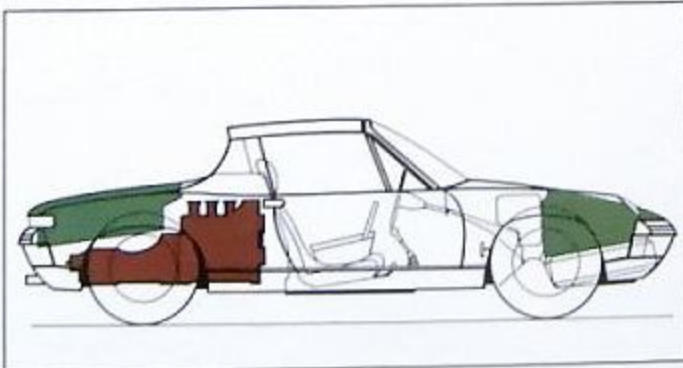


Der Sportwagen mit dem Rennwagenkonzept:
Der VW-Porsche 914.







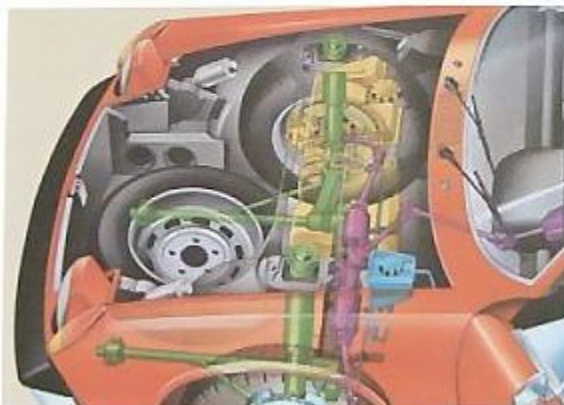
In großen internationalen Rennen sind heute nur noch Wagen konkurrenzfähig, die ihren Motor in der Mitte haben. Konsequenz: Der VW-Porsche 914 hat einen Mittelmotor.

Die Vorteile der Motoranordnung vor der Hinterachse, mit Getriebe und Achsantrieb verblödet, lassen sich an zwei Händen leicht abzählen: Der Mittelmotor ergibt eine ideale Gewichtsverteilung auf die Achsen, löst den Wagen weder unter noch übersteuern und sorgt auch beim forcierten Beschleunigen aus der Kurve für optimale Richtungsstabilität. Außerdem bringt der Mittelmotor ein wendiges, unproblematisches Fahren, Unempfindlichkeit gegen Seitenwind, ein neutrales Bremsverhalten ohne Ausbrechen, guten Federungskomfort und schließlich kaum zu übertreffende Querbeschleunigungswerte.

Das Rennwagenkonzept des VW-Porsche 914 bedeutet nun aber nicht, daß Sie auf Komfort oder Alltagstauglichkeit verzichten müssen.

So hat der 914 zum Beispiel zwei Kofferräume mit Limousinenformat. Ein in dieser Preisklasse einmaliges Coupé-Cabriolet-Konzept. Eine komfortable Innenausstattung. Und zu all dem die Verarbeitungsqualität, Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit, für die Deutschlands kleinster und Deutschlands größter Automobilhersteller berühmt sind.





Die Mittelmotor-Anordnung setzt den Maßstab für das Fahrwerk: Einzelradaufhängung mit Querlenkern vorn und Schräglenkern hinten ergibt in Verbindung mit der günstigen Schwerpunktlage ein rennwagenmäßiges Fahrverhalten.

Großer Radstand, breite Spur und niedriger Schwerpunkt sind seit jeher Merkmale gut liegender Sportwagen. Die aufwendige Fahrwerkskonstruktion des VW-Porsche 914 bedeutet zudem eine geringe Sturzänderung der Räder beim Ein- und Ausfedern, eine gute Bodenhaftung auf schlechten Straßen und auch bei extremen Fahrsituationen ein hohes Maß an Sicherheit.

Die dreigeteilte, über wartungsfreie Kreuzgelenke abgewinkelte Zahnstangen-Lenkung des 914 ist so direkt ausgelegt, daß sie auch auf leichte Korrekturen reagiert, was ein präzises Kurvenfahren ermöglicht.

Die Bremsanlage hat 4 Scheibenbremsen, wobei die hinteren Räder durch einen druckabhängigen Bremskraftregler am Überbremsen gehindert werden, was eine optimale Bremswirkung garantiert. Sowohl die Beläge der Hand- als auch die der Fußbremse stellen sich selbsttätig nach. Der Handbremshebel liegt links neben dem Fahrersitz und ist auch mit angelegtem Sicherheitsgurt bequem zu erreichen.



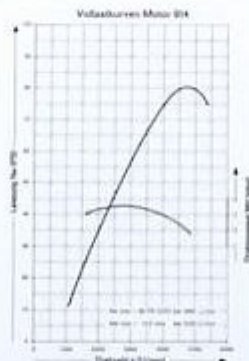




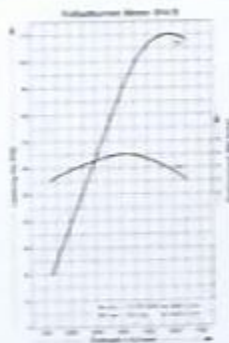
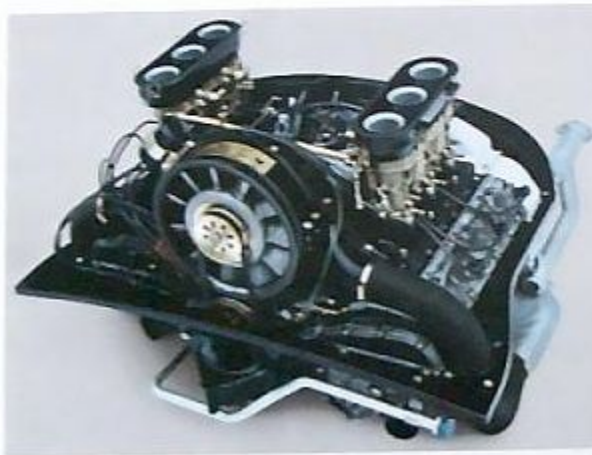
Der Motor, ein 80 PS-Aggregat mit elektronischer Benzineinspritzung, ermöglicht mit der strömungsgünstigen Karosserie hohe Dauergeschwindigkeiten bei geringem Benzinverbrauch.

Der luftgekühlte 1,7 Liter Boxer-Motor des VW-Porsche 914 ist einer der wirtschaftlichsten Sportwagenmotoren, die es gibt. Er ist mit Kupplung, 5-Gang-Getriebe und Achsantrieb zu einem Block vereint. Die hängenden Ventile werden über Kipphebel von einer zentralen Nockenwelle gesteuert. Die kurze Kurbelwelle ist geschmiedet und 4-fach gelagert. Sein höchstes Drehmoment erreicht dieser 4-Zylinder bereits bei 2.700 U/min, was eine kraftvolle Beschleunigung aus niedrigen Drehzahlen garantiert. Seine Höchstdrehzahl hält sich in Grenzen: Denn schon 4.800 U/min — im 5. Gang entsprechend einer Geschwindigkeit von 175 km/h — lassen sich stundenlang einhalten, ohne daß die Lebensdauer des Motors beeinträchtigt wird. Die mittlere Kolbengeschwindigkeit von 10,7 m/sec ist für einen Sportwagenmotor ungewöhnlich niedrig und spricht für seine Robustheit.

Eine elektronische Benzineinspritzung sorgt dabei dafür, daß der Motor immer das optimale Benzin-Luft-Gemisch zugeführt bekommt. Resultat: Der 914 hat einen nahezu konkurrenzlos niedrigen Benzinverbrauch. (auto motor und sport ermittelte anläßlich eines Tests einen Durchschnittsverbrauch von 11,4 Liter Super bei einem Autobahnschnitt von 150 km/h.) Auch die Beschleunigung kann sich sehen lassen: In 13 sec ist der VW-Porsche 914 von 0 auf 100.







In der 6 Zylinder-Version hat der VW-Porsche 914/6 einen 2 Liter-Motor mit 110 PS, die den Wagen in 9,9 sec von 0 auf 100 beschleunigen.

Dieser Wagen erreicht eine Höchst- und Dauergeschwindigkeit von 200 km/h. Sein bewährter Porsche Boxermotor ist luftgekühlt und eines der modernsten Sportwagenaggregate mit extremer Drehfreudigkeit und robuster Auslegung. Die hängenden Ventile sind V-förmig angeordnet und werden über je eine oberliegende Nockenwelle gesteuert. Die Kurbelwelle ist geschmiedet und achtfach gelagert. Und nicht zuletzt trägt hierzu die aufwendige Trockensumpfschmierung bei. Sie garantiert gleichmäßige Versorgung aller Schmirstellen mit Öl auch bei hohen Kurvengeschwindigkeiten.

Der Drehmomentverlauf zeigt, daß ab 2.500 U/min reichlich Motorleistung zur Verfügung steht. Resultat: Auch aus niedrigen Drehzahlen heraus beschleunigt der 914/6 kraftvoll, ohne daß Sie laufend zum Schalthebel greifen müssen. Die 2 Dreifach-Vergaser versorgen den Motor über kurze Ansaugtrahnen direkt mit der richtigen Kraftstoffmenge. Doch trotz sportlicher Fahrleistungen ist der Porsche-Motor mit einem DIN-Verbrauch von 9 l/100 km Benzin auf 100 Kilometer wirtschaftlich. Er hat einen Ruf als leistungstarker Gebrauchsmotor mit großer Lebensdauer.

4 Scheibenbremsen — die beiden vorderen innenbelüftet — sorgen dafür, daß der VW-Porsche 914/6 in 3,4 sec von 100 km/h zum Stillstand kommt. Zusammen mit dem Minifahrwerk und seinem optimal ausgelegten Fahrwerk gehört dieser Wagen zu den reiftesten Sportwagen, die es auf unseren Straßen gibt.





Noch heißer ist die Rennversion:

Ein modifiziertes Fahrwerk und Motoren mit mindestens 210 PS haben sie innerhalb kurzer Zeit zu einem der erfolgreichsten Sportwagen gemacht.

Die Rennversion des 914/6 — eingestuft in die Gruppe 4 — bietet mit rennmäßigem Fahrwerk und Hochleistungsmotor einen der aussichtsreichsten Bewerber um Klassensiege in der Gruppe 4 Spezial GT.

Einige der wichtigsten Daten:

Leistung:

210 DIN PS bei 8.000 U/min.

Getriebe:

5-Gang mit wechselbaren Übersetzungen (fünf Varianten).

Hinterachse:

Mit Sperrdifferential.

Fahrgestell:

Tiefgelegt, Sportstoßdämpfer, Stabilisatoren, Rennbremsanlage, breite Felgen mit Rennreifen, Spurverbreiterung.

Karosserie und Ausstattung:

Schürze vorn sowie Stoßstangen und beide Kofferraumdeckel aus Kunststoff, Heckscheibe Plexiglas, Ölkühler im Bug, Kotflügelverbreiterungen.

Gewichtserleichterte Innenausstattung, Schalenitze, erweiterte Instrumentierung, 100 l Benzintank.

Die Rennabteilung der Dr. Ing. h.c.F. Porsche KG informiert Sie gerne über weitere Einzelheiten.





Aktive Sicherheit ohne gute Straßenlage ist nicht denkbar. Durch seinen Mittelmotor liegt der VW-Porsche 914 aber auch in passiver Sicherheit vorn.

Es gibt nur wenige Sportwagen, die dem VW-Porsche 914 in punkto Sicherheit gleichkommen. Weil sein Motor in der Mitte liegt, hat er nicht nur eine sehr günstige Gewichtsverteilung, sondern auch gleich zwei Knautschzonen, die bei einem Aufprall als energieverzehrende Zonen wirken. Und dabei den als Sicherheitszelle ausgelegten Passagierraum schützen.

Auch der Tank liegt in einer stoßgeschützten Zone hinter dem Kofferraum und Reserverad und kann bei einem Aufprall kaum beschädigt werden.

Sicherheit bedeutet natürlich auch der Überrollbügel, der sich bei dem Porsche Targa bereits bewährt hat. Er macht die Karosserie verwindungssteif und sorgt für eine beruhigende Sicherheit, wenn Sie den VW-Porsche als Cabriolet fahren. Daß neben all dem auch noch die üblichen Sicherheitsvorkehrungen, wie die dreigeteilte Sicherheitslenksäule, die Sicherheitstürgriffe, das gepolsterte Armaturenbrett mit flexiblen Bedienungsknöpfen, ein Zweikreisbremssystem und anderem mehr aufzuweisen sind, versteht sich bei einem solchen Fahrzeug von selbst.





Der VW-Porsche 914 ist Coupé und Cabriolet zugleich. Sein Sicherheitsbügel und seine gewölbte Frontscheibe ermöglichen ein weitgehend zugfreies Offenfahren.

Beim VW-Porsche 914 können Sie mit ein paar Handgriffen aus dem Cabriolet ein Coupé machen:

Öffnen Sie den hinteren Kofferraum, nehmen Sie das feste, nur 7,9 kg leichte Kunststoffdach heraus und befestigen Sie es zwischen Frontscheibe und Sicherheitsbügel. Ihr 914 ist dann so dicht wie ein Coupé. (Ein Vorteil, der den 914 insbesondere im Winter herkömmlichen Cabriolets weit überlegen macht.)

Bei abgenommenem Coupédach können Sie dagegen selbst mit hohen Geschwindigkeiten offen fahren, weil die gewölbte Frontscheibe in Verbindung mit dem Sicherheitsbügel den Fahrtwind nach hinten fast zugfrei ableitet.

Bei all diesen Vorteilen ist das Coupé-Cabriolet-Konzept im VW-Porsche 914 auch noch ungewöhnlich preiswert. Sportwagen mit einer vergleichbaren Konstruktion kosten mehr.







Die Ausstattung ist sachlich, aber dennoch komfortabel. Alle Bedienelemente liegen leicht erreichbar.

Die Innenausstattung entspricht den Anforderungen eines modernen Sportwagens. Die Instrumente sind blendfrei und leicht abzulesen. Die 4 Zylinder-Version des 914 enthält einen Tachometer bis 200 km/h, einen Drehzahlmesser bis 7.000 U/min und ein Kombi-Instrument, das Lade- und Öldruck-Kontroll-Leuchte, Tankinhalts-anzeiger und eine Lichtkontrolle für die angezogene Handbremse enthält. Die elektrisch betätigten Scheinwerfer fahren automatisch aus, wenn das Licht eingeschaltet wird. Alle Kontroll- und Bedienelemente lassen sich schnell und mühelos handhaben, auch dann, wenn der Fahrer angeschnallt ist.

Heizung und Belüftung sind stufenlos regulierbar. Ein Zusatzgebläse leitet bereits bei niedriger Motordrehzahl Heizluft ins Wageninnere. Die Entlüftung erfolgt zwangsweise durch Luftaustrittsöffnungen. Zwei zusätzliche Frischluft- und Heizdüsen im Armaturenbrett sorgen für bessere Belüftung und Entrostung der Seitenscheiben.

Mit dem 914 lassen sich auch bei sportlicher Fahrweise lange Strecken ermüdungsfrei zurücklegen. Die Sportsitze mit integrierten Nackenstützen sind anatomisch richtig geformt und geben bei schnellem Kurvenfahren guten Seitenhalt, ohne die Bewegungsfreiheit zu beeinträchtigen. Fahrer- und Beifahrersitz sind individuell verstellbar und großzügig bemessen. Durch Einlegen eines Sitzkissens zwischen den Sitzen kann für kürzere Strecken auch ein dritter Passagier mitfahren.

An der Fahrertür befindet sich eine Armliege, mit eingebauter Kartentasche. Sie gewährleistet ein entspanntes Fahren. Die gepolsterten Sonnenblenden sowie der abblendbare Innenspiegel tragen mit zur Innenraumsicherheit bei.







Ein weiterer Vorteil
des Mittelmotorkonzepts:
Zwei verschließbare Kofferräume.

Der VW-Porsche 914 ist somit wohl der
einzige Zweisitzer mit 370 Litern Kofferraum.

Aber neben der ungewöhnlichen Breite und
Tiefe sein Vorteil der raumsparenden Fahrwerks-
konstruktion bringen die beiden Kofferräume
mehr: Bei voller Auslastung der Kofferräume
ändert sich die Gewichtsverteilung und
somit das Kurvenfahrverhalten nicht.

Der hintere Kofferraum nimmt auch das
Cabrioletdach auf. Es benötigt dort nur wenige
Zentimeter Höhe, braucht also kaum Platz.

Das Reserverad befindet sich im vorderen
Kofferraum unter einer Abdeckplatte.
Beide Gepäckräume sind mit Nadelfilzteppich
ausgeschlagen, um Ihr Gepäck zu schonen.
Durch die niedrige Gürtellinie liegen beide
Kofferräume und die kurzen Karosserie-
überhänge immer im Blickfeld des Fahrers:
Eine gute Hilfe bei zielgenauem Einparken
in enge Lücken.



Den VW-Porsche 914 gibt es in 3 Ausstattungsvariationen

		914	914 mit S-Ausstattung	914S
Motor	Zylinder / Hubraum	4/1,7 l	wie 914	6/2,0 l
	Bohrung / Hub	90 / 66 mm	wie 914	80 / 66 mm
	Verdichtung	8,2:1	wie 914	8,5:1
	Leistung	80 PS / 4900 U/min	wie 914	110 PS / 5800 U/min
	max. Drehmoment	13,6 mkg / 2700 U/min	wie 914	16 mkg / 4200 U/min
	Gemischbildung	elektronische Benzineinspritzung	wie 914	2 Dreifachvergaser
Fahrgestell	Vorderradaufhängung	Querlenker mit Dämpferbein	wie 914	Querlenker mit Dämpferbein
	Hinteradaufhängung	Schräglender	wie 914	Schräglender
	Fußbremse	Zweikreis-Vierradscheibenbremsen	wie 914	Zweikreis-Vierradscheibenbremsen vordere Scheiben innenbelüftet
Elektrische Ausrüstung	Lichtmaschine	Drehstrom 700 W	wie 914	Drehstrom 770 W
	Batterie	12 V / 45 Ah	wie 914	12 V / 45 Ah
Felgen Räder		4 1/2 x 15 / 155 SR 15 schlauchlos	5 1/2 x 15 / 165 SR 15 schlauchlos	5 1/2 x 15 / 165 HR 15 mit Schlauch
Abmessungen Gewichte	Länge / Breite / Höhe	3985 / 1650 / 1230 mm	wie 914	3985 / 1650 / 1240 mm
	Leergewicht	900 kg	wie 914	940 kg
	Zuladung	320 kg	wie 914	320 kg
Ausstattungs- Unterschiede	Innen	Drehzahlmesser 0 - 7000 U/min Tachometer 0 - 200 km/h Nadelstiltzeppich	wie 914 wie 914 Schlingensattelstoppich Lederlenkerad	Drehzahlmesser 800 - 8000 U/min Tachometer 20 - 250 km/h Schlingensattelstoppich Lederlenkerad Öltemperaturanzeiger
	Außen	Stoßfänger und Sicherheitsbügel	Stoßfänger verchromt, Sicherheitsbügel mit geräumten schwarzen Kunstleder und Chromleisten, Doppelkoffern	
Fahrleistungen	Höchstgeschwindigkeit	177 km/h	wie 914	201 km/h
	Beschleunigung 0 - 100 km/h	13,0 sec	wie 914	9,9 sec
	DIN-Verbrauch auf 100 km	8 l Superkraftstoff	wie 914	9 l Superkraftstoff

Die hier präsentierte Farbpalette können aus drucktechnischen Gründen vom Original abweichen



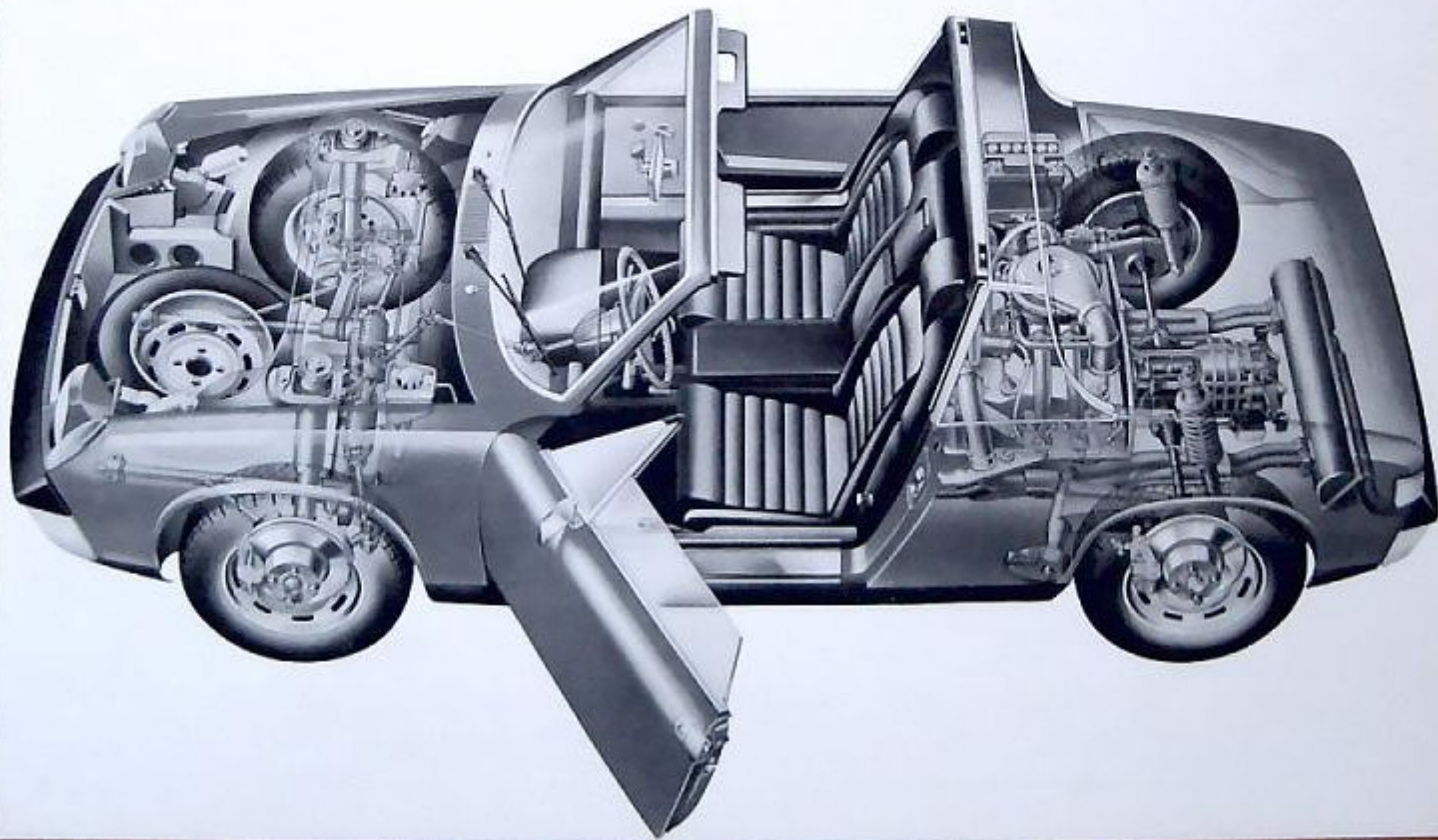
Die verfügbare Farbpalette wird teilweise mit Mehrwertanstrichen ergänzt und entspricht damit nicht immer der angegebenen Grundausstattung



VW-PORSCHE VERTRIEBSGESELLSCHAFT MBH · 714 LUDWIGSBURG · PORSCHESTRASSE 15-19

W 49 - 080 - 871 - 2704 Änderungen vorbehalten Printed in Germany GVA, Ludwigsburg

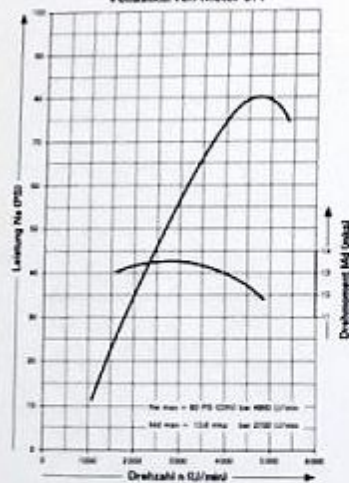
Der VW-Porsche 914. Die technischen Daten.



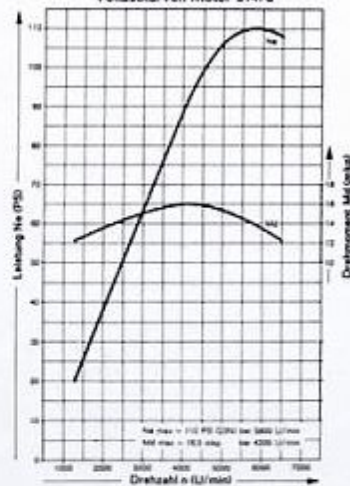
VW-Porsche	914	914/6
Motor		
Zylinderzahl	4	6
Bohrung/Hub / Hubraum	90/66 mm / 1679 ccm	80/66 mm / 1991 ccm
Verdichtungsverhältnis	8,2 : 1	8,6 : 1
Leistung (DIN)	80 PS/4900 U/min	110 PS/5800 U/min
max. Drehmoment	13,6 mkg/2700 U/min	16 mkg/4200 U/min
mittl. Kolbengeschwindigkeit	10,7 m/sec	12,7 m/sec
spez. Leistung	48 PS/l	55 PS/l
Motor-Konstruktion		
Bauart	Luftgekühlter 4-Takt-Ottomotor in Boxeranordnung	
Zylinder	Grauguß	Grauguß
Zylinderköpfe	Leichtmetall	Leichtmetall
Anordnung der Ventile	parallel-hängend	V-förmig hängend
Ventilsteuerung	zentr. Nockenwelle über Stoßstangen und Kipphebel	je 1 obenlieg. Nockenwelle über Kipphebel
Nockenwellenantrieb	Zahnräder	Kette
Kurbelwelle	4fach gelagert	8fach gelagert
Gebläseantrieb	direkt auf der Kurbelwelle	durch Keilriemen über Lichtmaschine
Schmierung	Druckumlauf	Trockensumpf
Kraftstoffförderung	elektrische Kraftstoffpumpe	elektrische Kraftstoffpumpe
Gemischbildung	elektronische Benzineinspritzung	1 Dreifachvergaser pro Zylinderreihe
Elektrische Anlage		
Lichtmaschine / Batterie	Drehstrom 700 W / 12 V/45 Ah	Drehstrom 770 W / 12 V/45 Ah
Zündung	Batteriezündung	Hochspannungs-Kondensatorzündung
Kraftübertragung		
Lage des Motors	Zentralmotor vor der Hinterachse	
Kupplung	Einscheiben-Trockenkupplung	
Schaltgetriebe	Porsche-Sperrsynchrongetriebe	
Anzahl der Gänge	5 Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang	
Achsübersetzung	4,429 : 1 (7/31)	
Fahrgestell, Radaufhängung		
Rahmen	gepreßter und geschweißter Stahlblech-Kastenrahmen, mit selbsttragendem Ganzstahlaufbau verschweißt	
Vorderradaufhängung	Querlenker mit Dämpferbein	Querlenker mit Dämpferbein
Vorderradfederung	Torsionsstäbe	Torsionsstäbe
Hinterradaufhängung	Schräglenker	Schräglenker

VW-Porsche	914	914/6
Fahrgestell, Radaufhängung		
Hinterachsfederung	Schraubenfedern mit Gummihohlfedern	Schraubenfedern mit Gummihohlfedern
Stoßdämpfer	doppeltwirkende Teleskopstoßdämpfer	
Fußbremse	Zweikreis-Scheibenbremsen, auf alle Räder wirkend	vorn innenbelüftete Bremscheiben
	mechanisch auf Hinterradbremsebeläge wirkend	
Handbremse		
Äußerer Bremscheiben-Ø vorn	281 mm	282,5 mm
hinten	282 mm	286 mm
Wirksame Bremsfläche gesamt (Fußbremse)	180 cm ²	210 cm ²
Felgen	4 1/2 J x 15 (Stahl)	5 1/2 J x 15 (Stahl)
Reifen	165 SR 15 schlauchlos (a.W. 165 SR 15)	165 HR 15 mit Schlauch
Lenkung	ZF-Zahnstangenlenkung	
Füllmengen		
Motor	3,5 l	9 l
Kraftstoffbehälter	62 l	62 l
Scheibenwaschanlage	ca. 2,5 l mit Druckluft	ca. 2,8 l mit elektrischer Pumpe
Abmessungen		
Radstand	2450 mm	2450 mm
Spurweite vorn	1337 mm	1361 mm
hinten	1374 mm	1382 mm
Länge / Breite / Höhe (unbelastet)	3985 mm / 1650 mm / 1230 mm	3985 mm / 1650 mm / 1240 mm
Bodenfreiheit (belastet)	120 mm	128 mm
Wendekreis	11,0 m	11,0 m
Kofferraum vorn	160 l	160 l
hinten	210 l	210 l
Gewichte		
Leergewicht nach DIN	900 kp	940 kp
zulässiges Gesamtgewicht	1220 kp	1260 kp
zulässiger Achsdruck vorn	650 kp	650 kp
hinten	650 kp	700 kp
Fahrleistungen		
Höchstgeschwindigkeit	177 km/h	201 km/h
Leistungsgewicht nach DIN	11,2 kp/PS	8,5 kp/PS
Beschleunigung 0—100 km/h, DIN-Leergewicht + 1/2 Zuladg.	13,0 sec	9,9 sec
Kraftstoff-Normverbrauch nach DIN	ca. 8 Liter Super/100 km	ca. 9 Liter Super/100 km

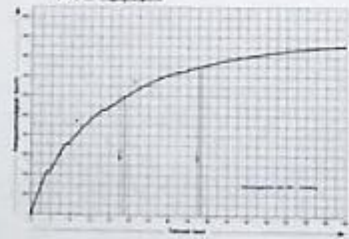
Vollastkurven Motor 914



Vollastkurven Motor 914/6



914 Beschleunigungsdiagramm



914/6 Beschleunigungsdiagramm

