

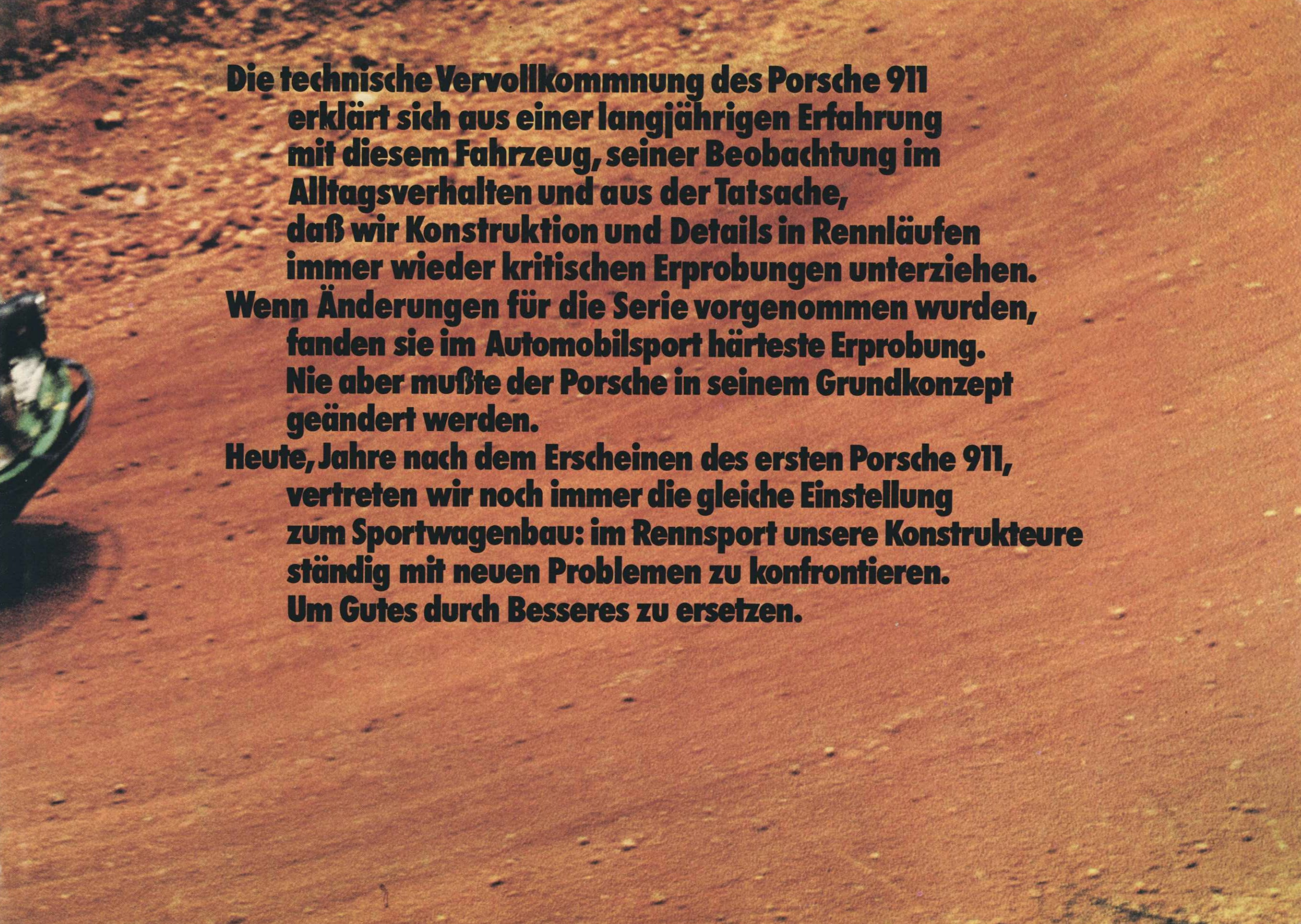
2.4

9WE

P O R S C H E

**Von Anfang an war es unsere Absicht, mit dem Porsche 911
einen Sportwagen zu bauen, der - aus der Serie genommen -
in Wettbewerben eingesetzt werden kann.
Der jedoch zugleich so robust und komfortabel ist,
daß er im Alltagsverkehr alle guten Eigenschaften
einer Limousine aufweist.
Und der darüber hinaus durch eine sachliche
Formgebung frei von modischen Einflüssen ist.**





Die technische Vervollkommnung des Porsche 911 erklärt sich aus einer langjährigen Erfahrung mit diesem Fahrzeug, seiner Beobachtung im Alltagsverhalten und aus der Tatsache, daß wir Konstruktion und Details in Rennläufen immer wieder kritischen Erprobungen unterziehen. Wenn Änderungen für die Serie vorgenommen wurden, fanden sie im Automobilsport härteste Erprobung. Nie aber mußte der Porsche in seinem Grundkonzept geändert werden.

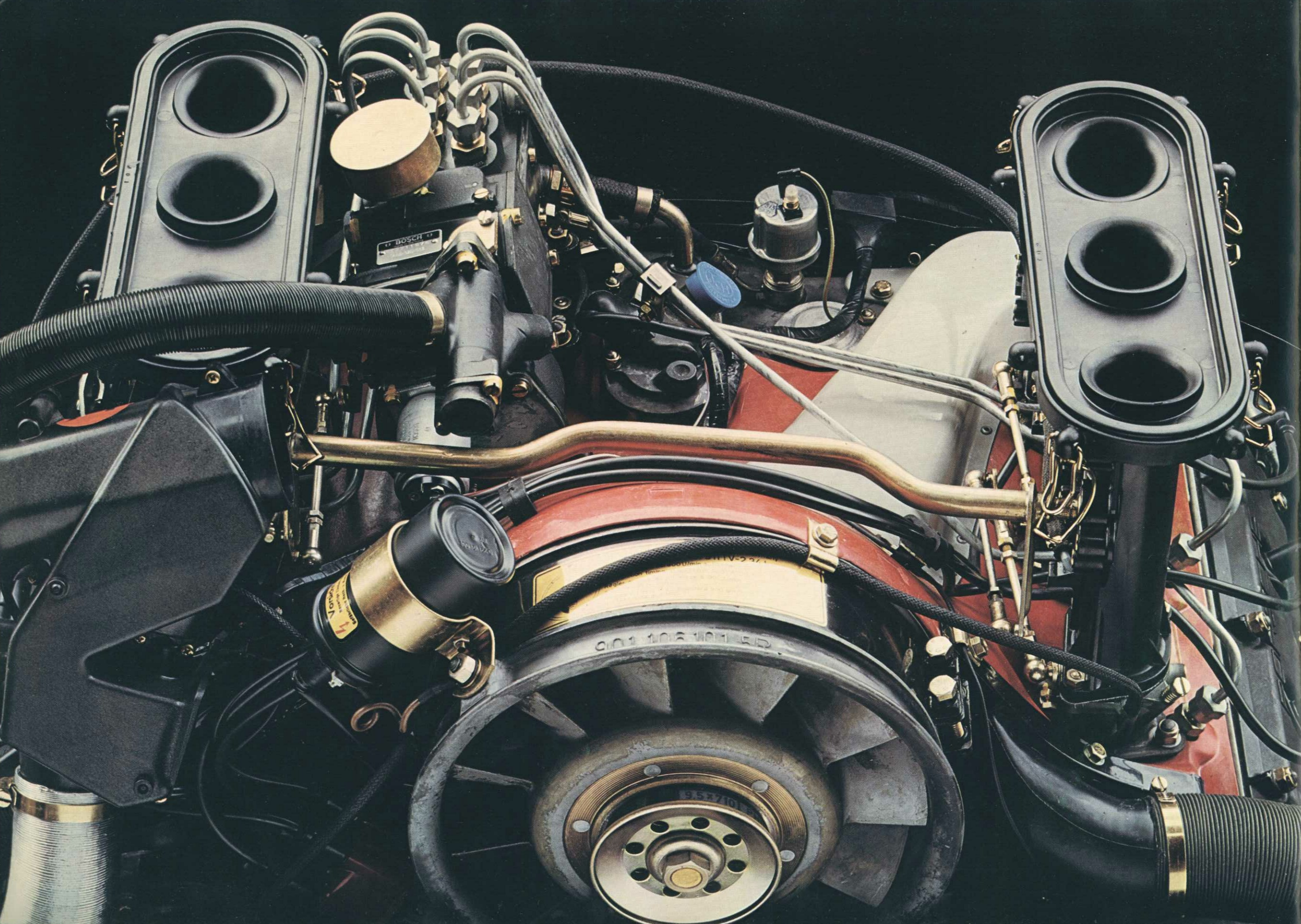
Heute, Jahre nach dem Erscheinen des ersten Porsche 911, vertreten wir noch immer die gleiche Einstellung zum Sportwagenbau: im Rennsport unsere Konstrukteure ständig mit neuen Problemen zu konfrontieren. Um Gutes durch Besseres zu ersetzen.

Das Ergebnis: Der Porsche 911 wurde



der erfolgreichste Sportwagen der Welt.





Sein 6-Zylinder Hochleistungstriebwerk hat einen Hubraum von 2,4 Litern. Und ist damit ebenso elastisch wie drehfreudig.

Alle Porsche-Motoren sind robuste, bewährte Triebwerke, die hohe Drehzahlreserven und niedrige Kolbengeschwindigkeiten aufweisen. Es macht ihnen nichts aus, wenn Sie stundenlang Höchstgeschwindigkeit fahren oder die Gänge voll ausfahren. Durch einen Drehzahlbegrenzer ist es nicht möglich, ein Porsche-Triebwerk beim Beschleunigen zu überdrehen. Ebenso gut können Sie den Porsche aber auch durch das dickste Verkehrsgewühl quälen, ohne daß es dem Motor etwas ausmacht.

Der technische Aufbau aller drei Motorversionen ist grundsätzlich gleich: Die luftgekühlten 6 Zylinder sind in Boxerbauweise angeordnet (je drei rechts und links vom Kurbelgehäuse) und mit Leichtmetallzylinderköpfen verschraubt. Sie sind stark verrippt und verhindern zusammen mit den natrium-gekühlten Auslaßventilen thermische Überbelastungen.

Die V-förmig angeordneten, hängenden Ventile werden über Kipphebel durch je eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe gesteuert. Die geschmiedete, achtfach gelagerte Kurbelwelle sorgt

für einen absolut vibrationsfreien Lauf. Eine Trockensumpf-Schmierung garantiert die gleichmäßige Versorgung aller Schmierstellen mit Öl, auch bei hohen Kurvengeschwindigkeiten.

Die 130 PS starke T-Ausführung ist mit zwei Dreifach-Vergasern (also ein Vergaser pro Zylinder) ausgestattet. Über kurze Saugrohre gelangt das Kraftstoff-Luft-Gemisch in die Verbrennungsräume.

Die Motoren des 911 E und 911 S werden durch eine mechanische Saugrohr-Benzineinspritzung mit Kraftstoff-Luft-Gemisch versorgt. Neben der höheren Leistung von 165 bzw. 190 PS hat die Bosch-Einspritzanlage noch folgende Vorteile:

Durch genaueste Dosierung des Kraftstoff-Luft-Gemisches wird der Anteil unverbrannter Kohlenwasserstoffe und des Kohlenmonoxydes weitgehend reduziert. Darüber hinaus kommt der immer dringender werdenden Forderung nach Abgasentgiftung auch die Tatsache entgegen, daß die Porsche 2,4 L durch das niedrige Verdichtungsverhältnis mit bleifreiem Normalbenzin (91 ROZ) gefahren werden können.



Das Porsche-Sperrsynchrongetriebe gibt es in 3 verschiedenen Versionen.

Durch die hohe Drehfreudigkeit und große Elastizität des 2,4 Liter-Motors war es möglich, alle Porsche 911 serienmäßig mit einem 4-Gang-Getriebe auszustatten. Es ist mit dem Motor zu einer Einheit verblockt und ergibt eine optimale Belastung der Antriebsräder. Es hat eine sehr schnelle Synchronisierung, und der Schalthebel findet über kurze, präzise Schaltwege in die jeweilige Gangstufe. Die Bereiche der einzelnen Gänge sind auf Motorcharakteristik und dadurch auf den einzelnen Fahrzeugtyp exakt abgestimmt. Deshalb steht in jeder Fahrsituation die volle Motorleistung zur Verfügung. Durch die schnelle Schaltbarkeit des Porsche-Sperrsynchrongetriebes wird die Beschleunigungskraft mit geringster Verzögerung auf die Räder übertragen.

Auf Wunsch und gegen Mehrpreis wird Ihr Porsche weiterhin mit dem 5-Gang-Getriebe ausgerüstet. Oder mit der Sportomatic. Der Getriebeautomatic für den Sportfahrer. Eine Kombination

des Porsche 4-Gang-Getriebes mit einem hydraulischen Drehmomentwandler.

Mit der Sportomatic müssen Sie nicht mehr schalten, aber Sie können schalten, wenn Sie wollen. Beim Fahren im dichten Stadtverkehr oder in der Kolonne bleiben Sie in der einmal gewählten Fahrstufe. Auf freier Strecke, beim sportlichen Fahren, schalten Sie wie mit einem herkömmlichen Getriebe. Jedoch ohne zu kuppeln. Denn das Ein- und Auskuppeln beim Einlegen der Fahrstufen erfolgt automatisch. Daher schont die Sportomatic nicht nur Ihre Nerven, sondern auch alle Elemente der Kraftübertragung Ihres Porsche. Sie verbindet die Bequemlichkeit eines automatischen Getriebes mit der Sportlichkeit eines Schaltgetriebes.

Und wie sportlich die Beschleunigungswerte sind, hat der Sieg eines Porsche mit Sportomatic beim 84-Stunden-Rennen »Marathon de la Route« bewiesen.





LB SE 171

Das Fahrwerk erfüllt die Forderung einer optimalen Verbindung von sportlicher Sicherheit und Fahrkomfort.

Mit der Porsche Fahrwerkkonstruktion wird deutlich, daß Federungs- und Dämpfungskomfort keineswegs im Widerspruch zu sportlich stabilem Fahrverhalten stehen.

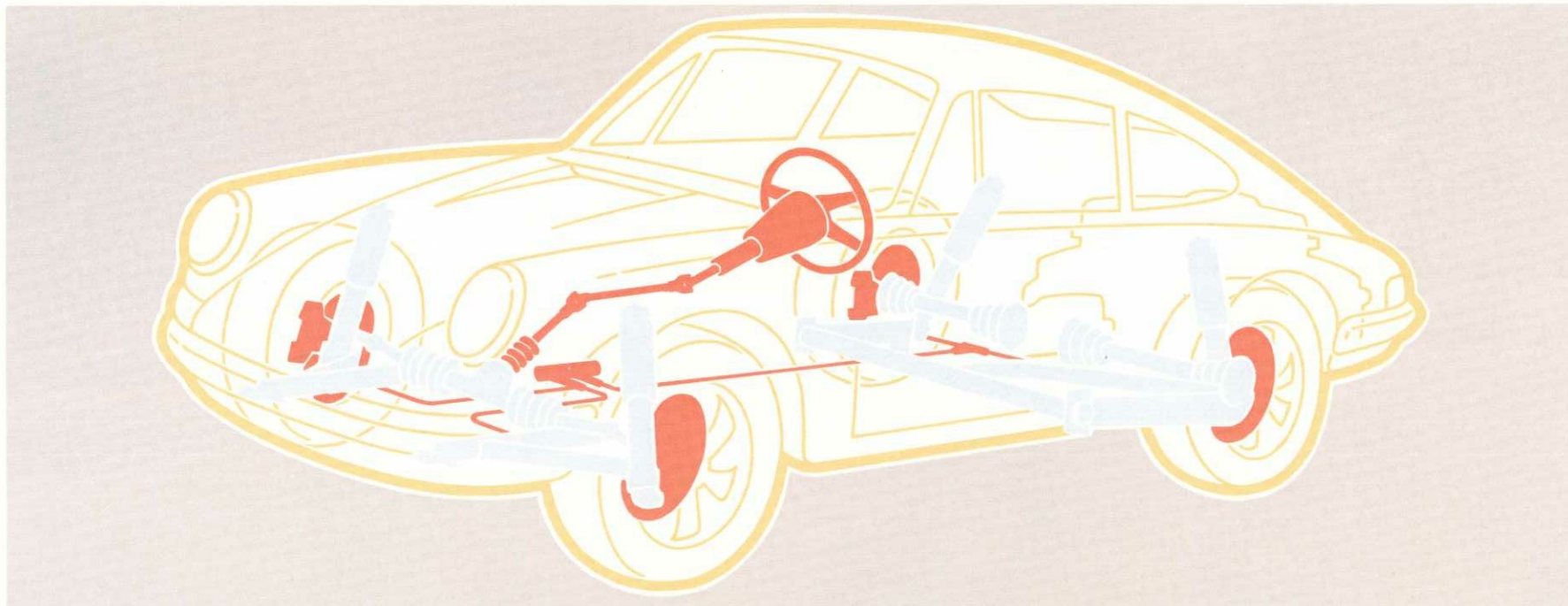
Die einzeln aufgehängten Vorderräder werden durch Querlenker in Verbindung mit Drehstabfedern und Stoßdämpfern geführt. Das bedeutet, daß die Räder unabhängig voneinander Kontakt zur Fahrbahn haben. Genauer: Schlaglöcher und Bodenwellen, die auf das eine Rad einwirken, lassen das andere unbeeinträchtigt in seiner Laufkonstanz.

Auch die hinteren Räder sind einzeln aufgehängt. Sie werden durch Schräglenker geführt und durch querliegende Federstäbe und doppelt wir-

kende hydraulische Stoßdämpfer gefedert. Gegen Aufpreis werden die Porsche mit Querstabilisatoren ausgerüstet (beim 911 S serienmäßig), die den Rädern einen noch besseren Kontakt mit der Straße ermöglichen.

Zur hohen Kurvengeschwindigkeit der Porsche-Modelle tragen auch die breiten Felgen und Reifen bei. Sie verstärken erheblich den Abstützeffekt des Fahrgestells, nehmen größere Seitenkräfte auf und ermöglichen eine höhere Querbeschleunigung.

Außerdem haben große Räder (bei allen Porsche 15 Zoll) mehr Umfang. Und damit den Vorteil, daß sie unfreundliche Strecken besser verkraften und die Reifen eine längere Lebensdauer haben.





Der Leistung des Porsche 911 steht ein entsprechendes Maß an Sicherheit gegenüber.

Je stärker der Motor, desto leichter kann man kritischen Verkehrssituationen aus dem Weg fahren. Der Porsche 911 S beschleunigt in 7 sec von 0 auf 100 und gibt Ihnen damit mehr Sicherheit beim Überholen. Selbst bei einer Geschwindigkeit von 200 km/h haben Sie immer noch Kraftreserven, falls erforderlich.

Wichtig für Ihre Sicherheit ist aber nicht nur die Zeit, in der ein Porsche 911 auf Hundert ist, sondern auch die Zeit, in der er von Hundert wieder zum Stehen kommt: In 3,2 Sekunden. Und zwar durch ein Zweikreis-Bremssystem, das auf 4 großdimensionierte Scheibenbremsen wirkt.

Sie sind innenbelüftet und daher besonders gut gekühlt. Was bewirkt, daß sie auch nach mehrmaliger Vollbremsung unvermindert fassen und der Bremsweg immer gleich kurz ist.

Durch die Belastung der Antriebsräder durch den Heckmotor zeigt der Porsche 911 selbst bei Steigungen und Winterglätte ein überlegenes Fahrverhalten.

Die 911 E und S haben eine als Spoiler ausgebildete Bugschürze. Sie verringert den Auftrieb des Vorderwagens bei hohen Geschwindigkeiten und sorgt für stabileres Fahrverhalten.

Dazu ermöglichen die Spurtreue und die direkte leichtgängige Zahnstangenlenkung, daß Sie bei einem plötzlich auftretenden Hindernis mit einem schnellen Lenkeinschlag reagieren können, ohne daß das Fahrzeug ausbricht.

Aktive Sicherheit ist bei Nacht vom Licht abhängig. Darum sind alle Porsche 911 serienmäßig mit H-4-Halogencheinwerfern ausgerüstet. Sie ga-

rantieren optimale Lichtverhältnisse bei Abblend- und Fernlicht.

So überzeugend die aktive Sicherheit im Porsche 911 ist, so viel Wert wurde auch auf seine passiven Sicherheitsdetails zur Verminderung eventueller Unfallfolgen gelegt: Ein großer Teil der Aufprallenergie wird von der selbsttragenden Ganzstahlkarosserie aufgefangen.

Sie umschließt einen verformungssteifen Fahrgastraum. Starke Türschlösser verhindern bei einem Unfall, daß die Türen aufspringen. Die Frontpartie bildet eine verformbare und energieverzehrende Knautschzone. Bei der Targa-Version verleiht der Sicherheitsbügel dem Fahrzeug die Stabilität und Sicherheit eines Coupés.

Zum Schutz des Fahrers hat jeder Porsche eine dreigeteilte, abgewinkelte Lenksäule, die bei einem Aufprall nicht in den Fahrerraum dringen kann, da sich der untere und der obere Teil aneinander vorbeischieben.

Dem weiteren Schutz der Insassen dienen die tiefliegende Lenkradnabe und die weiche Hupentaste, ebenso wie die gepolsterte Armaturentafel mit den tief eingelassenen, blendfreien Instrumenten, die abgeflachten, gepolsterten oder flexiblen Bedienungselemente, die Verbundglas-Sicherheits-Frontscheibe und die schwerentflammbare Innenraumverkleidung.

Zieht man die Summe aus all diesen Faktoren, verwundert es nicht weiter, daß für viele Fahrer der Porsche 911 der Wagen ist, mit dem man auch Rennen mit der größtmöglichen Sicherheit fahren kann.

Doch Technik ist nur ein Teil dessen,



was einen Porsche zum Porsche macht.





Auch Komfort ist für den Porsche kein Luxus.

Über all seinen Rennerfolgen vergißt man leicht, daß die überwiegende Mehrheit aller Porsche im normalen Alltagsverkehr gefahren wird. Deshalb haben wir den Porsche so ausgestattet, daß er mindestens ebensoviel Komfort mitbringt wie eine teure Limousine. Also viel mehr, als man von einem Sportwagen im allgemeinen erwartet.


Der Innenraum und die Armaturen sind streng funktionell gestaltet. Das heißt, daß Sie alle Bedienungselemente schnell und mühelos erreichen. Sie können zum Beispiel ohne die Hände vom Lenkrad und die Augen von der Straße zu nehmen, über zwei Kombischalter an der Lenksäule den dreistufigen Scheibenwischer, die Scheibenwaschanlage, den Blinker, die Lichthupe und die Abblendschaltung bedienen. Die Kontrollarmaturen liegen blendfrei

in Ihrem Blickfeld: Drehzahlmesser, Tachometer mit Tageskilometerzähler, Öltemperatur- und Öldruckmesser, Ölstandanzeiger und Benzinuhr geben unter anderem Auskunft über den Betriebszustand des Porsche.

Doch der Porsche bietet noch eine Menge anderer Details, die Ihnen das Fahren angenehm machen sollen. Da ist die zugfreie Belüftungsanlage mit Zwangsentlüftung, das getrennt regulierbare Heizungs- und Belüftungssystem mit einem Drei-Stufen-Gebläse, die elektrisch beheizbare Heckscheibe, eine elektrische Scheibenwaschanlage mit 4 Spritzdüsen, Halogen Hauptscheinwerfer, Rückfahrscheinwerfer und eine elektrische Zeituhr mit Fahrzeit-Anzeiger.





A close-up photograph of the front interior of a red Porsche. The image shows two black leather seats with horizontal stitching. A black seatbelt is buckled into the seat. The car's body is painted a vibrant red, and a black door sill plate with a silver Porsche logo is visible. The background is a plain, light-colored surface.

Der Innenraum des Porsche ist in Breite und Tiefe so bemessen, daß Fahrer und Beifahrer ungehinderte Bewegungsfreiheit haben. Die zwei anatomisch richtig geformten Vordersitze, die bis zur Ruhelage verstellbar sind, liegen im Schwerpunkt des Wagens. Durch ihre Schalenform geben sie Ihnen Seitenhalt, damit Sie sich in scharf gefahrenen Kurven nicht am Lenkrad festhalten müssen.

Verstärkte Verankerungen sorgen dafür, daß die Sitze auch bei starkem Aufprall sicher in ihrer Position bleiben.



Sein Gepäckraum von 200 l Inhalt läßt sich auf mehr als das Doppelte vergrößern.

Die platzsparende Vorderachskonstruktion nimmt so wenig Raum im Vorderteil der Karosserie ein, daß der breite Kofferraum einen Inhalt von 200 l bekommen konnte.

Er ist voll ausgekleidet mit Nadelfilz, damit Ihr Gepäck nicht hin- und herrutscht und nicht an den Kanten beschädigt wird.

Ohne den Gepäckraum zu verkleinern, wurde beim Porsche 911 E und S der Aktionsradius durch den Einbau eines 85-Liter-Tanks auf über 500 km erhöht. Denn das normale Ersatzrad wurde durch ein Rad mit zusammengefaltetem Reifen ersetzt, das Sie mit einer elektrischen Pumpe erst dann mit Luft

füllen, wenn Sie es brauchen. Die Pumpe wird einfach am Zigarettenanzünder angeschlossen und ist für alle Räder, Schlauchboote, Luftmatratzen etc. verwendbar.

Durch den Heckmotor war es möglich, den Porsche 911 mit 2 Zusatzsitzen auszustatten. Und sollten Sie mit dem Kofferraum vorn nicht auskommen, greifen Sie einfach hinter sich und klappen die Lehnen dieser Sitze herunter. Dadurch entsteht noch ein zusätzlicher Gepäckraum von ca. 235 l.

Was für einen Sportwagen recht ungewöhnlich ist. Insgesamt hat der Porsche also soviel Gepäckraum wie eine Mittelklasselimousine.





Jeder Porsche ist erst dann neu, wenn er 35 km alt ist.

Je technisch aufwendiger ein Wagen ist, desto gründlicher sollte 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 wird im Prüfstand auf Leistungsabgabe, Zündeneinstellung und Verbrauch kontrolliert. Erst dann kommt für das fertig-

gestellte Fahrzeug 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.





Es gibt weit mehr Leute, die sich einen Porsche 911 leisten können als Leute, die ihn sich leisten.

Wäre die Anschaffung eines Porsche lediglich eine Frage des Geldes, würden sich viel mehr Autofahrer einen Porsche kaufen.

Das liegt daran, daß man für dieses Auto etwas braucht, das seltener ist als ein mehrstelliges Bankkonto:

Auto-Verstand.

Wer den nicht hat, für den ist der Porsche allenfalls ein schicker Wagen, der auf der Autobahn alles

hinter sich läßt, mehr nicht.

Daß der Porsche mehr ist – vielleicht eine automobiltechnische Welt für sich – lassen seine Technik, seine Leistungsdaten und sein Äußeres, das bis ins scheinbar unwesentlichste Detail vollkommen ist, erahnen.

Erfassen aber läßt sich ein Porsche erst, wenn man ihn fährt.



Ausstattungsunterschiede im Porsche-Programm

Karosserie-Ausstattung

911 T: Profilgummileisten auf den Stoßfängern. Karosserie-Unterseite sowie alle Hohlräume mit PVC-Korrosionsschutz behandelt.

911 E: wie 911 T, jedoch mit Bugschürze als Spoiler ausgebildet. Gegossene Leichtmetallfelgen, 85-Liter-Tank mit Falt-Notrad, elektrischem Kompressor und Reifendruckprüfer.

911 S: wie 911 E, jedoch mit starken Profilgummileisten zum Schutz der Stoßfänger gegen Beschädigung beim Rangieren und Parken, Gummiauflage auf den Stoßfängerhörnern, Chromblende unterhalb der Türen. Stoßfängerzwischenteil aus Leichtmetall. Geschmiedete Leichtmetall-Felgen.

Scheiben

911 T, E, S: Verbundglas-Sicherheitsfrontscheibe, Sicherheitsglas für Seiten- und Heckscheiben. Elektrische Scheibenwaschanlage. Scheibenwischer mit 3 Wischergeschwindigkeiten (Nachlaufschalter). Ausstellfenster vorne (nur bei »targa«). Ausstellfenster hinten mit Diebstahlsicherung (nur bei Coupé). Elektrisch beheizbare Heckscheibe (zweistufig heizbar, getönt für »targa«). Abblendbarer Innenspiegel an der Frontscheibe befestigt.

Innenausstattung

911 T und E: Vierspeichen-Sport-Lenkrad mit tief liegender Nabe und gepolsterter Hupentaste. 2 gepolsterte Sonnenblenden. Für Beifahrer mit Make-up-Spiegel. Beleuchteter Klapp-Aschenbecher. Zigarrenanzünder. Verstellbare Vordersitze, als Liegesitze verwendbar. Handgasbetätigung. Sitzlehnenverriegelung für Beifahrersitz. Armstütze gleichzeitig Türinnengriff. 2 Ablagefächer an den Türtafeln und Fußraumseiten. Befestigungsstellen für 3-Punkt Sicherheitsgurte. Teppiche aus Kunstfaser. Heizungs- und Belüftungssystem mit Dreistufen-Frischluftheizung. Zugfreie Zwangsventilierung. Hutablage hinter den Fondsitzen. Befesti-



gungskrampen für Kofferriemen. 2 flexible Kleiderhaken am Dachrahmen. Innenverkleidung und Bezüge: Serienmäßig aus Kunstleder in den Farben: Schwarz, Braun, Beige. Muster der verschiedenen Kombinationsmöglichkeiten zeigt Ihnen gerne Ihr VW-Porsche-Händler.

911 S: wie 911 T, jedoch mit Veloursteppich. Trittbrettleiste Aluminium.

Instrumentierung

911 T und E: Geschwindigkeitsmesser mit Gesamt- und Tageskilometerzähler mit 100-m-Anzeige. Transistor-Drehzahlmesser. Benzinuhr mit Rest-

anzeigeleuchte. Öltemperaturanzeige, Öldruckkontrolleuchte. Kontrolleuchten für Batterie-Ladestrom, Begrenzungslicht, Fernlicht, Blinker, Handbremse. Elektrische Zeituhr mit Merkanzeiger. **911 S:** wie 911 T und E, dazu Ölthermometer mit Gradeinteilung, Ölstands- und Öldruckanzeige.

Elektrische Anlage

911 T, E, S: 2 Batterien von je 12 V/36 Ah. 770 W-Drehstromgenerator. H-4-Halogen-Hauptscheinwerfer. 2 Rückfahrcheinwerfer. Stufenlos regulierbare Instrumentenbeleuchtung. Kofferraumbeleuchtung. Zweikreis-Warnblinkanlage mit Kontrolleuchte. Handschuhkastenbeleuchtung (umgeschaltet als Leselampe verwendbar). 2 Innenraumleuchten. Beleuchteter Aschenbecher. Sportfanfare.

Mehrausstattungen

Neben den zahlreichen sportlichen Extras können alle Porsche-Modelle mit exklusivem Zubehör ausgerüstet werden. Ein paar Beispiele wären die Klimaanlage, elektrische Fensterheber, Ganzleder-ausstattung und das elektrische Schiebedach. Hierüber und über weitere Möglichkeiten wird Sie Ihr Händler gern beraten.

Die abgebildeten Fahrzeuge sind teilweise mit Sonderausstattungen ausgerüstet und entsprechen nicht immer der angebotenen Grundausführung. Wir behalten uns vor, ohne Veröffentlichung Änderungen an Konstruktion und/oder Ausstattung vorzunehmen.



Ein Porsche liegt nicht nur in Leistung, Sportlichkeit und technischer Perfektion über dem Durchschnittsauto, sondern naturgemäß auch im Preis.

Und deshalb müssen viele, die von diesem Auto träumen, sehr lange träumen, ehe sie sich einen fabrikneuen Porsche leisten können.

Es spricht jedoch nichts dagegen, die Wartezeit abzukürzen, indem Sie zunächst mit einem Porsche aus zweiter Hand anfangen. Weil das Risiko dabei oft sogar geringer ist als bei anderen Gebrauchtwagen.

Denn in unserem weltweiten Service sorgen wir dafür, daß ein Porsche mit der gleichen Perfektion gewartet wird, mit der er gebaut ist.

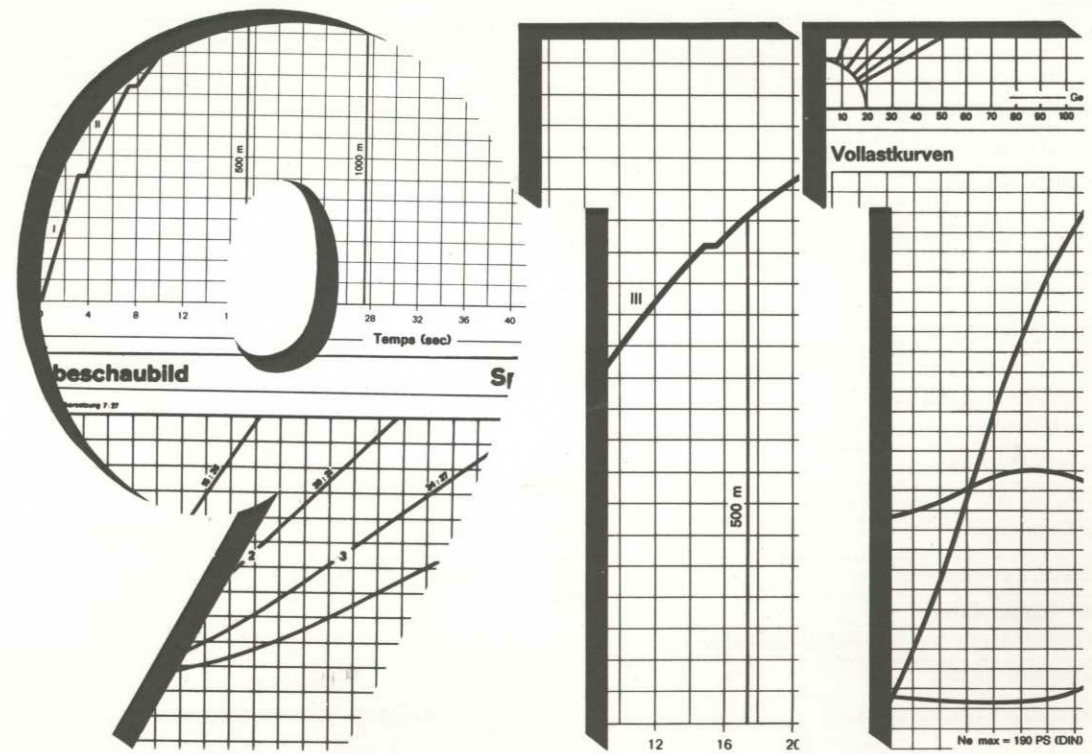
Das hält ihn so robust und widerstandsfähig, wie man es nur von wenigen Fahrzeugen erwarten kann.

Und kaum von einem Sportwagen.





Der Porsche 911. Die technischen Daten.



	911 T	911 E	911 S
Motor			
Zylinderzahl	6	6	6
Bohrung (mm)	84	84	84
Hub (mm)	70,4	70,4	70,4
Hubraum (ccm, nach Steuerformel)	2311	2311	2311
Hubraum (ccm, effektiv)	2341	2341	2341
Verdichtungsverhältnis	7,5 : 1	8,0 : 1	8,5 : 1
Motorleistung PS (DIN-SAE)	130 – 147	165 – 185	190 – 210
bei Kurbelwellendrehzahl U/min	5600	6200	6500
max. Drehmoment (mkp = nach DIN)	20	21	22
bei Kurbelwellendrehzahl U/min	4000	4500	5200
Literleistung PS/Ltr. (DIN)	55	70	81
Kraftstoff-Oktan-Anzahlbedarf (ROZ)	91	91	91
Motorkonstruktion			
Bauart	Luftgekühlter Viertakt-Ottomotor mit 2 gegenüberliegenden Zylinderreihen (Boxermotor)		
Kurbelgehäuse	Leichtmetall	Leichtmetall	Leichtmetall
Zylinder, Einzelzylinder	Grauguß	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
Ventilsteuerung	rechts und links je eine obenliegende Nockenwelle		
Nockenwellenantrieb	durch Kette	durch Kette	durch Kette
Kurbelwelle	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
Gemischbildung	2 Zenith-Dreifachvergaser	Bosch-Saugrohreinspritzung	Bosch-Saugrohreinspritzung
Elektrische Anlage			
Batteriespannung (V)	12	12	12
Batterieleistung (Ah)	2 x 36	2 x 36	2 x 36
Lichtmaschine	Drehstrom 770 W	Drehstrom 770 W	Drehstrom 770 W
Zündung	BHKZ	BHKZ	BHKZ
Zündkerze (Elektrodenabstand)	Beru 225/14/3 (0,6)/Bosch W 230 T 30 (0,6)	Beru 265/14/3 T (0,6)/Bosch W 265 P 21 (0,6)	Beru 265/14/3 T (0,6)/Bosch W 265 P 21 (0,6)
Kraftübertragung			
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltgetriebe	Porsche Synchrongetriebe	Porsche Synchrongetriebe	Porsche Synchrongetriebe
Anzahl der Gänge	4 vorw., 1 rückwärts	4 vorw., 1 rückwärts	4 vorw., 1 rückwärts
Achsantrieb	spiralverzahnte Kegelräder, Differential	spiralverzahnte Kegelräder, Differential	spiralverzahnte Kegelräder, Differential
Kraftübertragung	über Doppelgelenkwelle auf die Hinterräder	über Doppelgelenkwelle auf die Hinterräder	über Doppelgelenkwelle auf die Hinterräder
auf Sonderwunsch			
Achsantrieb nur bei Schaltgetriebe mit Sonderwunsch	ZF-Sperrdifferential	ZF-Sperrdifferential	ZF-Sperrdifferential
Sonderwunsch	5-Gang	5-Gang	5-Gang
Sonderwunsch	4-Gang Sportomatic	4-Gang Sportomatic	4-Gang Sportomatic

911 T

911 E

911 S

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 4 vorw., 1 rückwärts und Parksperre

Schalthebelanordnung Knüppelschaltung neben dem Fahrersitz auf dem Rahmentunnel

Achübersetzung 7/31 i = 4,429 7/31 i = 4,429 7/31 i = 4,429

Fahrgestell, RadaufhängungSelbsttragende Karosserie, Vorderradaufhängung
einzeln an Querlenkern aufgehängte Räder und

Dämpferbeine

Dämpferbeine

Dämpferbeine

Vorderradfederung

Drehstäbe

Drehstäbe

Drehstäbe

Hinterradaufhängung einzeln an Längslenkern aufgehängte Räder einzeln an Längslenkern aufgehängte Räder einzeln an Längslenkern aufgehängte Räder

Hinterradfederung je Rad ein Drehstab querliegend je Rad ein Drehstab querliegend je Rad ein Drehstab querliegend

Stoßdämpfer vorn und hinten doppelt wirkende hydraulische Stoßdämpfer

Stabilisator vorn und hinten ohne ohne mit

Stabilisator Sonderwunsch vorn und hinten vorn und hinten

Fußbremse hydraulische Zweikreisbremse mit belüfteten Bremsscheiben an allen 4 Rädern

Räder 5 1/2 x 15 Stahl 6 x 15 LM 6 x 15 LM

Reifen 165 HR x 15 185/70 VR 15 185/70 VR 15

Lenkung Zahnstangenlenkung Zahnstangenlenkung Zahnstangenlenkung

Füllmengen ca. 9 Ltr. Marken-HD-Öl = ca. 9 Ltr. Marken-HD-Öl = mit Ölkühler

Motor nach APJ-Klassifikation MS nach APJ-Klassifikation MS ca. 10 Ltr.

Sommer SAE 30 Sommer SAE 30 Sommer SAE 30

Winter SAE 20 Winter SAE 20 Winter SAE 20

Sportomatic ca. 11,5 l Ölsorte wie oben ca. 11,5 l Ölsorte wie oben ca. 12,5 l Ölsorte wie oben

Getriebe mit Ausgleichsgetriebe ca. 3,0 l Hypoidöl SAE 90 ca. 3,0 l Hypoidöl SAE 90 ca. 3,0 l Hypoidöl SAE 90

Kraftstoffbehälter 62 l davon 6 l Reserve 85 l davon 9 l Reserve 85 l davon 9 l Reserve

Scheibenwaschanlage ca. 2,0 l ca. 2,0 l ca. 2,0 l

Abmessungen

Radstand 2271 mm 2271 mm 2271 mm

Spurweite vorn 1360 mm 1372 mm 1372 mm

Spurweite hinten 1342 mm 1354 mm 1354 mm

Länge 4127 mm 4127 mm 4147 mm

Breite 1610 mm 1610 mm 1610 mm

Höhe (unbelastet) 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

Gewichte:

Leergewicht nach DIN 1050 kp 1075 kp 1075 kp

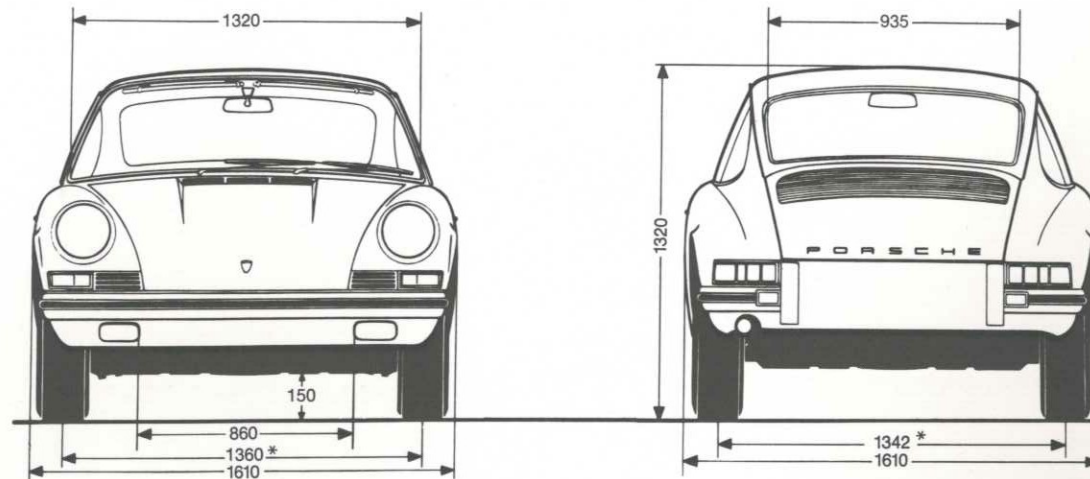
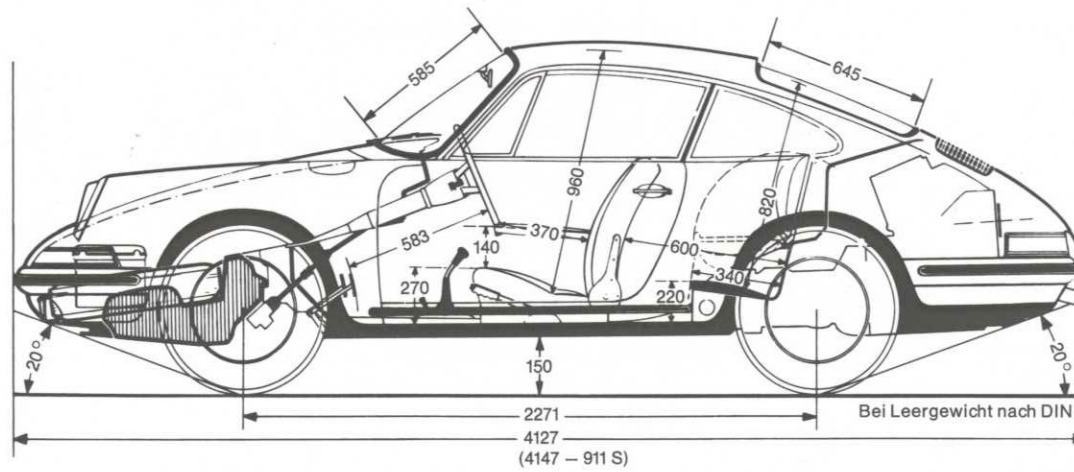
zul. Gesamtgewicht 1400 kp 1400 kp 1400 kp

Fahrleistungen

mit Schaltgetriebe (Serienausführung)

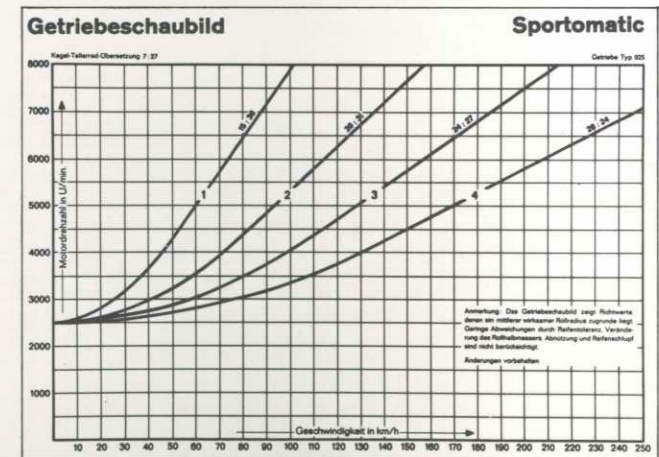
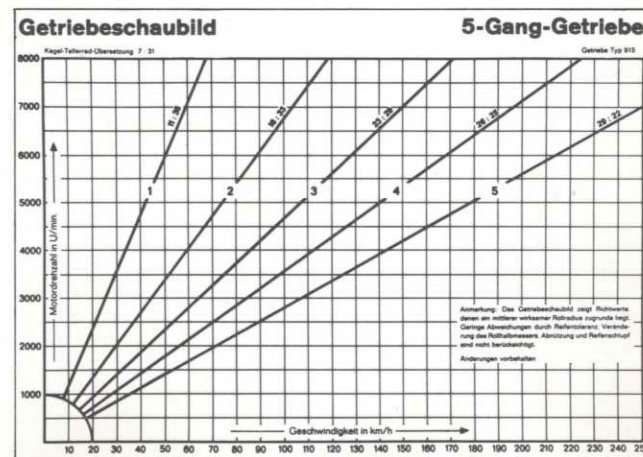
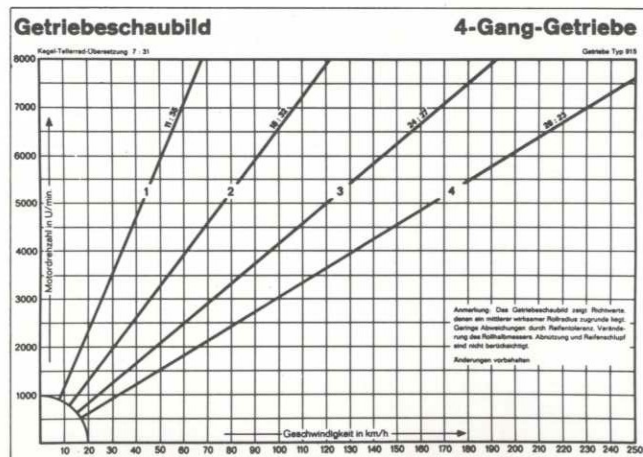
Höchstgeschwindigkeit km/h 205 220 230

Beschleunigung 0-100 km/h (DIN-Leergew. + 1/2 Zuladung) 9,5 sec 7,9 sec 7,0 sec

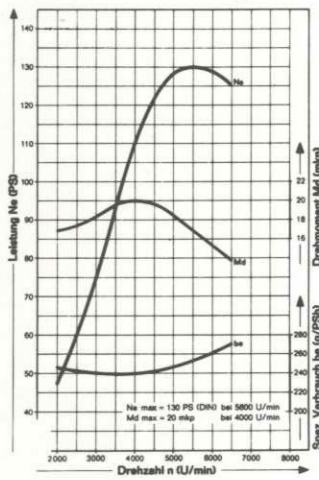


* 1360 bei Felgen 5 1/2 J x 15
1372 bei Felgen 6 J x 15

* 1342 bei Felgen 5 1/2 J x 15
1354 bei Felgen 6 J x 15



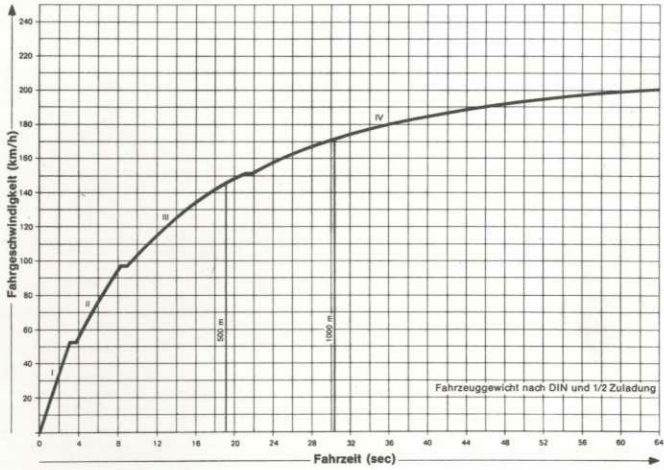
Vollastkurven Typ 911 T



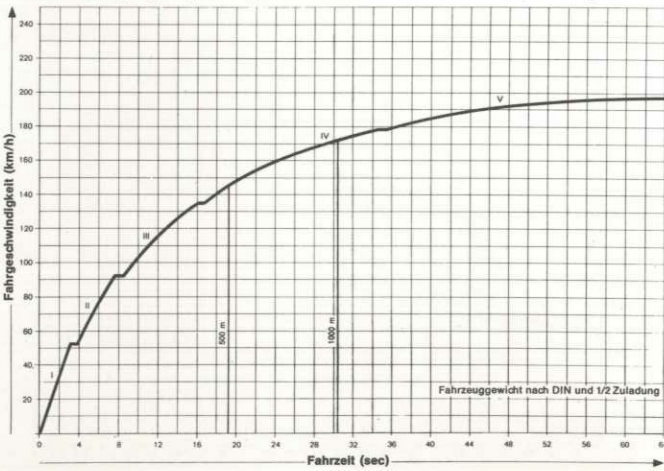
Porsche 911 T

Der Porsche 911 T leistet 130 PS bei 5.600 U/min. Er beschleunigt von Null auf 100 km/h in 9,5 Sekunden und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 205 km/h. Sein maximales Drehmoment beträgt 20 mkp/4.000 U/min, sein Verdichtungsverhältnis 7,5:1.

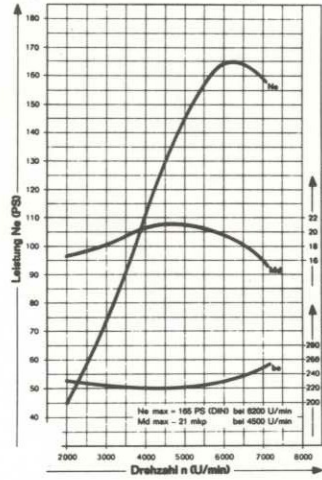
Beschleunigungsdiagramm Typ 911 T



Beschleunigungsdiagramm Typ 911 T



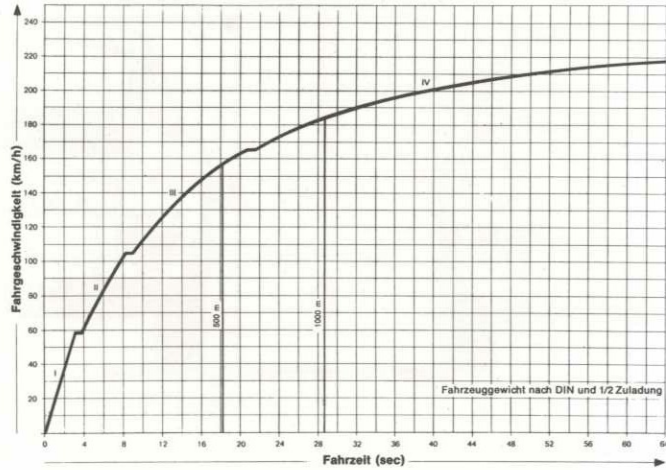
Vollastkurven Typ 911 E



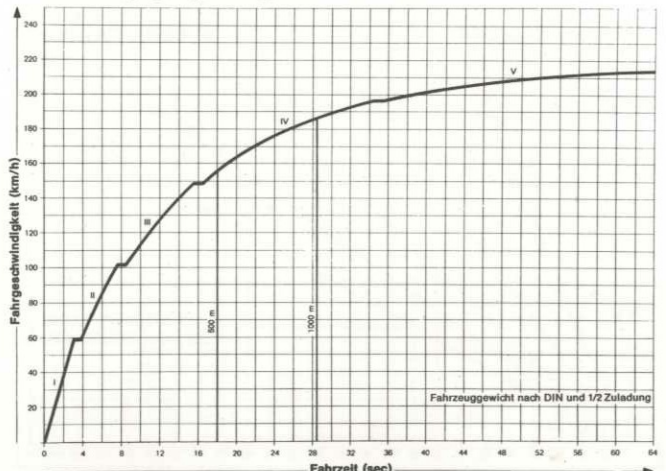
Porsche 911 E

Der Porsche 911 E leistet 165 PS bei 6.200 U/min. Er beschleunigt von Null auf 100 km/h in 7,9 Sekunden und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h. Sein maximales Drehmoment beträgt 21 mkp/4.500 U/min, sein Verdichtungsverhältnis 8,0:1.

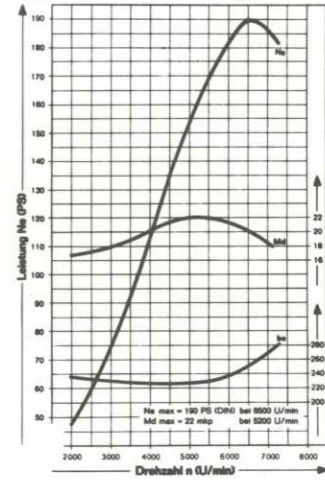
Beschleunigungsdiagramm Typ 911 E



Beschleunigungsdiagramm Typ 911 E



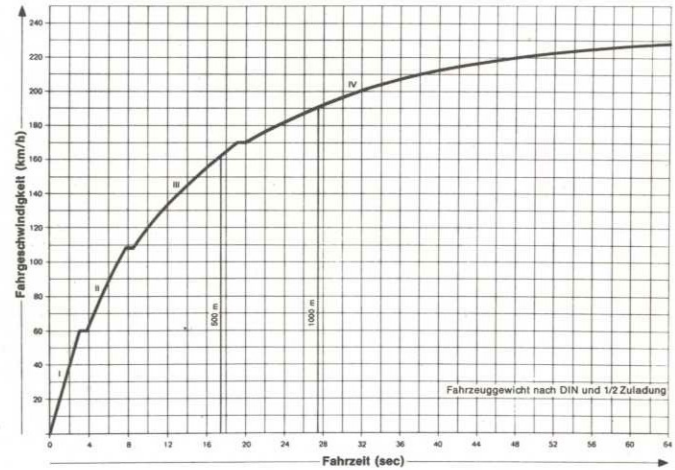
Vollastkurven Typ 911 S



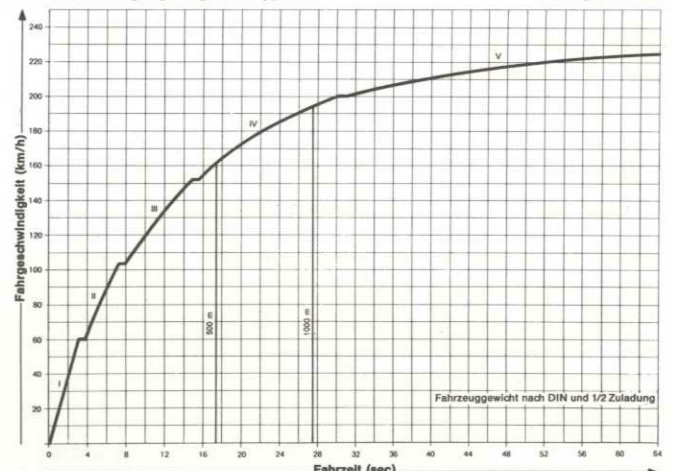
Porsche 911 S

Der Porsche 911 S leistet 190 PS bei 6.500 U/min. Er beschleunigt von Null auf 100 km/h in 7,0 Sekunden und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h. Sein maximales Drehmoment beträgt 22 mkp/5.200 U/min, sein Verdichtungsverhältnis 8,5:1.

Beschleunigungsdiagramm Typ 911 S



Beschleunigungsdiagramm Typ 911 S





VW-Porsche Vertriebsgesellschaft mbH · 714 Ludwigsburg · Porschestraße 15-19
1007.10 Änderungen vorbehalten Printed in Germany · SVA, Ludwigsburg