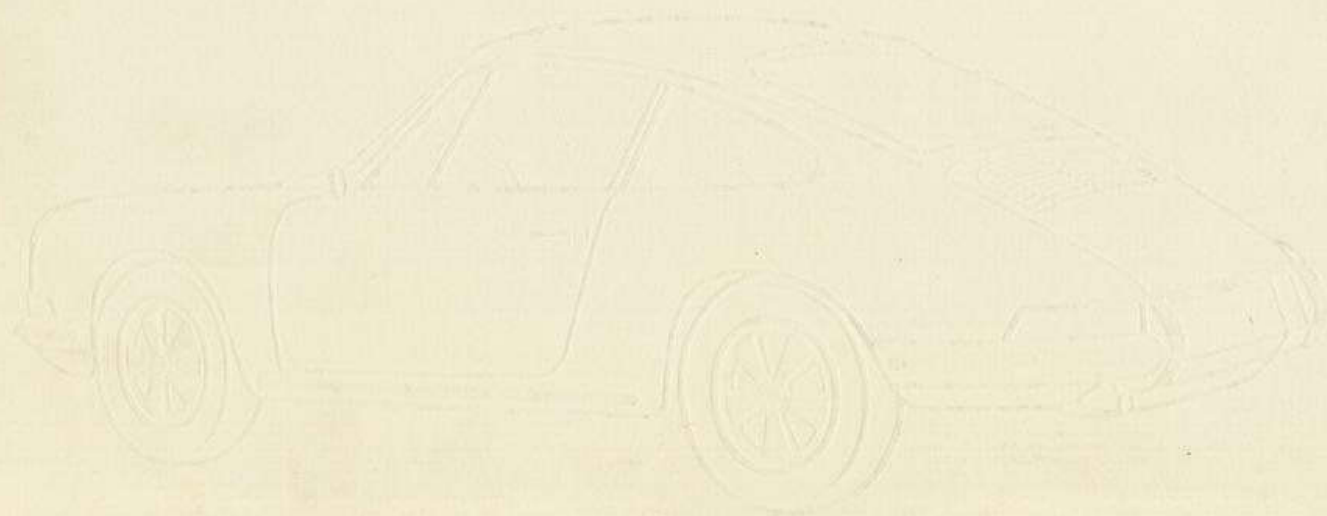


DAS PORSCHE 911 KONZEPT.



DIE IDEE.




Von Anfang an war es unsere Absicht, mit dem Porsche einen echten Sportwagen zu bauen. Und keinen konfektionierten Pseudo-Sportwagen.

Ein echter Sportwagen muß auf höchste Leistung und Beanspruchung ausgelegt sein. Von seinen Konstrukteuren muß ständig gefordert werden, Gutes durch Besseres zu ersetzen.

Es wird in diesem Zusammenhang oft gefragt, warum wir Rennen fahren.

Nun, wir tun dies gewiß nicht zur Selbstbestätigung. Wir meinen vielmehr, daß der Rennsport die automobiltechnische Grundlagenforschung fördert. Deshalb prüfen wir unsere Konstruktionen nicht nur im Versuch. Wir messen sie auch an den Maßstäben, die uns die Wettbewerber auf den Rennstrecken setzen.

Die Erfahrungen, die wir dabei machen, kommen allen unseren Wagen zugute.

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'F. Porsche'.

Lange bevor der erste Porsche gebaut wurde, hatte sich Ferdinand Porsche schon einen Namen als Automobil-Konstrukteur gemacht.

Unter seiner Leitung entstanden so erfolgreiche Modelle wie der SSK-Sportwagen von Mercedes-Benz, Sechs- und Achtzylinder für Wanderer, Auto-Union-Rennwagen, ferner Modelle für Zündapp und NSU mit dem damals noch revolutionären Heckmotor.

Und natürlich auch der Wagen, von dem



bis heute über 12 Millionen hergestellt worden sind.

Der VW.

Der erste Porsche indes entstand im Jahr 1948: Ein Roadster mit einem 1,1 Liter Motor. Seine Karosserie bestand aus einem Gitterrohrrahmen mit Aluminiumhaut, sein Motor

lag vor der Hinterachse.

Dieses Prinzip wurde nicht beibehalten, da man nicht auf Notsitze verzichten wollte. Da man aber auch nicht auf belastete Antriebsräderverzichten wollte, hatten die folgenden Modelle einen Heckmotor, von den reinen Rennwagen abgesehen.

Der Wagen, der den Namen Porsche weltweit bekannt machte, war aber der zweite Porsche: Der Porsche 356.

Auf der Genfer Automobilausstellung 1949 wurde er erstmals der Öffent-

lichkeit vorgestellt. Seine Fahrleistungen waren für die damaligen Verhältnisse in dieser Klasse sensationell. Er hatte 1130 ccm Hubraum, leistete bei 4000 Touren 40 PS und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 150

km/h, was auch ein Resultat seiner aerodynamisch günstigen Karosserieform war.

Diese Form hatte auch der Porsche-Speedster, eine besonders sportliche Version der 356er Reihe

aus dem Jahr 1952. Er

hatte 1488 ccm

und 55 PS (S-

Modell 70 PS)

und fuhr eine

Spitze von

155 km/h

(170 km/h).

Sein Roadster-

Verdeck war besonders leicht,

was ihn zu einem echten offenen Wagen machte.

Später gab es den 356er auch als 1600 C mit 75 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h. Und als 1600 SC mit 95 PS und



DIE ENTWICKLUNG.

einer Höchstgeschwindigkeit von 185 km/h. Von ihnen wurden zusammen 16668 Stück gebaut. Davon 128 mit einem 2 Liter Carrera Motor.



Wenig später erschiener Porsche Carrera GT 904. Ein reiner Rennwagen, der einen Hubraum von 1600 ccm hatte und 180 PS bei 7200 U/min leistete. Sein Motor lag in der Mitte, seine Karosserie war aus Kunststoff.

Die Rennen, die Porsche bis zu dieser Zeit als Gesamt- oder Klassensieger gewann, gehen über Mille Miglia, Sebring, Monte Carlo, Le Mans, Spa, Monza, Targa Florio und so weiter.

In diesen harten Vergleichskämpfen wurden immer wieder andere Neuerungen am Porsche erprobt. Bewährten sie sich hier, kamen sie in die Serie.

So war dann auch der Porsche 911 ein Ergebnis all der Erfahrungen, die Porsche bis dahin im Rennsport gewonnen hatte.

Zum Beispiel wurden 1967 im Rennen erstmals die mechanische Saugrohreinspritzung im Porsche 910 erprobt, um aus dem 2-Liter-Motor eine höhere Leistung zu erzielen, ohne dabei seine Standfestigkeit zu verringern.

Sie bewährten sich – und kamen in den 911.

Oder nehmen Sie die Lenkung: Speziell für Rennwagen

hatte Porsche eine dreigeteilte Zahnstangen-Sicherheitslenksäule entwickelt, um ihnen mehr Sicherheit und eine bessere Lenkgeometrie zu geben. Jetzt ist sie serienmäßig im 911.

Und als Porsche das 84-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring mit der Sportomatic gewonnen hatte, wurde sie gleich in die Serie übernommen.

Auch die neuen Verbesserungen an den 911-Modellen resultieren zum großen Teil aus den bisherigen Rennsporterfahrungen.

Und daß man aus Erfahrungen klug wird, findet auch „auto motor und sport“:

„Das von allen Seiten gern zitierte Wort von der die Serie befruchtenden Rennerfahrung dürfte bei keiner anderen Automobilfabrik mehr Gültigkeit haben als gerade bei Porsche; denn die Fähigkeit, einen der weltbesten Sportwagen zu bauen, kann man nicht am Reißbrett erlernen. Dazu gehört praktische Erprobung; und Automobilrennen sind immernoch härtere Gradmesser als der beste Provingground.“

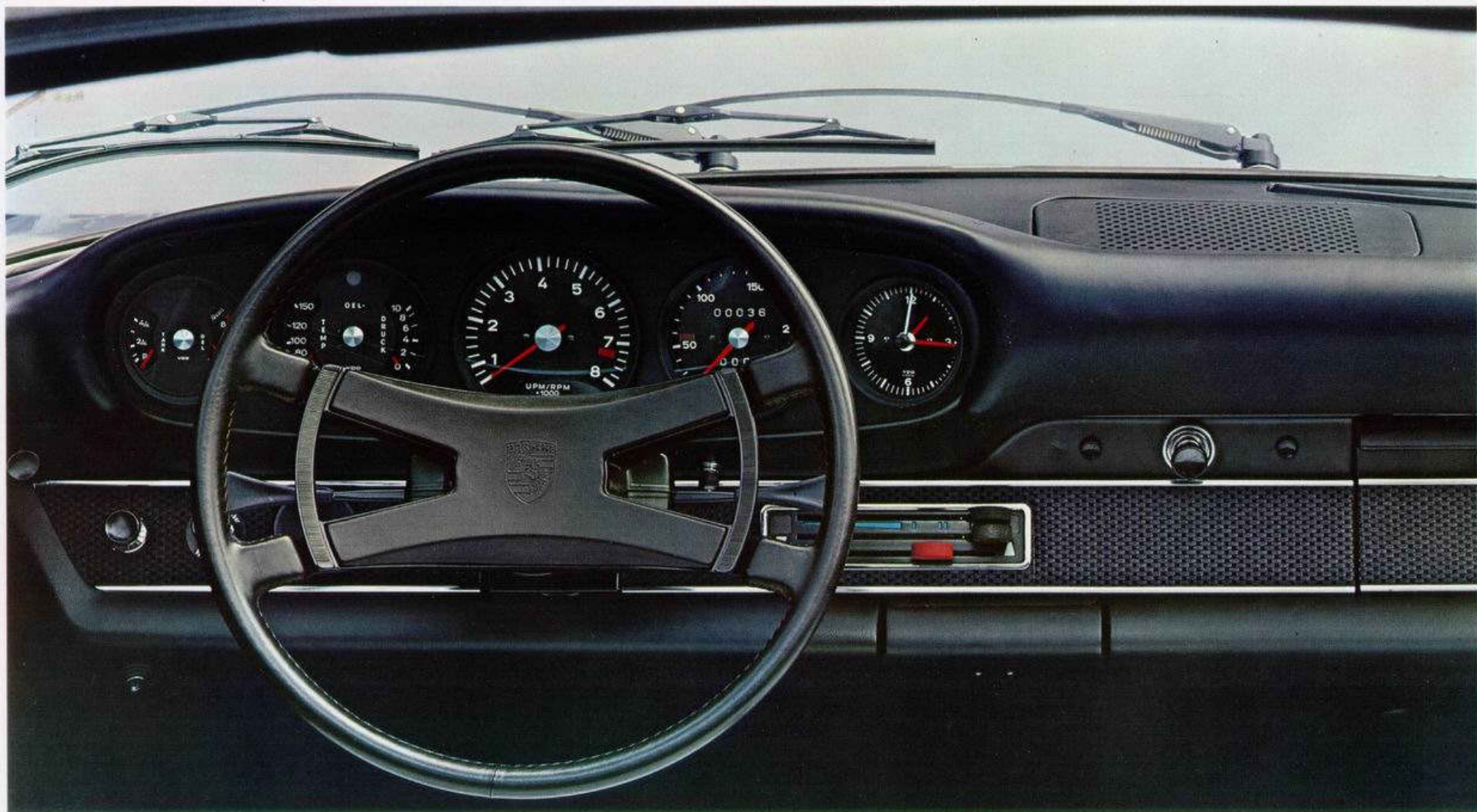
Stimmt.





DAS ERGEBNIS





DIE AUSSTATTUNG.

Die Ausstattung des Porsche ist funktionell; was aber keineswegs heißt, daß sie nicht komfortabel ist.

Der Innenraum und das Armaturenbrett sind so gestaltet, daß Sie alle Schaltelemente schnell und mühelos bedienen können und gleichzeitig eine gute Übersicht über die Kontrollinstrumente haben.

Sie können zum Beispiel, ohne die Hände vom Lenkrad und die Augen von der Straße zu nehmen, über zwei Kombinationsschalter an der Lenksäule den dreistufigen Scheibenwischer, die Scheibenwaschanlage, den Blinker, die Lichthupe und die Abblendschaltung bedienen.

Mit einem Blick können Sie die Kontrollinstrumente ablesen: sie sind rund und blendfrei und liegen direkt in Ihrem Sehfeld. Dazu gehören Drehzahlmesser, Geschwindigkeitsmesser, Öltemperatur- und Öldruckmesser und Benzinuhr. Damit Sie jederzeit wissen, wie es Ihrem Wagen geht. Und eine Zeituhr, damit Sie wissen, was die Stunde geschlagen hat.

Und so stecken im Porsche noch eine Menge anderer Details, die Ihnen das Fahren komfortabel und sicher machen sollen. Zum Beispiel eine zugfreie Be- und Entlüftungsanlage mit Zwangsentlüftung, ein ge-

trennt regulierbares Heizungs- und Belüftungssystem mit einem Dreistufigengebläse, eine elektrisch beheizbare Heckscheibe, eine elektrische Scheibenwaschanlage, Halogenhauptscheinwerfer, Rückfahrscheinwerfer und eine Warnblinkanlage, die zwischen den vorderen und hinteren Leuchten so getrennt ist, daß nicht gleich die ganze Anlage ausfällt, wenn mal eine der Leuchten beschädigt wird.

Das sind Selbstverständlichkeiten für einen Porsche.

Der Innenraum des Porsche ist in Breite und Tiefe so großzügig bemessen, daß Fahrer und Beifahrer ungehinderte Bewegungsfreiheit haben.

Die zwei komfortablen, anatomisch richtig geformten Vordersitze liegen tief im Schwerpunkt des Wagens. Durch ihre Schalenform geben sie Ihnen Seitenhalt genug, daß Sie sich auch in scharf gefahrenen Kurven nicht am Lenkrad festhalten müssen.



Die Rückenlehnen sind bis zur Ruhelage verstellbar und lassen sich jeder individuellen Sitzposition anpassen.

Außerdem hat der Porsche hinten noch Notsitze, die für kurze Fahrten ebenfalls eine Sitzgelegenheit bieten. Wenn Sie sie herunter

klappen, haben Sie einen ebenen, 250 Liter großen Kofferraum. Vorausgesetzt, Sie brauchen noch einen.

Denn der Porsche hat seinen Kofferraum vorn. 200 Liter groß und vollausgekleidet mit Nadelfilz, damit Ihr Gepäck nicht hin-

und herrutscht und durch Kanten beschädigt werden kann.





DER MOTOR.

Die Porsche-Motoren sind Hochleistungstriebwerke. Sechs Zylinder machen sie leistungsfähig und robust, weil alle beweglichen Teile im Motor gleichmäßig belastet werden.

Die Zylinder liegen je drei rechts und links vom Kurbelgehäuse und sind 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. So flattern sie auch bei hohen Drehzahlen nicht und ermöglichen dem Motor ein gutes Drehvermögen bei hoher Drehzahlfestigkeit.

Die geschmiedete Kurbelwelle ist achtfach gelagert. Durch die Trockensumpfschmierung werden die Schmierstellen auch bei hohen Kurvengeschwindigkeiten immer gleichmäßig mit Öl versorgt. Das Öl wird in einem Hauptstromfilter gereinigt und von einem thermostatisch gesteuerten Ölkühler immer auf der richtigen Temperatur gehalten.

Im 911 T sorgen zwei Dreifachvergaser (also 1 Vergaser pro Zylinder) für eine gleichmäßige Versorgung der Verbrennungsräume mit dem Kraftstoffgemisch. Im 911 E und S versorgt eine mechanisch gesteuerte BOSCH-

Saugrohr-Einspritzpumpe ebenfalls jeden Zylinder für sich: Meßfühler errechnen jeweils aus dem Saugrohrdruck der Drosselklappenöffnung, der Drehzahl und anderen Eingaben das für jeden Fahrzustand ideale Benzin-Luftgemisch, wobei der Anteil unverbrannter Kohlenwasserstoffe und des Kohlenmonoxyd weitgehend reduziert wird.

Durch den auf 2,2 Liter vergrößerten Hubraum sind die Porsche nicht nur schneller

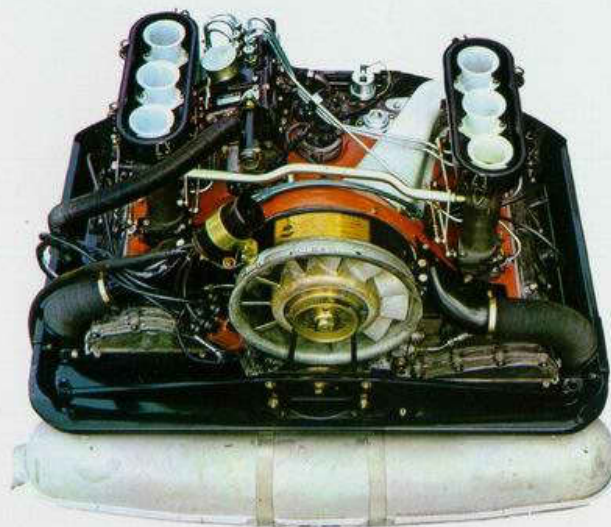
geworden. Sie beschleunigen auch besonders gut, weil der Motor jetzt noch besser durchzieht. Das merken Sie beim Überholen an Steigungen. Das merken Sie aber vor allem im Stadtverkehr.

Denn durch das hohe Drehmoment ist der Motor elastischer geworden. Das heißt, er paßt sich besser der jeweiligen Verkehrssituation an. Also brauchen Sie weniger zu schalten.

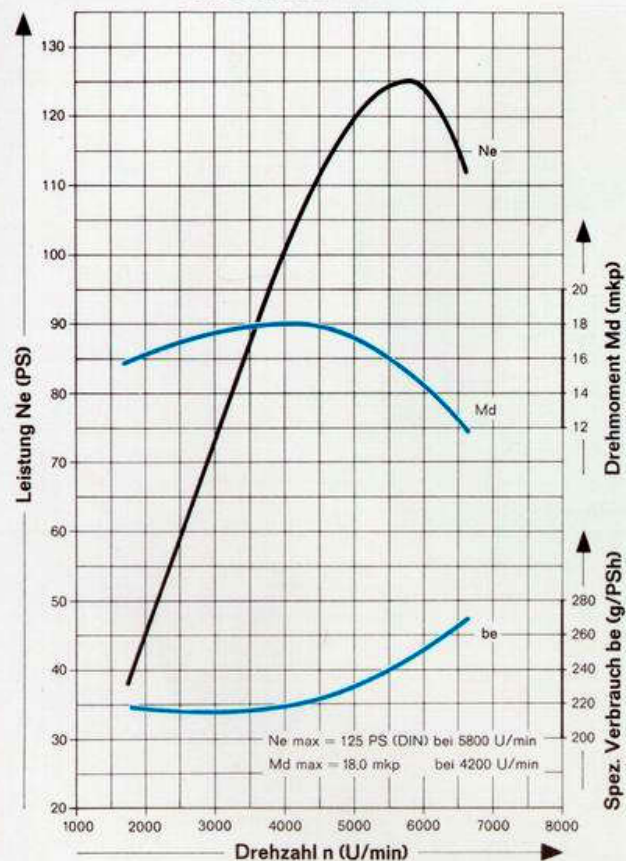
Dabei macht es dem Motor nichts aus, wenn Sie jeden Gang voll ausfahren oder stundenlang Höchstgeschwindigkeit fahren. Im Gegenteil: Der Motor ist auf hohe Drehzahlen ausgelegt. Da die Bohrung groß (84 mm) und der Hub kurz (66 mm) ist, ist auch die Kolbengeschwindigkeit niedrig.

Im 911 T zum Beispiel legt der Kolben 12,7 m/sec. zurück. In manch anderen Sportwagen über 19 m/sec. bei gleichen Fahrleistungen, was natürlich einen entsprechend größeren Verschleiß an den Kolben und Zylindern zur Folge hat.

Obwohl alle Porsche-Motoren Hochleistungstriebwerke sind, sind sie außerordentlich robust und standfest.

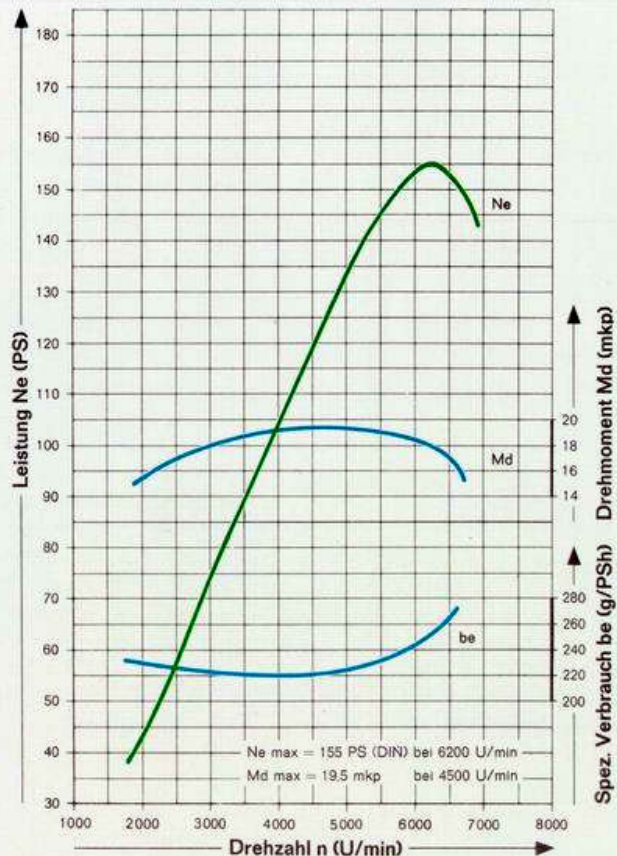


Vollastkurven Motor 911 T



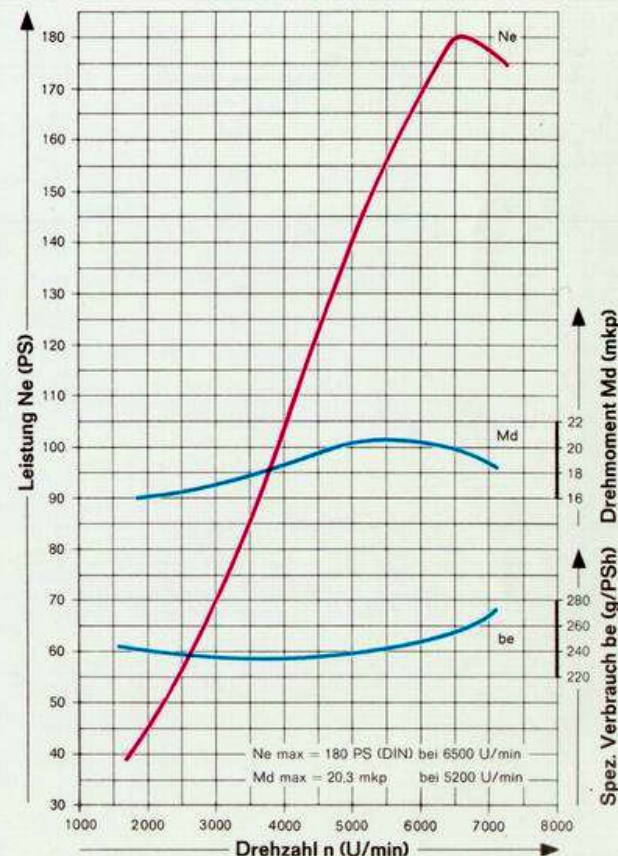
Der Porsche 911 T leistet 125 PS bei 5.800 U/min. Er beschleunigt von Null auf 100 km/h in 10 Sekunden und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 205 km/h. Sein maximales Drehmoment beträgt 18 mkgp/4200 U/min, sein Verdichtungsverhältnis 8,6 : 1. Der Kraftstoffverbrauch des 911 T (nach DIN): 9 Liter Super auf 100 km.

Vollastkurven Motor 911 E



Der Porsche 911 E leistet 155 PS bei 6.200 U/min. Er beschleunigt von Null auf 100 km/h in 8 Sekunden und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h. Sein maximales Drehmoment beträgt 19,5 mkgp/4500 U/min, sein Verdichtungsverhältnis 9,1 : 1. Der Kraftstoffverbrauch des 911 E (nach DIN): 9,5 Liter Super auf 100 km.

Vollastkurven Motor 911 S



Der Porsche 911 S leistet 180 PS bei 6.500 U/min. Er beschleunigt von Null auf 100 km/h in 7,2 Sekunden und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h. Sein maximales Drehmoment beträgt 20,3 mkgp 5.200 U/min, sein Verdichtungsverhältnis 9,8 : 1. Der Kraftstoffverbrauch des 911 S (nach DIN): 10,2 Liter Super auf 100 km.

DIE KRAFTÜBERTRAGUNG.

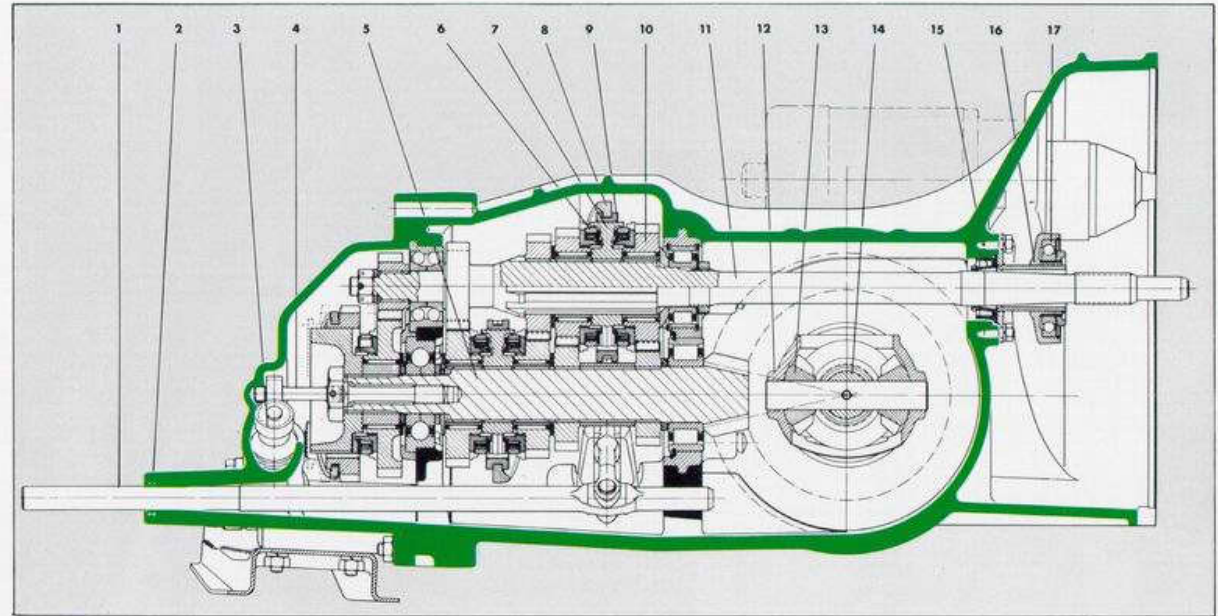
Motor und Kraftübertragung sind in einer Einheit verblockt. So ist gewährleistet, daß die Antriebsräder immer gut belastet sind und eine optimale Bodenhaftung haben.

Das Schaltgetriebe ist ein von Porsche entwickeltes Sperrsynchrongetriebe, das auch viele Konkurrenzfabrikate übernommen haben. Es hat kurze Schaltwege und eine sehr schnelle Synchronisierung. Die Getriebeabstufung ist auf Motor und Fahrzeug optimal abgestimmt.

Deshalb steht Ihnen in jeder Fahrsituation die volle Leistung des Motors zur Verfügung. Sie können sehr schnell schalten, ohne das Getriebe zu ruinieren. Mit geringster Verzögerung wird die Antriebskraft auf die Räder übertragen.

Der Achsantrieb erfolgt über ein spiralverzahntes Kegelradgetriebe mit Kegelausgleichsgetriebe. Das heißt: Die Zähne sind stark gebogen. Dadurch sind mehr Zähne und mit einer größeren Flankenfläche gleichzeitig im Eingriff und können größere Kräfte aufnehmen als eine normale Schrägverzahnung. Im übrigen wird die Laufruhe verbessert.

Die Kraft wird über Gelenkwellen auf die Hinterräder übertragen.



- 1 Schaltstange
- 2 Radialdichtung
- 3 Anschlußwelle für Tachometer
- 4 Zahnradwelle

- 5 Triebwelle
- 6 Synchronring
- 7 Führungsmuffe
- 8 Schaltgabel

- 9 Schaltmuffe
- 10 Rad 1 für 5. Gang
- 11 Antriebswelle
- 12 Ausgleichs-Getriebegehäuse

- 13 kleines Ausgleichskegelrad
- 14 Ankerbolzen
- 15 Dichtungsring
- 16/17 Kupplungsausrücklager

DAS FAHRWERK.

Der Porsche hat ein Fahrwerk, das selbst für Sportwagen ungewöhnlich aufwendig ist. Die einzeln aufgehängten Räder der Vorderachse werden durch Querlenker in Verbindung mit Stoßdämpfern geführt. Sie arbeiten also völlig unabhängig voneinander, was wesentlich zum komfortablen Fahren beiträgt. Dabei werden nicht nur kleine Schlaglöcher, sondern auch große Bodenwellen sehr gut von der Federung geschluckt. Die Abfederung erfolgt durch je einen längs liegend angeordneten, einstellbaren Federstab, der so raumsparend konstruiert ist, daß dadurch der Kofferraum nicht beeinträchtigt wird.

Beim 911 E (auf Wunsch auch beim T und S) werden Federung und Dämpfung durch ein hydropneumatisches Federbein übernommen, was Ihnen das Fahren noch komfortabler macht. Ein aufwendiges System von Druckkammern, Kolben und Ventilen sorgt selbsttätig für ein stets gleichbleibendes Fahrzeug-Niveau und ein konstantes Ein- und Ausfedern der Vorderräder. Unabhängig von der Beladung des Kofferraums.

Die hinteren Räder des Porsche sind ebenfalls einzeln aufgehängt. Sie werden durch Schräglenker geführt und durch quer liegende Federstäbe gefedert. Die doppelt wirken-

den hydraulischen Stoßdämpfer dämpfen jede Bewegung der Radaufhängung.

Der 911 S (auf Wunsch auch der E und T) hat serienmäßig Querstabstabilisatoren, die den Rädern einen noch besseren Kontakt mit der Straße ermöglichen.

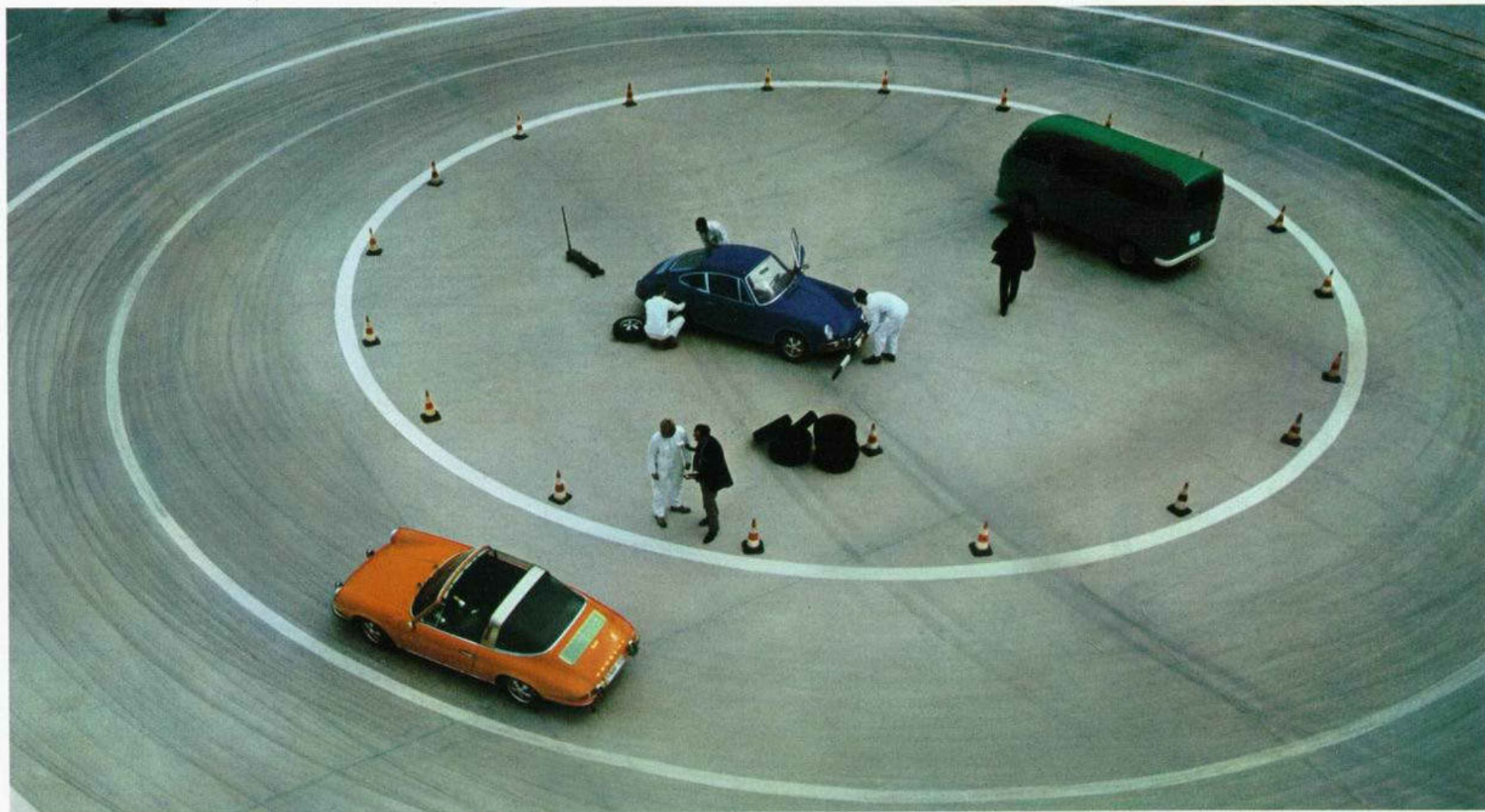
So verringern sie auch bei schnellem Richtungswechsel die Seitenneigung und verhindern bei Slalom-Kurven ein Aufschaukeln.

Der 911 S erreicht von allen Porsche-Modellen die höchste Kurvengeschwindigkeit. Aber auch mit Federbeinachse sind die Querschleunigungswerte des Porsche gegenüber normalen Limousinen beträchtlich hoch.

Das liegt nicht zuletzt auch an den breiten Felgen (T: 5 1/2 Jx15, E/S: 6 Jx15), die den Abstützeffekt des Fahrgestelles verstärken, wodurch die Reifen besser Seitenkräfte aufnehmen können. Und da die Reifen nicht nur sehr groß, sondern auch sehr breit sind, liegen sie mit mehr Fläche auf und ermöglichen auch deshalb eine höhere Querschleunigung.

Außerdem haben große Reifen mehr Rollumfang. Deshalb können sie nicht nur Unebenheiten auf der Fahrbahn besser schlucken. Sie haben auch eine bedeutend größere Lebensdauer.







DIE SICHERHEIT.

Daß die Porsche noch schneller geworden sind, ist nicht zuletzt auch der Grund, weshalb sie noch sicherer geworden sind.

Denn der stärkere Motor gibt ihnen noch größere Beschleunigungsreserven in allen Geschwindigkeitsbereichen. Also auch mehr Sicherheit beim Überholen. Der Porsche 911 S beispielsweise beschleunigt von Null auf 100 in 7,2 Sekunden. Und selbst wenn Sie bei 180 km/h voll aufs Gaspedal drücken, gibt es noch einen Ruck nach vorn.

So schnell der Porsche auf Touren kommt, so schnell kommt er auch wieder zum Stehen. Sein Zweikreis-Bremssystem wirkt auf vier innenbelüftete Scheibenbremsen, die ihn in 3,2 Sekunden von 100 wieder auf Null bringen. Und da die Bremsen thermisch fast unempfindlich sind und sich automatisch nachstellen, bleiben sie auch nach häufigen Vollbremsungen unvermindert standfest. Also bleibt auch der Bremsweg immer gleich kurz.

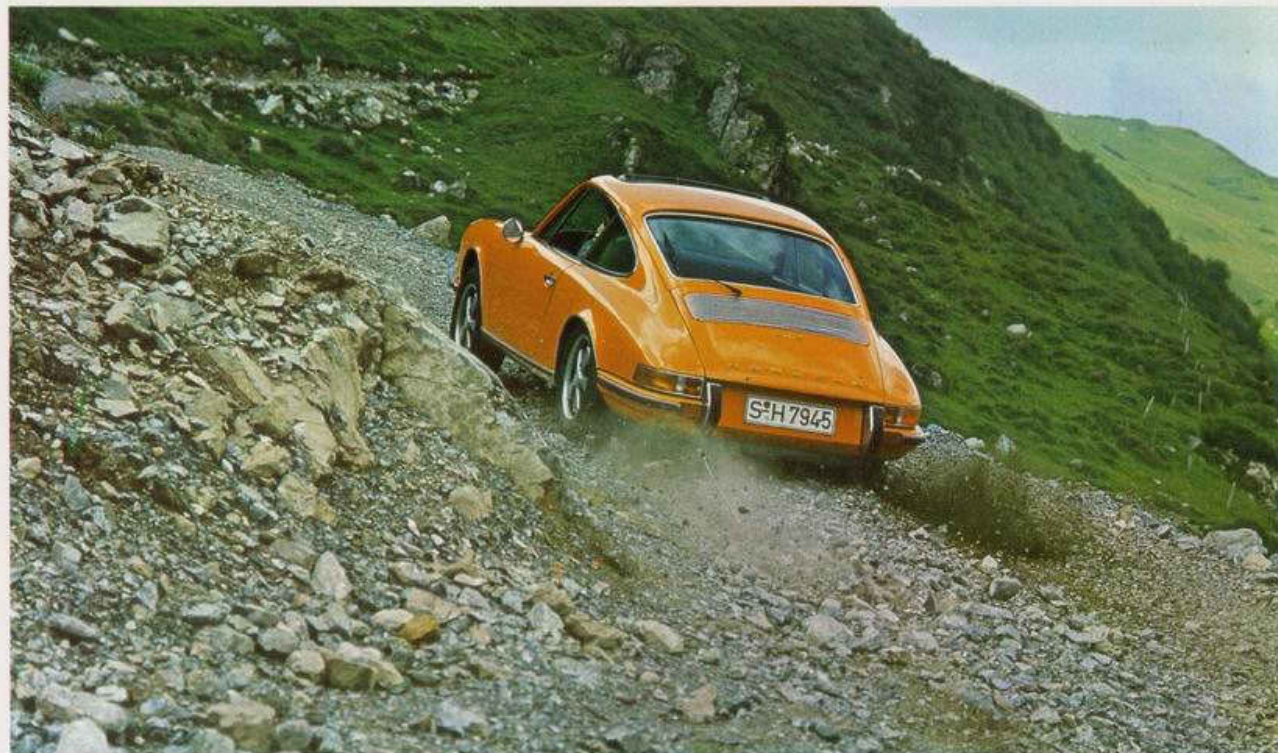
Die Lenkung ist sehr leichtgängig und - durch die sportlich direkte Übersetzung - sehr reaktionsschnell. Und zusammen mit dem aufwendigen und sehr gut abgestimmten Fahrwerk können Sie unvorhergesehene Gefahren schnell und sicher aus dem Weg fahren.

Der Fahrgastraum des Porsche ist als ver-

formungssteife Sicherheitszelle mit Knautschzonen ausgebildet. (In der Targa-Version mit einem Sicherheitsbügel.) Er hat als einziger Wagen der Welt eine dreigeteilte Zahnstangen-Sicherheitslenksäule, die an den Knickstellen mit wartungsfreien Kreuzgelenken verbunden ist. Das bedeutet, daß bei einem Aufprall der Stoß fehlgeleitet wird, weil sich

der obere und der untere Teil der Lenksäule aneinander vorbeischieben.

Der Porsche ist also nicht nur ein sehr schnelles und schönes Auto. Sondern auch ein Wagen mit beruhigend vielen Sicherheitsreserven.





DIE QUALITÄTSKONTROLLE.

Je technisch aufwendiger ein Wagen ist, desto gründlicher muß er geprüft werden. Der Porsche muß erst eine ganze Reihe harter Tests bestehen, bevor er freigegeben wird.

Nehmen Sie nur seinen Motor. Bevor er zusammengesetzt wird, wird jedes einzelne Teil genauestens auf seine Qualität geprüft.

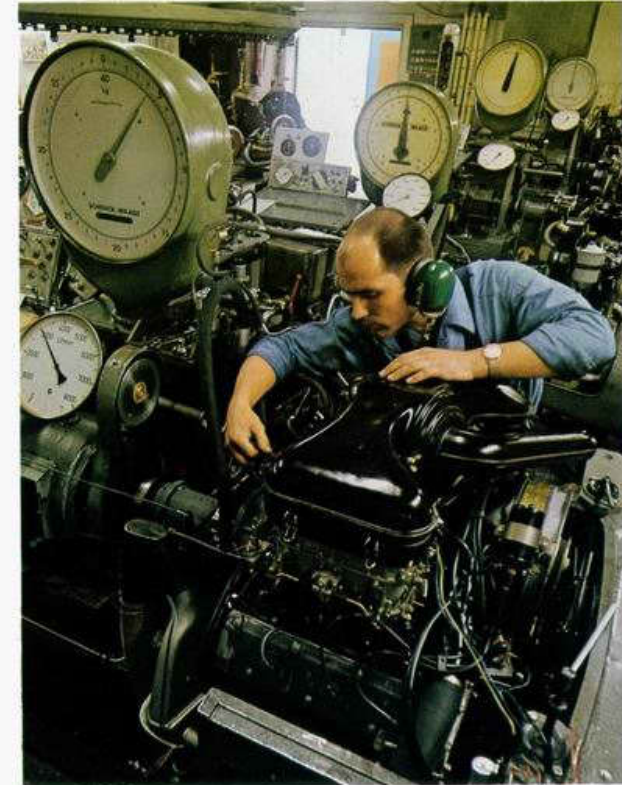
Die Ventile und Nockenwellen zum Beispiel auf Gewicht, Unwucht und Materialfestigkeit.

Jeder fertig montierte Motor kommt in den Motorenprüfstand. Hier wird seine Leistungsabgabe geprüft, seine Zündung eingestellt, sein Verbrauch gemessen und vieles mehr (Kontrollen, die wohl kein anderes Serienautomobil durchläuft).

Ist das Fahrzeug dann fertiggestellt, kommt die letzte, entscheidende Prüfung: Von den Porsche-Testfahrern.

Auf Fahrprüfständen und anschließend auf einer 35 Kilometer langen Teststrecke wird alles am Wagen noch einmal systematisch auf seine Funktionstüchtigkeit geprüft: Die Leistung des Motors, die Kraftübertragung, die Fahrwerkabstimmung, die Lenkgenauigkeit, die Bremsanlage, die Reifenqualität und so weiter.

Die beste Teststrecke indes haben die Porsche schon hinter sich, bevor sie gebaut werden: Die Rennstrecke.





DIE TECHNISCHEN DATEN

	911 T	911 E	911 S (Grundtyp)	911 S Coupé u. 911 S Targa + M-Ausstattung
Motor				
Zylinderzahl	6	6	6	6
Bohrung (mm)	84	84	84	84
Hub (mm)	66	66	66	66
Hubraum (ccm, nach Steuerformel)	2179	2179	2179	2179
Hubraum (ccm, effektiv)	2195	2195	2195	2195
Verdichtungsverhältnis	8,6 : 1	9,1 : 1	9,8 : 1	9,8 : 1
Motorleistung PS (DIN-SAE)	125—142	155—175	180—200	180—200
bei Kurbelwellendrehzahl U/min	5800	6200	6500	6500
max. Drehmoment (mkp = nach DIN)	18	19,5	20,3	20,3
bei Kurbelwellendrehzahl U/min	4200	4500	5200	5200
Literleistung PS/Ltr. (DIN)	57	70	82	82
Kraftstoff-Oktan-Anzahlbedarf (ROZ)	96	98	98	98
Kraftstoffnormverbrauch (Ltr./100 km)	9,0	9,5	10,2	10,2
Motorkonstruktion				
Bauart	Luftgekühlter Viertakt-Otto-Motor mit 2 gegenüberliegenden Zylinderreihen (Boxermotor)			
Kurbelgehäuse	Leichtmetall	Leichtmetall	Leichtmetall	Leichtmetall
Zylinder, Einzelzylinder	Grauguß	GG-Büchse mit LM-Rippenmantel	GG-Büchse mit LM-Rippenmantel	GG-Büchse mit LM-Rippenmantel
Anordnung der Ventile je Zylinder	1 Einlaß-, 1 Auslaß-, V-förmig hängend	1 Einlaß-, 1 Auslaß-, V-förmig hängend	1 Einlaß-, 1 Auslaß-, V-förmig hängend	1 Einlaß-, 1 Auslaß-, V-förmig hängend
Ventilsteuerung	rechts und links je eine obenliegende Nockenwelle			
Nockenwellenantrieb	durch Kette	durch Kette	durch Kette	durch Kette
Kurbelwelle	geschmiedet, 8 Gleitlager	geschmiedet, 8 Gleitlager	geschmiedet, 8 Gleitlager	geschmiedet, 8 Gleitlager
Schmierung	Trockensumpf mit getrenntem Ölbehälter, thermostatisch geregelte Ölkühlung und Ölfilter im Hauptstrom			
Kraftstoffförderung	elektrische Pumpe	elektrische Pumpe	elektrische Pumpe	elektrische Pumpe
Gemischbildung	2 Zenith-Dreifachvergaser	Bosch Saugrohreinspritzung	Bosch Saugrohreinspritzung	Bosch Saugrohreinspritzung
Elektrische Anlage				
Batteriespannung (V)	12	12	12	12
Batterieleistung (Ah)	2 x 36	2 x 36	1 x 45	2 x 36
Lichtmaschine	Drehstrom 770 W	Drehstrom 770 W	Drehstrom 770 W	Drehstrom 770 W
Zündung	BHKZ	BHKZ	BHKZ	BHKZ
Zündkerze (Elektrodenabstand)	Beru 240/14/3 (0,6) / Bosch W 230 T 30 (0,6)	Beru 265/14/3 P (0,6) / Bosch W 265 P 21 (0,6)	Beru 265/14/3 P (0,6) / Bosch W 265 P 21 (0,6)	Beru 265/14/3 P (0,6) / Bosch W 265 P 21 (0,6)
Kraftübertragung				
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltgetriebe	Porsche Synchrongetriebe	Porsche Synchrongetriebe	Porsche Synchrongetriebe	Porsche Synchrongetriebe
Anzahl der Gänge	4 vorw., 1 rückwärts	5 vorw., 1 rückwärts	5 vorw., 1 rückwärts	5 vorw., 1 rückwärts
Achsantrieb	spiralverzahnte Kegelräder, Differential	spiralverzahnte Kegelräder, Differential	spiralverzahnte Kegelräder, Differential	spiralverzahnte Kegelräder, Differential
Kraftübertragung	über Doppelgelenkwellen auf die Hinterräder	über Doppelgelenkwellen auf die Hinterräder	über Doppelgelenkwellen auf die Hinterräder	über Doppelgelenkwellen auf die Hinterräder
auf Sonderwunsch				
Achsantrieb nur bei Schaltgetriebe mit	ZF-Sperrdifferential	ZF-Sperrdifferential	ZF-Sperrdifferential	ZF-Sperrdifferential
Sonderwunsch	5-Gang oder 5-Gang Spezialübersetzung	5-Gang Spezialübersetzung	5-Gang Spezialübersetzung	5-Gang Spezialübersetzung
Sonderwunsch	4-Gang Sportomatic	4-Gang Sportomatic		
Sportomatic-Getriebe				
Kupplung	Hydraulischer Wandler und unterdruckbetätigte Einscheibentrockenkupplung MZ 180 K			
Anzahl der Gänge	4 vorw., 1 rückwärts und Parksperre	4 vorw., 1 rückwärts und Parksperre		

	911 T	911 E	911 S (Grundtyp)	911 S Coupé u. 911 S Targa + M-Ausstattung
Schalthebelanordnung	Knüppelschaltung neben dem Fahrersitz auf dem Rahmentunnel		Knüppelschaltung neben dem Fahrersitz auf dem Rahmentunnel	
Achsübersetzung	7/31 i = 4,429	7/31 i = 4,429	7/31 i = 4,429	7/31 i = 4,429
Fahrgestell, Radaufhängung Selbsttragende Karosserie				
Vorderradaufhängung einzeln an Querlenkern aufgehängte Räder und	Dämpferbeine	Federbeine	Dämpferbeine	Dämpferbeine
Vorderradfedern	Drehstäbe	hydropn. Federbeine	Drehstäbe	Drehstäbe
Hinterradaufhängung	einzeln an Längslenkern aufgehängte Räder	einzeln an Längslenkern aufgehängte Räder	einzeln an Längslenkern aufgehängte Räder	einzeln an Längslenkern aufgehängte Räder
Hinterradfedern	je Rad ein Drehstab quer liegend	je Rad ein Drehstab quer liegend	je Rad ein Drehstab quer liegend	je Rad ein Drehstab quer liegend
Stoßdämpfer	vorn und hinten doppelwirkende hydraulische Stoßdämpfer		vorn und hinten doppelwirkende hydraulische Stoßdämpfer	
Stabilisator	vorn und hinten	ohne	mit	mit
Stabilisator Sonderwunsch	vorn und hinten	vorn		
Fußbremse	hydraulische Zweikreisbremse mit belüfteten Bremsscheiben an allen 4 Rädern		hydraulische Zweikreisbremse mit belüfteten Bremsscheiben an allen 4 Rädern	
Räder	5 1/2 x 15 Stahl (Sonderwunsch 6 x 15 LM)	6 x 15 LM	6 x 15 LM	6 x 15 LM
Reifen	165 HR x 15	185/70 VR 15	185/70 VR 15	185/70 VR 15
Sonderwunsch Reifen	185 HR 14 auf 5 1/2 x 14 / 185/70 VR 15 auf 6 x 15 LM		Dunlop Racing / 5,00 M 15 R 7	
Lenkung	Zahnstangenlenkung	Zahnstangenlenkung	Zahnstangenlenkung	Zahnstangenlenkung
Füllmengen				
Motor	ca. 9 Ltr. Marken-HD-Öl = nach API-Klassifikation MS Sommer SAE 30 Winter SAE 20	ca. 9 Ltr. Marken-HD-Öl = nach API-Klassifikation MS Sommer SAE 30 Winter SAE 20	mit Ölkühler ca. 10 Ltr. Sommer SAE 30 Winter SAE 20	mit Ölkühler ca. 10 Ltr. Sommer SAE 30 Winter SAE 20
Sportomatic	ca. 11,5 l Ölsorte wie oben	ca. 11,5 l Ölsorte wie oben		
Getriebe mit Ausgleichsgetriebe	ca. 2,5 l Hypoidöl SAE 90	ca. 2,5 l Hypoidöl SAE 90	ca. 2,5 l Hypoidöl SAE 90	ca. 2,5 l Hypoidöl SAE 90
Kraftstoffbehälter	62 l davon 6 l Reserve	62 l davon 6 l Reserve	110 l, ca. 10 l Reserve	62 l davon 6 l Reserve
Kraftstoffbehälter Sonderwunsch		90 l — 9 l Reserve		
Scheibenwaschanlage	ca. 2,0 l	ca. 2,0 l	ca. 2,0 l	ca. 2,0 l
Abmessungen				
Radstand	2268 mm	2268 mm	2268 mm	2268 mm
Spurweite vorn	1362 mm	1374 mm	1374 mm	1374 mm
Spurweite hinten	1343 mm	1355 mm	1355 mm	1355 mm
Länge	4163 mm	4163 mm	4080 mm	4163 mm
Breite	1610 mm	1610 mm	1610 mm	1610 mm
Höhe (unbelastet)	1320 mm	1320 mm	1320 mm	1320 mm
Bodenfreiheit (belastet)	150 mm	150 mm	150 mm	150 mm
Wendekreis	ca. 10,7 m	ca. 10,7 m	ca. 10,7 m	ca. 10,7 m
Gewichte:				
Leergewicht nach DIN	1020 kp	1020 kp	930 kp	1020 kp
zul. Gesamtgewicht	1400 kp	1400 kp	1400 kp	1400 kp
Fahrleistungen mit Schaltgetriebe (Serienausführung)				
Höchstgeschwindigkeit km/h	205	220	230	230
Beschleunigung 0—100 km/h (DIN-Leergew. + 1/2 Zuladung)	10,0 sec.	8,0 sec.	7,2 sec.	7,5 sec.

DAS PROGRAMM

PORSCHE 911 T	PORSCHE 911 E	PORSCHE 911 S
Karosserie-Ausstattung Profilgummileisten auf den Stoßängern zum Schutz gegen Beschädigungen beim Rangieren und Parken. Typenzeichen und PORSCHE-Schriftzug auf Motorhaube silberfarben. Karosserie-Unterseite mit PVC-Korrosionsschutz behandelt.	Karosserie-Ausstattung Starke Profilgummileisten zum Schutz der Stoßfänger gegen Beschädigung beim Rangieren und Parken. Chromblende unterhalb der Türen. Stoßfängerzwischenteil aus Leichtmetall. Typenzeichen und PORSCHE-Schriftzug auf Motorhaube goldfarben. Karosserie-Unterseite mit PVC-Korrosionsschutz behandelt.	Karosserie-Ausstattung Karosserie-Unterseite mit Korrosionsschutz behandelt. PORSCHE-Schriftzug oberhalb der Türschwelle und auf der Motorhaube in schwarz.
Scheiben Verbundglas-Sicherheitsfrontscheibe, Sicherheitsglas für Seiten- und Heckscheiben. Elektrische Scheibenwaschanlage. Scheibenwischer mit Intervallschalter und 2 Wischergeschwindigkeiten (Nachlaufschalter). Ausstellfenster vorne (nur bei „targa“). Ausstellfenster hinten mit Diebstahlsicherung (nur bei Coupé). Elektrisch beheizbare Heckscheibe. Zweistufig beheizbare feste Heckscheibe getönt (nur „targa“). Abblendbarer Innenspiegel an Frontscheibe befestigt.	Scheiben Verbundglas-Sicherheitsfrontscheibe, Sicherheitsglas für Seiten- und Heckscheiben. Elektrische Scheibenwaschanlage. Scheibenwischer mit Intervallschalter und 2 Wischergeschwindigkeiten (Nachlaufschalter). Ausstellfenster vorne (nur bei „targa“). Ausstellfenster hinten mit Diebstahlsicherung (nur bei Coupé). Elektrisch beheizbare Heckscheibe. Zweistufig beheizbare feste Heckscheibe getönt (nur „targa“). Abblendbarer Innenspiegel an Frontscheibe befestigt.	Scheiben Verbundglas-Sicherheitsfrontscheibe, Sicherheitsglas für Seiten- und Heckscheiben. Elektrische Scheibenwaschanlage. Scheibenwischer mit Intervallschalter und 2 Wischergeschwindigkeiten. Abblendbarer Innenspiegel an Frontscheibe befestigt.
Schlösser Hauptschlüssel für sämtliche Schlösser. Nebenschlüssel nur für Tür- und Zündschloß. Beide Türen außen abschließbar, von innen verriegelbar. Lenkradschloß mit Anlaßwiederhol Sperre und Zündschloß kombiniert, sowie X-Kontakt. Handschuhkastenklappe mit Magnetverschluß, abschließbar. Verschlußdeckel für Benzineinfüllstutzen nur vom Fahrstromraum zu öffnen. Vorderhaubenzug abschließbar (nur bei „targa“).	Schlösser Hauptschlüssel für sämtliche Schlösser. Nebenschlüssel nur für Tür- und Zündschloß. Beide Türen außen abschließbar, von innen verriegelbar. Lenkradschloß mit Anlaßwiederhol Sperre und Zündschloß kombiniert, sowie X-Kontakt. Handschuhkastenklappe mit Magnetverschluß, abschließbar. Verschlußdeckel für Benzineinfüllstutzen nur vom Fahrstromraum zu öffnen. Vorderhaubenzug abschließbar (nur bei „targa“).	Schlösser Hauptschlüssel für sämtliche Schlösser. Nebenschlüssel nur für Tür- und Zündschloß. Beide Türen außen abschließbar, von innen verriegelbar. Lenkradschloß mit Anlaßwiederhol Sperre und Zündschloß kombiniert. Verschlußdeckel für Benzineinfüllstutzen unter der vorderen Haube.
Innenausstattung Vierspeichen-Hartgummi-Lenkrad mit tiefliegender Nabe und gepolsterter Hupentaste. 2 gepolsterte Sonnenblenden (seitlich schwenkbar, nicht bei „targa“). Für Beifahrer mit Make-up-Spiegel mit Klappe, beleuchteter Klapp-Aschenbecher in der Unterkante des Armaturenbretts. Oben und unten gepolstertes, blendfreies Armaturenbrett. Schalttafelblende in Kunstleder. Zigarrenanzünder. Typenzeichen silberfarben. Verstellbare Vordersitze, als Liegesitze verwendbar. Handgasbetätigung. Sitzlehnenverriegelung für Beifahrersitz. Haltegriff für Beifahrer an der Türinnenseite. Türtafel in Kunstleder, Flechtarnung. Armstütze gleichzeitig Zuziehgriff, 2 Ablageflächen an den Türtafeln. Ablageflächen an beiden Seiten im Fußraum (nur bei Coupé). Befestigungsstellen für Sicherheitsgurte. Teppiche aus Kunstfaser, Farbe auf Innenausstattung abgestimmt. Heizungs- und Belüftungssystem mit Dreistufen-Frischluftheizung. Zugfreie Entlüftung des Fahrstromraums durch Schlitze über der Heckscheibe (bei „targa“ durch Schlitze im Sicherheitsbügel). 2 Hecksitze umklappbar als Gepäckablage verwendbar. Hutablage hinter den Fondsitzen mit Rutschsicherungsleiste (nur bei Coupé). Befestigungskramen für Kofferriemen. 2 flexible Kleiderhaken am Dachrahmen.	Innenausstattung Vierspeichen-Lederlenkrad mit tiefliegender Nabe und nachgiebigem Lenkradkranz. 2 gepolsterte Sonnenblenden (seitlich schwenkbar, nicht bei „targa“). Für Beifahrer mit Make-up-Spiegel. Beleuchteter Klapp-Aschenbecher in der Unterkante des Armaturenbretts. Oben und unten gepolstertes, blendfreies Armaturenbrett. Schalttafelblende in Kunstleder. Zigarrenanzünder. Huptaste gepolstert. Typenzeichen goldfarben. Verstellbare Vordersitze, als Liegesitze verwendbar. Handgasbetätigung. Sitzlehnenverriegelung für Beifahrersitz. Haltegriff für Beifahrer an der Türinnenseite. Türtafel in Kunstleder, Flechtarnung. Armstütze gleichzeitig Zuziehgriff, 2 Ablageflächen an den Türtafeln. Ablageflächen an beiden Seiten im Fußraum (nur bei Coupé). Befestigungsstellen für Sicherheitsgurte. Veloursteppich, Farbe auf Innenausstattung abgestimmt. Heizungs- und Belüftungssystem mit Dreistufen-Frischluftheizung. Zugfreie Entlüftung des Fahrstromraums durch Schlitze über der Heckscheibe (bei „targa“ durch Schlitze im Sicherheitsbügel). 2 Hecksitze umklappbar als Gepäckablage verwendbar. Hutablage hinter den Fondsitzen mit Rutschsicherungsleiste (nur bei Coupé). 2 flexible Kleiderhaken am Dachrahmen. Trittbrettleiste Aluminium.	Innenausstattung Vierspeichen-Lederlenkrad mit tiefliegender gepolsterter Nabe (Hupenbetätigung in der Nabe). Fahrersitz: Recaro Sportsitz, verstellbar, mit Sitzlehnenverriegelung. Beifahrersitz: Recaro Rallyesitz, verstellbar. 1 gepolsterte Sonnenblende (seitlich schwenkbar). Oben und unten gepolstertes, blendfreies Armaturenbrett. Schalttafelblende in Kunstleder. Zigarrenanzünder. Handgashebel. Türtafel in Kunstleder. Befestigungsstellen für Sicherheitsgurte. Teppiche aus Kunstfaser, Farbe schwarz. Fremdheizung und regelbare Belüftung. Zugfreie Entlüftung des Fahrstromraums durch Schlitze über der Heckscheibe. 2 Hecksitze umklappbar.
Instrumentierung Geschwindigkeitsmesser mit Gesamt- und Tageskilometerzähler. Transistor-Drehzahlmesser. Benzinuhr mit Restanzeigeleuchte. Öltemperaturanzeige, Öldruckkontrollleuchte. Kontrollleuchten für Batterie-Ladestrom. Begrenzungslicht, Fernlicht, Blinker, Handbremse. Elektrische Zeituhr mit Merkanzeiger.	Instrumentierung Geschwindigkeitsmesser mit Gesamt- und Tageskilometerzähler, Drehzahlmesser. Benzinuhr mit Restanzeigeleuchte. Öltemperatur-, Ölstands- und Öldruckanzeige. Kontrollleuchten für Batterie-Ladestrom. Begrenzungslicht, Fernlicht, Blinker, Handbremse und Warnblinkanlage. Elektrische Zeituhr mit Merkanzeiger.	Instrumentierung Geschwindigkeitsmesser mit Gesamt- und Tageskilometerzähler, Drehzahlmesser. Benzinuhr mit Restanzeigeleuchte. Öltemperatur-, Ölstands- und Öldruckanzeige. Kontrollleuchten für Batterie-Ladestrom, Begrenzungslicht, Fernlicht, Blinker, Handbremse und Warnblinkanlage. Elektrische Zeituhr mit Merkanzeiger.
Elektrische Anlage und Ausstattung 2 Batterien von je 12 V/36 Ah. 770 W-Drehstromgenerator. Halogen-Hauptscheinwerfer. 2 Rückfahrscheinwerfer. Stufenlos regulierbare Instrumentenbeleuchtung. Kofferraumbeleuchtung. Warnblinkanlage mit Kontrollleuchte. Handschuhkasten-Beleuchtung (auch als Leselampe verwendbar). 2 Innenraumleuchten. Beleuchteter Aschenbecher. Zweiklanghörner.	Elektrische Anlage und Ausstattung 2 Batterien von je 12 V/36 Ah. 770 W-Drehstromgenerator. Halogen-Hauptscheinwerfer. 2 Rückfahrscheinwerfer. Stufenlos regulierbare Instrumentenbeleuchtung. Kofferraumbeleuchtung. Warnblinkanlage mit Kontrollleuchte. Handschuhkasten-Beleuchtung (auch als Leselampe verwendbar). 2 Innenraumleuchten. Beleuchteter Aschenbecher. Zweiklanghörner.	Elektrische Anlage und Ausstattung 1 Batterie 12 V/45 Ah. 770 W-Drehstromgenerator. Halogen-Hauptscheinwerfer. 2 Rückfahrscheinwerfer. Stufenlos regulierbare Instrumentenbeleuchtung. Warnblinkanlage. 2 Innenraumleuchten. 1 Horn 335 Hz.
Lackierungen Serienmäßig: Hellelfenbein, Signalorange, Irishgrün, Blutorange, Bahiarot, Albertblau, Pastellblau, Burgundrot, Condagrün. Auf Wunsch, gegen Mehrpreis, sind noch 19 verschiedene Sonderfarben lieferbar.	Lackierungen Serienmäßig: Hellelfenbein, Signalorange, Irishgrün, Blutorange, Bahiarot, Albertblau, Pastellblau, Burgundrot, Condagrün. Auf Wunsch, gegen Mehrpreis, sind noch 19 verschiedene Sonderfarben lieferbar.	Lackierungen Serienmäßig: Hellelfenbein, Signalorange, Irishgrün, Blutorange, Bahiarot, Albertblau, Pastellblau, Burgundrot, Condagrün. Auf Wunsch, gegen Mehrpreis, sind noch 19 verschiedene Sonderfarben lieferbar.
Innenverkleidung und Bezüge Serienmäßig aus Kunstleder in den Farben: Schwarz, Braun, Beige. Muster der verschiedenen Kombinationsmöglichkeiten von Innenverkleidung und Sitzbezügen mit Leder-, Kunstleder- und Stoffvarianten wird Ihnen Ihr VW-Porsche-Händler gerne zeigen.	Innenverkleidung und Bezüge Serienmäßig aus Kunstleder in den Farben: Schwarz, Braun, Beige. Muster der verschiedenen Kombinationsmöglichkeiten von Innenverkleidung und Sitzbezügen mit Leder-, Kunstleder- und Stoffvarianten wird Ihnen Ihr VW-Porsche-Händler gerne zeigen.	Innenverkleidung und Bezüge Serienmäßig aus schwarzem Kunstleder.
Mehrausstattung Durch zusätzliche Ausstattung können alle Modelle auf Wunsch individuell ergänzt werden; hierüber wird Sie Ihr Händler gerne beraten. Bei Fahrzeuglieferungen gelangen stets die am Tage der Lieferung gültigen Listenpreise zur Berechnung. Konstruktions- und Ausstattungsänderungen vorbehalten.		

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

W3 · 65 · 1069 · 0704 · Printed in Germany · Änderungen vorbehalten

