



ELEGANZ
KOMFORT
SICHERHEIT
LEISTUNG
PORSCHE

Fahren in seiner schönsten Form

Die Entwicklung der Porsche-Automobile wurde stets durch Ingenieure bestimmt, die eine technisch optimale und dennoch wirtschaftlich vernünftige Lösung für ein sportliches Automobil suchten.

Entscheidenden Beitrag hierzu leisten die Bewährungsproben, denen sich Porsche mit Erfolg in sportlichen Wettbewerben unterzieht.

Aber der sportliche Einsatz ist nie Selbstzweck. Er liefert uns die Erkenntnisse, die wir immer wieder benötigen, um Automobile der internationalen Spitzenklasse zu bauen.

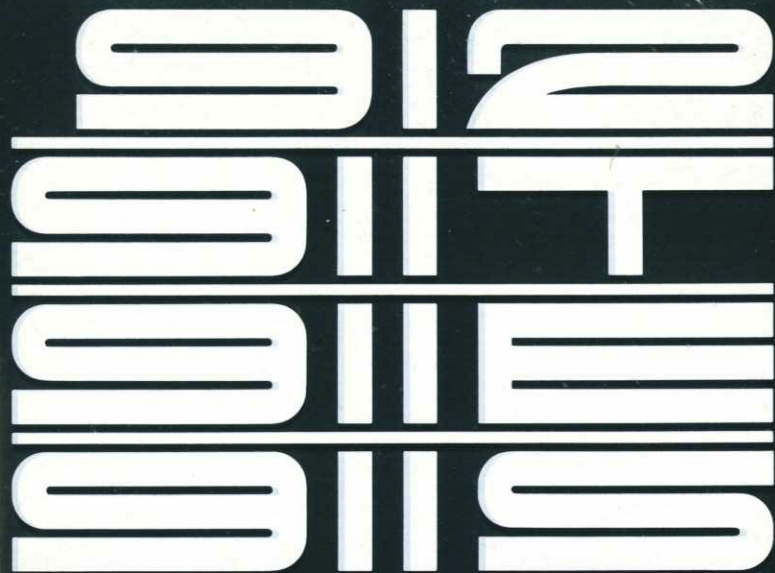
ELEGANZ
KOMFORT
SICHERHEIT
LEISTUNG



COUPÉ

targa





4 Zylinder
1582 ccm
90 PS, 185 km/h
4-Gang-Getriebe

6 Zylinder
1991 ccm
110 PS, 200 km/h
4-Gang-Getriebe

6 Zylinder
1991 ccm Einspritzmotor
140 PS, 215 km/h
5-Gang-Getriebe

6 Zylinder
1991 ccm Einspritzmotor
170 PS, 225 km/h
5-Gang-Getriebe

...auf Ihre Wünsche zugeschnitten

ist das vielseitige Programm sportlicher Reisewagen, das Ihnen Porsche vorstellt. Die neuen Modelle sind das Resultat einer sorgfältigen Weiterentwicklung und Verfeinerung der bewährten und erfolgreichen Grundkonstruktion. Die Betonung lag hierbei auf der Verbesserung des Fahrkomforts, der Erhöhung der Fahr-sicherheit und der Abrundung der Leistungscharakteristik der Sechszylindermotoren.

Die vier in Ausstattung und Leistung sinnvoll aufeinander abgestimmten Modelle werden als Coupé oder für die Liebhaber des offenen Fahrens auch als „targa“ geliefert. Durch zusätzliche Ausstattungen kann jedes Modell auf Wunsch individuell ergänzt werden, wobei aus der Vielzahl der Möglichkeiten an dieser Stelle nur das selektiv-automatische Getriebe für 911 T und 911 E, die „Sportomatic“, besonders hervorgehoben werden soll.

Daten, Zahlen und Illustrationen können Ihnen nur ein unvollkommenes Bild der Fahrzeuge vermitteln. Erst das Erlebnis des Fahrens wird Ihnen offenbaren, weshalb ein Porsche immer wieder Fahrer mit höchsten Ansprüchen begeistert. Unsere überall vertretenen autorisierten Partner werden Ihnen gern die Gelegenheit dazu geben.





ELEGANZ
KOMFORT
SICHERHEIT
LEISTUNG

912
911 T

Während der 912 neben seiner Sportlichkeit durch besondere Wirtschaftlichkeit besticht, erfreut sich der 911 T dank seines leistungsstarken, aber dennoch gedrosselten und robusten 6-Zylinder-Motors großer Beliebtheit. Spielend können mit ihm hohe Dauerfahrleistungen erreicht werden, aber auch im Stadt- und Kurzstreckenverkehr begeistert er durch Elastizität und Laufruhe sowie hervorragende Beschleunigung.

Beide Fahrzeuge zeigen die allen Porsche charakteristische, fließende Linienführung der Karosserie. 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.

Auch in ihrer grundlegenden technischen Konzeption stimmen alle Modelle überein. Die Anordnung luftgekühlter Boxermotoren im Heck ermöglicht den optimalen Kompromiß zwischen Aerodynamik und Raumbedarf sowie Sicherheit der Insassen. Die selbsttragende Stahlblechkonstruktion der Karosserie ist mit der Bodengruppe zur Einheit verschweißt. Der verformungssteife Fahrgastraum wird durch leichter verformbare und Aufprallenergie verzehrende Front- und Heckpartien geschützt und liegt überdies im bestgefederten Raum zwischen den Achsen.

Das auf vier Scheibenbremsen wirkende Zweikreisbremssystem und das auf Einzerradaufhängung basierende Fahrwerk haben ihre harte Bewährungsprobe in vielen Rennsportveranstaltungen bestanden und ihre Überlegenheit bewiesen.

Den höheren Fahrleistungen des 911 T entsprechen die Halogen-Hauptscheinwerfer sowie eine höhere Lichtmaschinen- und Batteriekapazität. Wer besonderen Wert auf eine noch reichhaltigere Detailsausstattung und eine komfortablere Auslegung der Federungscharakteristik legt, kann auf Wunsch gegen Aufpreis im Rahmen des „Comfort“-Ausstattungspaketes die Karosserie- und Fahrwerksausstattung des 911 E erhalten.





ELEGANZ
KOMFORT
SICHERHEIT
LEISTUNG

911 E
911 S

Die serienmäßige Ausrüstung der beiden Spitzenmodelle mit Einspritzmotoren kennzeichnet eine wichtige Entwicklungsstufe, die nachhaltig durch die im Rennsportereinsatz gesammelten Erfahrungen beeinflusst wurde. Abgesehen von der effektiven Leistungserhöhung auf nunmehr 140 PS beim 911 E und 170 PS beim 911 S wurde durch die mechanische Kraftstoffeinspritzung die Elastizität und das Teillastverhalten der Motoren entscheidend verbessert.

Der wesentliche Unterschied beider Motoren liegt neben der Leistungsdifferenz in ihrer Leistungscharakteristik. Während der „E“-Motor bereits aus den unteren Drehzahlen heraus seine Leistung entfaltet, benötigt der „S“-Motor hierzu wesentlich höhere Drehzahlen, was häufigeres Schalten und ein stärkeres Ausfahren der Gänge erfordert, wenn die volle Kraft des Motors gefordert wird. Der 911 S-Motor ist also mehr auf sportlichen Einsatz abgestimmt, während der „E“-Motor stärker auf die Erfordernisse des Alltagsverkehrs zugeschnitten ist.

Ähnlich liegt der Unterschied zwischen den Fahrzeugen in der Konstruktion des Fahrwerks. Unter Beibehaltung der grundsätzlich sportlichen Abstimmung von Federung und Dämpfung wurde beim 911 E größerer Wert auf eine komfortablere, mehr einem Reisefahrzeug angepaßte Federungscharakteristik gelegt. Dies wird durch selbsttätig ihr Niveau regulierende hydropneumatische Federbeine erreicht, die in Verbindung mit Querlenkern die Führung der Vorderräder sowie deren Federung und Dämpfung übernehmen. Unabhängig von der Belastung des Fahrzeugs werden dadurch auch dessen Scheinwerfer stets auf gleichem Niveau gehalten. Das Fahrwerk des 911 „S“ weist dagegen die bekannte, in vielen Rennen erprobte straffere Auslegung von Federung und Dämpfung in Verbindung mit Stabilisatoren auf.

Wie bei allen neuen Modellen wurde auch beim 911 E und 911 S durch die Verlängerung des Radstandes und dadurch veränderte Gewichtsverteilung die Fahrtrichtungsstabilität verbessert. Der erhöhten Fahrleistung wurde durch neu entwickelte Hochgeschwindigkeitsreifen und vergrößerte Bremssegmentflächen Rechnung getragen.





ELEGANZ
KOMFORT
SICHERHEIT
LEISTUNG

Auch der targa demonstriert die Ästhetik der technisch zweckmäßigen Lösung. Der den Fahrgastraum überspannende, stählerne Bügel schützt nicht nur die Insassen und ermöglicht die Variationen des Aufbaus, sondern verhindert auch weitgehend die sonst bei offenen Wagen unvermeidliche Belästigung durch Zugluft und Windgeräusche.

Der targa wird in zwei Ausführungen geliefert: mit fest eingebauter getönter Hartglas-Heckscheibe oder mit einer einklappbaren Heckscheibe aus transparenter Klarsicht-Kunststoff-Folie. Wie auch bei allen Coupés ist die feste Heckscheibe serienmäßig elektrisch beheizbar. Das bei den neuen Modellen leichter gewordene Dach beansprucht nicht viel Platz im Kofferraum. Es kann mit wenigen Handgriffen abgenommen, zusammengeklappt und in kurzer Zeit auch wieder aufgesetzt werden.



targa



Maß
raum
Bed
instr
förd
lich
Der
und
Fah
ebe
nich
leh

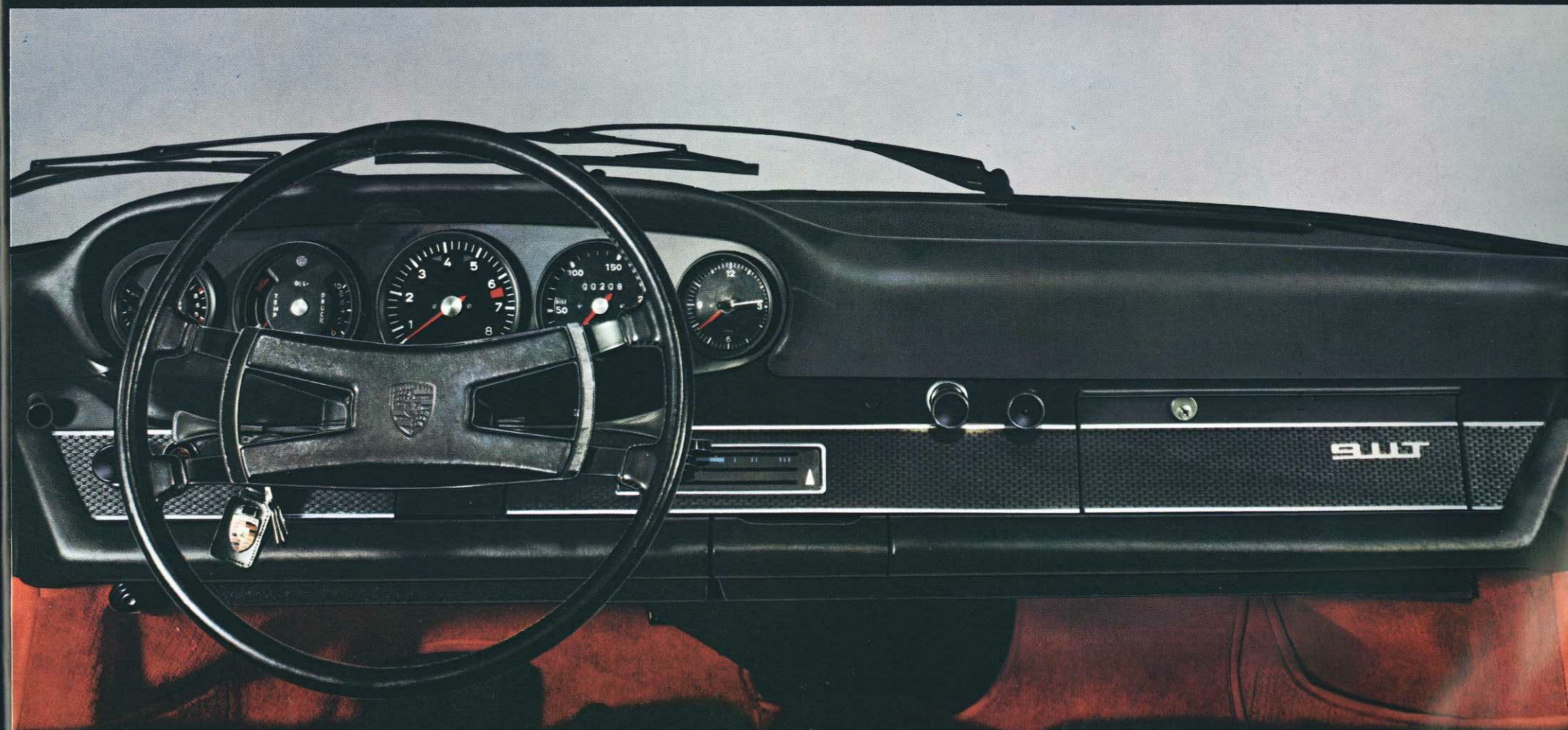
targa

Maßstab für die Gestaltung und Ausstattung des Innenraumes ist: die leichte und schnelle Handhabung der Bedienungselemente, die Übersichtlichkeit aller Kontrollinstrumente, eine sinnvolle, die Konzentration des Fahrers fördernde und der Ermüdung vorbeugende Bequemlichkeit sowie die Sicherheit der Fahrzeuginsassen.

Der Innenraum ist so großzügig bemessen, daß Fahrer und Beifahrer gute Bewegungsfreiheit haben. Weitere Fahrgäste finden auf den Rücksitzen für kurze Strecken ebenfalls eine Sitzmöglichkeit. Werden die Rücksitze nicht benötigt, kann auf den nach vorn geklappten Sitzlehnen zusätzlich Gepäck verstaut werden.

Die tief, im Schwerpunkt des Wagens angeordneten vorderen Sitze stützen den Fahrer durch ihre Schalenform seitlich ab. Die anatomisch richtig geformten und vielfach verstellbaren Rückenlehnen beugen der Ermüdung auch auf langen Strecken vor.

Alle Kontrollinstrumente liegen blendfrei im Blickfeld des Fahrers. Die Bedienungselemente sind klar angeordnet und leicht zugänglich. Ohne die Hände vom Lenkrad zu nehmen, kann der Fahrer über zwei Kombinationschalter an der Lenksäule den dreistufigen Scheibenwischer, die Scheibenwaschanlage, Blinker, Lichtlupe und Fernlichtumschaltung betätigen.



... die Lösung eines Problems

Auch der Porsche-Fahrer kann sich nicht immer behindernden und ermüdenden Verkehrssituationen entziehen. Berufsverkehr, Autobahnstauungen und Kolonnenfahrten bei starkem Gegenverkehr ermüden ihn und verschleifen das Fahrzeug.

Das Problem war, dem Fahrer hierfür eine Erleichterung zu gewähren, ohne ihm die Initiative zum bewußten und konzentrierten Fahren zu nehmen. Gleichzeitig sollte der mechanische Verschleiß der Kraftübertragungselemente reduziert werden.

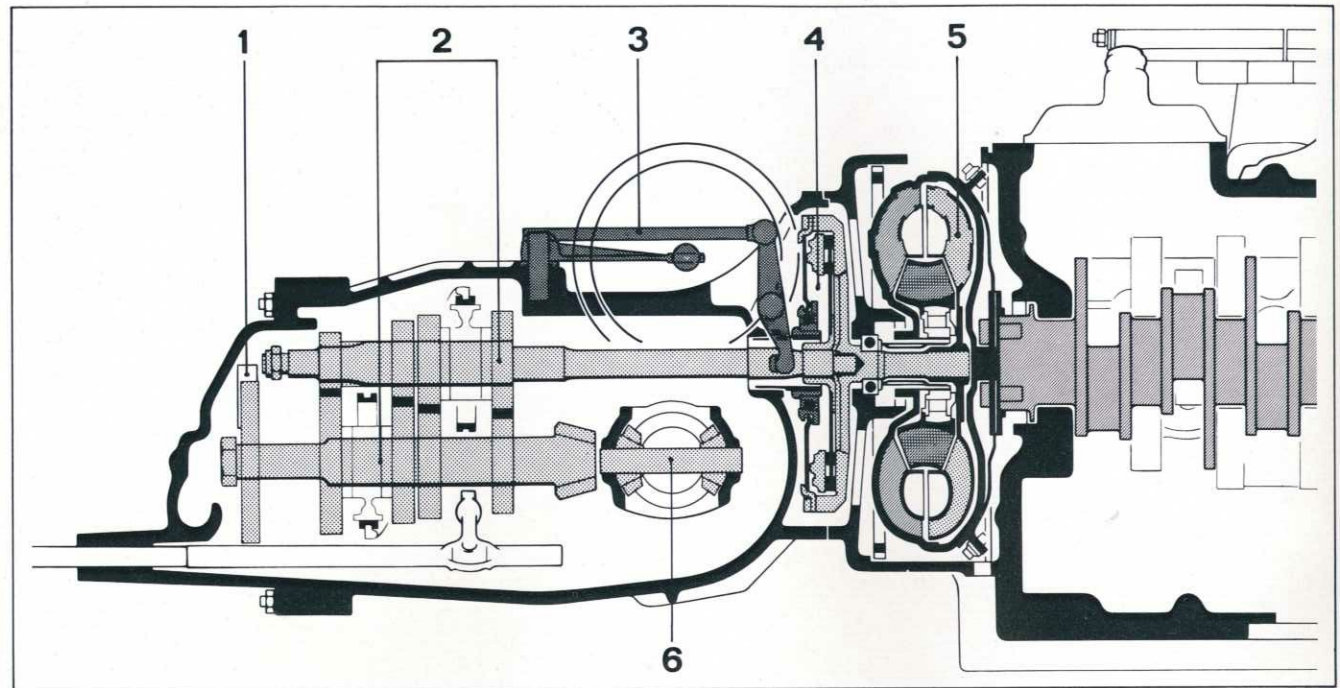
Mit dem selektiv-automatischen Getriebe, der „Sportomatic“, kann der Fahrer nach wie vor schalten, wann er will und wie er es gewohnt ist. Aber er muß nicht schalten. Vor allem nicht in den Situationen, wo er gezwungen ist, im Verkehrsstrom mitzuschwimmen und das Schalten keinen Gewinn bringt, sondern auf die Dauer zur Belastung wird.

Die „Sportomatic“ kombiniert zwei bewährte Konstruktionsprinzipien. Ein modernes Strömungsgetriebe, auch hydraulischer Drehmomentwandler genannt, und das Porsche-Viergang-Vollsynchro-Getriebe mit Parksperre. 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 einem Porsche mit konventionellem Getriebe.

Ihre Überlegenheit beweist die „Sportomatic“ im dichten Verkehr, bei Bergfahrten sowie auf glatten Straßen, wo unkontrollierte, unbeabsichtigte Schaltstöße und Zugkraftsprünge an den Antriebsrädern leicht gefährlich werden können.

Die „Sportomatic“ wird auf Wunsch ab Werk gegen Aufpreis für den 911 T und 911 E geliefert.



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

ELEGANZ
KOMFORT
SICHERHEIT
LEISTUNG



Sicherheit durch Leistung

Reserven in der Motorleistung entschärfen kritische Situationen, wie beim Überholen. Oder vermeiden sie. Denn der Fahrer kann warten. Auf freier Strecke macht er ohne Risiko den Zeitverlust durch eine höhere Reisegeschwindigkeit wett. Starke Motoren bedeuten also Sicherheit.

Hohe Fahrleistungen durch starke Motoren erfordern aber auch, daß Lenkung, Fahrwerk, Bremsen und alle anderen Aggregate auf die erreichbare Spitzengeschwindigkeit abgestimmt sind. Mit ausreichenden Reserven. Um so mehr, wenn sich das Fahrzeug im sportlichen Wettbewerb messen soll, wie es Porschewagen immer wieder tun. Also bietet ein sportliches Fahrzeug, das auf hohe

Leistung und extreme Beanspruchung ausgelegt ist, mehr Sicherheit im Alltagsverkehr als ein Durchschnittsautomobil.

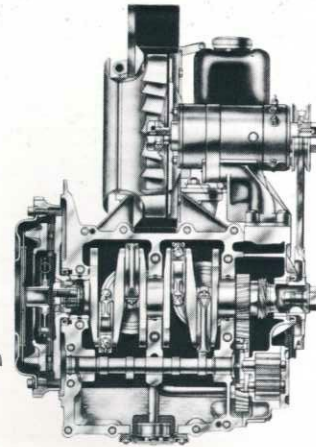
Warum siegen Porsche immer dann in sportlichen Wettbewerben, wenn die Strecke am schwierigsten ist? Auf sizilianischen Landstraßen bei der Targa Florio, auf den vereisten Pässen der französischen Seealpen bei der Rallye Monte Carlo, in den Kurvenschlingen des Nürburgringes und bei Bergrennen. Immer dann, wenn nicht allein die Kraft der Motoren entschied, sondern Sicherheit, Zuverlässigkeit und Ausgewogenheit der Gesamtkonstruktion. Weil die Sicherheit aller konstruktiven Details bei Porsche mehr gilt als nur die Leistung der Motoren. Deshalb fahren Sie auch sicherer mit einem Porsche.

Erfahrung, Bewährung und Perfektion

bilden die Grundlage der Konstruktion jedes Porsche-Motors. Seit Jahrzehnten befaßt sich Porsche mit der Konstruktion luftgekühlter Motoren und wurde damit zum Begriff. In ungezählten Rennen trieben Porsche-Motoren die Fahrzeuge zum Sieg. Die Perfektion und Präzision des Rennmotorenbaus wurde zum Maßstab für die Serienfertigung.

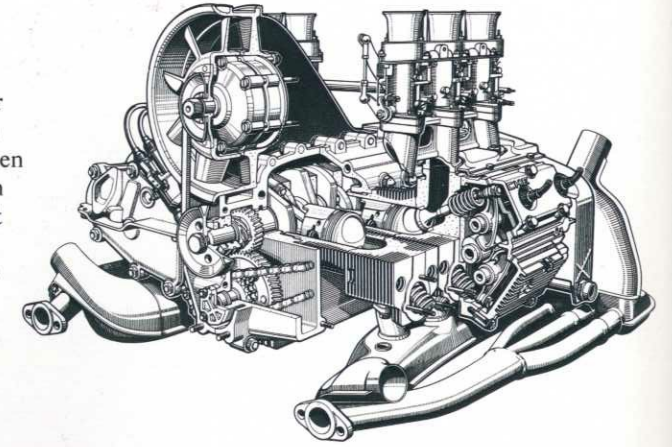
4-ZYLINDER-MOTOR 912

Der bewährte kurzhubige Vierzylinder in Boxerbauart zeichnet sich durch große Wirtschaftlichkeit aus. Bei einem Normverbrauch lt. DIN von 8,5 Ltr./100 km leistet er aus 1,6 Ltr. Hubraum 90 PS bei 5800 U/min. Die geschmiedete Kurbelwelle ist im Leichtmetallkurbelgehäuse vierfach gelagert. Die Ventile sind hängend im Leichtmetallzylinderkopf angeordnet und werden von einer Nockenwelle über Stoßstangen und Kipphebel gesteuert. Zwei Doppelfallstromvergaser versorgen die Zylinder mit Kraftstoff-Luft-Gemisch. Das Motoröl wird durch eine Zahnradpumpe gefördert, im Nebenstromfilter gereinigt und durch einen thermostatisch regulierten Ölkühler vor Überhitzung geschützt.

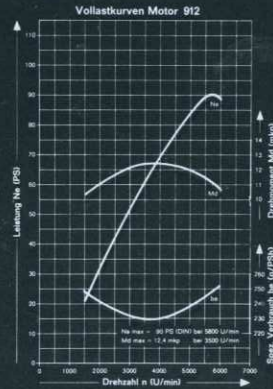


6-ZYLINDER- VERGASERMOTOR 911 T

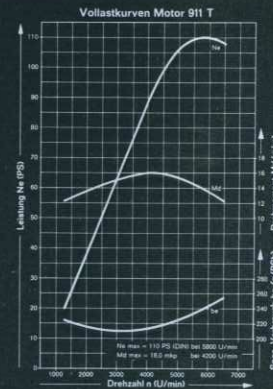
Ein robuster Drosselmotor, der dennoch kaum einen Vergleich mit anderen sportlichen Motoren zu scheuen braucht. Aus einem Hubraum von 2 Ltr. entwickelt er 110 PS bei 5800 U/min. Charakteristisch für ihn ist die große Durchzugskraft über einen weiten Drehzahlbereich. Seine 6 Zylinder sind in Boxerbauart (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. Über kurze Saugrohre gelangt das Kraftstoff-Luft-Gemisch von den beiden Dreifach-Fallstromvergasern in die Verbrennungsräume. Eine Trockensumpf-Schmierung garantiert die gleichmäßige Versorgung der Schmierstellen mit Öl (z. B. bei hohen Kurvengeschwindigkeiten), das in einem Hauptstromfilter gereinigt und von einem Ölkühler auf der richtigen Temperatur gehalten wird. Durch Keilriemen wird die Drehstromlichtmaschine und das Axialgebläse für die Motorkühlung angetrieben.



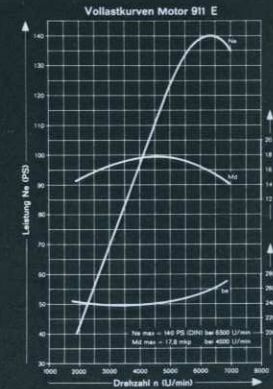
912



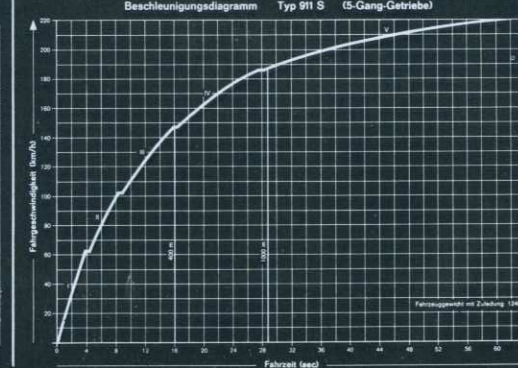
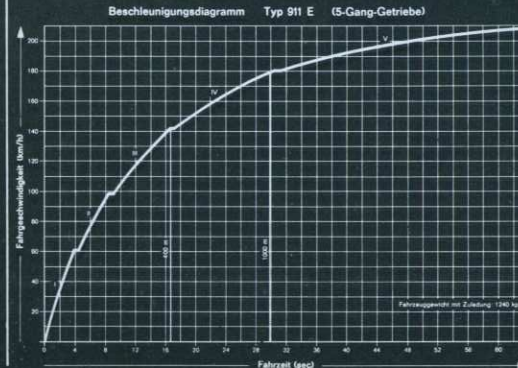
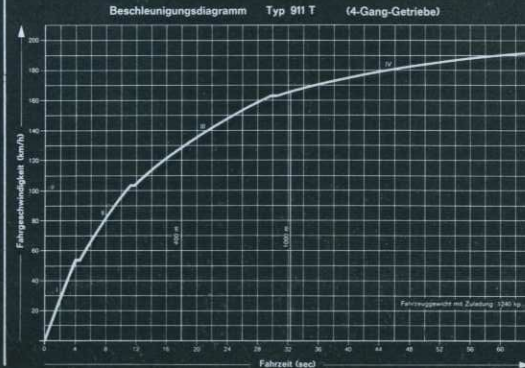
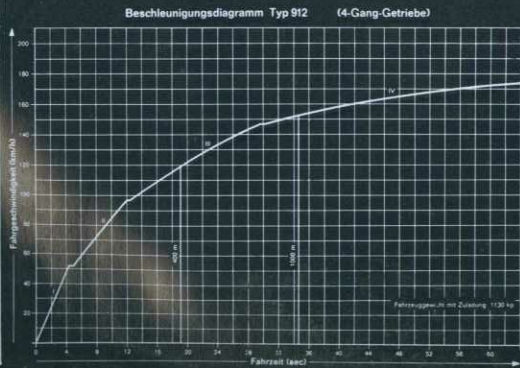
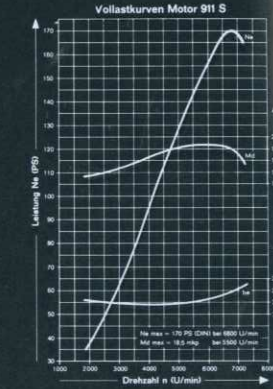
911 T



911 E



911 S

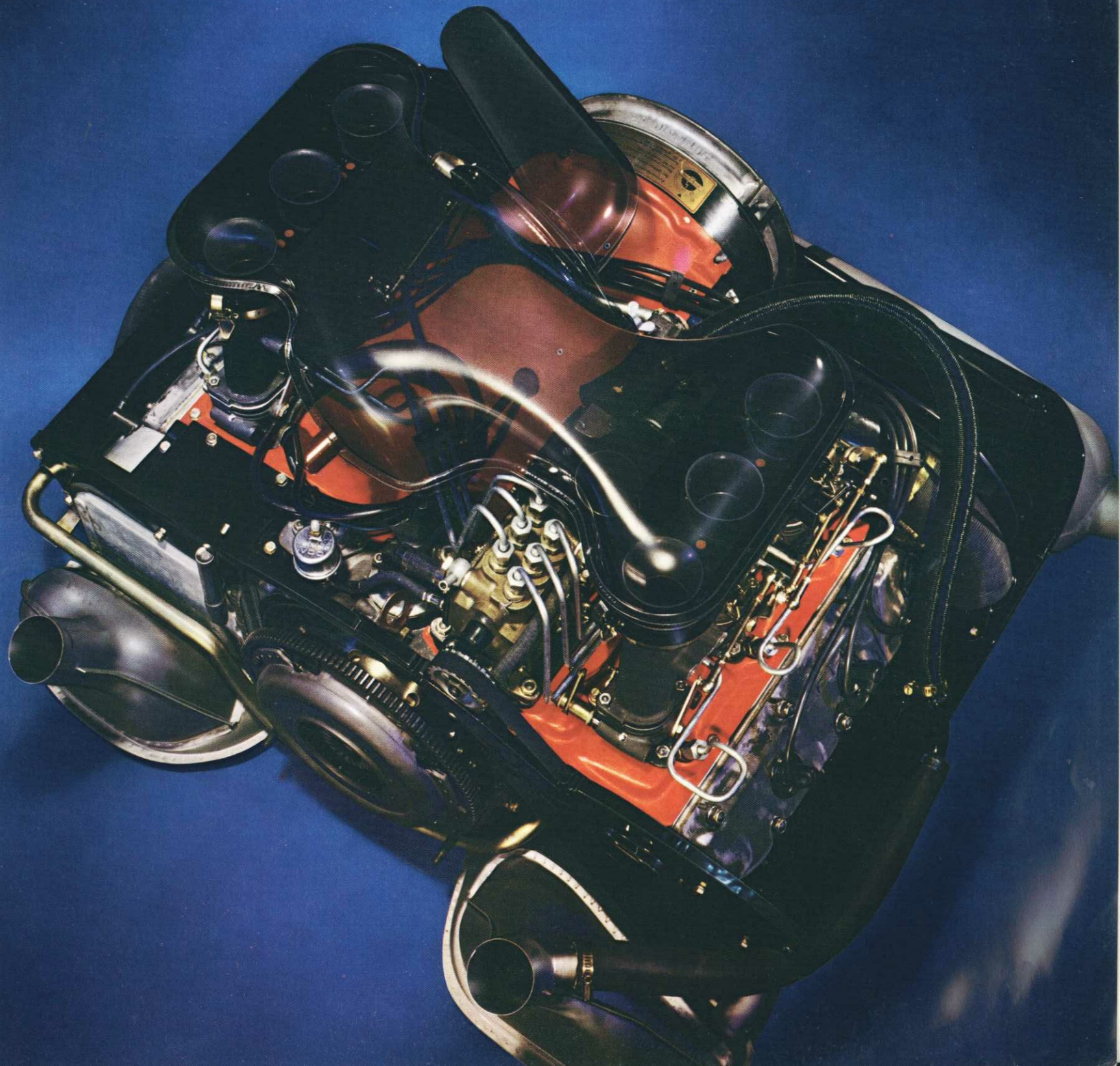


6-ZYLINDER-EINSPRITZMOTOREN 911 E UND 911 S

Die Sechszylindermotoren waren eine der Voraussetzungen für die aufsehenerregenden Sportserfolge Porsches in den beiden letzten Jahren. Sie überraschten nicht nur durch ihre Leistung, sondern bestachen vor allem durch Zuverlässigkeit und Ausdauer und konnten dadurch den zwei- bis dreimal größeren Motoren der Wettbewerber zumindest Paroli bieten. Bei den Sportwagen- und Prototypenmotoren wurden hierbei wertvolle Erfahrungen mit der Benzineinspritzung gewonnen, die sich nun auch im Serienbau niederschlagen.

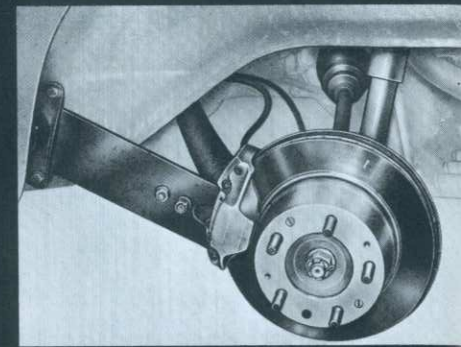
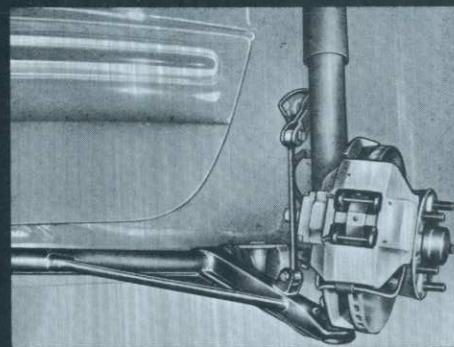
Die Sechszylindermotoren 911 E und 911 S werden im Gegensatz zum 911 T, dem sie im grundsätzlichen Aufbau gleichen, nun über eine mechanische Saugrohrinspritzung mit Kraftstoff versorgt. Neben der erhöhten Leistung von 140 PS bei 6 500 U/min. bzw. 170 PS bei 6 800 U/min. liegen die Vorteile der Einspritzung im geringeren Kraftstoffverbrauch bei wechselnden Geschwindigkeiten, der besseren Durchzugskraft in allen Drehzahlbereichen, der Unempfindlichkeit gegenüber Lufttemperatur und -druck sowie der serienmäßigen Abgasentgiftung ohne zusätzliche Pumpen und Ventile. Zusätzlich sind die Motoren mit einer Hochspannungskondensatorzündung ausgerüstet.

Die höhere Leistung entfaltet der S- gegenüber dem E-Motor erst in oberen Drehzahlbereichen (siehe Drehmomentkurve S-Motor), da er betont sportlich ausgelegt ist. Demgegenüber weist der E-Motor in den unteren Drehzahlbereichen die größere Elastizität auf.



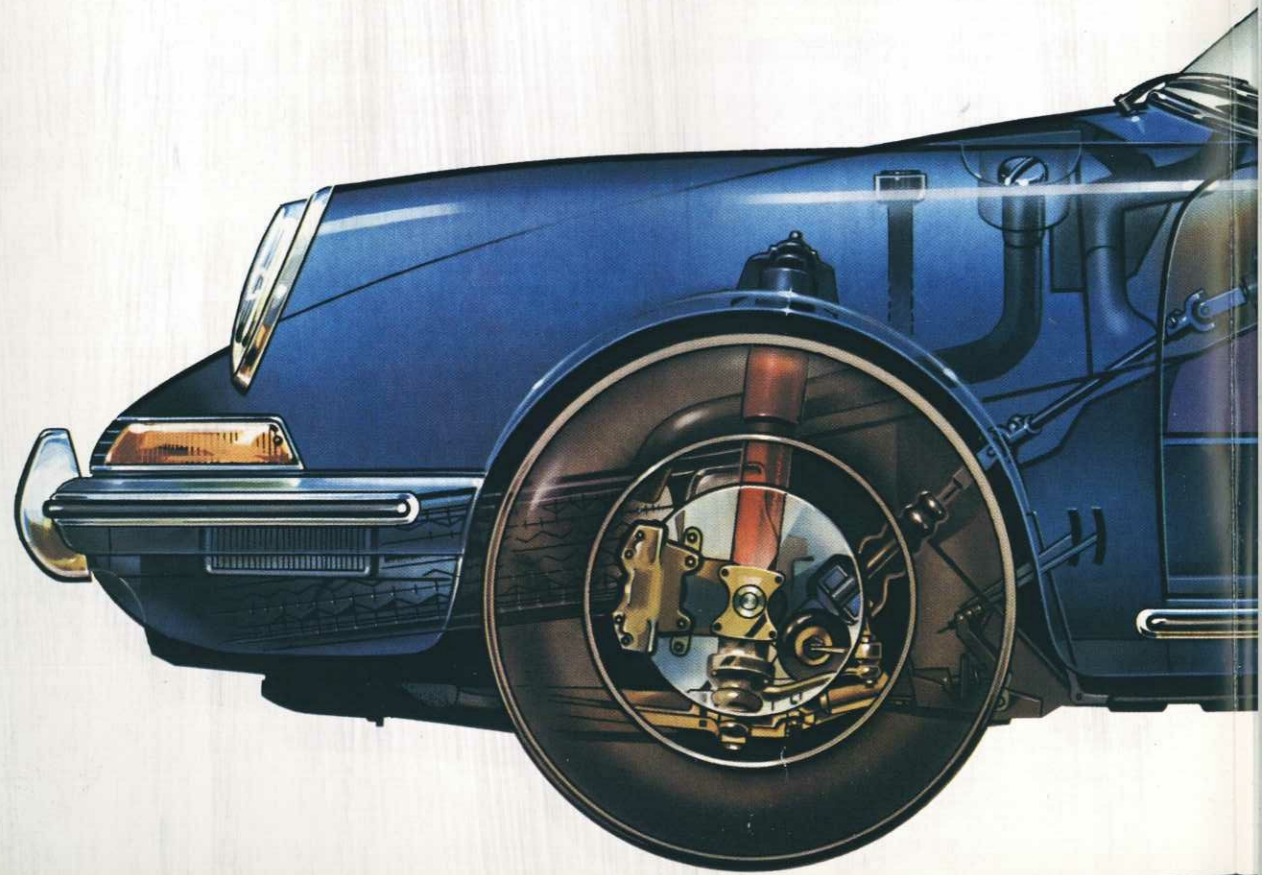
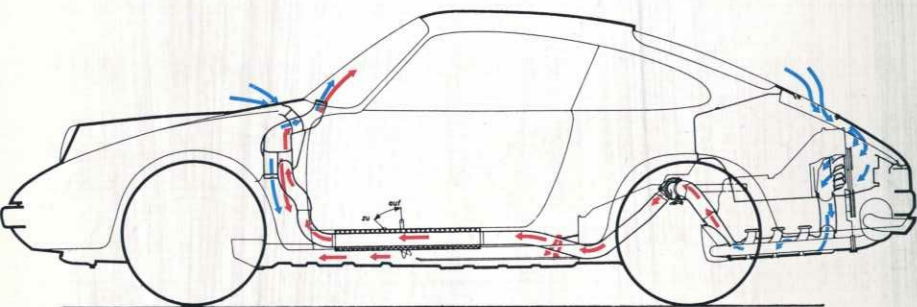
VORDERACHSE: Die einzeln aufgehängten Räder werden durch Querlenker in Verbindung mit Stoßdämpferbeinen geführt. Die Federung erfolgt durch je einen, längs liegend im Querlenker angeordneten, einstellbaren Federstab. Beim 911 E wird die Federung und Dämpfung durch ein hydro-pneumatisches Federbein übernommen, das selbst-tätig sein Niveau reguliert. Der 911 S erhält zusätzlich einen Querstabilisator.

HINTERACHSE: Einzeln aufgehängte Räder, die durch Schräglenker geführt und durch quer-liegende, einstellbare Federstäbe und eine progressiv wirkende Gummihohlfeder gefedert werden. Die Dämpfung erfolgt durch hydraulische Teleskop-stoßdämpfer. Vom Ausgleichsgetriebe wird die Antriebskraft über Doppelgelenkwellen auf die Räder übertragen. Alle Gelenke sind wartungsfrei. Der 911 S ist zusätzlich mit Stabilisator versehen.



HEIZUNG UND BELÜFTUNG: Alle Modelle weisen ein neues Heizungs- und Belüftungssystem auf, das auch bei niedriger Geschwindigkeit und geschlossenen Fenstern wirksam ist. Die im Wärmetauscher durch den Motor erwärmte Luft kann stufenlos mit zusätzlicher kühler Frischluft gemischt und beliebig in Kopf- oder Fußraum geleitet werden.

Ein Dreistufigebläse unterstützt den Durchsatz der Luft, die durch Schlitze über der Heckscheibe (beim targa durch Kiemen im Dachbügel) entweichen kann. Die Heckscheiben werden elektrisch beheizt. Eine Klimaanlage oder eine benzin-elektrische Zusatzheizung kann an das Heizungs-Lüftungssystem angeschlossen werden.



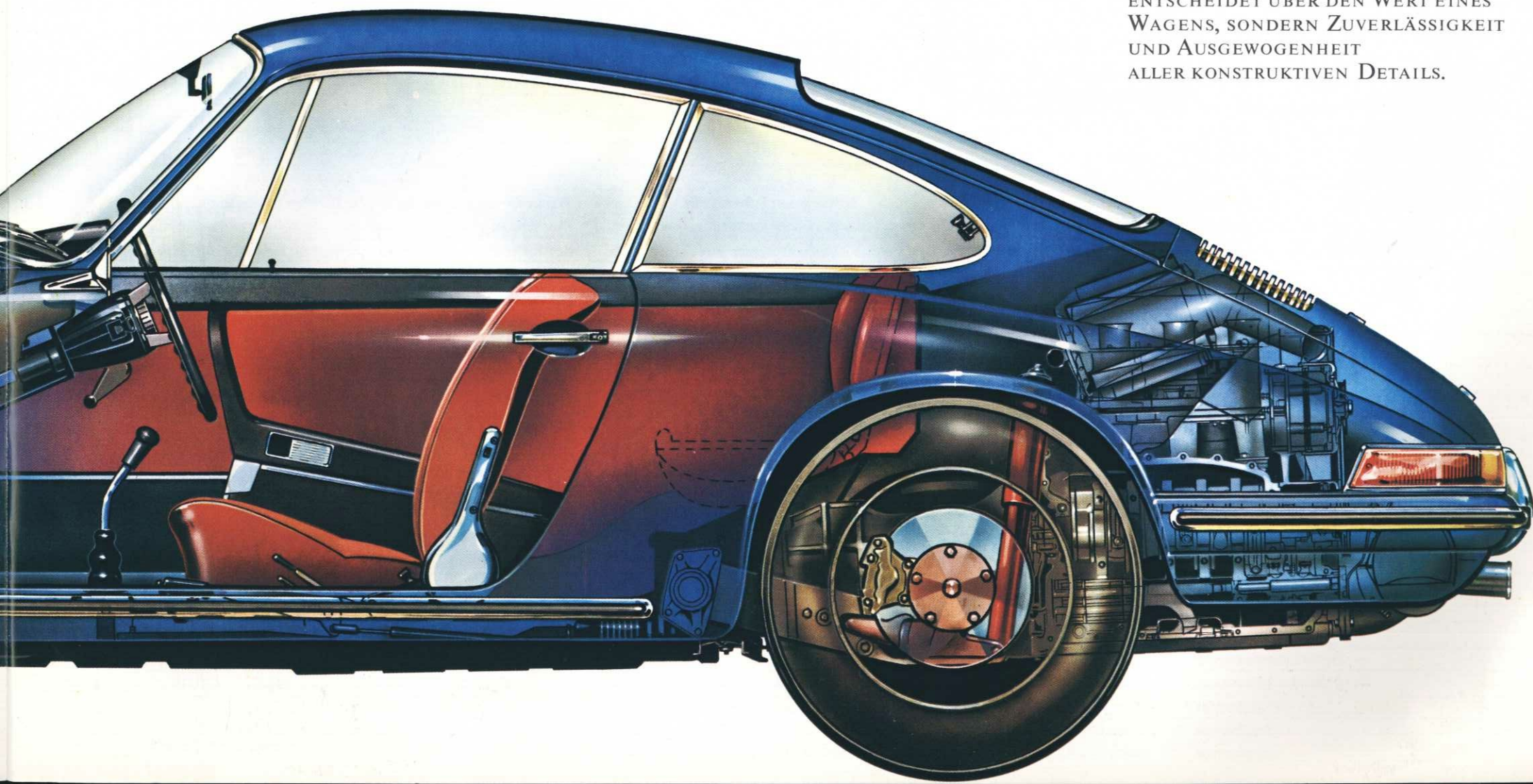
ELEGANZ
KOMFORT
SICHERHEIT
LEISTUNG

BREMSEN: Alle Modelle sind mit einer Zweikreisbremsanlage ausgestattet, die auf großdimensionierte Scheibenbremsen an allen Rädern wirkt und deren Bremssegmente sich automatisch nachstellen. Zur besseren Wärmeableitung, die vorzeitigem Verschleiß der Bremsbeläge vorbeugt, sind der 911 T mit „Sportomatic“ sowie alle 911 E und 911 S mit innenbelüfteten Scheibenbremsen ausgestattet. Die Handbremse wirkt auf vom Scheibenbremssystem unabhängige Bremstrommeln der Hinterräder.

SICHERHEITSLLENKUNG: Die Lenkbewegungen werden über eine abgewinkelte Lenksäule mit zwei wartungsfreien Kardangelenken auf eine direkt wirkende Zahnstangenlenkung übertragen, die symmetrisch hinter der Vorderachse angeordnet ist.

KAROSSERIE: Die selbsttragende, verwindungssteife Ganzstahlkarosserie ist mit der stabilen Bodengruppe zu einer Einheit verschweißt. Der verformungssteife Fahrgastraum wird durch nachgiebige Front- und Heckpartien, die Aufprallenergien verzehren, geschützt. Die Kotflügel vorn sind abschraubbar. Alle Kabel, Leitungen und Betätigungsgestänge liegen geschützt im Rahmentunnel des geschlossenen Karosseriebodens.

NICHT ALLEIN DIE FAHRLEISTUNG
ENTSCHEIDET ÜBER DEN WERT EINES
WAGENS, SONDERN ZUVERLÄSSIGKEIT
UND AUSGEWOGENHEIT
ALLER KONSTRUKTIVEN DETAILS.



TECHNISCHE DATEN COUPÉ/TARGA
912
911 T
911 E
911 S

MOTOR	Zylinderzahl	4	6	6	6	
	Bohrung	82,5 mm	80,0 mm	80,0 mm	80,0 mm	
	Hub	74,0 mm	66,0 mm	66,0 mm	66,0 mm	
	Hubraum tatsächlich	1582 cm ³	1991 cm ³	1991 cm ³	1991 cm ³	
	Verdichtungsverhältnis	9,3:1	8,6:1	9,1:1	9,9:1	
	Leistung	90 PS/DIN bei 5800 U/min	110 PS/DIN bei 5800 U/min	140 PS/DIN bei 6500 U/min	170 PS/DIN bei 6800 U/min	
	Höchstes Drehmoment	12,4 mkp bei 3500 U/min	16 mkp bei 4200 U/min	17,8 mkp bei 4500 U/min	18,5 mkp bei 5500 U/min	
	Spezifische Leistung	57 PS/l	55 PS/l	70 PS/l	85 PS/l	
	MOTORKONSTRUKTION	Bauart	Luftgekühlter Boxermotor mit je 2 sich gegenüberliegenden Zylindern	Luftgekühlter Boxermotor mit je 3 sich gegenüberliegenden Zylindern	Luftgekühlter Boxermotor mit je 3 sich gegenüberliegenden Zylindern	Luftgekühlter Boxermotor mit je 3 sich gegenüberliegenden Zylindern
		Zylinder	Biral (Grauguß-Büchse mit Leichtmetall-Kühlrippen)	Grauguß	Biral (Grauguß-Büchse mit Leichtmetall-Kühlrippen)	Biral (Grauguß-Büchse mit Leichtmetall-Kühlrippen)
Zylinderköpfe		Leichtmetall				
Anzahl der Ventile je Zylinder		1 Einlaßventil und 1 Auslaßventil				
Anordnung der Ventile		hängend	V-förmig hängend	V-förmig hängend	V-förmig hängend	
Ventilsteuerung		durch eine Nockenwelle über Stoßstangen und Kipphebel	durch je 1 obenliegende Nockenwelle über Kipphebel	durch je 1 obenliegende Nockenwelle über Kipphebel	durch je 1 obenliegende Nockenwelle über Kipphebel	
Nockenwellenantrieb		Zahnräder	durch Kette	durch Kette	durch Kette	
Kurbelwelle		geschmiedet, 4 Gleitlager	geschmiedet, 8 Gleitlager	geschmiedet, 8 Gleitlager	geschmiedet, 8 Gleitlager	
Pleuellager		Gleitlager				
Gebläseantrieb		durch Keilriemen über Lichtmaschine				
Schmierung		Druckumlaufschmierung	Trockensumpfschmierung	Trockensumpfschmierung	Trockensumpfschmierung	
Kraftstoff-Förderung		1 mechanische Kraftstoffpumpe	1 elektrische Kraftstoffpumpe	1 elektrische Kraftstoffpumpe	1 elektrische Kraftstoffpumpe	
Gemischbildung		2 Doppelfallstromvergaser	1 Dreifachvergaser pro Zylinderreihe	Bosch Saugrohreinspritzung	Bosch Saugrohreinspritzung	
ELEKTRISCHE ANLAGE		Nennspannung	12 V			
		Lichtmaschine	Gleichstrom 420 W	Drehstrom 770 W	Drehstrom 770 W	Drehstrom 770 W
	Batteriekapazität	45 Ah	2 x 36 Ah	2 x 36 Ah	2 x 36 Ah	
	Zündung	Batteriezündung		Batteriezündung (Hochspannungs-Kondensatorzündung)		
	Zündfolge	1-4-3-2	1-6-2-4-3-5	1-6-2-4-3-5	1-6-2-4-3-5	
KRAFTÜBERTRAGUNG	Lage des Motors	im Heck hinter der Hinterachse				
	Kupplung	Einscheiben-Trockenkupplung				
	Schaltgetriebe	Porsche-Sperrsynchrongetriebe				
	Anzahl der Gänge	4 vorwärts, 1 rückwärts	4 vorwärts, 1 rückwärts	5 vorwärts, 1 rückwärts	5 vorwärts, 1 rückwärts	
	Anordnung des Schalthebels	Mittelschaltung (neben Fahrersitz auf Rahmentunnel)				
	Achsantrieb	Spiralverzahntes Kegelradgetriebe mit Kegelradausgleichsgetriebe				
	Achsübersetzung	7:31, i = 4,428				
Kraftübertragung	über Gelenkwellen auf die Hinterräder					
FAHRGESTELL, RADAUFHÄNGUNG	Rahmen	Gepreßter und geschweißter Stahlblech-Kastenrahmen mit Aufbau verschweißt				
	Vorderradaufhängung	Einzel an Stoßdämpferbeinen und Querlenkern aufgehängte Räder				
	Vorderradfederung	je Rad ein runder Drehstab in Längsrichtung liegend, für 911 S Stabilisator zusätzlich. Bei 911 E selbstniveauregulierendes hydropneumatisches Federbein				
	Hinterradaufhängung	Einzel an Längslenkern aufgehängte Räder				
	Hinterradfederung	je Rad ein runder Drehstab querliegend. Für 911 S ein Stabilisator zusätzlich				
	Stoßdämpfer	Vorn und hinten doppeltwirkende hydraulische Stoßdämpfer				
	Fußbremse	Zweikreis-Scheibenbremse, hydraulisch, auf alle vier Räder wirkend. Bei 911 E und 911 S innenbelüftete Bremsscheiben				
Handbremse	Mechanisch, auf die Hinterräder wirkend. Duo-Servo-Trommelbremse					

TECHNISCHE DATEN COUPÉ/TARGA
912
911 T
911 E
911 S

Wirksamer Brems Scheiben-Ø	vorn 235 mm, hinten 244 mm	vorn 235 mm, hinten 244 mm	vorn 228 mm, hinten 244 mm	vorn 228 mm, hinten 244 mm
Bremsfläche je Rad (Fußbremse)	vorn 52,5 cm ² , hinten 52,5 cm ²	vorn 52,5 cm ² , hinten 52,5 cm ²	vorn 76 cm ² , hinten 52,5 cm ²	vorn 76 cm ² , hinten 52,5 cm ²
Wirksame Bremsfläche gesamt (Fußbremse)	210 cm ²	210 cm ²	257 cm ²	257 cm ²
Handbrems-Trommel-Ø	180 mm			
Wirksame Bremsfläche gesamt (Handbremse)	170 cm ²			
Felgen (für Sportomatic in Klammern)	5 1/2 J x 15	5 1/2 J x 15	Leichtmetall 6 J x 15 (5 1/2 J x 14)	Leichtmetall 6 J x 15
Reifen (für Sportomatic in Klammern)	165 HR 15	165 HR 15	185/70 VR 15 (185 HR 14)	185/70 VR 15
Lenkung	ZF-Zahnstangenlenkung			
Lenkübersetzung	1 : 17,78			
GETRIEBEÜBERSETZUNGEN				
	1. Gang = 11:34	1. Gang = 11:34	1. Gang = 11:34	1. Gang = 11:34
	2. Gang = 19:32	2. Gang = 19:31	2. Gang = 18:34	2. Gang = 18:34
	3. Gang = 24:27	3. Gang = 25:26	3. Gang = 22:29	3. Gang = 22:29
	4. Gang = 28:24	4. Gang = 29:23	4. Gang = 25:26	4. Gang = 25:26
			5. Gang = 29:23	5. Gang = 29:23
	Rückwärtsgang 11:16 – 20:43	Rückwärtsgang 11:16 – 20:43	Rückwärtsgang 11:16 – 20:43	Rückwärtsgang 11:16 – 20:43
STEIGVERMÖGEN Fahrzeuggewicht + Zuladung	1130 kp	1240 kp	1240 kp	1240 kp
1. Gang, Grenzsteigung ca.	46 %	60 %	66 %	66 %
2. Gang, Grenzsteigung ca.	21 %	25 %	34 %	35 %
3. Gang, Grenzsteigung ca.	12 %	14 %	21 %	21 %
4. Gang, Grenzsteigung ca.	8 %	8 %	14 %	14 %
5. Gang, Grenzsteigung ca.			9 %	9 %
FÜLLMENGEN Motor (f. Sportomatic i. Klammern)	ca. 5 Liter HD-Öl	ca. 9 Liter HD-Öl (ca. 11,5 Liter)	ca. 9 Liter HD-Öl (ca. 11,5 Liter)	mit Ölkühler ca. 10 Liter HD-Öl
Getriebe mit Ausgleichsgetriebe	2,5 Liter			
Kraftstoffbehälter	62 Liter			
Bremsflüssigkeitsbehälter	ca. 0,2 Liter			
Scheibenwaschanlage	ca. 2,0 Liter			
ABMESSUNGEN Radstand	2268 mm			
Spurweite, vorn (für Sportomatic in Klammern)	1362 mm	1362 mm	1374 mm (1364 mm)	1374 mm
Spurweite, hinten (für Sportomatic in Klammern)	1343 mm	1343 mm	1355 mm (1345 mm)	1355 mm
Länge	4163 mm			
Breite	1610 mm			
Höhe (unbelastet)	1320 mm			
Bodenfreiheit (belastet)	150 mm			
Wendekreis	ca. 10,7 m			
GEWICHTE Leergewicht nach DIN	950 kp	1020 kp	1020 kp	995 kp
Zulässiges Gesamtgewicht	1300 kp	1400 kp	1400 kp	1400 kp
Zulässiger Achsdruck, vorn (das zulässige Gesamtgewicht darf jedoch nicht überschritten werden)	570 kp	600 kp	600 kp	600 kp
Zulässiger Achsdruck, hinten (das zul. Gesamtgewicht darf jedoch nicht überschritten werden)	770 kp	840 kp	840 kp	840 kp
FAHRLEISTUNGEN Höchstgeschwindigkeit	185 km/h	200 km/h	215 km/h	225 km/h
Leistungsgewicht (1 Person + Leergewicht nach DIN)	11,5 kp/PS/DIN	9,9 kp/PS/DIN	7,8 kp/PS/DIN	6,3 kp/PS/DIN
Kraftstoff-Normverbrauch (nach DIN)	8,5 Liter/100 km	9 Liter/100 km	9,6 Liter/100 km	10,2 Liter/100 km



ELEGANZ
KOMFORT
SICHERHEIT
LEISTUNG
PORSCHE

W 218
Dr.-Ing. h. c. F. Porsche KG
Stuttgart-Zuffenhausen
Printed in Germany
Änderungen vorbehalten
August 1968