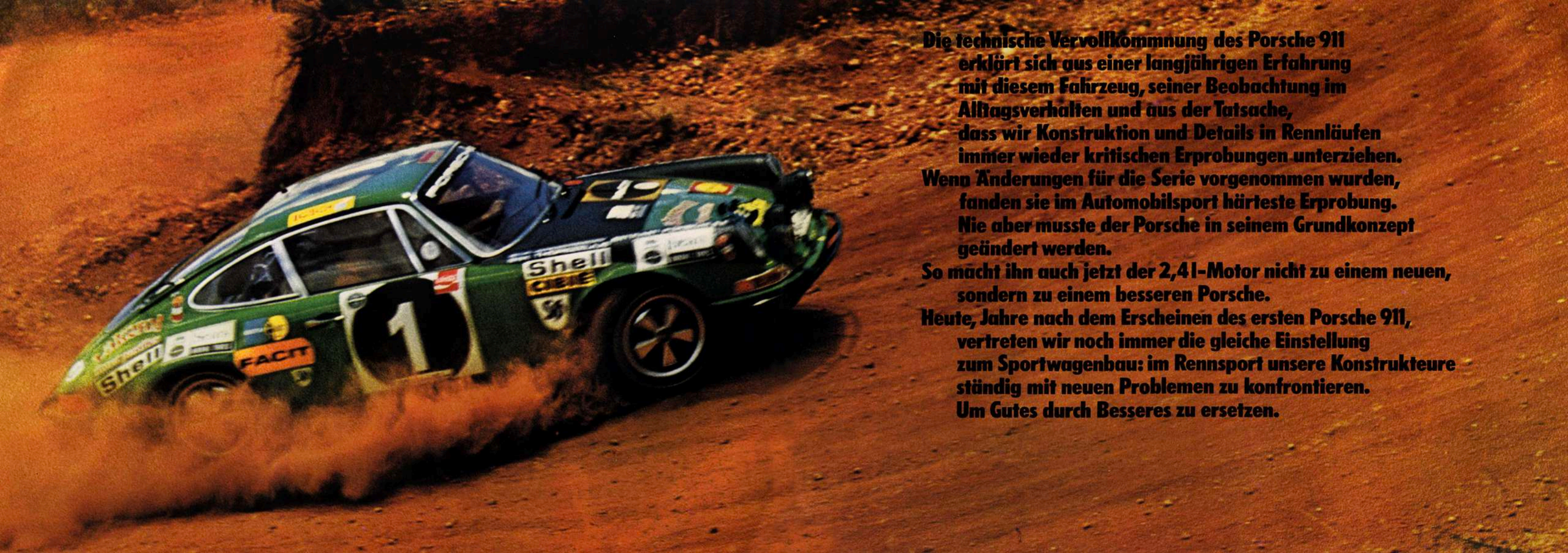

2.4
911
PORSCHE

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.

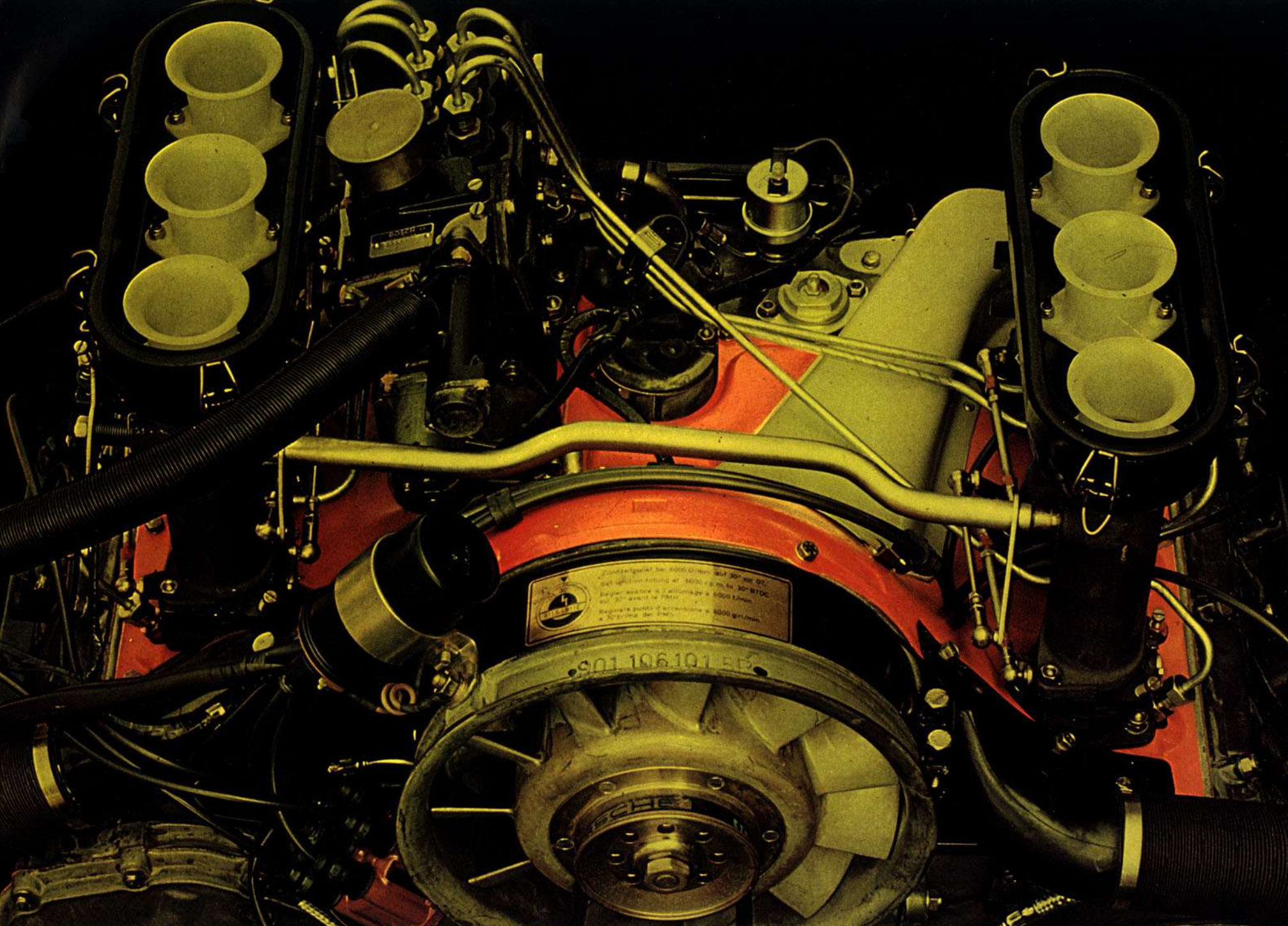
Wenn Änderungen für die Serie vorgenommen wurden, fanden sie im Automobilsport härteste Erprobung. Nie aber musste der Porsche in seinem Grundkonzept geändert werden.

So macht ihn auch jetzt der 2,4 l-Motor nicht zu einem neuen, sondern zu einem besseren Porsche.

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 jetzt einen Hubraum von 2,4 Litern. Und ist damit noch elastischer und stärker.

Waren schon die 2,2l-Motoren in ihrer Leistung hervorragend, so haben die 2,4 l-Motoren an Elastizität und im Drehmomentverlauf noch gewonnen. Das heißt, die Porsche 911 sind noch stadttauglicher geworden und beim Überholen noch spurtstärker.

Am technischen Aufbau, der bei allen drei Motorversionen grundsätzlich gleich ist, hat sich nichts geändert. Die luftgekühlten 6 Zylinder sind in Boxerbauweise angeordnet (je drei rechts und links vom Kurbelgehäuse) und mit Leichtmetallzylinderköpfen verschraubt, die stark verrippt sind, um große thermische Belastungen zu verringern.

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 Porsche 911 gibt es in drei verschiedenen Motor-Versionen. 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 über eine mechanische Saugrohr-Benzineinspritzung mit Kraftstoff-Luftgemisch versorgt. Neben der höheren Leistung von 165 bzw. 190 PS hat die Bosch-Einspritzanlage noch folgende Vorteile: Durch genaueste Dosierung des Kraftstoff-Luftgemisches wird der Anteil unverbrannter Kohlenwasserstoffe und des Kohlenmonoxydes weitgehend reduziert. Darüber hinaus kommt jetzt 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.

Alle Porsche-Motoren sind robuste, bewährte Triebwerke, die einerseits hohe Drehzahlreserven und andererseits 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.

Alltagspraxis und Rennerfahrung beweisen die große Belastbarkeit und hohe Lebensdauer der Porsche-Motoren.


LB-SR 461

Das Porsche-Sperrsynchrongetriebe gibt es jetzt in 3 verschiedenen Versionen.

Durch die höhere Drehfreudigkeit und größere Elastizität des 2,4 Liter-Motors konnten wir dazu übergehen, alle Porsche 911 jetzt serienmäßig mit einem neuen verstärkten 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 Sportomatik. Der Getriebeautomatik für den Sportfahrer. Eine Kombination des Porsche 4-Gang-Getriebes mit einem hydraulischen Drehmomentwandler.

Mit der Sportomatik 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 Sportomatik 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 Sportomatik beim 84-Stunden-Rennen „Marathon de la Route" bewiesen.






S-Y 6212

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

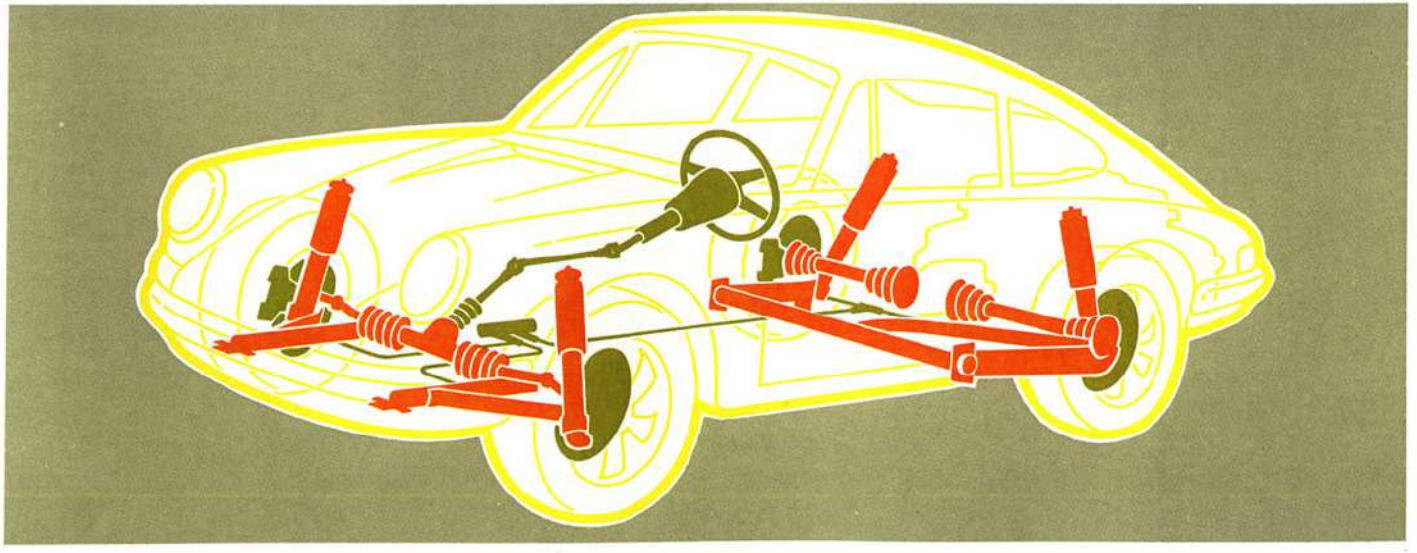
Mit der Porsche Fahrwerkkonstruktion wird deutlich, daß Federungs- und Dämpfungskomfort keineswegs im Widerspruch zu sportlich stabilem Fahrverhalten stehen.

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 wirkende 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.



◂911 S mit Bugschürze als Spoiler ausgebildet.


44

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

Mit stärkerem Motor kann man kritischen Verkehrssituationen leichter 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 nicht nur die Zeit, in der ein Porsche 911 beispielsweise von Null auf Hundert beschleunigt, sondern auch die Zeit, in der er von Hundert zum Stehen kommt: In genau 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 günstige Belastung des Heckmotors auf die Antriebsräder zeigt der Porsche 911 selbst bei Steigungen und Winterglätte ein überlegenes Fahrverhalten.

Der 911 S hat eine als Spoiler ausgebildete Bugschürze. Er 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.

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. 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 haben die 911 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 und die Verbundglas-Sicherheits-Frontscheibe.

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.


TANK
VDO
TEMP
ÖL-
DRUCK
UPM/RPM
×1000
PORSCHE

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. Auf dem Weg ins Büro und wieder nach Hause. Auf Geschäfts-, Wochenend- und Urlaubsreisen. 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, Halogen Hauptscheinwerfer, Rückfahrscheinwerfer und eine elektrische Zeituhr mit Fahrzeit-Anzeiger.





Der Innenraum des Porsche ist in Breite und Tiefe so bemessen, daß Fahrer und Beifahrer ungehinderte Bewegungsfreiheit haben. Die zwei anatomisch richtig geformten Vordersitze liegen im Schwerpunkt des Wagens. Durch ihre Schalenform geben sie Ihnen Seitenhalt, damit Sie sich in scharf gefahrenen Kurven nicht am Lenkrad festhalten müssen. Und auf längeren Autobahnstrecken werden Sie feststellen, wie komfortabel die Liegesitze sind.



Sein Gepäckraum von 200 l Inhalt lässt sich auf mehr als das Doppelte vergrössern.



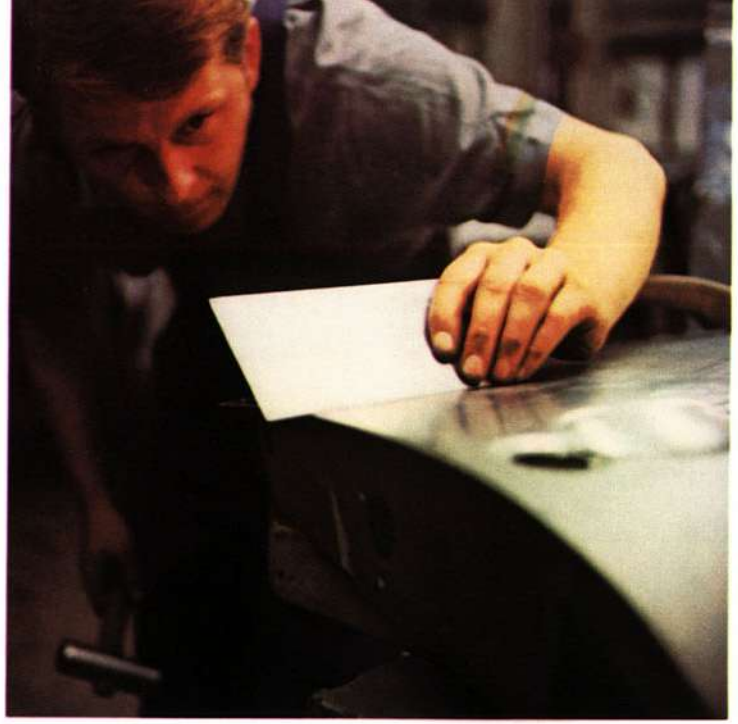
Die platzsparende Vorderachskonstruktion nimmt so wenig Raum im Vorderteil der Karosserie ein, daß der breite Kofferraum einen Inhalt von 200 l bekommen konnte.

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

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 Gepäckraum von ca. 235 l.

Insgesamt also soviel, wie eine Mittelklasse-Limousine bietet. Was für einen Sportwagen recht ungewöhnlich ist.











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, Zündeinstellung und Verbrauch kontrolliert. Erst dann kommt für das fertiggestellte 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.



Das Porsche-Programm.

PORSCHE 911 T und 911 E

Karosserie-Ausstattung
Profilgummileisten auf den Stoßfängern. Karosserie-Unterseite mit PVC-Korrosionsschutz behandelt.

Scheiben
Verbundglas-Sicherheitsfrontscheibe. Sicherheitsglas für Seiten- und Heckscheiben. Elektrische Scheibenwischanlage. 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
Vierspeichen-Hartgummi-Lenkrad mit tiefliegender 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 Zuziehgriff. 2 Ablagefächer an den Türtafeln und Fußraumseiten. Befestigungsstellen für Sicherheitsgurte. Teppiche aus Kunstfaser. Heizungs- und Belüftungssystem mit Dreistufen-Frischluftgebläse. Zugfreie Zwangsentlüftung. Hutablage hinter den Fondsitzen. Befestigungskrampen 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.

Instrumentierung
Geschwindigkeitsmesser mit Gesamt- und Tageskilometerzähler. Transistor-Drehzahlmesser. Benzinuhr mit Restanzeigeleuchte. Öltemperaturanzeige, Öldruckkontrolleuchte. Kontrolleuchten für Batterie-Ladestrom. Begrenzungslicht, Fernlicht, Blinker, Handbremse. 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 Kontrolleuchte. Handschuhkasten-Beleuchtung (auch als Leselampe verwendbar). 2 Innenraumleuchten. Beleuchteter Aschenbecher. Sportfanfare.

Lackierungen
Serienmäßig: Hellelfenbein, Signalorange, Sepiabraun, Blutorange, Bahiarot, Albertblau, Hellgelb, Aubergine, Vipergrün. Sonderfarben: 20 verschiedene.

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.

PORSCHE 911 S

In diesen Ausstattungsdetails unterscheidet sich der Porsche 911 S vom Porsche 911 T und 911 E:

Karosserie-Ausstattung
Starke Profilgummileisten zum Schutz der Stoßfänger gegen Beschädigung beim Rangieren und Parken. Chromblende unterhalb der Türen. Stoßfängerzwischenteil aus Leichtmetall. Bugschürze als Spoiler ausgebildet. Leichtmetall-Felgen.

Innenausstattung
Vierspeichen-Lederlenkrad mit tiefliegender Nabe und nachgiebigem Lenkradkranz. Velboursteppich. Trittbrettleiste Aluminium.

Instrumentierung
Geschwindigkeitsmesser mit Gesamt- und Tageskilometerzähler, Drehzahlmesser. Öltemperatur-, Ölstands- und Öldruckanzeige. Begrenzungslicht, Fernlicht, Blinker, Handbremse und Warnblinkanlage.



Die abgebildeten Fahrzeuge sind teilweise mit Mehrausstattungen ausgerüstet und entsprechen damit nicht immer der angebotenen Grundausstattung.

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.

PORSCHE

VW-PORSCHE VERTRIEBSGESELLSCHAFT MBH · 714 LUDWIGSBURG · PORSCHESTRASSE 15-19

W 48 – 060 – 971 – 0704 Änderungen vorbehalten Printed in Germany · SVA, Ludwigsburg