

SPERRFRIST 25.8.1969

Im August 1969
PR HvH/nä

Verkaufsprogramm der VG

Mehr über die Konstruktion der VG selbst, wird Sie sicherlich das Verkaufsprogramm unserer Gesellschaft interessieren. Wir dürfen Ihnen daher nachfolgend unsere beiden Modellreihen vorstellen, einmal die VW-Porsche 914 und zum anderen die Porsche 911.

Sehr verehrte Kollegen, und - wir hoffen, in vielen Fällen so sagen zu dürfen, - liebe Freunde!

Die VW-Porsche-Vertriebsgesellschaft möchte mit der heutigen ersten Presse-Information einmal sich selbst vorstellen und zum anderen Ihnen die neuen Modelle für die Automobil-Ausstellung in Frankfurt präsentieren.

VW-PORSCHE-Vertriebsgesellschaft mbH

Die VW-Porsche-Vertriebsgesellschaft ist eine Gründung der Volkswagenwerk AG, Wolfsburg, und der Dr.-Ing.h.c.F. PORSCHE KG, Stuttgart-Zuffenhausen. Beide Partner sind an der "VG", - so nennen wir abgekürzt die VW-Porsche-Vertriebsgesellschaft im internen Sprachgebrauch, - zu 50 % beteiligt.

Geschäftsführer sind

O.E. Filius, früher Vice-President der Porsche of America und weitgehend verantwortlich für den Aufbau des Porsche-Geschäftes in USA, und

K. Schneider, der aus der Finanz-Leitung des Volkswagenwerkes kommt;

mithin zwei Herren, die nicht nur langjährige Bindungen an die Muttergesellschaften haben, sondern auch das VW- und Porsche-Geschäft genauestens kennen. Herr Filius ist für den Bereich Vertrieb, Herr Schneider für die Finanzen und Verwaltung der VG verantwortlich. Unser neues Domizil befindet sich seit dem 1.4.1969 nahe dem Zentrum Stuttgart's in der Heilbronner Str- 67, Tel: 29 91 31, wo wir das frühere Motometer-Gebäude bezogen haben.

Die Aufgabe der neuen Gesellschaft ist der Vertrieb von Sportwagen aus der Entwicklung beider Unternehmen.

- 2 -

Verkaufsprogramm der VG

Mehr aber als die Konstruktion der VG selbst, wird Sie sicherlich das Verkaufsprogramm unserer Gesellschaft interessieren. Wir dürfen Ihnen daher nachfolgend unsere beiden Modellreihen vorstellen, einmal die VW-Porsche 914 und zum anderen die Porsche 911.

914

Das Modell 914 ist ein von VW und Porsche völlig neu entwickeltes Fahrzeug, das erstmalig in Frankfurt gezeigt werden soll. Es handelt sich um einen echten Sport-2-Sitzer, mit großen Gepäckräumen vorne und hinten, ermöglicht durch die Konzeption dieses Fahrzeugs mit Mittelmotor. Diese Lösung hat sich seit Jahrzehnten im Automobilsport als technisch zwar aufwendig, aber als optimal vom Standpunkt der Straßenlage und Verkehrssicherheit erwiesen. Der Mittelmotor, bereits als Konstruktion Professor Porsches im Auto-Union-Rennwagen ein Welterfolg, ist heute bei internationalen Sport- und Rennwagen die Norm geworden. Was lag also näher, als sich dieser technischen Konzeption zu bedienen, wenn man daran ging, den von VW und Porsche seit langem erwarteten echten Sport-2-Sitzer zu schaffen.

Der 914 wird mit einem vom VW-Werk entwickelten Motor mit elektronischer Einspritzung und 80 PS Leistung, oder mit einem 2 Liter Porsche 6-Zylinder-Motor von 110 PS Leistung geliefert. Einfahrbare Scheinwerfer, ein feststehender Überrollbügel, zwei große Kofferräume, sowie ein Kunststoffdach, das auch von leichter Hand gelöst und im Deckel des hinteren Kofferraums raumsparend untergebracht werden kann, vervollständigen das Bild eines von der Technik und der Optik her ultra-modernen Fahrzeuges.

Und nun noch eine Bitte:

Wir freuen uns auf Ihre Kritik über dieses Fahrzeug, denn wir hoffen, daß es vor Ihren Augen bestehen wird. Aber nennen Sie es bitte nicht "Volksporsche". Das Auto heißt, entsprechend gemeinsamer Planung, Entwicklung und Vertrieb zwischen dem Volkswagenwerk und der Dr.-Ing.h.c.F.PORSCHE KG, "VW-Porsche". Werten Sie es daher nicht von vornherein mit der Bezeichnung Volksporsche ab, oder benutzen Sie gar das fatale Synonym VOPO.

- 3 -

911

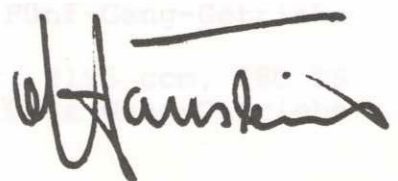
Neben dieser völligen Neuschöpfung wurden selbstverständlich auch die Modelle der so erfolgreichen Porsche-Baureihe 911 weiter verbessert. Die Porsche Modelle 911, Modelljahr 1970, unterscheiden sich zwar rein äußerlich nur durch Retouchen von ihren so bewährten und beliebten Vorgängern, weisen aber als große Neuerung einen auf 2,2 Liter vergrößerten Motor auf, der durch ein erheblich verbessertes Drehmoment noch bessere Beschleunigung von unten her und noch mehr bullige Kraft bei mittlerer Drehzahl garantiert, und damit den Überholvorgang - die größte Gefahr des heutigen Straßenverkehrs - wesentlich entschärft. Auch die Höchstgeschwindigkeiten sind bei den einzelnen Modellen T, E und S, die selbstverständlich auch jeweils in der originellen und beliebten Targa-Version zu haben sind, weiter erhöht.

Nach dieser Vorstellung in Wort und Bild, die wir Ihnen, liebe Kollegen, heute hier übersenden, werden alle Fahrzeuge in natura erstmalig auf dem Frankfurter Automobilsalon gezeigt werden.

Alle technischen Daten sowie Ausstattungsdetails wollen Sie bitte dem beiliegenden Informationsmaterial entnehmen.

Wir hoffen, daß wir Sie mit diesen Unterlagen weitgehend über die VW-Porsche-Vertriebsgesellschaft und ihr Programm informieren konnten, und verbleiben, mit der Hoffnung auf zukünftige gute Zusammenarbeit,

Ihre
V W - P O R S C H E
Vertriebsgesellschaft mbH



F.H. von Hanstein

VW-PORSCHE VERTRIEBSGESELLSCHAFT MBH

KONZEPTION:

VERKAUFSPROGRAMM

Der seit vielen Jahren immer stärker werdende Ruf nach einem deutschen zweisitzigen Sportwagen ist durch die Schaffung des 914 in Erfüllung gegangen. Die Zusammenarbeit VW-PORSCHE ermöglicht darüber hinaus eine Preisgestaltung, die auch einem breiteren Publikum die Erfüllung dieses Wunsches gestattet.

Durch dieses Fahrzeug und die neuen Typen der bewährten Modellreihe PORSCHE 911 ist die VW-PORSCHE VERTRIEBSGESELLSCHAFT MBH in der Lage, eine weitgespannte Skala sportlicher Fahrzeuge mit unterschiedlicher technischer Konzeption in den Preisklassen von DM 12.000,-- bis DM 30.000,-- anzubieten:

VW-PORSCHE 914	4 Zylinder, 1679 ccm, 80 PS
	177 km/h, Fünf-Gang-Getriebe
VW-PORSCHE 914/6	6 Zylinder, 1991 ccm, 110 PS
	200 km/h, Fünf-Gang-Getriebe
PORSCHE 911 T	6 Zylinder, 2195 ccm, 125 PS
	205 km/h, Vier-Gang-Getriebe
PORSCHE 911 E	6 Zylinder, 2195 ccm, 155 PS
	220 km/h, Fünf-Gang-Getriebe
PORSCHE 911 S	6 Zylinder, 2195 ccm, 180 PS
	230 km/h, Fünf-Gang-Getriebe

KAROSSERIE UND VW PORSCHE 914 UND 914/6

KONZEPTION:

Die VW-PORSCHE 914-Modellreihe basiert auf der Entscheidung des größten und des kleinsten deutschen Automobilherstellers, einen Sportwagen mit PORSCHE-Niveau im unteren Preisbereich zu produzieren. Dabei sollte der Wagen in seiner konstruktiven Konzeption sowie in der Qualität der Verarbeitung und Ausstattung ein echter Porsche sein.

Entsprechend der angesprochenen jüngeren Käuferschicht wurde der VW-PORSCHE 914 als reinrassiger Sportwagen entworfen und gebaut. Selbstverständlich waren bei dieser Neuentwicklung 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. Sie bietet jedoch durch die äußerst günstige Schwerpunktlage optimale Möglichkeiten im Hinblick auf die Fahreigenschaften der Fahrzeuge, was nicht nur Sportfahrer, sondern alle Liebhaber sportlichen Fahrens zu schätzen wissen.

Die Sitzbreite des VW-PORSCHE 914 ist außerdem so großzügig bemessen, daß der Wagen in Deutschland und in vielen anderen Ländern bei Verwendung eines Zusatzkissens als Dreisitzer gilt.

Darüber hinaus stehen zwei Kofferräume zur Verfügung, die ein Fassungsvermögen von insgesamt 460 l aufweisen und damit jedem Vergleich mit einer Mittelklasse-Limousine standhalten.

KAROSSERIE UND KAROSSERIE-AUSSTATTUNG:

Der VW-PORSCHE 914 hat eine zweitürige, selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit integriertem Sicherheitsbügel und abnehmbarem, stabilem Kunststoffdach. Karosserie und Rahmen-Boden-Gruppe sind zu einer Einheit verschweißt.

Die strömungsgünstige, selbst auf der Unterseite glattflächige Karosserie des 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 Knautschzonen ausgebildet. Der Fahrgastraum ist eine verformungssteife Sicherheitszelle.

Das stabile Kunststoffdach des 914 ist leicht und mit wenigen Handgriffen abnehmbar. Es wird in dem Rahmen der Windschutzscheibe und am Sicherheitsbügel mit je zwei Stiften und Bügeln festgehalten bzw. gelöst. Das Dach läßt sich im Heckkofferraum direkt unter dem Kofferraumdeckel einhängen und beansprucht nur wenige Zentimeter von der Gesamthöhe des hinteren Kofferraumes.

Die hochgezogene, gewölbte Windschutzscheibe und der Sicherheitsbügel mit der senkrechtstehenden Heckscheibe geben die Gewähr, daß man auch im offenen Fahrzeug zugfrei und weitgehend ohne Windgeräusche fahren kann. Der VW-PORSCHE 914 vereint also die Eigenschaften eines sportlichen Coupés und Cabriolets in sich.

Aufgrund der Mittelmotorbauweise konnte die Gürtellinie besonders niedrig gehalten werden. In diese Linie fügen sich die verdeckten, bei Nacht aufschwenkbaren Scheinwerfer harmonisch ein. In den vorderen Stoßfängern sind serienmäßig Halogen-Zusatzfernlicht-Scheinwerfer eingebaut; über den Stoßfängern befinden sich Profilmulden zum Schutz gegen Beschädigungen beim Rangieren und Parken.

MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG:

914

Luftgekühlter 4-Zylinder-Boxermotor mit elektronisch gesteuerter Bosch-Benzineinspritzanlage, vor der Hinterachse eingebaut und mit Kupplung, Getriebe und Achsantrieb zu einem Block vereint.

Der unterquadratische 1,7 l Motor leistet 80 PS bei 4900 U/min. Bei einem Bohrung-Hub-Verhältnis von 90/66 mm bleibt die mittlere Kolbengeschwindigkeit mit 10,6 m/sec unterhalb der üblichen Durchschnittswerte. Da auch das Verdichtungsverhältnis von 8,2 : 1 an der unteren Grenze üblicher Werte liegt, kann der Motor als robust und drehzahlfest bezeichnet werden.

Der luftgekühlte 4-Zylinder-Boxermotor hat eine vierfach gelagerte Kurbelwelle, eine zentrale, stirnradgesteuerte Nockenwelle, hängende Ventile und eine Druckumlaufschmierung mit Ölkühler im Gebläseluftstrom.

Damit hat er alle jene Konstruktionsmerkmale, die ihn zum wirtschaftlichen, im Betrieb robusten Motor mit langer Lebensdauer stempeln.

Da über den weiten Bereich von 1800 bis 4800 U/min das Drehmoment über 12 mkp liegt (max. Drehmoment 13,6 mkp bei 2700 U/min), ist die Elastizität des 914-Motors auch für den dichtesten Stadtverkehr und Kolonnenfahrt voll befriedigend.

Fahrleistungen:

Der 80 PS-Motor des VW-PORSCHE 914 verleiht dem 900 kg schweren Fahrzeug eine Höchstgeschwindigkeit von 177 km/h. Die Beschleunigungszeit von 0-100 km/h beträgt 13 Sekunden, das Leistungsgewicht 11,2 kp/PS.

914/6

Luftgekühlter 6-Zylinder-Boxermotor mit 2 Dreifach-Weber-Fallstromvergasern, vor der Hinterachse eingebaut und mit Kupplung, Getriebe und Achsantrieb zu einem Block vereint. Es handelt sich um den bewährten 2 l-Drosselmotor des PORSCHE 911 T mit 110 PS Leistung aus der Bauserie des Jahres 1969.

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 obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe gesteuert.

Die geschmiedete Kurbelwelle ist achtfach gelagert. Über kurze Saugrohre gelangt das Kraftstoff-Luft-Gemisch von den beiden Dreifach-Fallstromvergasern in die Verbrennungsräume. Eine Trockensumpfschmierung garantiert die gleichmäßige Versorgung der Schmierstellen mit Öl (z.B. bei hohen Kurvengeschwindigkeiten), das in einem Hauptstromfilter gereinigt und von einem thermostatisch geregelten Ölkühler auf der richtigen Temperatur gehalten wird. Durch Keilriemen wird die Drehstrom-Lichtmaschine und das Axial-Gebläse für die Motorkühlung angetrieben.

Fahrleistungen:

Der 6-Zylinder-Motor des 914/6 verleiht dem 940 kg schweren Fahrzeug eine gestoppte Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Die Beschleunigungszeit von 0-100 km/h beträgt 9,9 Sekunden, das Leistungsgewicht 8,5 kp/PS.

Der 914/6 ist serienmäßig mit dem PORSCHE-Fünfganggetriebe ausgerüstet. Auf Wunsch kann dieses Modell mit dem selektivautomatischen Getriebe, der Sportomatic, geliefert werden.

Lenkung:

Die dreigeteilte Zahnstangen-Sicherheitslenkung ist an den Knickstellen mit verformbaren Kreuzgelenken verbunden. Das Vierspeichenlenkrad mit tiefliegender Nabe, die großflächige, gepolsterte Hauptaste und die Sicherheitslenksäule bieten dem Fahrer größtmöglichen Schutz.

FAHRWERK:

Das Fahrwerk des VW-PORSCHE 914 und 914/6 hat Einzelradaufhängung an allen vier Rädern und ist für beide Fahrzeuge im Prinzip gleich. Dieses Prinzip hat in vielen Rennsportveranstaltungen eine harte Bewährungsprobe bestanden. Zusammen mit der Mittelmotorbauweise lassen sich optimale Verhältnisse für die Fahreigenschaften verwirklichen.

Vorderachse:

Der VW-PORSCHE 914 hat die bewährte, raumsparende Vorderachse der 911-912-PORSCHE-Modelle. Sie ermöglicht trotz geringer Bughöhe des Fahrzeugs einen tiefen und breiten vorderen Gepäckraum. Die Abfederung der Vorderräder erfolgt über Querlenker und längsliegende Drehstäbe sowie Dämpferbeine. Aufgrund der besonders günstigen Gewichtsverteilung bei der Mittelmotorbauweise konnte auf die Verwendung von Quer-Stabilisatoren verzichtet werden.

Hinterachse:

Die Führung der Hinterräder erfolgt durch eine Schräglenkerachse. Die Abfederung der Räder übernehmen Federbeine, die als bauliche Einheit aus einer Schraubenfeder, einem doppelwirkenden Stoßdämpfer und einer Vulkollan-Hohlfeder bestehen. Die Kraftübertragung auf die Hinterräder übernehmen zwei Doppelgelenkwellen.

Bremssystem:

Die 4 Scheibenbremsen sind - genau wie die auf die Hinterräder wirkende Handbremse - selbstnachstellend. Der Handbremshebel liegt links neben dem Fahrersitz. Das Zweikreis-Bremssystem hat ein Druckminderventil, das vor einer Überbremsung der Hinterachse schützt. Die vorderen Scheibenbremsen des 914/6 sind innenbelüftet.

Lenkung:

Die dreigeteilte Zahnstangen-Sicherheitslenkung ist an den Knickstellen mit wartungsfreien Kreuzgelenken verbunden. Das Vierspeichenlenkrad mit tiefliegender Nabe, die großflächige, gepolsterte Hupentaste und die Sicherheitslenksäule bieten dem Fahrer größtmöglichen Schutz.

INNENAUSSTATTUNG UND INSTRUMENTE:

Die Innenausstattung und die Instrumente des VW-PORSCHE 914 und 914/6 sind bis auf wenige Details gleich. Sie entsprechen in ihrer Ausführung dem bekannten PORSCHE-Standard, deshalb erwähnen wir hier nur einige der wichtigsten.

Armaturenbrett: Geschwindigkeitsmesser mit Gesamt- und Tages-km-Zähler, Transistor-Drehzahlmesser (bis 7000 bzw. 8000 U/min), Blinkhupe mit Halogenscheinwerfern gekoppelt, Warnblinkanlage.

Mehrschichten-Sicherheitsfrontscheibe für 914/6, Hartglas für 914; Sicherheitsglas an Heck- und Seitenscheiben, alle Bedienungsorgane zurückversetzt oder mit Gummi gepolstert. Der abblendbare Innenspiegel springt beim Anstoß aus seiner Halterung. Oben und unten gepolstertes, blendfreies Armaturenbrett.

Handschuhkasten und Ablagefächer in den Türen sowie zwischen den Sitzen. Bodenteppiche aus Nadelfilz und in der Farbe auf die Außenlackierung abgestimmt; Haltegriff für den Beifahrer mit der Armlehne kombiniert; zugfreie Be- und Entlüftung; Polsterungen am Sicherheitsbügel und den vorderen Dachkanten.

Die anatomisch richtigen Sportsitze haben 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.

Heizung und Belüftung sind stufenlos und getrennt regulierbar. Der Luftstrom kann nach oben oder unten gelenkt werden. Durch ein dreistufiges Gebläse kann die Frischluftzufuhr verstärkt werden. Beim 914 sorgt ein Zusatzgebläse für die erforderliche Heizluftzufuhr bei niedrigen Motordrehzahlen.

*) Auch für den 914 auf Wunsch in einem Sonderausstattungspaket erhältlich.

WODURCH UNTERSCHIEDEN SICH DER VW-PORSCHE 914 UND 914/6

914

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

Drehzahlmesser 0-7000 U/min

Tachometer 0-200 km/h

Zündanlaßschloß an der
Lenksäule

Scheibenwischer 2stufig

Scheibenwaschanlage pneu-
matisch betätigt durch
Druckknopf im Scheiben-
wischerschalter am Arma-
turenbrett

700 W-Drehstromgenerator

Sicherheitsbügel in der
Wagenfarbe lackiert

Stoßfänger in der Wagen-
farbe lackiert

4 1/2 J x 15 Stahlfelgen
155 SR 15 Reifen
schlauchlos

+) Auch für den 914 auf
Wunsch in einem S-
Ausstattungspaket er-
hältlich.

914/6

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

Drehzahlmesser 800-8000 U/min

Tachometer 20-250 km/h

Öltemperaturanzeiger

Zündanlaßschloß im Armatur-
brett mit der Lenksäule
verbunden

Scheibenwischer 3stufig

Scheibenwaschanlage elek-
trisch betätigt mit Hebel
an der Lenksäule

770 W-Drehstromgenerator

+) Lichthupe mit Halogen-
scheinwerfern kombiniert

+) Doppeltonhorn

Mehrschichten-Sicherheits-
frontscheibe

Handgashebel

+) Sicherheitsbügel mit genarb-
tem schwarzem Kunstleder
bezogen

+) Stoßfänger verchromt

+) Chromleisten auf Türschwel-
len und Radausschnitten

Innenbelüftete Scheibenbrem-
sen vorn

5 1/2 J x 15 Stahlfelgen
165 HR 15 Reifen mit Schlauch

KAROSSERIE

PORSCHE 911 T, E UND S

KONZEPTION:

Die Fahrzeuge der Modellreihe 911 zählen zu den schnellen, komfortablen Reisewagen mit betont sportlichem Akzent. Die 70er Modelle sind das Resultat einer sorgfältigen Weiterentwicklung und Verfeinerung der bewährten Grundkonzeption. Die Betonung lag hierbei auf der Verbesserung des Fahrkomforts und der Fahrsicherheit durch Erhöhung der Leistung und Elastizität der Sechszylindermotoren.

PORSCHE 911 T	6 Zylinder, 2,2 l, 125 PS Vergasermotor 205 km/h, Vierganggetriebe
PORSCHE 911 E	6 Zylinder, 2,2 l, 155 PS Einspritzmotor 220 km/h, Fünfganggetriebe
PORSCHE 911 S	6 Zylinder, 2,2 l, 180 PS Einspritzmotor 230 km/h, Fünfganggetriebe

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-Bremssystem 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 selektivautomatische Getriebe für den 911 T und 911 E, die "Sportomatic", hervorgehoben werden soll.

Das Axialgebläse für die Motorkühlung werden über einen Keilriemen von der Kurbelwelle an angetrieben.

KAROSSERIE :

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-Boden-Gruppe 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 und hat an exponierten Stellen durch verzinkte Bleche einen ergänzenden Korrosionsschutz erhalten.

MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG:

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 Notsitzen ausgenutzt wird. Die 6 Zylinder sind in Boxerbauart (je 3 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.

911 T

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 anspruchslose Drosselmotor im 911-Programm. Seine Leistungs- und Drehmomentkurven verlaufen flacher als die der beiden Schwestertypen, dennoch braucht er den Vergleich mit anderen sportlichen Motoren nicht zu scheuen. Beschleunigung von 0-100 km/h 10,0 sec.

911 E UND S

Die Motoren des 911 E und S werden im Gegensatz zum 911 T über eine mechanische Saugrohr-Benzineinspritzung mit Kraftstoff-Luft-Gemisch 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 wesentliche Unterschied beider Motoren liegt neben der Leistungsdifferenz in ihrer Leistungscharakteristik.

Während der "E"-Motor bereits aus niederen 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 Fünfganggetriebe; der 911 T und E können außerdem auf Wunsch mit dem selektivautomatischen Getriebe, der "Sportomatic", geliefert werden.

FAHRWERK:

Auch das Fahrwerk mit Einzerradaufhängung ist bei allen PORSCHE-911-Modellen im Prinzip gleich. Lediglich die technischen Einzellösungen entsprechen dem unterschiedlichen Leistungscharakter der Fahrzeuge.

Vorderachse:

Die einzeln aufgehängten Räder werden durch Querlenker in Verbindung mit Stoßdämpferbeinen geführt. Die Federung erfolgt durch je einen längsliegend angeordneten, einstellbaren Federstab. Beim 911 E werden die Federung und Dämpfung durch ein hydropneumatisches Federbein übernommen, das selbsttätig niveauregulierend wirkt. Der 911 S hat zusätzlich einen Querstabilisator.

Hinterachse:

Einzeln aufgehängte Räder, die durch Schräglenker geführt und durch querliegende einstellbare Federstäbe und eine progressive Gummihohlfeder gefedert werden. Die Dämpfung erfolgt durch doppelwirkende hydraulische Stoßdämpfer. Die Antriebskraft wird über Doppelgelenkwellen auf die Räder übertragen. Alle Gelenke sind wartungsfrei. Der 911 S hat zusätzlich einen Querstabilisator.

Bremssystem:

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

Lenkung:

Die Zahnstangenlenkung ist aus Sicherheitsgründen dreigeteilt und an den Knickstellen mit wartungsfreien Kreuzgelenken versehen. Zusammen mit dem Vierspeichenlenkrad, der tiefliegenden Nabe und der großflächigen, gepolsterten Hupentaste gewährt sie dem Fahrer größtmögliche Sicherheit.

INNENAUSSTATTUNG UND INSTRUMENTE

Die Gestaltung des Innenraumes und des Armaturenbretts der PORSCHE-911-Modelle folgt (wie beim VW-PORSCHE 914) der Forderung nach schneller und müheloser Handhabung aller Bedienungsorgane und der Übersichtlichkeit aller Kontrollinstrumente.

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 anatomischen 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.

Alle Instrumente liegen blendfrei 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. Im übrigen haben die PORSCHE-911-Modelle alle Ausstattungsdetails, die den Fahrkomfort und die Fahrsicherheit erhöhen, z.B.:

Verbundglas-Sicherheitsfrontscheibe, Sicherheitsglas an Heck- und Seitenscheiben, elektrisch beheizte Heckscheibe, elektrische Scheibenwaschanlage, Halogenhauptscheinwerfer, Rückfahrcheinwerfer, Warnblinkanlage, Drehzahlmesser, Öltemperatur- und Öldruckmesser, oben und unten gepolstertes blendfreies Armaturenbrett, Befestigungsstellen für Sicherheitsgurte, Handgasbetätigung, zugfreie Be- und Entlüftung des Innenraums, stufenlos und getrennt regulierbares Heizungs- und Belüftungssystem mit Dreistufigebläse.

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.

WODURCH UNTERSCHIEDEN SICH DER PORSCHE 911 T, E UND S

	911 T	911 E	911 S (x)
Motorleistung	125 PS	155 PS	180 PS für Straße
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h	220 km/h	über 230 km/h
Gemischbildung	Vergaser	Benzineinspritzung	Benzineinspritzung, Luftfiltergehäuse aus Kunststoff
Getriebe	4-Gang oder auf Wunsch Sportomatic	5-Gang oder auf Wunsch Sportomatic	5-Gang-Schaltgetriebe
Vorderachse	Querlenker, Dämpferbein, Federstab	Querlenker, 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 und hinten Leichtmetall
Räder	5 1/2 x 15 Stahlfelgen	6 x 15 Leichtmetall in Europa 5 1/2 x 14 Leichtmetall in USA	6 x 15 Leichtmetall für Sport- u. Renneinsätze 7 x 15 auf der Hinterachse
Reifen	165 HR 15	185/70 VR 15 in Europa 185 HR 14 in USA	185/70 VR 15 für Sport- u. Renneinsätze VA 5.00 M 15 HA 4.75/10.00

911 T

911 E

911 S (x)

Karosserie-
Innenaus-
stattung

Reichhaltigere Innen-
ausstattung

Veloursteppiche,
reichhaltigere Innen-
ausstattung,
Lederlenkrad, Öldruck-
anzeiger

Standardausführung mit Nadel-
filzauskleidung und -teppich
sowie einfachen Türtafeln, An-
derungen am Autosturenbrett

Aussenaus-
stattung

An den Stoßfängern Pro-
filgummileisten; Chrom-
blenden an Türschwellen

Stoßfänger und Motordeckel
aus Leichtmetall

Tank

62 l / Einfüllstutzen
im Kotflügel

110-l-Tank mit Mitteleinfüll-
stutzen

Heizung -
Lüftung

motorabhängige Heizung,
auf Sonderwunsch benzin-
elektrische Heizung;
Lüftungsanlage

motorelektrische Heizung,
auf Sonderwunsch benzin-
elektrische Heizung;
Lüftungsanlage

benzinelektrische Heizung,
Lüftungsanlage

(x) Bei den hier aufgeführten Ausstattungsdetails handelt es sich um den 911 S in der Normalver-
sion. Als Sonderausstattung wird der 911 S in der gleichen Karosserie-Ausführung wie der
911 E geliefert. - Weitere Sonderwünsche bei allen Modellen möglich.

WAS IST NEU AN DEN 911-MODELLEN VON 1969/1970 ?

Die technischen Änderungen und Ausstattungsänderungen an den PORSCHE-911-Modellen dienen vorwiegend der Erhöhung der Fahrsicherheit durch die Erhöhung der Motorleistung und die Erleichterung der Bedienungsorgane.

Technische Änderungen:

- Bei allen drei Modellen Hubraumvergrößerung von 1991 auf 2195 ccm und damit Anhebung des max.Drehmoments um mehr als 10 %.
- Erhöhung der Höchstleistung von 110 auf 125 PS beim 911 T, von 140 auf 155 PS beim 911 E und von 170 auf 180 PS beim 911 S.
- Die vergrößerte Kupplung hat eine Gummidämpfung erhalten und arbeitet dadurch noch weicher. Die Geräuschübertragung wird auf ein Minimum reduziert. Zwei Zentralstecker für die gesamte Motorelektrik-Verbindung zum Aufbau.
- Innenbelüftete Bremsscheiben jetzt auch für den 911 T.
- Gleichmäßigere Erwärmung des Fahrgastfußraums durch eine geänderte Anordnung der Heizluftdüsen.

Ausstattungsänderungen:

- Scheibenwischer mit Intervallschalter und zwei Geschwindigkeitsstufen sowie automatischem Nachlauf:
 1. Stufe Intervallschaltung für Nieselregen und Spritzwasser
 2. Stufe für leichten Regen
 3. Stufe für starken Regen und schnelle Fahrt.
- Der Betätigungsschalter für den Blinker besitzt vor der Endstellung einen Vorkontakt, der es ermöglicht, bei Überholvorgängen Blinkzeichen zu geben, ohne daß der Hebel einrastet. Er geht automatisch beim Loslassen in Stellung "aus" zurück.
- Eine beheizte Frontscheibe, bei der das Enteisen elektrisch erfolgt und das Vereisen der Scheibenwischer unmöglich ist, ist auf Wunsch für alle 911-Modelle lieferbar (ab 1970).

<u>COUPÉ/TARGA</u>	<u>911 T</u>	<u>911 E</u>	<u>911 S</u>
<u>MOTOR</u>			
Zylinderzahl	6	6	6
Bohrung/Hub	84/66 mm	84/66 mm	84/66 mm
Hubraum	2195 ccm	2195 ccm	2195 ccm
Verdichtungs- verhältnis	8,6:1	9,1:1	9,8:1
Leistung (DIN)	125 PS bei 5800 U/min	155 PS bei 6200 U/min	180 PS bei 6500 U/min
max. Drehmoment	18 mkp bei 4200 U/min	19,5 mkp bei 4500 U/min	20,3 mkp bei 5200 U/min
mittl. Kolben- geschwindigkeit	12,7 m/sec	13,6 m/sec	14,3 m/sec
spez. Leistung	57 PS/l	70 PS/l	82 PS/l

<u>MOTOR- KONSTRUKTION</u>			
Bauart	luftgekühlter	4-Takt-Ottomotor	Boxeranordnung
Zylinder	Grauguß	Grauguß mit Leichtmetall-Kühl- -----rippen-----	
Zylinderköpfe	Leichtmetall	Leichtmetall	Leichtmetall
Ventilanordnung	V-förmig, hängend	V-förmig, hängend	V-förmig, hängend
Ventilsteuerung	durch je 1 obenlieg. Nockenwelle, üb. Kipphebel		
Nockenwellen- antrieb	Kette	Kette	Kette
Kurbelwelle	8fach gelagert	8fach gelagert	8fach gelagert
Gebläseantrieb	---durch Keilriemen über Lichtmaschine---		
Schmierung	Trockensumpf	Trockensumpf	Trockensumpf
Kraftstoff- förderung	elektr. Kraft- stoffpumpe	elektr. Kraft- stoffpumpe	elektr. Kraft- stoffpumpe
Gemisch- bildung	1 Dreifach- Fallstromver- gaser pro Zyl.- Reihe	Saugrohrein- spritzung	Saugrohrein- spritzung

ELEKTRISCHE
ANLAGE

Lichtmaschine	Drehstrom 770W	Drehstrom 770W	Drehstrom 770W
Batterien	2x 12V/36Ah	2x 12V/36Ah	2x 12V/36Ah
'Zündung	----Hochspannungs-Kondensatorzündung-----		

	911 T	911 E	911 S
<u>KRAFT- ÜBERTRAGUNG</u>			
Lage des Motors	-----im Heck hinter der Hinterachse-----		
Kupplung	-----Einscheiben-Trockenkupplung-----		
Schaltgetriebe	-----Porsche-Sperrsynchrongetriebe-----		
Anzahl Gänge	4 vorwärts 1 rückwärts	5 vorwärts 1 rückwärts	5 vorwärts 1 rückwärts
Achsübersetzung	4,429:1 (7/31)	4,429:1 (7/31)	4,429:1 (7/31)
<u>FAHRGESTELL RADAUFHÄNGUNG</u>			
Rahmen	Gepreßter und geschweißter Stahlblech-Kastenrahmen mit selbsttragendem Ganzstahlaufbau verschweißt		
Vorderradaufhängung	Querlenker mit Dämpferbein	Querlenker m. Dämpferbein	Querlenker mit Dämpferbein
Vorderradfederung	Torsionsstäbe	hydropneumat. Federbein	Torsionsstäbe u. Stabilisator
Hinterradaufhängung	Schräglenker	Schräglenker	Schräglenker
Hinterradfederung	--Torsionsstäbe (querliegd.)--zusätzl. Stabilisator		
Stoßdämpfer	----doppeltwirkende Teleskopstoßdämpfer-----		
Fußbremse	Zweikreis-Scheibenbremsen mit innenbelüfteten -----Brems Scheiben-----		
Handbremse	mechan.auf Hinterräder wirkend (Duo-Servo- -----Trommelbremsen)-----		
Brems Scheiben- Ø vorn	282 mm	282 mm	282 mm
hinten	290 mm	290 mm	290 mm
Wirks. Bremsfläche gesamt (Fußbremse)	210 cm ²	257 cm ²	257 cm ²
Felgen	5 1/2 Jx15 Stahl	6 Jx15 Leichtm.	6 Jx15 Leichtm.
Reifen	165 HR 15	185/70 VR 15	185/70 VR 15
Lenkung	-----ZF-Zahnstangenlenkung-----		
<u>FÜLLMENGEN</u>			
Motor	ca.9 l HD-Öl	ca.9 l HD-Öl	ca.10 l HD-Öl
Kraftstoffbehälter	62 l dav.6 Res.	62 l	110 l
Scheibenwaschanlage	-----ca. 2 l mit elektrischer Pumpe -----		

	911 T	911 E	911 S
<u>ABMESSUNGEN</u>			
Radstand	2268 mm	2268 mm	2268 mm
Spurweite vorn	1362 mm	1374 mm	1374 mm
hint.	1343 mm	1355 mm	1355 mm
Länge	4163 mm	4163 mm	4080 mm
Breite	1610 mm	1610 mm	1610 mm
Höhe (unbelast.)	1320 mm	1320 mm	1320 mm
Bodenfreiheit			
(belastet)	150 mm	150 mm	150 mm
Wendekreis	ca.10,7 m	ca.10,7 m	ca.10,7 m
Kofferraum	ca.200 l	ca.200 l	ca.200 l
<u>GEWICHTE</u>			
Leergewicht			
(DIN)	1020 kp	1020 kp	930 kp
zuläss. Gesamtgewicht	1400 kp	1400 kp	1400 kp
zuläss. Achsdruck vorn	600 kp	600 kp	600 kp
hinten	840 kp	840 kp	840 kp
Anhängerlast			
gebremst/ungebr.	600/480 kp	600/480 kp	600/480 kp
<u>FAHRLEISTUNGEN</u>			
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h	220 km/h	230 km/h
Leistungsge- wicht (DIN)	8,7 kp/PS	6,9 kp/PS	5,5 kp/PS
Beschleunigung 0-100 km/h	10,0 sec	8,0 sec	7,2 sec.
DIN-Leergew. + 1/2 Zuladung			
Kraftstoff- Normverbrauch (nach DIN)	9 l Super/ 100 km	9,5 l Super/ 100 km	10,2 l Super/ 100 km

	914	914/6
<u>MOTOR</u>		
Zylinderzahl	4	6
Bohrung/Hub	90/66 mm	80/66 mm
Hubraum	1679 ccm	1991 ccm
Verdichtungs- verhältnis	8,2:1	8,6:1
Leistung (DIN)	80 PS/4900 U/min	110 PS/5800 U/min
max. Drehmoment	13,6 mkp/2700 U/min	16 mkp/4200 U/min
mittl. Kolbengeschw.	10,7 m/sec	12,7 m/sec
spez. Leistung	48 PS/l	55 PS/l
<u>MOTOR- KONSTRUKTION</u>		
Bauart	Luftgekühlter 4-Takt-Ottomotor in Boxer- anordnung	
Zylinder	Grauguß	Grauguß
Zylinderköpfe	Leichtmetall	Leichtmetall
Anordng. d. Ventile	parallel-hängend	V-förmig hängend
Ventilsteuerung	zentr. Nockenwelle üb. Stoßstangen u. Kipphebel	je 1 obenlieg. Nocken- welle üb. Kipphebel
Nockenwellenan- trieb	Zahnräder	Kette
Kurbelwelle	4fach gelagert	8fach gelagert
Gebläseantrieb	direkt auf der Kurbelwelle	durch Keilriemen über Lichtmaschine
Schmierung	Druckumlauf	Trockensumpf
Kraftstoffförderung	elektr. Kraftstoff- pumpe	elektr. Kraftstoff- pumpe
Gemischbildung	elektron. Benzin- einspritzung	1 Dreifachvergaser pro Zylinderreihe
<u>ELEKTRISCHE ANLAGE</u>		
Lichtmaschine	Drehstrom 700 W	Drehstrom 770 W
Batterie	12V/45Ah	12V/45Ah
Zündung	Batteriezündung	Hochspannungs- Kondensatorzündung
<u>FÜLLMENGEN</u>		
Motor	3,8 l	3 l
Kraftstoffbehälter	62 l	62 l
Scheibenwaschan- lage	ca. 2,5 l mit Druck- luft	ca. 2,8 l mit elektr. Pumpe

914

914/6

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)-----

FAHRGESTELLRADAUFHÄNGUNG

Rahmen	gepreßter u. geschweißter Stahlblech-Kastenrahmen, mit selbsttragendem Ganzstahlaufbau verschweißt -----	
Vorderradaufhängung	Querlenker mit Dämpferbein	Querlenker mit Dämpferbein
Vorderradfederung	Torsionsstäbe	Torsionsstäbe
Hinterradaufhängung	Schräglenker	Schräglenker
Hinterradfederung	Schraubenfedern mit Gummihohlfedern	Schraubenfedern mit Gummihohlfedern
Stoßdämpfer	doppeltwirkende	Teleskopstoßdämpfer -----
Fußbremse	Zweikreis-Scheibenbremsen, auf alle Räder wirkend	

vorn innenbelüftete
Brems Scheiben

Handbremse mechanisch auf Hinterradbrembeläge wirk.

Äußerer Brems Schei-
ben-Ø vorn
hinten

281 mm
282 mm

282,5 mm
286 mm

Wirksame Brems-
fläche gesamt (Fuß-
bremse)

180 cm²210 cm²

Felgen
Reifen

4 1/2 J x 15 (Stahl) 5 1/2 J x 15 (Stahl)
155 SR 15 schlauch- 165 HR 15 mit Schlauch
los (a.W. 165 SR 15)

Lenkung

-----ZF-Zahnstangenlenkung-----

FÜLLMENGEN

Motor	3,5 l	9 l
Kraftstoffbehälter	62 l	62 l
Scheibenwaschan- lage	ca. 2,5 l mit Druck- luft	ca. 2,8 l mit elektr. Pumpe

	914	914/6
<u>ABMESSUNGEN</u>		
Radstand	2450 mm	2450 mm
Spurweite vorn	1337 mm	1361 mm
hinten	1374 mm	1382 mm
Länge	3985 mm	3985 mm
Breite	1650 mm	1650 mm
Höhe (unbelastet)	1220 mm	1230 mm
Bodenfreiheit (bel.)	120 mm	128 mm
Wendekreis	11,0 m	11,0 m
Kofferraum vorn	250 l	250 l
hinten	210 l	210 l
<u>GEWICHTE</u>		
Leergewicht n.DIN	900 kp	900 kp
zuläss.Gesamtgewicht	1220 kp	1260 kp
zuläss.Achsdruck		
vorn	650 kp	650 kp
hinten	650 kp	700 kp
<u>FAHRLEISTUNGEN</u>		
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 n.DIN	ca. 9 Ltr.Super /100 km	ca. 9 Ltr.Super /100 km