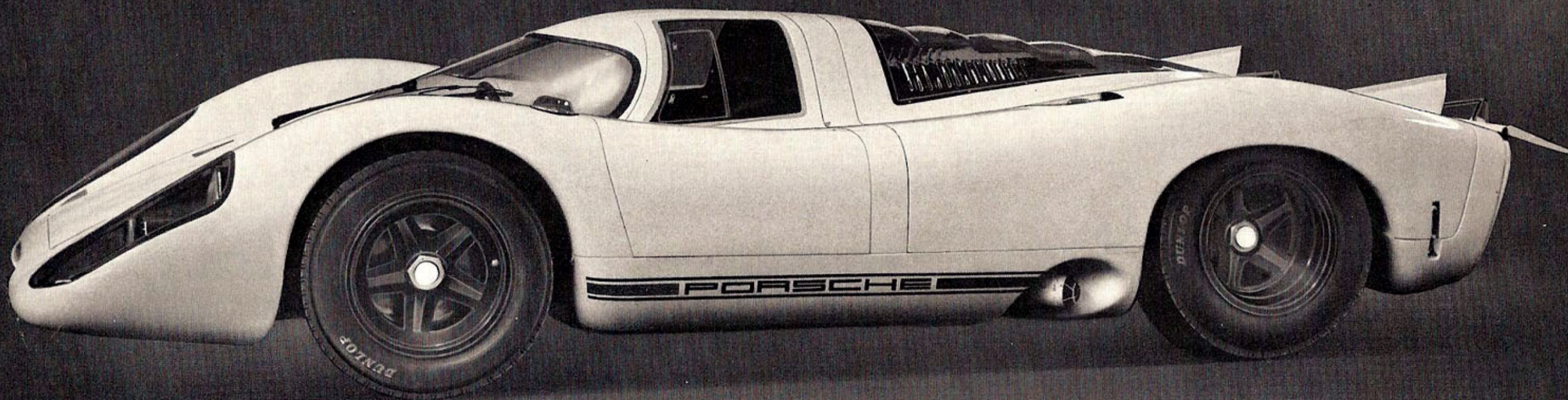


PORSCHE

917



PORSCHE NÄHERT SICH DER OBEREN HUBRAUMGRENZE

Seit 1967 liegt die Hubraumgrenze für die Langstrecken-Weltmeisterschaftsläufe bei 3000 ccm für freie Sport-Prototypen und bei 5000 ccm für homologierte Sportwagen mit einer Mindestproduktion von 25 Exemplaren in 12 aufeinanderfolgenden Monaten.

Bisher wurde die Hubraumgrenze von 5000 ccm nur bei Sportwagen mit Triebwerken amerikanischer Provenienz ausgenutzt. Als erstes europäisches Werk bringt nun Porsche einen großvolumigen

Sportwagen heraus, der noch zu Beginn der laufenden Automobilsportsaison durch die Internationale Sportbehörde für den Einsatz bei den großen Langstreckenrennen homologiert werden soll.

Der Typ 917 ist der hubraumgrößte und schnellste Porsche, der je gebaut wurde. Besonders bemerkenswert ist dabei, daß es sich nicht um ein Versuchsexemplar, sondern um eine echte Serie handelt. Denn: bereits am 31. 3. wird das 25. Exemplar angefertigt und einsatzbereit sein.

Mit einer Spitze von über 320 km/h, einer maximalen Leistung von 520 PS,

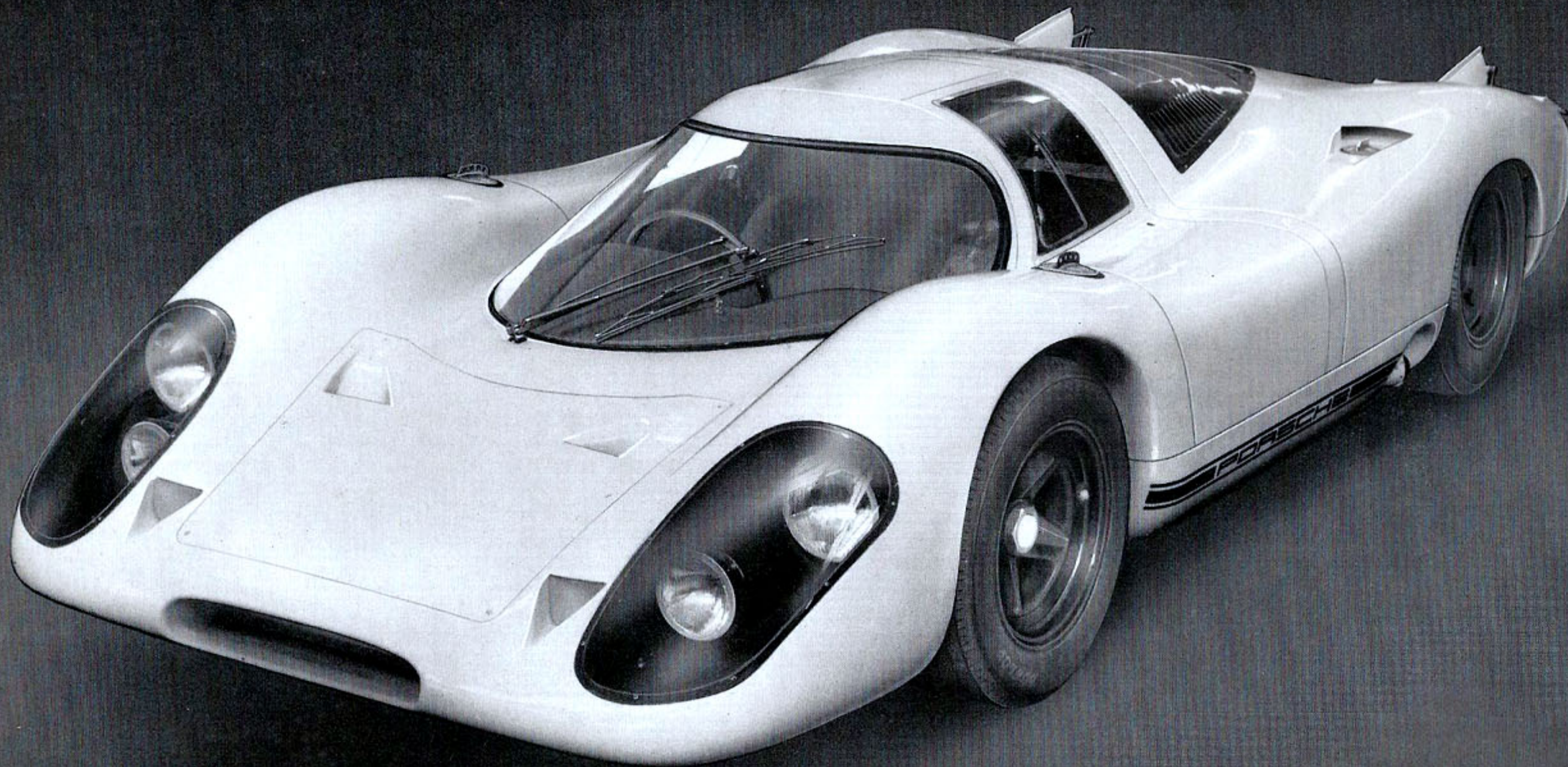
und einer nach neuesten aerodynamischen Erkenntnissen ausgeführten Karosserie zählt der Typ 917 zu den Höhepunkten des Automobiljahres 1969.

PORSCHE 917

PORSCHE APPROACHES THE HIGHER LIMIT OF CYLINDER CAPACITY

Since 1967 the limit of the cylinder capacity for the World Championship Endurance races has been 3000 c.c. for sports prototypes and 5000 c.c. for homologated sports cars with a minimum production of 25 items in twelve consecutive months.

Previously, the cylinder capacity of 5000 c.c. was fully utilized only in sports cars with engines of American origin. At the 1969 Geneva Motor Show, Porsche will be the first European automobile



factory to present a large-volume sports car, the type 917, which is to be homologated by the F.I.A. (Fédération Internationale de l'Automobile) at the beginning of the current racing season for the classic endurance races.

The 917 has the largest cylinder capacity and is the fastest Porsche which has ever been built. Particularly remarkable is the fact that it is not an experimental model but a real production car. This, because on March 31st 25 cars will be finished and ready to race.

With a top speed of over 320 KPH, a maximum performance of 520 HP, and

a body designed in accordance with the latest aerodynamic principles, the 917 ranks among the high points of the 1969 automobile year.

PORSCHE SE RAPPROCHE DES CINQ LITRES DE CYLINDREE

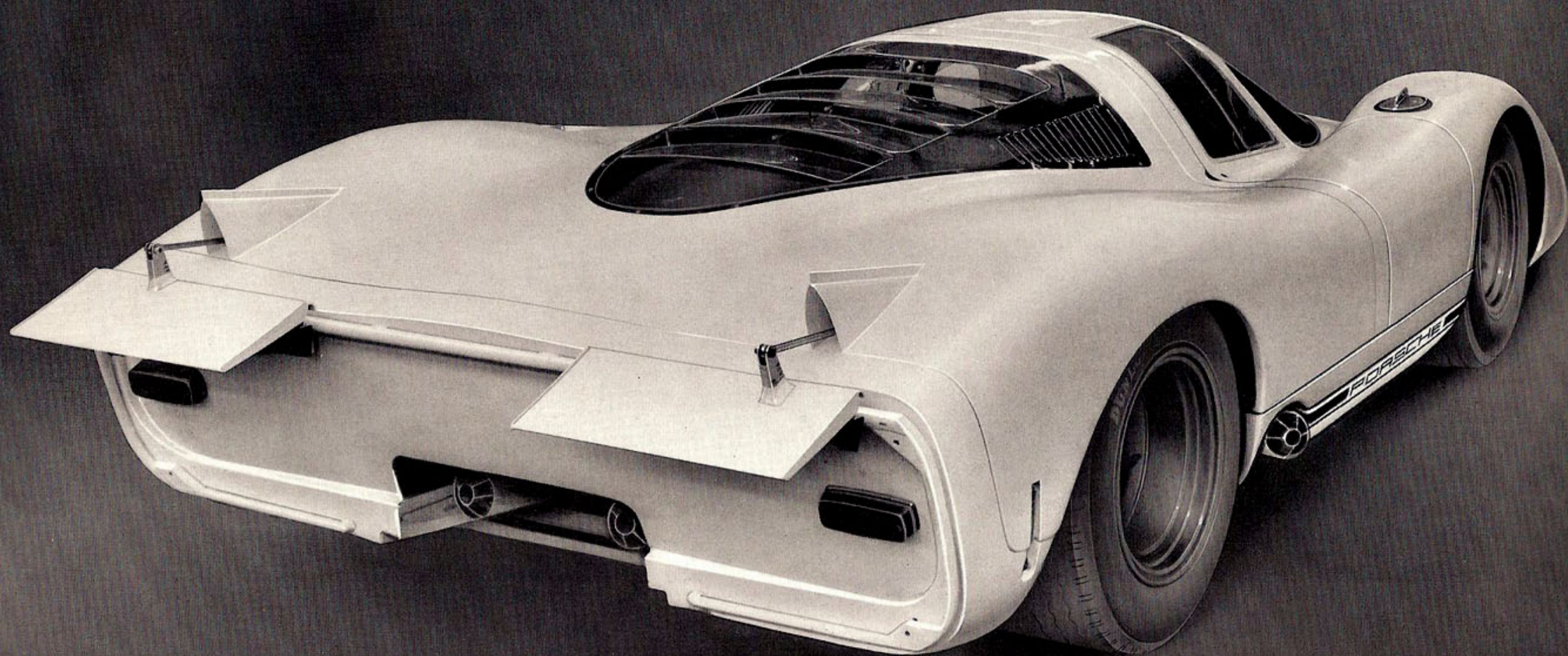
Depuis 1967, la cylindrée maximale autorisée pour les courses du championnat du monde d'endurance est de 3,0 litres pour les prototypes de sport non homologués et de 5,0 litres pour les voitures de sport homologuées, dont la production maxi-

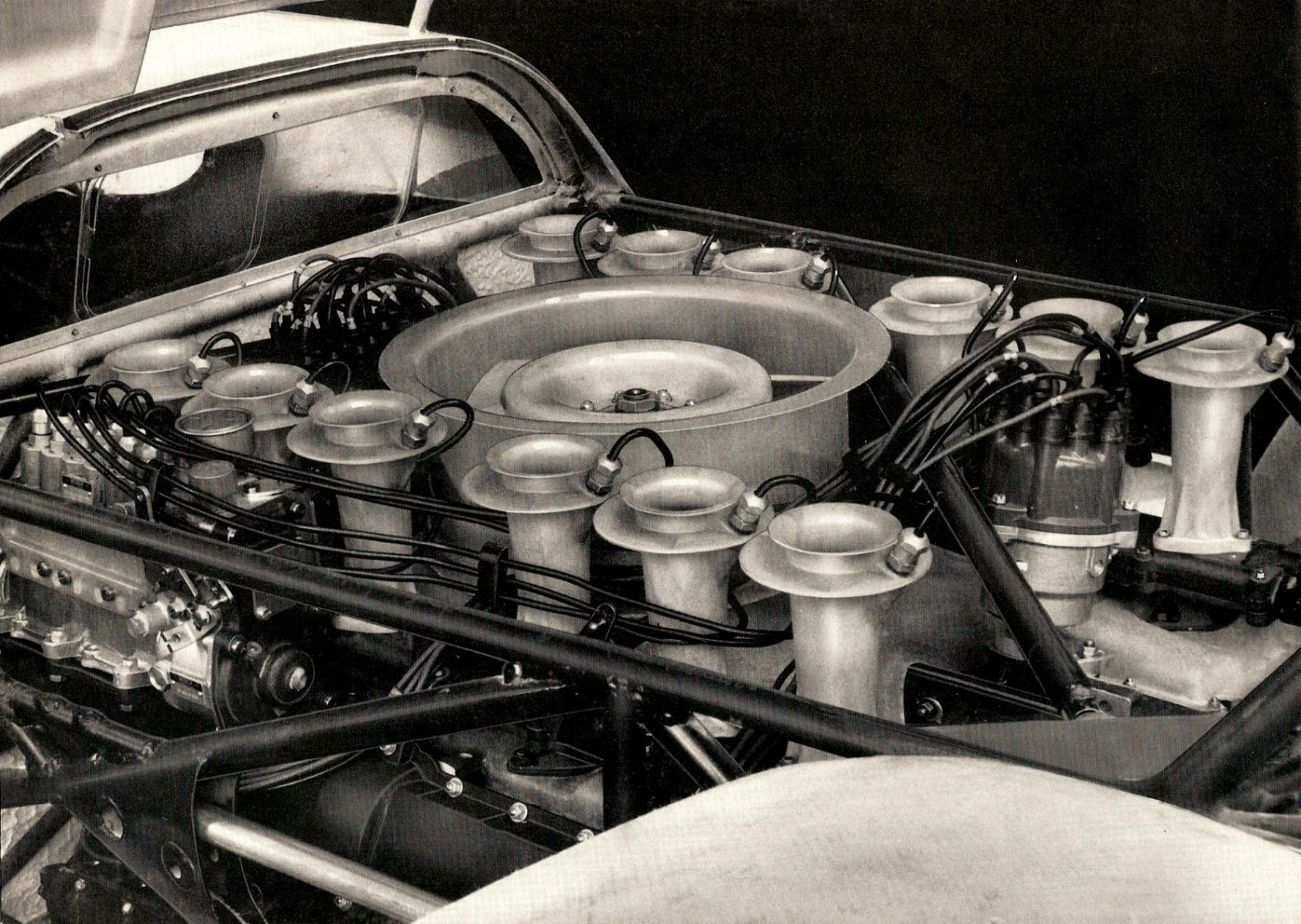
male doit atteindre 25 unités, ceci en l'espace de douze mois consécutifs.

Jusqu'à présent les seules voitures de sport construites en tenant compte de la limite de 5,0 litres étaient équipées de moteurs d'origine américaine. A l'occasion du Salon de l'Automobile de Genève 1969, Porsche présente la première voiture de sport de grande cylindrée produite par une firme européenne. Cette voiture sera soumise avant le début de la saison européenne 1969 à l'homologation de la Fédération Internationale Automobile, afin de pouvoir participer aux grandes courses d'endurance.

La 917 est la voiture la plus rapide et ayant la plus grande cylindrée que Porsche ait jamais construite. Il est intéressant de noter qu'il ne s'agit pas d'un exemplaire unique d'essai, mais d'une véritable série. En effet le 25ème exemplaire sera terminé le 31 mars 1969.

Grâce à une vitesse maximale supérieure à 320 km/h, à une puissance maximale de 520 CV/DIN, et à une carosserie conçue en tenant compte des tous derniers progrès en matière d'aérodynamisme, la 917 représente une des grandes attractions de l'année automobile 1969.





BESCHREIBUNG DES FAHRZEUGES

Karosserie und Rahmen

Der Porsche Typ 917 ist ein 4,5 Liter 12-Zylinder Sportwagen. Sein Gitterrohrrahmen besteht aus Präzisionsleichtmetallrohr; er ist mit Motor, Hinterachse und Vorderachse verschraubt. Die festen Karosserieteile sind mit dem Rahmen durch Glasfasermatten und Polyesterharz verbunden.

Der Typ 917 ist als Rechtslenker ausgeführt.

Für Hochgeschwindigkeits-Rennstrecken mit Höchstgeschwindigkeiten über 240 km pro Stunde kann der Porsche 917 mit einem Hochgeschwindigkeitsheck gefahren werden.

Die „Flossen“ am Heck des Fahrzeugs dienen der Stabilisierung bei hoher Geschwindigkeit.

Vorderachse, Lenkung

Die Vorderräder sind einzeln an Querlenkern aufgehängt; Schraubenfedern; doppelwirkende Stoßdämpfer und querliegender Stabilisator. Die Lenkung ist eine direktwirkende Zahnstangenlenkung.

Hinterachse

Ebenfalls Einzelradaufhängung an Querlenkern, Schraubenfedern; doppelwirkende Stoßdämpfer und querliegender Stabilisator.

Bremsen

Die Bremsanlage ist als Zweikreis-Scheibenbremse ausgeführt.

Alle 4 Bremsscheiben sind innenbelüftet und werden durch dicke Schläuche mit Kühlluft versorgt.

Getriebe

Das Getriebe ist vollsynchronisiert und besitzt 5 Vorwärtsgänge und 1 Rückwärtsgang. Getriebe und Sperrdifferential sind in einem Gehäuse zusammengebaut.

Für alle Gänge sowie für Kegel- und Tellerrad gibt es mehrere austauschbare Übersetzungen.

Motor

Der luftgekühlte 12-Zylinder-Boxermotor hat einen Hubraum von 4495 ccm. Das Kurbelgehäuse, die Zylinderköpfe und die Zylinder sind aus Leichtmetall. Die Laufflächen der Zylinder sind hartverchromt.

Die Kurbelwelle besteht aus zwei Teilen, die im Gesenk geschmiedet sind. Haupt- und Pleuellager sind als Gleitlager ausgeführt. Die Pleuel sind aus Titan und im Gesenk geschmiedet.

Die hängend angeordneten Ventile werden über Tassenstößel von je 2 obenliegenden Nockenwellen angetrieben. Die Steuerung der Nockenwellen erfolgt über Zahnräder.

Drei elektrische Kraftstoffpumpen fördern den Kraftstoff zu einer 12-Stempel-Doppelreihenpumpe.

Die Zündanlage ist transistorisiert und als Doppelzündung ausgeführt.

Die Motorschmierung ist eine Trockensumpfschmierung. Das Kühlgebläse ist horizontal angeordnet, das Gebläserad wird über eine Welle von der Ventilsteuerung angetrieben.

DESCRIPTION OF THE VEHICLE

Body and Frame

The Porsche type 917 is a 4.5 litre, 12-cylinder sports car. Its multibular spaceframe consists of light precision metal tubes, which are screwed on engine, rear- and front axle. The inflexible body parts are fixed to the frame by glass fibre mats and polyester resin.

For race tracks with a top speed of more than 240 KPH, the 917 will be delivered with an lengthened "high-speed" tail.

The wings at the rear of the car serve as stabilizers for high-speed driving.

Front Axle and Steering

Independently suspended front wheels; coil springs; double-working shock absorbers and horizontal stabilizers.

Direct working rack and pinion steering.

Rear Axle

Individual and independent suspension, coil springs; double-working shock absorbers and horizontal stabilizers.

Brakes

Dual circuit hydraulic disc brakes. All four brake discs are internally ventilated and provided with cool air through tubes.

Gearbox

Fully synchronised gearbox with 5 forward gears and 1 reverse. Gearbox and limited slip differential in one case.

Optional gear ratios are available not only for the transmission, but also the ring- and pinion gear.

Engine

The air-cooled 12-cylinder OHC engine has a cubic capacity of 4495 c.c. The crankcase, the cylinder heads and the cylinders are of light metal. The cylinder bores are hard chromed.

The crankshaft consists of two forged parts. Main bearings are plain bearings. Connecting rods are of forged titanium.

Overhead valve arrangement with cylindrical cam followers and two overhead cams each. The cam is gear-driven. Three electrical fuel pumps force the fuel into a 12-piston-double line pump. Transistorized ignition system, dual circuit coil ignition.

Dry sump engine lubrication. Horizontally arranged cooling fan, fan-wheel driven over a shaft by valve gear.



DESCRIPTION DU VEHICULE

Carrosserie et châssis

La Porsche 917 est une voiture de sport équipée d'un moteur de 12 cylindres, dont la cylindrée est de 4,5 litres. Son châssis multitubulaire en alliage léger est boulonné au moteur, à l'essieu avant et à l'essieu arrière. Les parties fixes de la carrosserie sont collées sur le châssis. La 917 est une conduite à droite.

Pour les circuits permettant d'atteindre une vitesse supérieure à 240 km/h, la 917 peut être équipée d'un arrière aérodynamique.

Les ailerons montés à l'arrière servent à la stabilisation de la voiture à grande vitesse.

Essieu avant, direction

Les roues avant sont à suspension indépendante; ressorts hélicoïdaux; amortisseurs à double effet et stabilisateur placé transversalement. La direction est à crémaillère.

Essieu arrière

Les roues sont à suspension indépendante; ressorts hélicoïdaux; amortisseurs à double effet et stabilisateur placé transversalement.

Freins

Le freinage se fait sur les quatre roues par des freins à disques, avec double circuit. Les 4 freins sont refroidis par de l'air insufflé à l'aide de tuyaux à grand diamètre.

Boîte de vitesse

La boîte de vitesse possède 5 vitesses avant et une marche arrière, toutes synchronisées. Boîte de vitesse et différentiel sont montés en bloc. Pour chacune des vitesses ainsi que pour le jeu du couple conique, il existe toute une série de rapports interchangeables.

Moteur

Le moteur à refroidissement à air, dont la cylindrée est de 4495 cm³ possède 12 cylindres horizontaux opposés.

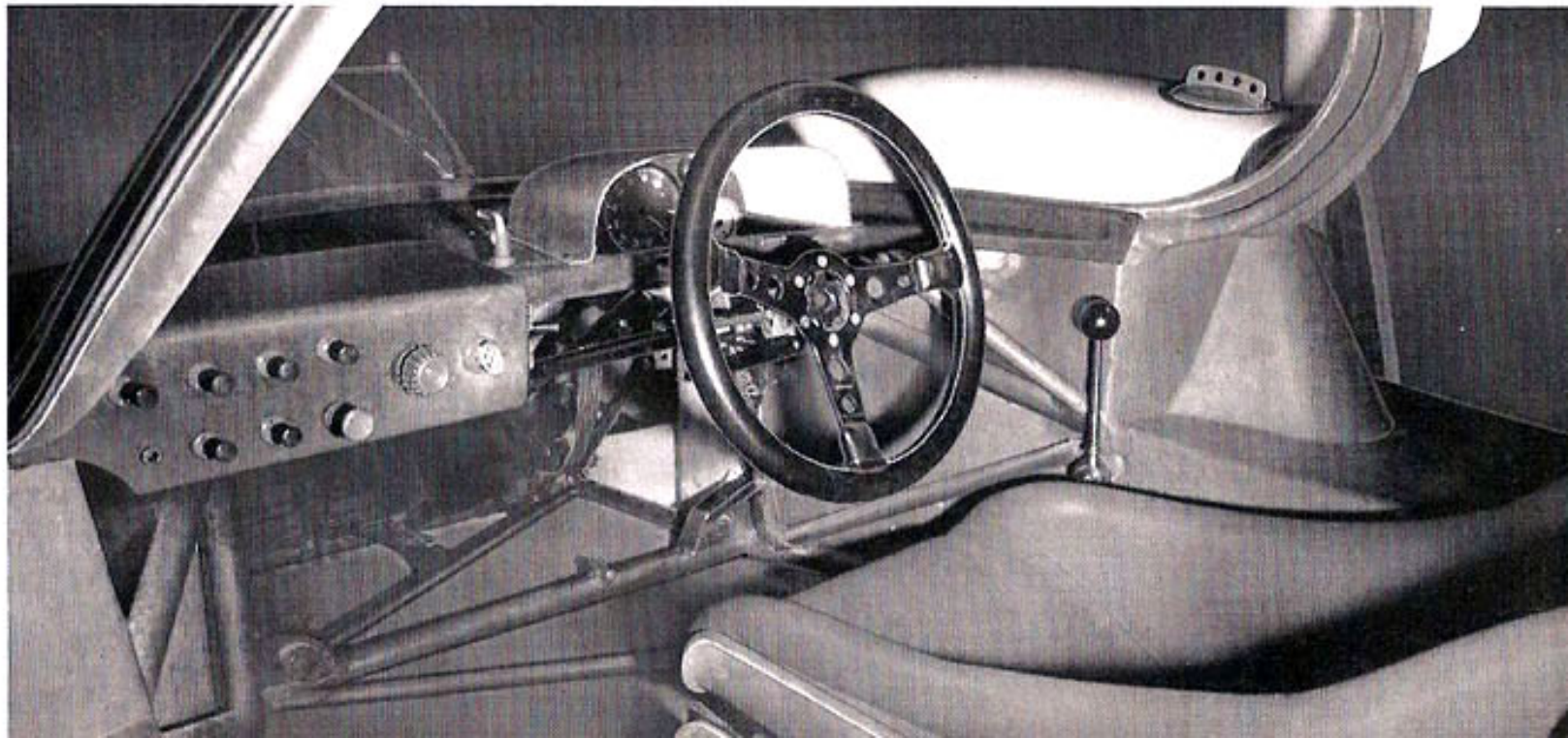
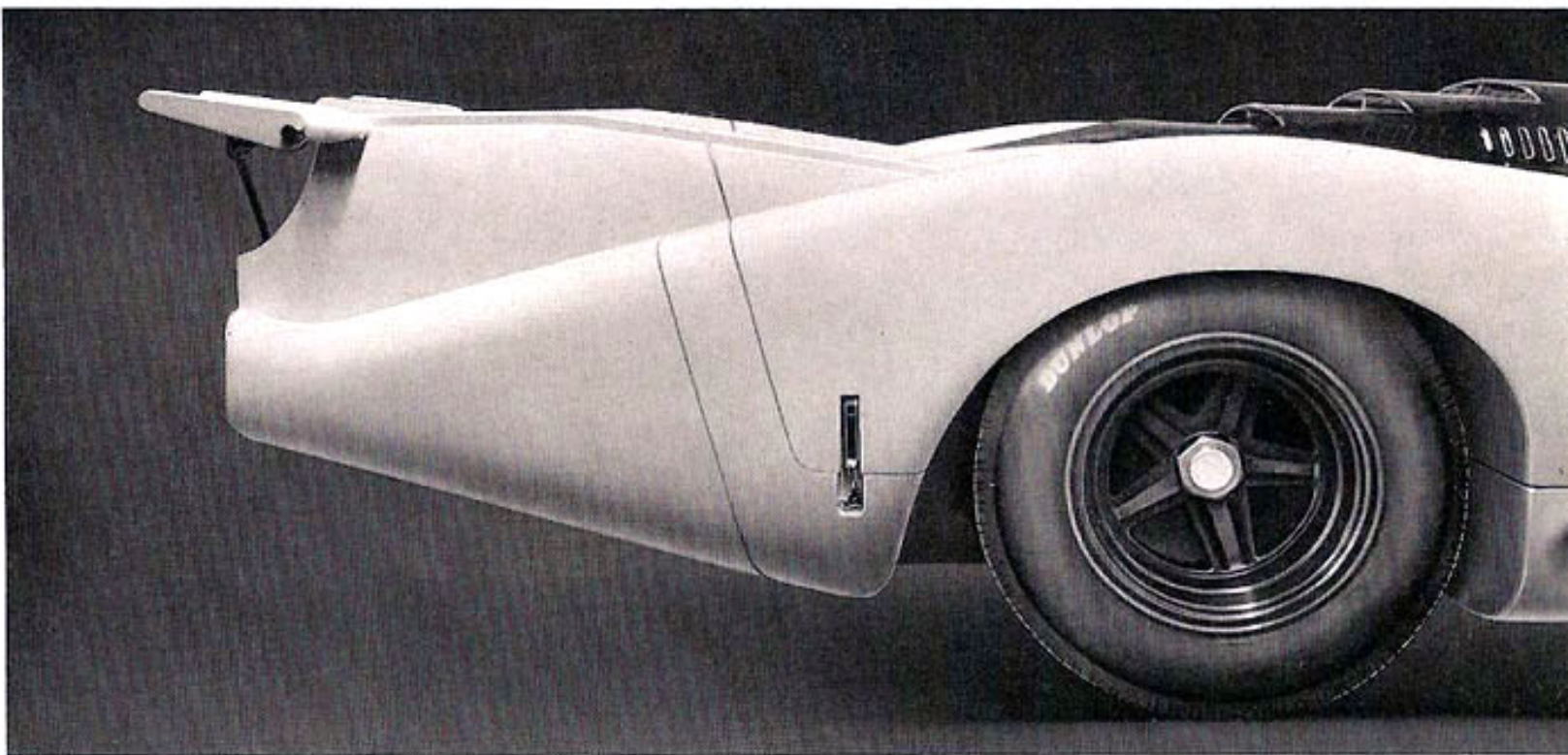
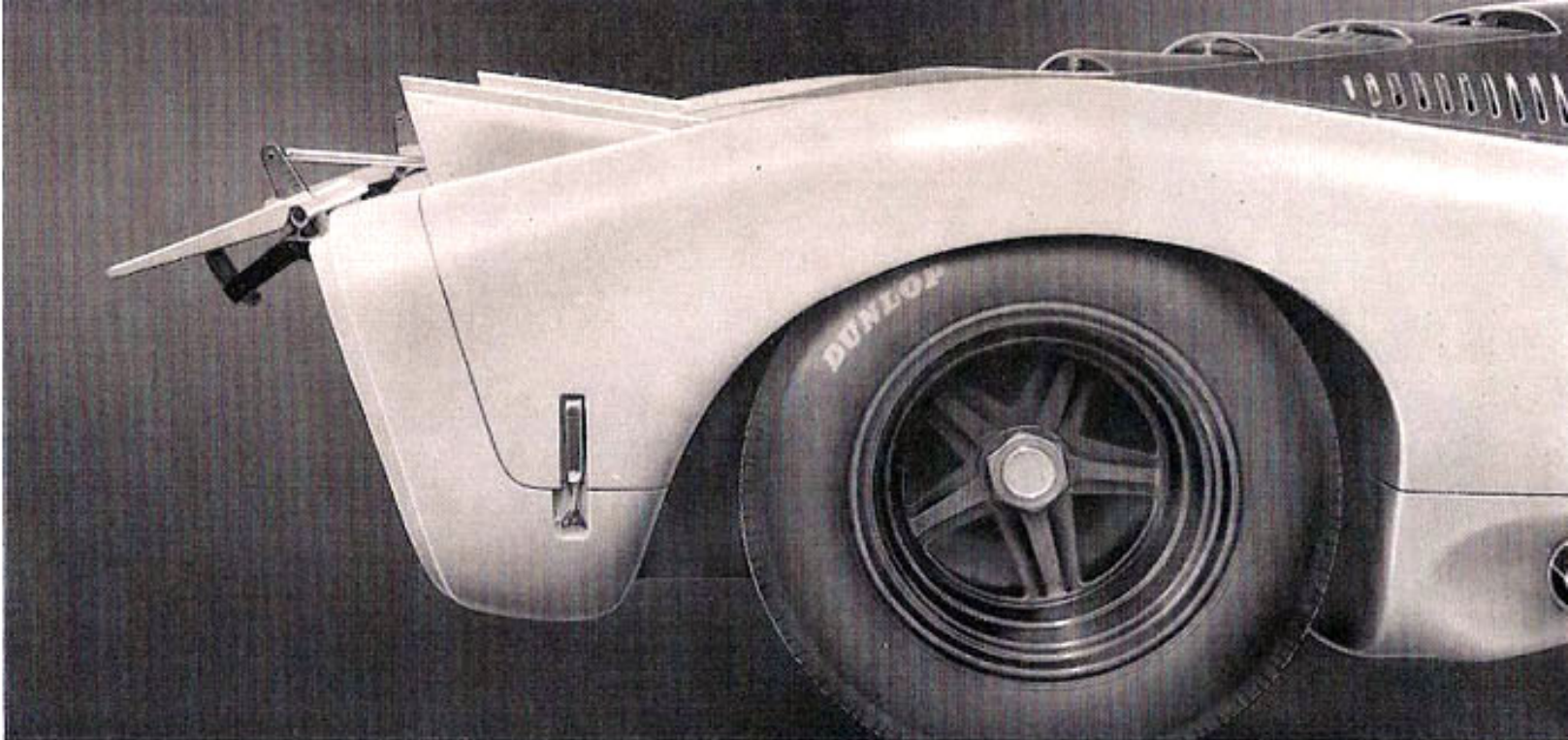
Le carter, les culasses et les cylindres sont en alliage léger. La surface de frottement des cylindres est chromée.

Le vilebrequin est fait de deux parties matricées. Les paliers principaux et ceux des bielles sont lisses. Les bielles matricées sont en titane.

Les soupapes sont commandées de chaque côté par deux arbres à came en tête par l'intermédiaire de poussoirs cylindriques. L'entraînement des arbres à came se fait par engrenage.

Trois pompes électriques refoulent le carburant jusqu'à une pompe à injection à 12 éléments.

L'allumage double est transistorisé. Le graissage du moteur se fait par carter à sec. Le ventilateur de refroidissement est placé horizontalement, la roue du ventilateur est entraînée par la commande des soupapes par l'intermédiaire d'un arbre.



PORSCHE
917

TECHNISCHE DATEN

Motor

Zylinderzahl	12
Bohrung	85 mm
Hub	66 mm
Hubraum	4494,2 cm ³
Verdichtungsverhältnis	10,5 : 1
Leistung	520 PS (DIN)
bei U/min.	8000
höchstes Drehmoment	46 mkp
	bei 6800 U/min.
Bauart	Boxermotor
Kühlung	Luft
Ventilsteuerung	ohc
	über Tassenstößel
Schmierung	Trockensumpf-
	schmierung
Kraftstoffeinspritzung	12-Stempel-
	Doppelreihen-Pumpe
Elektrische Anlage	12 V, Transistor-
	Doppelzündung

Getriebe

5 Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang
Kraftübertragung über Doppelgelenkwellen
auf Hinterachse
Übersetzungen entsprechend der Rennstrecke

Fahrgestell

Rahmen	Rohrrahmen
Vorderradaufhängung	Einzelradaufhängung
Hinterradaufhängung	Einzelradaufhängung
Fußbremse	Zweikreis-
	Scheibenbremse
Felge vorn	9" x 15"
Felge hinten	12" x 15"
Reifen vorn	Dunlop
	4.75/11.30-15
Reifen hinten	Dunlop
	6.00/13.50-15
Lenkung	Zahnstangenlenkung
Karosserie	Polyester/ glasfaserverstärkt

Abmessungen

Radstand	2300 mm
Spurweite vorn	1488 mm
Spurweite hinten	1457 mm
Länge	4290 mm
Länge	
mit Langheckaufsatz	4780 mm
Breite	1880 mm
Höhe	920 mm

Leergewicht (DIN) 896 kp

Höchstgeschwindigkeit über 320 km/h

Preis DM 140 000,—
ab Werk

TECHNICAL DATA

Engine

Number of cylinders	12
Bore	85 mm
Stroke	66 mm
Displacement	4494,2 c.c.
Compression ratio	10,5 : 1
Performance	520 HP (DIN)
at rpm	8000
Torque max.	46 mkp at 6800 rpm
type	flat 12
Cooling	air
Valve gear	OHC with cylindrical cam followers
Lubrication	dry sump
Fuel injection	12-piston-double line pump
Ignition	12 V transistorized dual circuit coil ignition

Gearbox

5 forward gears und 1 reverse
Drive shafts with twin joints
Ratios according to circuit

Frame and Suspension

Frame	Space frame
Front suspension	independent suspension
Rear suspension	independent suspension
Brakes	dual circuit disc brakes
Front rims	9" x 15"
Rear rims	12" x 15"
Front tyres	Dunlop
	4.75/11.30-15
Rear tyres	Dunlop
	6.00/13.50-15
Steering	rack and pinion steering
Body	Polyester, reinforced by glass fibre

Dimensions

Wheelbase	2300 mm
Track, front	1488 mm
Track, rear	1457 mm
Overall length	4290 mm
Body width	1880 mm
Height	920 mm

Weight (DIN),
with fuel

896 kp

Top speed over 320 km/h

Price DM 140 000,—
ex factory

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Moteur

Nombre de cylindres	12
Alésage	85 mm
Course du piston	66 mm
Cylindrée	4494,2 cm ³
Taux de compression	10,5 : 1
Puissance	520 CV/DIN
	à 8000 T/min
Couple maximum	46 mkp à 6800 T/min.
Type de moteur	à cylindres horizontaux opposés
Refroidissement	à air
Commande des soupapes	OHC par l'inter- médiaire de poussoirs cylindriques
Graissage	par carter sec
Injection de carburant	par une pompe avec 12 éléments placés en 2 lignes
Installation électrique	12 Volts, allumage double transistorisé

Boîte de vitesse

5 vitesses avant, 1 marche arrière
transmission de la force motrice sur
l'essieu arrière par arbre à double cardans,
rapports en fonction des circuits de course.

Chassis, Suspension des roues

Chassis	Chassis multitubulaire
Suspension	indépendante pour
des roues avant	chaque roue
Suspension	indépendante pour
des roues arrière	chaque roue
Freins	à disque, à double circuit
Jantes avant	9" x 15"
Janets arrière	12" x 15"
Pneus avant	Dunlop 4.75/11.30-15
Pneus arrière	Dunlop 6.00/13.50-15
Direction	à crémaillère
Carosserie	en polyester renforcé par de la fibre de verre

Dimensions

Empattement des roues	2300 mm
Voie avant	1488 mm
Voie arrière	1457 mm
Longueur	4290 mm
Longueur avec arrière aérodynamique	4780 mm
Largeur	1880 mm
Hauteur	920 mm

Poids (selon DIN) 896 kp

Vitesse maximum supérieure à 320 km/h

Prix catalogue DM 140 000,—

DR.-ING. h. c. F. PORSCHE KG · STUTTGART-ZUFFENHAUSEN

W 022-01-02000-03-69

Änderungen vorbehalten

Subject to change

Droit de modification réservé

Printed in Germany

Imprimé en Allemagne par Fricke & Co., Offsetdruckerei, Stuttgart-Feuerbach, Siemensstraße 52/1