoßdämpfer. Die Antriebskraft wird über Doppelgelenkwellen auf die Räder übertragen. Alle Gelenke sind wartungsfrei. Der 911 S hat zusätzlich einen Querstabilisator.



Vorderaufhängung
Hinteraufhängung

Lenkung

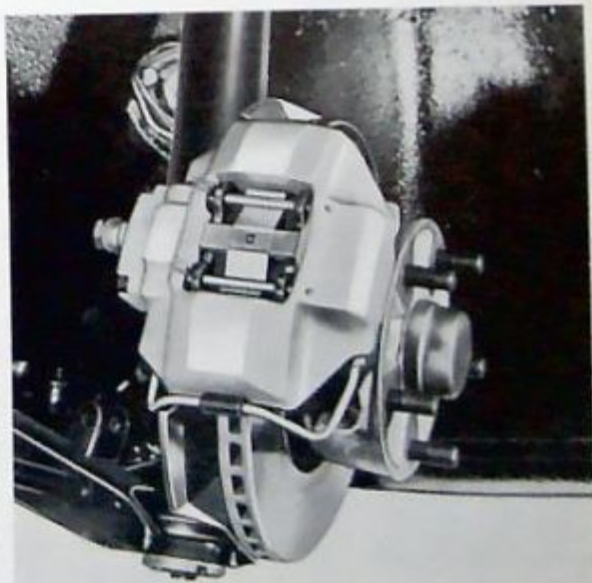
Die Zahnstangen-Lenkung ist aus Sicherheitsgründen dreigeteilt und an den Knickestellen mit wartungslosen Kreuzgelenken versehen. Zusammen mit dem Vierspeichenlenkrad, der teilliegenden Nabe und der großflächigen, gepolsterten Hupentaste gewährt sie dem Fahrer größtmögliche Sicherheit.



Sicherheitslenkung: Dreigeteilte Lenktrahle, wartungslose Kreuzgelenke.

Bremssystem

Alle 911-Modelle sind mit einem Zweikreisbremssystem ausgestattet, das auf 4 innenbelüftete Scheibenbremsen wirkt. Die Bremssegmente stellen sich automatisch nach, die Handbremse wirkt unabhängig auf die Bremsrinnen an den Hinterrädern.



911 T

Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit

Die luftgekühlten Sechszylindermotoren der 911-Modelle gleichen sich grundsätzlich im technischen Aufbau und sind im Gegensatz zu der Mittelmotorbauweise des VW-Porsche 914 hinter der Hinterachse eingebaut. Dies ergibt ein Plus an Innenraum, das für die Unterbringung von zwei Zusatzsitzen ausgenutzt wird. Die 6 Zylinder sind in Boxerbauart (je drei rechts und links vom Kurbelgehäuse) angeordnet und mit den stark verrippten Leichtmetallzylinderköpfen verschraubt. Die hängenden Ventile sind V-förmig angeordnet und werden über Kipphebel durch je eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe gesteuert. Die geschmiedete Kurbelwelle ist achtfach gelagert. Eine Trockensumpfschmierung sorgt für die gleichmäßige Versorgung aller

Schmierstellen mit Öl (z. B. auch bei hohen Kurvengeschwindigkeiten). Das Öl wird in einem im Hauptstrom liegenden Filter gereinigt und von einem Ölkühler, der thermostatisch gesteuert ist, gekühlt.

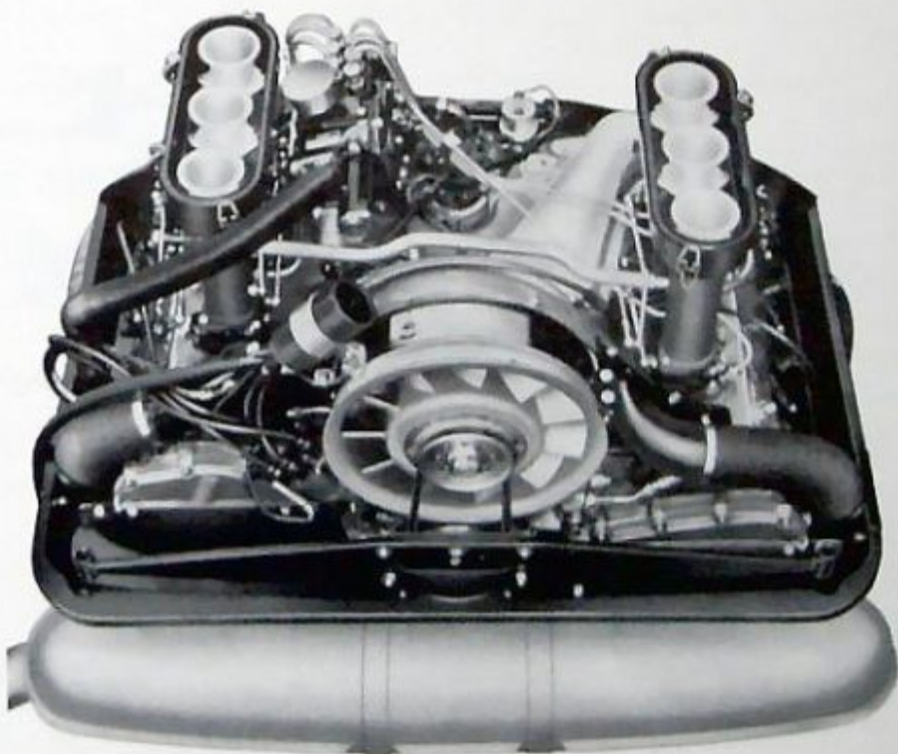
Die Drehstromlichtmaschine und das Axialgebläse für die Motorkühlung werden über einen Keilriemen von der Kurbelwelle aus angetrieben.

Der 125-PS-Motor des 911 T hat im Gegensatz zu den 911 E- und S-Motoren zwei Dreifach-Fallstromvergaser, die über kurze Saugrohre die Zylinder mit Kraftstoff-Luft-Gemisch versorgen. Er ist der anspruchslöse Drosselmotor im 911-Programm. Seine Leistungs- und Drehmomentkurven verlaufen flacher als die der beiden anderen Typen.



911 E 911 S

Die Motoren des 911 E und S werden im Gegensatz zum 911 T über eine mechanische Saugrohr-Benzineinspritzung mit Kraftstoff-Luftgemisch versorgt. Neben der höheren Leistung von 155 bzw. 180 PS hat die Bosch-Einspritzanlage noch folgende Vorteile: Geringerer Kraftstoffverbrauch bei wechselnden Geschwindigkeiten, bessere Durchzugskraft in allen Drehzahlbereichen, Unempfindlichkeit gegenüber Temperatur- und Luftdruckschwankungen. Der 911 S hat serienmäßig einen zusätzlichen Ölkühler eingebaut.

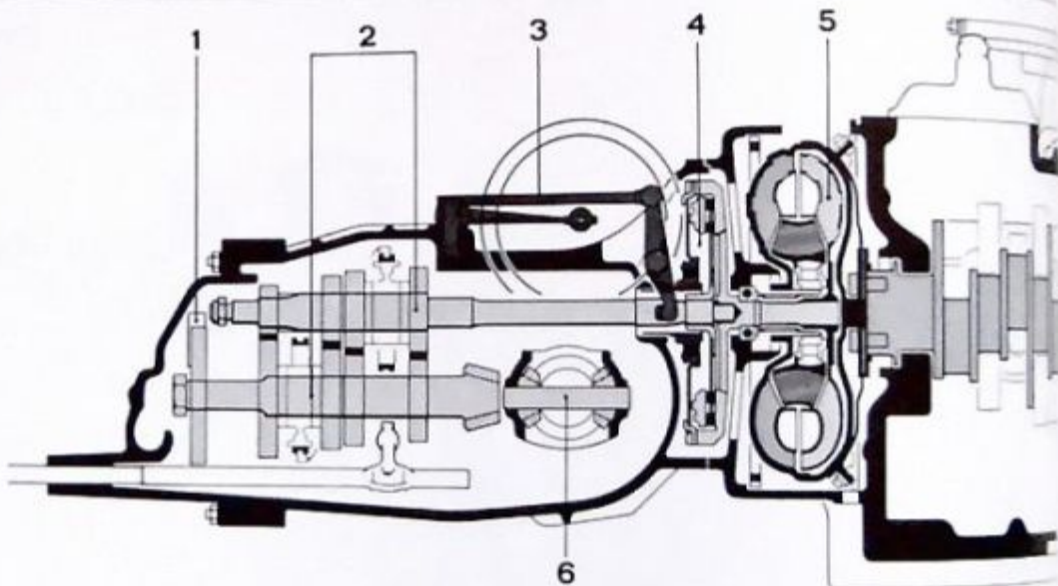


Der 911 E / 911 S Motor: 155 PS / 180 PS

914 911

Sportomatic

- 1 Parksperr.
- 2 4-Gang-Wechselgetriebe
- 3 Gestänge für Schaltkupplung
- 4 Schaltkupplung
- 5 Hydraulischer Drehmomentwandler
- 6 Differential



Auf Wunsch wird an Stelle der serienmäßigen Getriebe bei den Modellen 911 T, 911 E und 914/6 gegen Aufpreis die Porsche-Sportomatic geliefert.

Mit diesem selektiv-automatischen Getriebe kann der Fahrer nach wie vor schalten, wann er will und wie er es gewohnt ist. Aber er muß

nicht schalten. Vor allem nicht in den Situationen, wo er gezwungen ist, im Verkehrsstrom mitzuschwimmen und das Schalten keinen Gewinn bringt, sondern auf die Dauer zur Belastung wird. Die Sportomatic kombiniert zwei bewährte Konstruktionsprinzipien. Ein modernes Strömungsgetriebe, auch hydraulischer Drehmoment-

wandler genannt, und das Porsche-Viergang-Vollsynchro-Getriebe mit Parksperr. Das Kupplungspedal entfällt. Das Strömungsgetriebe übernimmt die Funktion der Anfahrkupplung, wandelt stufenlos die vom Motor abgegebene Drehkraft und paßt sie automatisch der jeweiligen Fahrsituation an. Die zum Wechseln der

Gänge erforderliche mechanische Schaltkupplung arbeitet automatisch, sobald der Fahrer den Schaltvorgang einleitet.

Der hohe Wirkungsgrad des hydraulischen Drehmomentwandlers erlaubt in Verbindung mit den bei der Sportomatic kürzeren Schaltzeiten nahezu die gleichen

Fahrleistungen wie bei der Porsche mit konventionellen Getriebe. Ihre Überlegenheit beweisst die Sportomatic im städtischen Verkehr, bei Bergfahrten sowie auf glatten Straßen unkontrollierte, unbedachte Schaltschritte und Kraftsprünge an den Antriebsrädern leicht gemindert werden können.

911 T 911 E 911 S

Wodurch
unter-
scheiden
sich der
PORSCHÉ
911 T,
E und S?

Motorleistung	125 PS	155 PS	180 PS
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h	220 km/h	230 km/h
Gemischbildung	Vergaser	Benzineinspritzung	Benzineinspritzung
Getriebe	4-Gang, auf Wunsch 5-Gang oder Sportomatic	5-Gang oder auf Wunsch Sportomatic	5-Gang-Schaltgetriebe
Vorderachse	Querlenker, Dämpferbein, Federstab	Querlenker, hydropneumatisches Federbein	Querlenker, Dämpferbein, Federstab, Stabilisator
Hinterachse	Schräglenker, Federstab, Dämpfer	Schräglenker, Federstab, Dämpfer	Schräglenker, Federstab, Dämpfer und Stabilisator
Bremssättel	vorne und hinten Grauguß	vorne Leichtmetall hinten Grauguß	vorne Leichtmetall hinten Grauguß
Räder	5 1/2 x 15 Stahlfelgen	6 x 15 Leichtmetall	6 x 15 Leichtmetall
Reifen	165 HR 15	185/70 VR 15	185/70 VR 15
Karosserie-Innenausstattung	Nadelfilzteppiche	Veloursteppiche, reichhaltigere Innenausstattung, Lederlenkrad, Olstand- und Oldruckanzeiger	Veloursteppiche, reichhaltigere Innenausstattung, Lederlenkrad, Olstand- und Oldruckanzeiger, Sportaltze
Außenausstattung		An den Stoßfängern Profilgummileisten; Chromblenden an Türschwellen	An den Stoßfängern Profilgummileisten; Chromblenden an Türschwellen

911 T 911 E 911 S

Aktive und passive Sicherheit

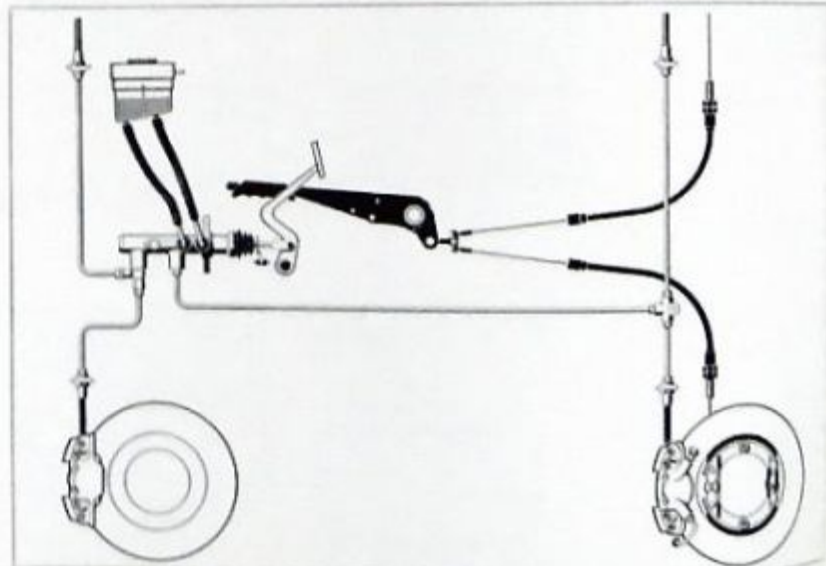
Aktive Sicherheit

Der Porsche 911 hat einen sehr niedrigen Schwerpunkt und eine günstige Gewichtsverteilung auf den Vorder- bzw. Hinterachsen, nämlich von 42 zu 58%. Daraus resultiert eine ausgezeichnete Straßenlage. Durch die hervorragende Beschleunigung von 0—100 km/h

in 10,0 (911 T), in 8,0 (911 E) und in 7,5 Sek. (911 S) werden kritische Situationen entschärft und sicheres Überholen gewährleistet.

Die 4 großdimensionierten Scheibenbremsen (alle innenbelüftet und somit optimal gekühlt) arbeiten immer mit unverminderter Wirkung, auch noch nach häufigem scharfem Bremsen,

da sie sich selbsttätig nachstellen. Das Zweikreisbremssystem sichert immer eine ausreichende Bremswirkung auch nach Ausfall eines Bremsystems.



Zweikreisbremssystem

Passive Sicherheit

Für die Modellreihe 911 wurden sehr zahlreiche Vorkehrungen zur Minderung eventueller Unfallfolgen getroffen:

Die Aufprallenergie wird schon größtenteils von der Ganzstahlkarosserie aufgefangen; diese ist selbsttragend und umschließt einen verformungsfesten Fahrgastraum. Die Frontpartie hat indessen verformbare und energieverzehrende Knautschzonen. Bei der targa-Version verleiht der Sicherheitsbügel dem Fahrzeug die Stabilität und Sicherheit eines Coupés. Erwähnenswert ist, daß die Warnblinkanlage zwischen vorderen und hinteren Leuchten so getrennt ist, daß bei einer Beschädigung der vorderen Leuchten, z. B. Auffahrunfall, die hinteren Leuchten noch funktionsfähig sind.

Zum Schutz im Innenraum versehen die Konstrukteure die 911-Serie mit einer dreigeteilten abgewinkelten Lenksäule, einem Lenkrad mit tiefliegender Nabe, gepolsterem Armaturenbrett, in das die

Instrumente tief eingelassen sind, mit abgeflachten, gepolsterten oder flexiblen Bedienungsköpfen und mit einer Verbundglas-Sicherheits-Frontscheibe.

Gepolsteres Armaturenbrett mit tief eingelassenen Instrumenten





COUPÉ/TARGA

911 T

911 F

911 S

Motor	Zylinderzahl Bohrung/Hub Hubraum Verdichtungsverhältnis Leistung (DIN) max. Drehmoment mittlere Kolbengeschwindigkeit spez. Leistung	6 84,0 mm/66 mm 2195 ccm 8,6:1 125 PS bei 5600 U/min 18 mkp/4200 U/min 12,7 m/sec 57 PS/l	6 84,0 mm/66 mm 2195 ccm 9,1:1 155 PS bei 6200 U/min 19,5 mkp/4500 U/min 13,6 m/sec 70 PS/l	6 84,0 mm/66 mm 2195 ccm 9,8:1 180 PS bei 6500 U/min 20,3 mkp/5200 U/min 14,3 m/sec 82 PS/l
Motorbauart	Bauart Zylinder Zylinderköpfe Ventilanordnung Ventilsteuerung Nockenwellenantrieb Kurbelwelle Gebläseantrieb Schmierung Kraftstoffförderung Gemischbildung	luftgekühlter Viertakt-Ottomotor in Boxeranordnung Grauguß Leichtmetall V-förmig, hängend durch je eine obenliegende Nockenwelle Kette 8fach gelagert durch Keilriemen über Lichtmaschine Trockensumpf elektrische Kraftstoffpumpe 1 Dreifach-Fallstromvergaser pro Zyl.-Reihe	Grauguß mit Leichtmetall-Kührippen Leichtmetall V-förmig, hängend über Kipphobel Kette 8fach gelagert Trockensumpf elektrische Kraftstoffpumpe mechanische Saugrohreinjection	Leichtmetall V-förmig, hängend Kette 8fach gelagert Trockensumpf elektrische Kraftstoffpumpe mechanische Saugrohreinjection
Elektrische Anlage	Lichtmaschine Batterien Zündung	Drehstrom 770 W 2 x 12 V 36 Ah Hochspannungs-Kondensatorzündung	Drehstrom 770 W 2 x 12 V 36 Ah	Drehstrom 770 W 2 x 12 V 36 Ah
Kraftübertragung	Lage des Motors Kupplung Schaltgetriebe Anzahl der Gänge Achsenübersetzung	Einscheiben-Trockenkupplung Porsche-Sperrsynchrogetriebe 4 vorwärts, 1 rückwärts 4,429:1 (7/31)	5 vorwärts, 1 rückwärts	5 vorwärts, 1 rückwärts
Fahrgestell Radaufhängung	Rahmen Vorderradaufhängung Vorderradfederung Hinterradaufhängung Hinterradfederung Stoßdämpfer Fußbremse Handbremse Bremscheiben-Ø vorn/hinten wirksame Bremsfläche gesamt (Fußbremse) Felgen Reifen Lenkung	Gepreßter und geschweißter, Stahlblech-Querlenker mit Dämpferbein Torsionsstäbe Schräglenker Torsionsstäbe (querliegend) zusätzl. Stabilisator doppelt wirkende Teleskopstoßdämpfer Zweikreis-Scheibenbremsen mit innenbelüfteten Bremscheiben mech. auf Hinterräder wirkend (Duo-Servo-Trommscheiben) 282 mm/290 mm 210 cm ² 5 1/2 J x 15 Stahl 165 HR 15 ZF-Zahnstangenlenkung	Kasten-achsen mit selbst-liegendem Querlenker mit Federbein hydropneumatisches Federbein Schräglenker 185/70 VR 15	Ganzstahlaufbau verschweißt Querlenker mit Dämpferbein Torsionsstäbe und Stabilisator Schräglenker 282 mm/290 mm 257 cm ² 6 J x 15 Leichtmetall 185/70 VR 15
Füllmengen	Motor Kraftstoffbehälter Scheibenwaschanlage	ca. 9 l HD-Öl 62 l, davon 6 Reserve ca. 2 l mit elektrischer Pumpe	ca. 9 l HD-Öl 62 l	ca. 10 l HD-Öl 62 l
Abmessungen	Radstand Spurweite vorn/hinten Länge Breite Höhe (unbelastet) Bodenfreiheit bei Wendekreis Kofferraum	2268 mm 1362 mm/1343 mm 4163 mm 1610 mm 1320 mm 150 mm ca. 10,7 m ca. 200 l	2268 mm 1374 mm/1355 mm 4163 mm 1610 mm 1320 mm 150 mm ca. 10,7 m ca. 200 l	2268 mm 1374 mm/1355 mm 4163 mm 1610 mm 1320 mm 150 mm ca. 10,7 m ca. 200 l
Gewichte	Leergewicht nach DIN zulässiges Gesamtgewicht zulässiger Achsdruck vorn/hinten Anhängelast gebremst/ungebremst Höchstgeschwindigkeit Leistungsgewicht nach DIN Beschleunigung von 0-100 km/h DIN-Leergewicht + 1/2 Zuladung Kraftstoff-Normalverbrauch (nach DIN)	1020 kp 1400 kp 600 kp/840 kp 600/480 kp 205 km/h 8,7 kp/PS 10,0 sec 9 l Super/100 km	1020 kp 1400 kp 600 kp/840 kp 600/480 kp 220 km/h 6,9 kp/PS 8,0 sec 9,5 l Super/100 km	1020 kp 1400 kp 600 kp/840 kp 600/480 kp 230 km/h 6,9 kp/PS 7,5 sec 10,2 l Super/100 km

VW-PORSCHE VERTRIEBSGESELLSCHAFT MBH - 7 STUTTGART - HEILBRONNER STRASSE 67

Printed in Germany - Änderungen vorbehalten
P 14 - 925 - 0075 - 0006