

PORSCHE

911



Das Werk mit dem verpflichtenden Namen präsentiert ein neues Coupé europäischer Elite





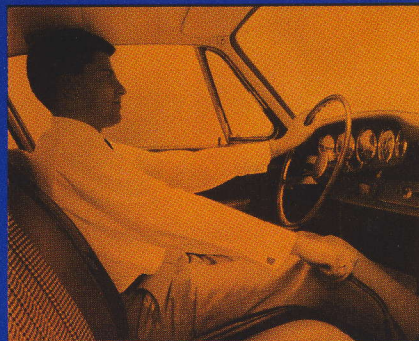
Porsche, seit eh und je die Marke der Individualisten, hat als Krönung aller Erfahrungen im Umgang mit schnellen Autos den Typ 911 geschaffen. Klar, schlicht und formschön, ohne stilistische Konzessionen an den Zeitgeschmack, präsentiert sich die attraktive Karosserie in ausgewogener Linienführung.

Auf kürzesten Nenner gebracht ist dieses Modell, das den 2-Liter-Carrera ablöst, in Leistung, Ausstattung und Fahrkomfort ein 2/2-sitziges Coupé europäischer Spitzenklasse. Die Karosserieform kann man als greifbaren Beweis dafür ansehen, daß die schöpferische Begabung auch in der dritten Porsche-Generation weiterlebt.

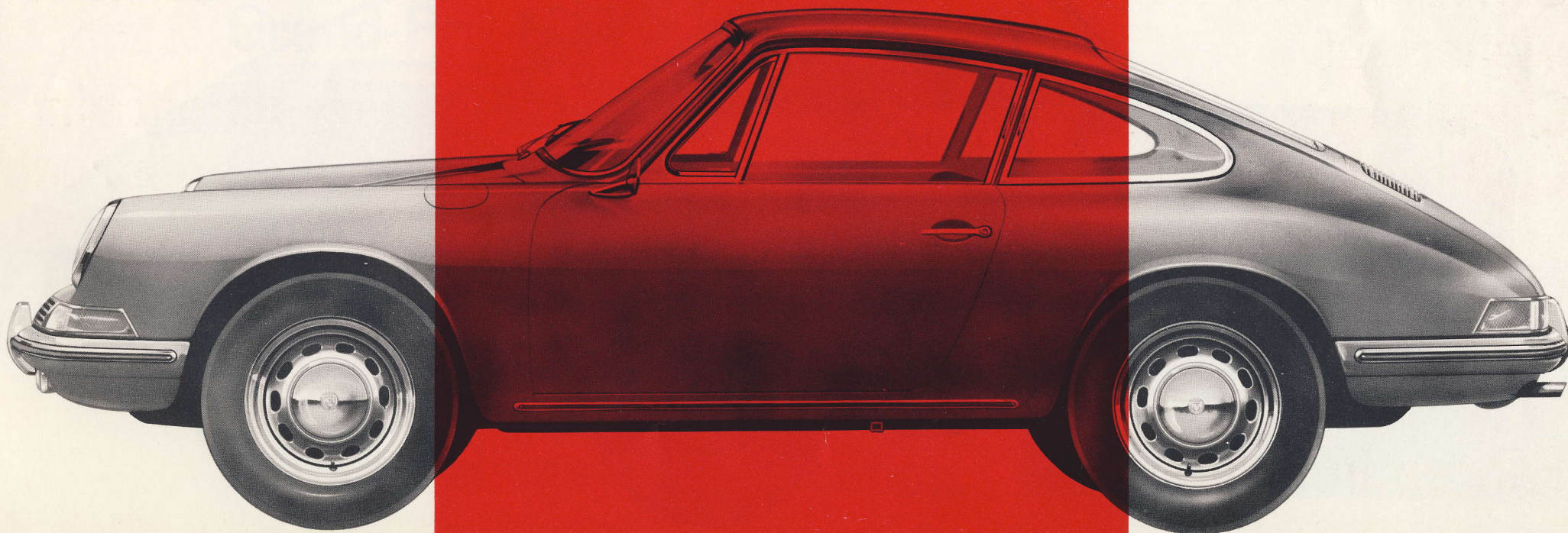
Dieses rassige Coupé mit seinem grazilen Äußeren stellt ein Optimum aller Eigenschaften und Vorzüge dar, die der anspruchsvolle Porsche-Kunde seit Erscheinen des ersten Porsche-Wagens gewöhnt war.

Fahren in seiner schönsten Form—auch morgen.





Selbstverständlich blieb Porsche, das Werk mit dem verpflichtenden Namen, seinem Konstruktionsprinzip treu. Auch der 911 hat ein luftgekühltes Hecktriebwerk, und zwar einen kompakten 2-Liter-Sechszylinder-Boxermotor mit einer obenliegenden Nockenwelle auf jeder Zylinderreihe und achtfach gelagerter Kurbelwelle. Zugunsten höherer Drehzahlen und größerer Leistung (130 PS bei 6100 U/m, 210 km/h Spitze) vollzog sich damit folgerichtig der Übergang vom Vier- zum Sechszylindermotor.

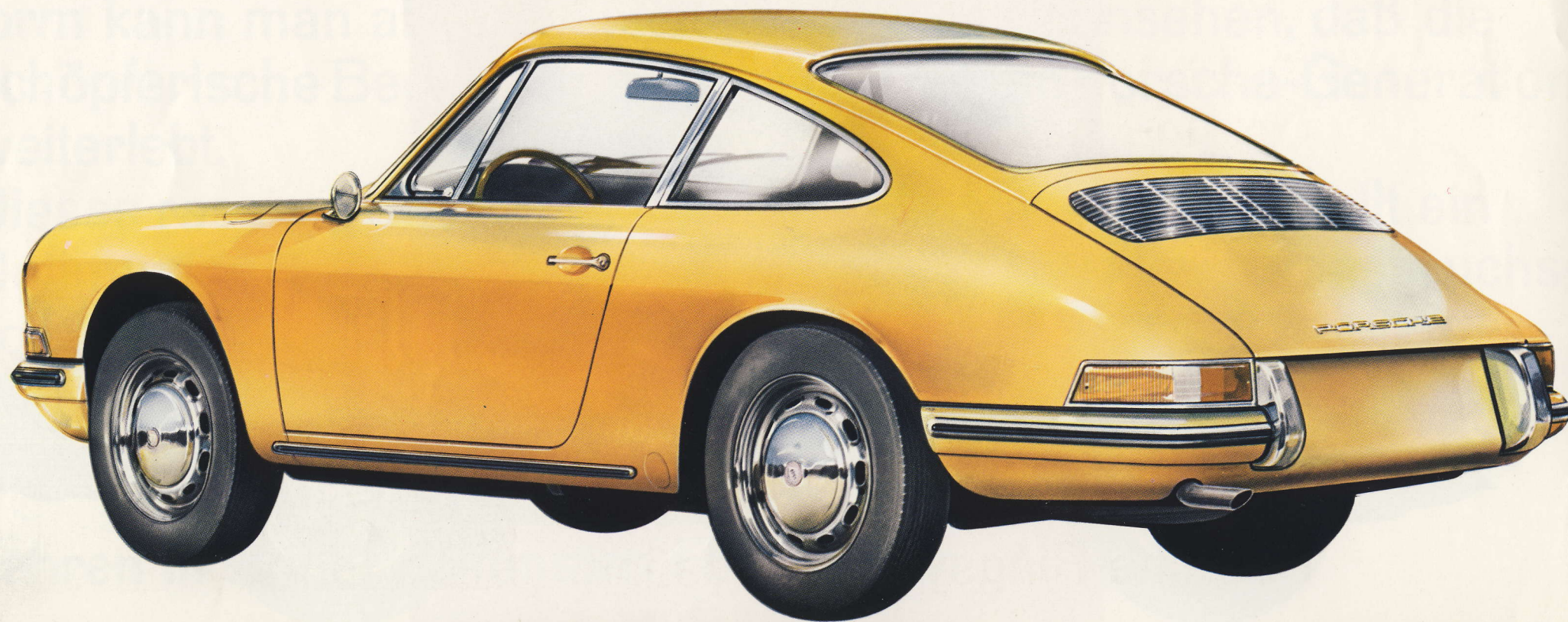






Solide Verarbeitung gediegener Materialien auf beinahe handwerklicher Basis sowie Fahrsicherheit als oberstes Konstruktionsprinzip kennzeichnen auch den Porsche 911, dessen Karosserie dank der tiefgelegten Gürtellinie große Fensterflächen aufweist, die nahezu unumschränkte Rundumsicht gewähren. Weit ausladende, feststellbare Türen erleichtern das Ein- und Aussteigen von vorn wie hinten. Auf den anatomisch konsequent durchgeformten Einzelsitzen spürt man schon im Stand, wie wichtig erst recht bei schnellen Wagen der oft vermißte Halt im Sitz ist. So wie der prozentuale Nutzraum-Anteil für Fahrer und Insassen einen Spitzenwert innerhalb der GT-Klasse darstellt, verhält es sich auch mit dem großdimensionierten Gepäckraum unter der Vorderhaube.

Zylinder



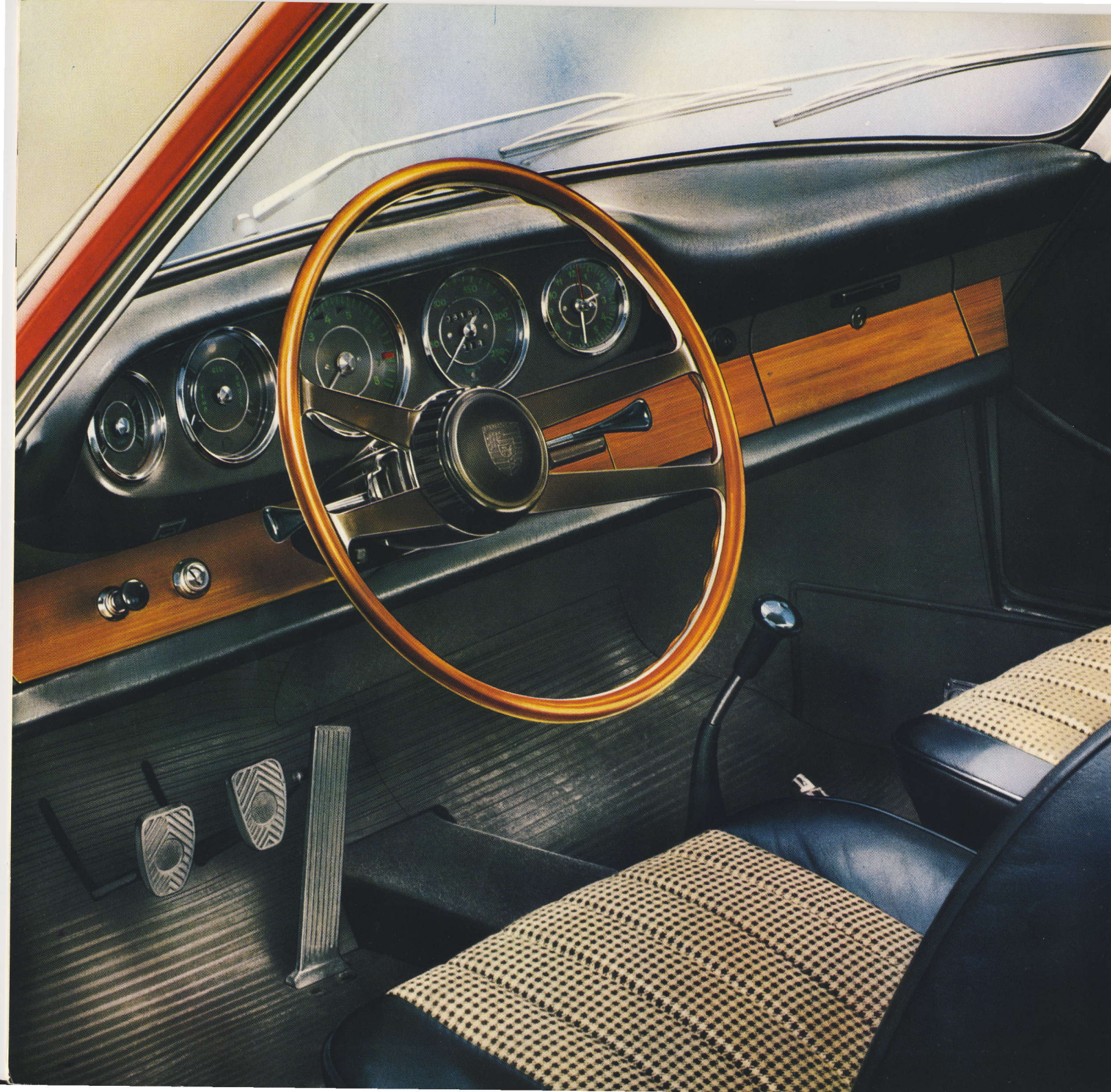


Synchronisierte  
Gänge

Um die blitzartige Beschleunigung des kraftvollen Sechszylindermotors, in dem die Erfahrungen der Grand-Prix-Motorenentwicklung ausgewertet wurden, uneingeschränkt nutzen zu können, bekam der 911 ein neues, vollsynchronisiertes 5-Gang-Getriebe mit der patentierten, international bewährten Porsche-Ringsynchronisation.







## SERIENMÄSSIGE AUSSTATTUNG

### Scheiben

Elektrische Scheibenwaschanlage mit automatischer Wischerbetätigung  
Scheibenwischer mit drei Wischgeschwindigkeiten (in drei Stufen regelbar)  
UKW-entstörter Scheibenwischermotor  
Ausstellfenster vorn mit Diebstahlsicherung  
Ausstellfenster hinten mit Diebstahlsicherung  
Abblendbarer Innenspiegel  
Schichtglas für Frontscheibe  
Heckfensterbeheizung

### Beleuchtung

Asymmetrisches Abblendlicht (für alle Länder, in denen es gesetzlich erlaubt ist)  
Zwei Rückfahrcheinwerfer  
Stufenlos regelbare Instrumentenbeleuchtung  
Zwei Nebelleuchten  
Kofferraumbeleuchtung

### Signalanlage

Zwei Starktonhörner  
Lichthupe

### Instrumente

Geschwindigkeitsmesser mit Gesamt-Kilometerzähler und Tages-Kilometerzähler  
Drehzahlmesser  
Benzinuhr mit Restanzeigeleuchte  
Ölstandmesser  
Öltemperaturmesser  
Öldruckmesser  
Kontrollleuchten für Batterie-Ladestrom, Fernlicht, Begrenzungslicht, Blinker, Handbremse, Nebelleuchten, Heizung  
Elektrische Zeituhr mit Zeitfeststeller

### Schlösser

Beide Türen von außen abschließbar, von innen verriegelbar  
Handschuhkasten abschließbar  
Verschlußdeckel für Benzinfüllstutzen nur von innen zu öffnen  
Lenkradschloß mit Zündschloß kombiniert

### Interieur

Schiebeascher  
Oben und unten gepolstertes blendfreies Armaturenbrett mit mittlerer Holzabdeckung  
Zigarrenanzünder (kombiniert mit Anschluß für Handleuchte)  
Haltegriff für Beifahrer an der Türinnenseite  
Armstützen als Zuziehgriffe  
Befestigungsstellen für Sicherheitsgurte  
Befestigungskrampe für Kofferriemen  
Zwei Kleiderhaken am Dachrahmen  
Zwei gepolsterte Sonnenblenden, auf der Beifahrerseite mit Make-up-Spiegel  
Zwei Türtaschen zur Unterbringung von Landkarten etc. und kleinen sperrigen Gegenständen  
Liegesitze  
Heizung und Frischluftzuführung  
Fond-Sitzlehnen als Gepäckauflage umklappbar mit Rutschsicherungsleiste  
Hutablage hinter den Fondsitzen mit Rutschsicherungsleiste  
Veloursteppich mit Absatzschonerplatte auf der Fahrerseite

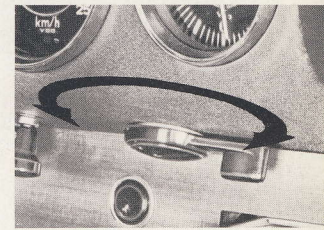
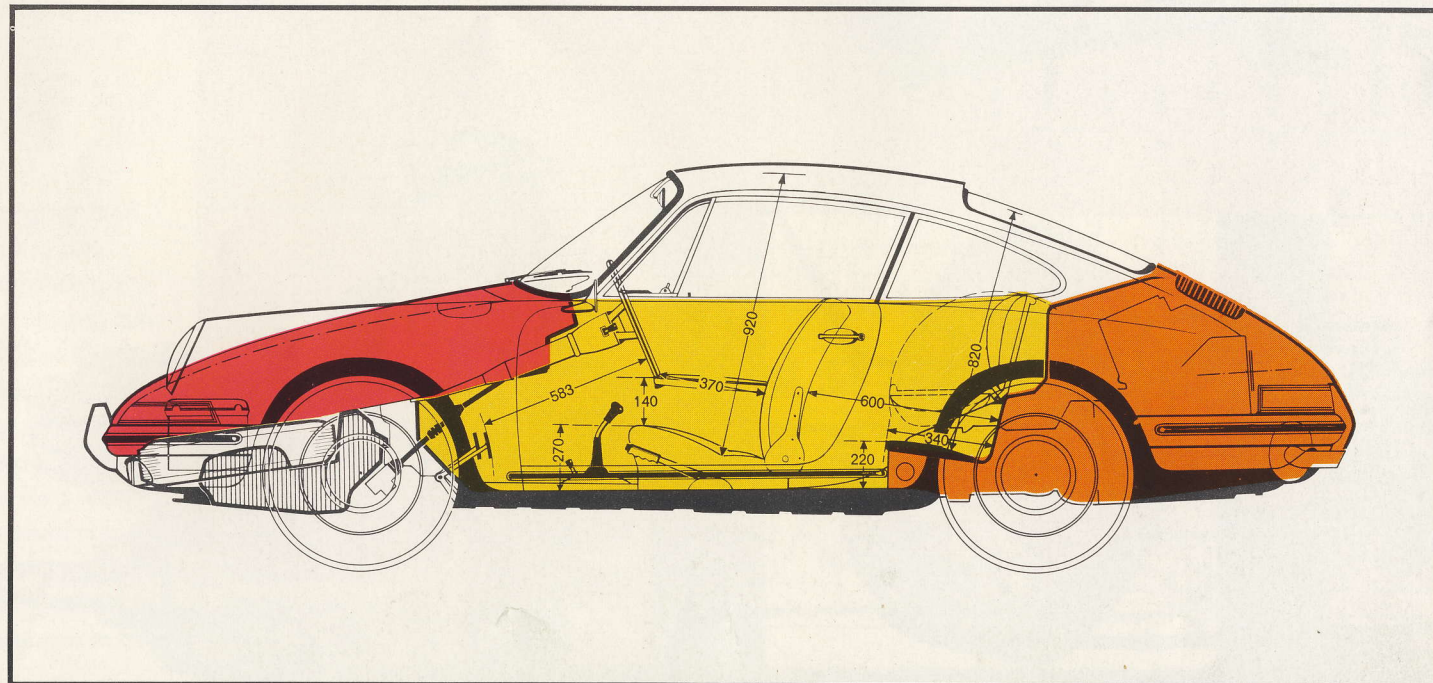
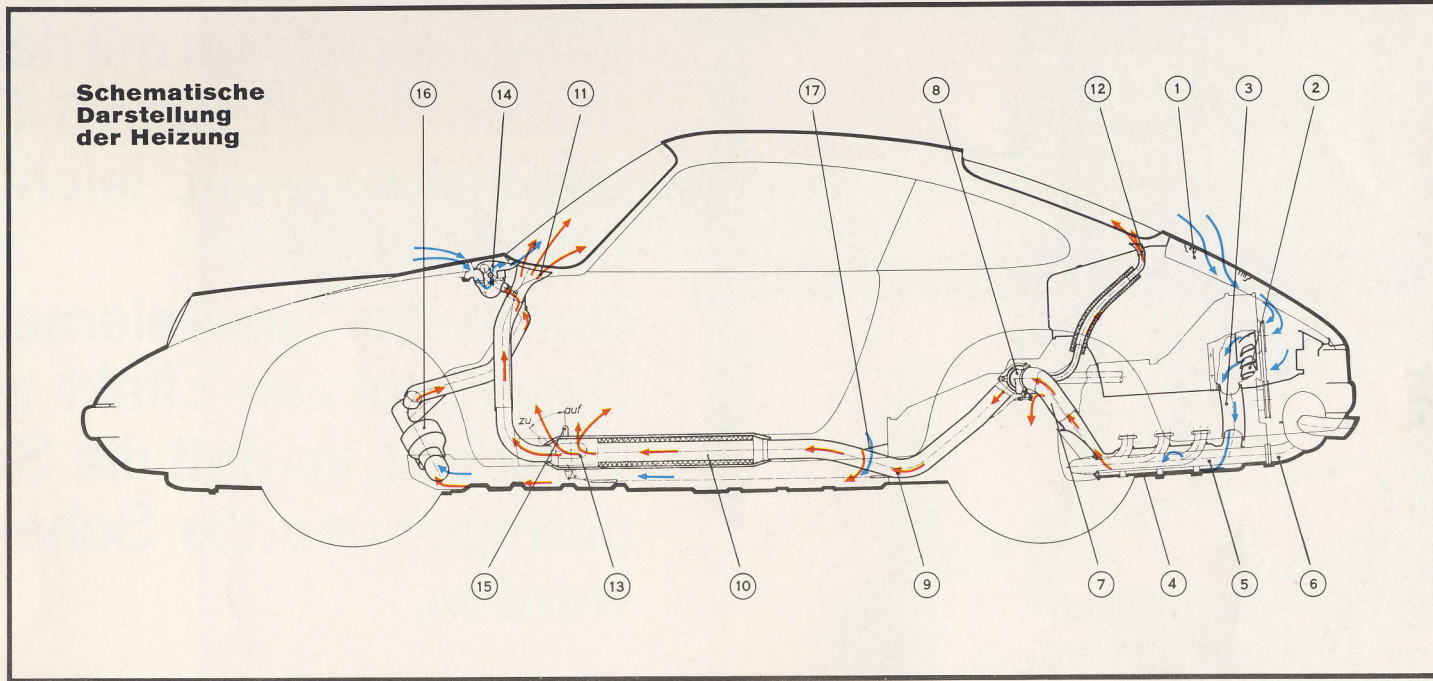
### Sonstiges

Abschleppöse vorn  
Benzinelektrische Standheizung  
Zugfreie Dauerbelüftung durch die Dachverkleidung  
Entdröhnung  
1 Lackstift  
7 Serienfarben mit 6 Innenausstattungskombinationen



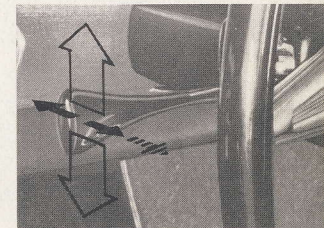
Da die Belüftung des Wageninneren wesentlich zum Wohlbefinden des Fahrzeuginsassen beiträgt, wurde ihr besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Zum Beispiel wird der Innenraum durch Absaug-schlitz über der Heckscheibe zugfrei entlüftet. Der 911 verfügt serienmäßig über eine Motorheizung und eine benzinelektrische Heizung!

- ① Schlitz im Heckdeckel
- ② Axialgebläse
- ③ Entnahmestutzen
- ④ Wärmetauscher
- ⑤ Abgasleitungen
- ⑥ Abgasschalldämpfer
- ⑦ Verbindungsschläuche
- ⑧ Klappenkästen
- ⑨ Heizrohre
- ⑩ Schalldämpfer
- ⑪ Entfrosterdüse für Windschutzscheibe
- ⑫ Entfrosterdüse für Heckscheibe
- ⑬ Schieber
- ⑭ Frischluftanlage
- ⑮ Schwenkgriff
- ⑯ Fremdheizung
- ⑰ Lufteintritt für Fremdheizung

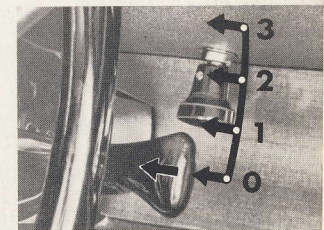


Die Zusatzbelüftung kann mit einem Hebelwerk an der Schalttafel geregelt werden.

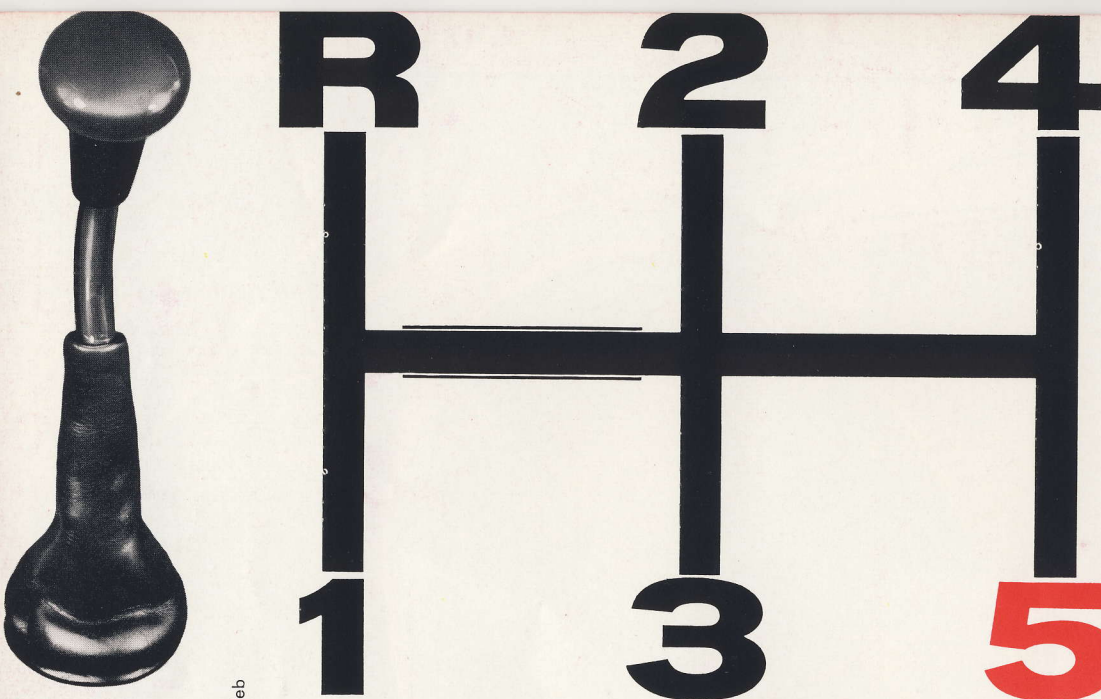
Die Heizung wird mit einem Schwenkgriff betätigt, der vor dem Schalthebel angebracht ist.



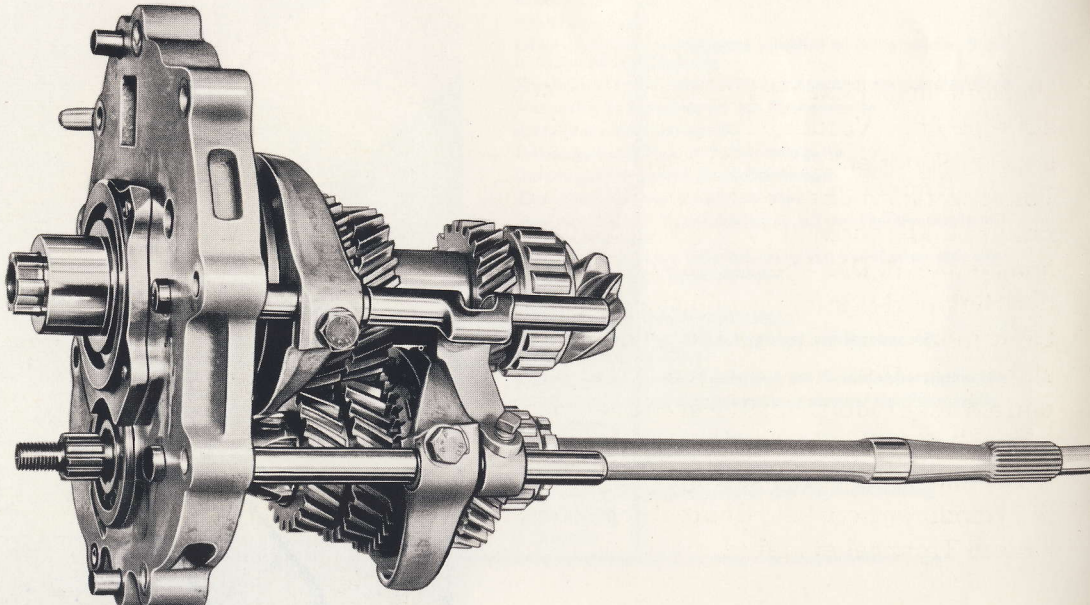
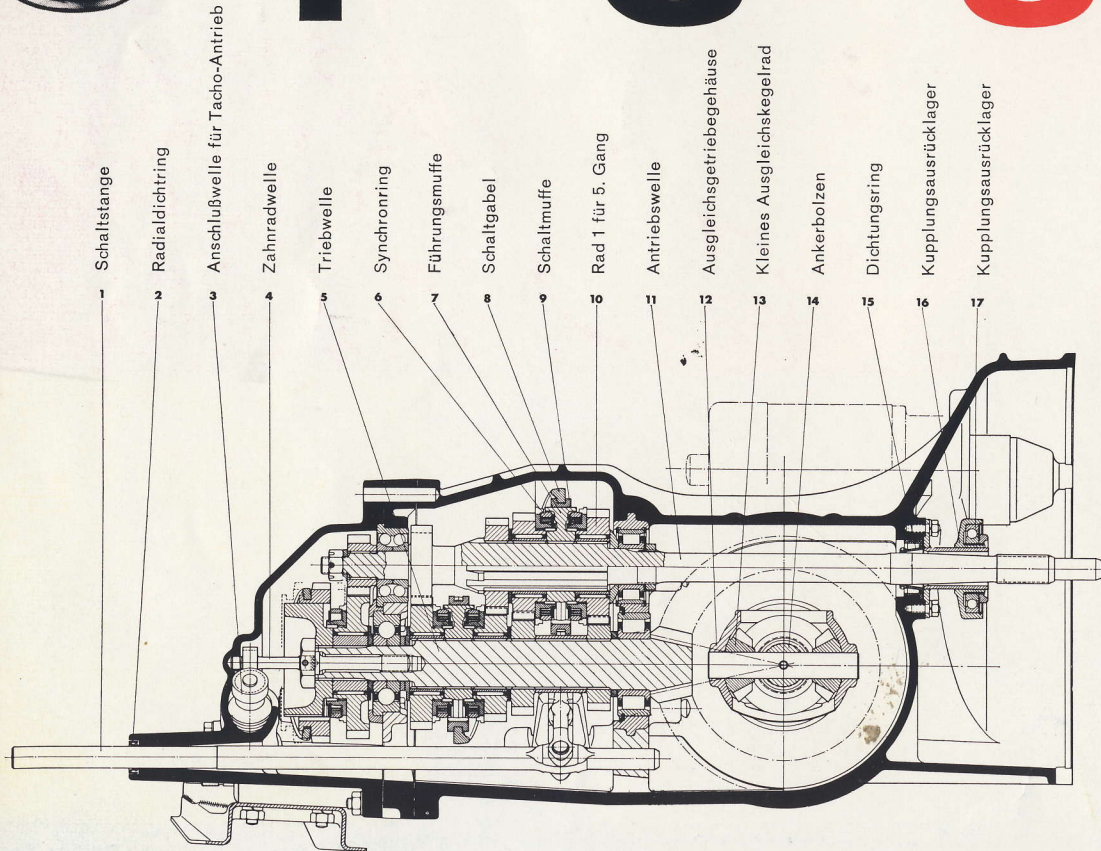
In zwei Hebeln am Lenkrad sind folgende Funktionen zusammengefaßt: links Blinker, Lichthupe, Abblendlicht und Parklicht, rechts Scheibenwischer und -wascher.





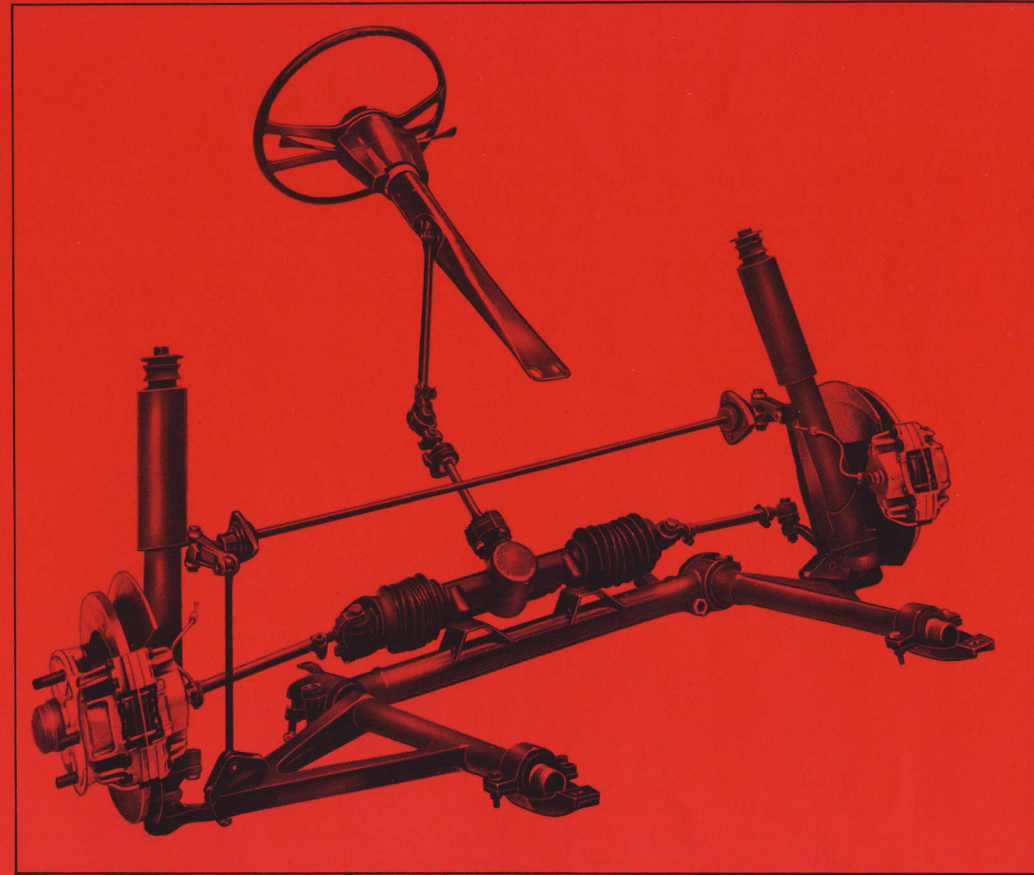


Völlig neu ist das mit dem Achsantrieb zusammengebaute 5-Gang-Getriebe, das sich spielend leicht und präzise schalten läßt. Durch die Sperrelemente wird der Synchronisier-Effekt zusätzlich verstärkt, so daß die Schaltkräfte geringer und die Schaltzeiten kürzer werden.

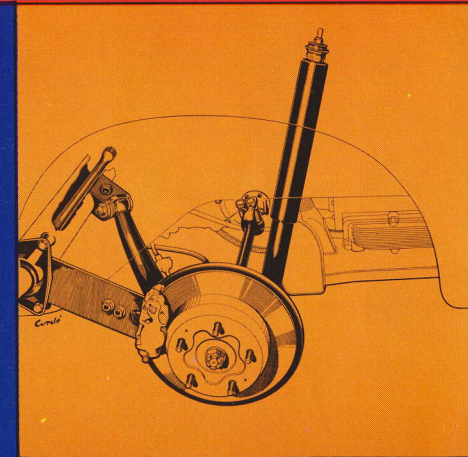
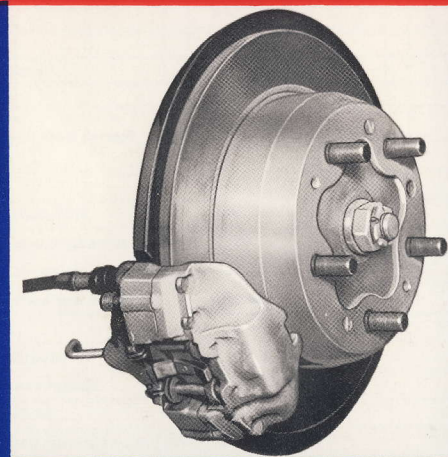
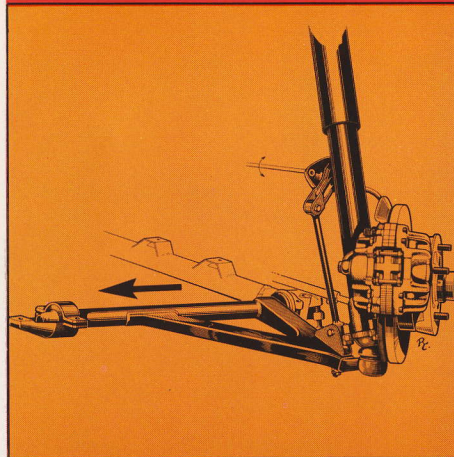




Nicht nur einen Raumgewinn, sondern einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der inneren Sicherheit bedeutet die neue, in der Mitte des Fahrzeuges angeordnete Zahnstangenlenkung, die über eine zweimal geknickte Gelenkwelle betätigt wird.



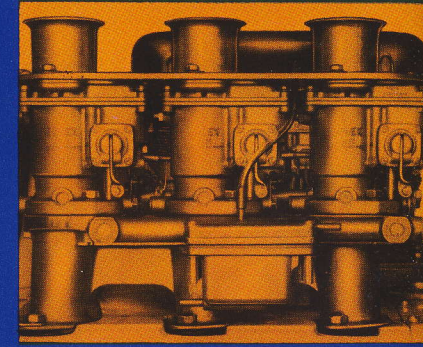
Um vorn mehr Platz zu gewinnen, ging man auf eine neue Vorderradaufhängung mit unterem Querlenker und längsliegenden Torsionsstäben über, wobei die Führung am oberen Ende durch den Stoßdämpfer übernommen wird. Die Aufhängung und Führung der Hinterräder erfolgt wie bisher durch Längslenker, die über querliegende Drehstäbe abgestützt sind, d. h. jedes Rad ist einzeln abgefedert. Der 911 ist an allen vier Rädern mit Scheibenbremsen mit automatischer Nachstellung der Bremsbeläge ausgestattet; die Handbremse ist als Backenbremse in die hintere Trommel eingebaut.



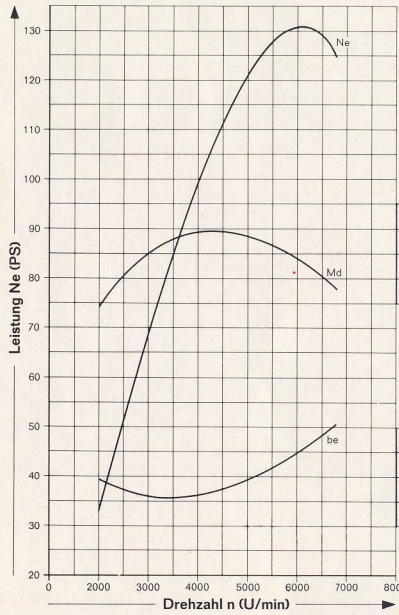


Die Kraftquelle des neuen Porsche ist ein ausgesprochener Kurzhuber. Jeweils 3 Einzelzylinder sind horizontal links und rechts vom Kurbelgehäuse angeordnet. Jeder Zylinder ist durch einen stark verrippten Leichtmetall-Zylinderkopf mit dem Kurbelgehäuse verschraubt. Die hängenden Ventile sind im Zylinderkopf V-förmig angeordnet und werden durch eine obenliegende Nockenwelle über Kipphebel betätigt. Kipphebel und Nockenwellen sind jeweils in einem für drei Zylinder gemeinsamen Nockenwellengehäuse gelagert. Beide Nockenwellen werden über ein Zwischenrad durch Ketten von der Kurbelwelle angetrieben, die Kettenspannung wird automatisch geregelt. Jede Zylinderreihe wird von je drei zusammengebauten Fallstromvergasern mit den entsprechenden Saugrohren versorgt. Den Schmierstellen im Motor wird durch ein Trockensumpfschmiersystem das benötigte Öl zugeführt, während ein Ölkühler mit thermostatischer Regulierung jeweils die richtige Öltemperatur einhält. Überdruckventile steuern den Öldruck im Schmiersystem, in das ein Hauptstromfilter eingeschaltet ist, um eventuelle Verunreinigungen zu eliminieren. Die Drehstromlichtmaschine über dem Kurbelgehäuse wird über einen Schmalkeilriemen von der Kurbelwelle angetrieben. Die Kühlluft wird vom Axialgebläse angesaugt und über Leitbleche dem Motor zugeführt.

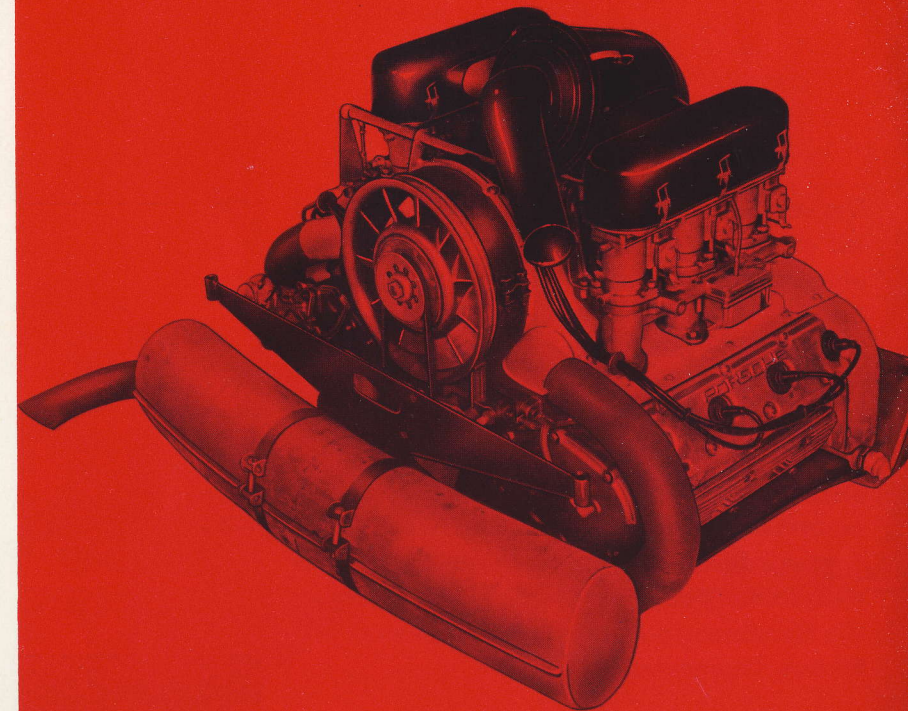
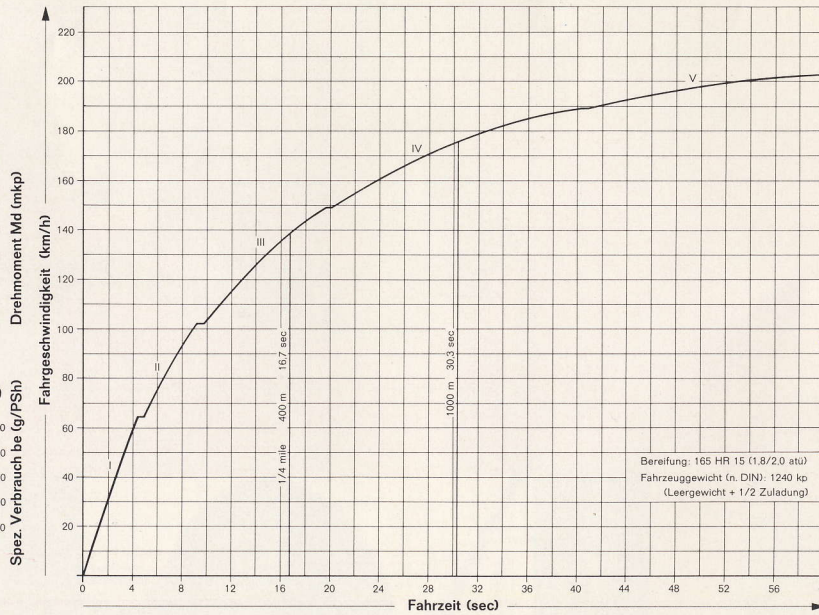
6-Zylinder  
Boxer-Motor



Vollastkurven Motor Typ 2000



Beschleunigungsdiagramm Typ 911/2000





<b>Motor</b>			Stoßdämpfer	vorn und hinten doppeltwirkende hydraulische Stoßdämpfer
Zylinderzahl		6	Fußbremse	hydraulisch, auf alle vier Räder wirkend. Scheibenbremsen an allen vier Rädern
Bohrung	(mm)	80	Handbremse	mechanisch, auf die Hinterräder wirkend. Duo-Servo-Trommelbremse
Hub	(mm)	66	Wirksamer Brems Scheiben- $\phi$	vorn 235 mm $\phi$ , hinten 243 mm $\phi$
Hubraum tatsächlich	(cm <sup>3</sup> )	1991	Bremsfläche je Rad (Fußbremse)	vorn 52,5 cm <sup>2</sup> , hinten 40,0 cm <sup>2</sup>
Hubraum nach Steuerformel	(cm <sup>3</sup> )	1977	Wirksame Bremsfläche gesamt	
Verdichtungsverhältnis		9:1	(Fußbremse)	185 cm <sup>2</sup>
Leistung	(PS nach DIN)	130 bei 6100 U/min.	Handbrems-Trommel- $\phi$	180 mm
Höchstes Drehmoment	(mkp)	17,8 bei 4200 U/min.	Wirksame Bremsfläche gesamt	
Literleistung	(PS/l)	65	(Handbremse)	194 cm <sup>2</sup>
			Felgen	4,5 J x 15
<b>Motorkonstruktion</b>			Reifen	165 HR 15
Bauart	luftgekühlter Viertakt-Ottomotor mit je drei sich gegenüberliegenden Zylindern (Boxer-Bauweise)		Lenkung	ZF-Zahnstangenlenkung mit hydraulischem Lenkungsdämpfer
Zylinder	Biral (Grauguß-Büchse mit Leichtmetall-Kühlrippen)		Lenkübersetzung in der Mitte	1:16,5
Zylinderkopf	Leichtmetall			
Anzahl der Ventile je Zylinder	1 Einlaßventil und 1 Auslaßventil		<b>Steigvermögen</b>	
Anordnung der Ventile	V-förmig, hängend		Fahrzeuggewicht	1240 kp, entspricht Leergewicht nach DIN + 2 Personen mit 30 kp Gepäck (Normangaben)
Ventilsteuerung	je 1 obenliegende Nockenwelle auf jeder Zylinderreihe		1. Gang, Grenzsteigung ca.	59 %
Nockenwellenantrieb	durch Kette		2. Gang, Grenzsteigung ca.	32 %
Kurbelwelle	geschmiedet, 8 Gleitlager		3. Gang, Grenzsteigung ca.	19 %
Pleuellager	Gleitlager		4. Gang, Grenzsteigung ca.	13 %
Gebälseantrieb	durch Keilriemen über Lichtmaschine		5. Gang, Grenzsteigung ca.	10 %
Schmierung	Trockensumpfschmierung			
Kraftstoff-Förderung	1 elektrische Kraftstoffpumpe, 1 mechanische Doppelpumpe		<b>Füllmengen</b>	
Vergaser	Solex-Überlaufvergaser, 3 pro Seite zusammengefaßt, Typ 40 PI		Motor	ca. 9 Liter Marken HD-Öl, Sommer SAE 30, Winter SAE 20
			Getriebe mit Ausgleichgetriebe	ca. 2,5 Liter Hypoid SAE 90
			Kraftstoffbehälter	62 Liter, davon ca. 6 Liter Reserve. Oktanzahlbedarf ca. 98-100 ROZ (Super)
			Bremsflüssigkeitsbehälter	ca. 0,2 Liter
			Scheibenwaschanlage	ca. 1,5 Liter
<b>Elektrische Anlage</b>				
Nennspannung		12 V	<b>Abmessungen</b>	
Batteriekapazität		45 Ah	Radstand	2211 mm
Zündung		Batteriezündung	Spurweite vorn	1337 mm
Zündfolge		1-6-2-4-3-5	Spurweite hinten	1317 mm
Zündkerzen		Bosch W 250 P 21 (Platinkerze)	Länge	4163 mm
Elektrodenabstand		0,35 mm	Breite	1610 mm
			Höhe (unbelastet)	1320 mm
<b>Kraftübertragung</b>			Bodenfreiheit	150 mm
Lage des Motors im Fahrzeug		im Heck hinter der Hinterachse	Wendekreis	ca. 10,3 m
Kupplung		Einscheiben-Trockenkupplung		
Schaltgetriebe		Porsche-Sperrsynchrongetriebe	<b>Gewichte</b>	
Anzahl der Gänge		5 vorwärts, 1 rückwärts	Leergewicht nach DIN	1080 kp
Schalthebel-Anordnung		neben Fahrersitz auf Rahmentunnel	Zulässiges Gesamtgewicht	1400 kp
Achsantrieb		spiralverzahntes Kegelradgetriebe mit Kegelradausgleichgetriebe	Zulässiger Achsdruck vorne	600 kp
Achsübersetzung		7:31, i = 4,428	Zulässiger Achsdruck hinten	840 kp
Kraftübertragung		über Halbachsen auf die Hinterräder		
			<b>Fahrleistungen</b>	
<b>Fahrgestell, Radaufhängung</b>			Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Rahmen		Gepreßter und geschweißter Stahlblech-Kastenrahmen mit Aufbau verschweißt	Leistungsgewicht	
Vorderradaufhängung		Einzel an Federbeinen und Querlenkern aufgehängte Räder	(1 Person + Leergewicht nach DIN)	8,8 kp/PS
Vorderradfederung		je Rad ein runder Drehstab in Längsrichtung liegend	Kraftstoff-Normverbrauch (nach DIN)	9,6 Liter/100 km
Hinterradaufhängung		Einzel an Längslenkern aufgehängte Räder. Antrieb über Halbachsen		
Hinterradfederung		je Rad ein runder Drehstab quer liegend		





PORSCHE



Dr.-Ing.h.c. F. Porsche KG, Stuttgart-Zuffenhausen W 221 · Printed in Germany · Änderungen vorbehalten · Okt. 64

