Schnittzeichnung,
3-l-Motor mit
Turboaufladung,
Typ 930/50
(1975/76), Seiten-
und Frontalansicht
(Bild © Porsche)

mit reduzierter Verdichtung 9,1:1, eine mechanische Sechsstempel-Einspritzpumpe ersetzt die Weber-Dreifachvergaser), und das „S“-Modell mit seiner Leistungsabgabe von 125 kW bei 6800/min erhält zusätzlich zu den Änderungen des „E“ einen Ölkühler in den rechten vorderen Kotflügel. Die erste Hubraumvergrößerung auf 2,195 l vollzieht Porsche nun für das Modelljahr 1970 und das C- und D-Serien-Modell (ab August 1969 bis Juli 1971). Für das „T-Modell“ stehen nun 92 kW, für „E“ 114 kW und für „S“ 133 kW zur Verfügung. Da die Motorenbauer von Porsche nun den Hub auf 70,4 mm verlängern und das im 2,2-l-Modell erhöhte Bohrungsmaß von 84 mm beibehalten, ergibt sich daraus erneut ein höherer Hubraum. Der 2,4-l-Motor entspricht den neuesten Abgasbestimmungen und ist somit auch für den US-amerikanischen Export mit reduzierter Verdichtung für Normalbenzin (91 ROZ) ausgelegt. Von August 1971 bis Juli 1973 sind folgende Leistungen für den sportlichen Porschefahrer im Angebot (E- und F-Serie): 2,4 T – 96 kW, E – 121 kW und S – 140 kW. Ein besonderes Angebot steht für die F-Serie als Carrera mit 2,7 l Hubraum und 155 kW ab Frühjahr 1972 bei den Porsche-Händlern. Produziert wird der berühmte „Entenbürzel“ Carrera nur in der Zeit von April 1972 bis Juli 1973. Ab Januar 1973 erhalten zuerst die für den US-ame-

WAS MEINEN WIR DAZU?

„PORSCHE – DIE UNGLAUBLICHE GESCHICHTE EINES KLEINEN KONSTRUKTIONSBÜROS, DAS ZUM TRAUMWAGEN-PRODUZENTEN AVANCIERT.“

DETLEF KREHL
Korrespondent MTZ

Bis in die Neuzeit erfreut sich der 911er immer noch großer Beliebtheit. 50 Jahre sind dank der visionären Vorreiterrolle des Prof. Dr. h.c. Ferdinand Porsche und seines Sohns „Ferry“ mit ihrer strikten Haltung für die Grundkonstruktion und der immer wiederkehrenden „Neuerfindung“ des Porsche 911 erst möglich geworden. „Fahren in seiner schönsten Form“ ist die Werbeaussage der Firma Porsche, der nichts mehr hinzuzufügen ist.