


CLASSIC DRIVER



1970 Porsche 914 - /6 GT - Group 4

/6 GT - Group 4

Preis	USD 140 040 EUR 120 000 (listed)	Lenkung	Links
Baujahr	1970	Innenfarbe	Schwarz
Getriebe	Schaltgetriebe	Zustand	Restauriert
Rennwagen	Ja	Standort	
Zahl der Sitze	2	Kraftstoff	Benzin
Anzahl der Türen	2	Außenfarbe	Orange
Leistung	210 PS / 155 kW / 208 BHP	Automobiltyp	Targa
Antrieb	Zweirad	Markenfarbe außen	Signal Orange

Beschreibung

(SEGUE TESTO IN ITALIANO)

1970 original Porsche 914/6, prepared according to FIA GTS specs - Group 4 - by the current owner who purchased the car in 1986. The car was originally delivered new to Italy in Bahia red and remained in street legal conditions until the first 2000s when it has been fully prepared as an historic race car, according to FIA Homologation form no. 626, in GTS class.

The car was brought to bare metal, fenders were changed with fiberglass ones, as for the front and rear hoods and bumpers to reach the minimum weight, 870 kgs.

It mounts all the accessories allowed, as the front oil cooler, the twin pump brake system which is the same as the 911 (larger calipers and vented discs), fix rocker arms, short ratio gearbox and limited slip diff ideal for rally or hillclimb.

The original 2litres engine mounts light alloy cylinders, racing pistons, twin spark racing heads, Weber 46 IDA carbs (same used on the 911R), high performance camshafts and sport exhaust: prepared by Capricorn from Germany, this engine has an output of more than 210 bhp.

Safety fuel tank, Sassa bolted ROPS, Stack rev counter and body resprayed in Signal Orange, the same of works 914/6 with the livery of the Keller/Sage car at the 24 hours of Le Mans in 1971.

Road registered car with old Italian license plates, HTP, need safety updates because it was used just for two races in 2009 after it was finished. Two original GT seats are available separately.

The car could be seen in Bologna by appointment. Further details on www.gulfblue.it

Historical tips:

When Porsche decided to introduce the 914, they were just looking for a substitute to the 912. The mid-engine behind the passengers was the ideal solution for safety and performances. The model was developed together with Volkswagen with a flat four cylinder engine and obtained a great success, so Porsche tried to install a 6 cylinder from the 911 T 2000: the 914/6 was born. Despite good performances, even better than the 911 2.2T, the model didn't get so much success so, after less than 3400 cars produced from 1969 to 71, Porsche decided to stop the production of the 914/6.

In 1970 the car obtained good results: 6th overall at the 24 hours of Le Mans (first in GT class), 5th and 6th in GT class at the 1000 kms of Nurburgring and 6 hours of Watkins Glen, 1st, 2nd and 3rd at the Marathon de la route at Nurburgring (an 86 hours non-stop race!). By the way privateers preferred the 911 S which in GTS >2000 class could fight for the overall positions; the third overall place at the 1971 Montecarlo Rally by Waldegaard was useless and Porsche decided to retire the car by official racing programs. Just some privateers carried on using the 914/6 on race, with good results.

L'auto qui proposta è una 914/6 originale, allestita in configurazione GT - Gruppo 4 - dall'attuale proprietario: L'esemplare è stato prodotto nel 1970 e venduto nuovo in Italia dove ha passato i primi anni della sua vita in configurazione stradale, di colore rosso Bahia. Acquistata dall'attuale proprietario nel 1986, l'auto è stata usata senza particolari modifiche fino ai primi anni 2000, quando venne iniziato un lavoro integrale di restauro e preparazione per le competizioni, seguendo la Fiche d'omologazione 626, come GTS.

Sono quindi stati montati cofani, paraurti e parafranghi in vetroresina, in funzione della massima leggerezza (il peso minimo è 870 kg).

Presente il radiatore supplementare anteriore dell'olio, la doppia pompa dei freni, l'impianto frenante identico a quello usato sulla 911 (pinze maggiorate e dischi autoventilanti) e tutte le modifiche ammesse da regolamento come i bilancieri fissi ed il cambio ravvicinato con autobloccante, ideale per rally e salita.

Il propulsore conserva la cilindrata originale (2000) e monta cilindri in lega leggera, pistoni da corsa, testate specifiche e doppia accensione. I carburatori sono i Weber 46IDA, già usati nella 911R; con gli alberi a cammes specifici e lo scarico sportivo, questo motore preparato dalla Capricorn raggiunge oltre 210 cavalli.

Serbatoio di sicurezza, roll bar imbullonato Sassa, contagiri Stack e scocca riverniciata integralmente in Signal orange, il colore utilizzato dalla 914/6 ufficiali e decorata con la livrea dell'equipaggio Keller/Sage alla 24 ore di Le Mans 1971.

Vettura omologata per uso stradale con targa arancione, HTP ed equipaggiamento di sicurezza da aggiornare poiché l'auto ha corso solo due cronoscalate nel 2009 dopo essere stata completata. Disponibili separatamente i sedili sportivi GT, originali.

Visibile previo appuntamento a Bologna. Ulteriori dettagli su www.gulfblue.it

Note storiche:

Quando Porsche decise di lanciare sul mercato la 914, intendeva unicamente trovare una sostituta alla 912. Il motore posizionato centralmente dietro ai passeggeri risultava essere una soluzione ideale per prestazioni e sicurezza. Il modello venne lanciato in collaborazione con Volkswagen con il

motore a 4 cilindri ed ottenne un ottimo successo commerciale tanto da spingere la Casa a produrre anche una versione con il motore 6 cilindri boxer della 911 T 2000, generando la 914/6: nonostante le ottime prestazioni, perfino migliori rispetto alla 911 2.2T, il successo non fu analogo al modello con il motore più piccolo e la produzione della 914/6 venne così chiusa dopo poco meno di 3400 esemplari prodotti tra il 1969 ed il 1971.

I risultati del 1970 erano incoraggianti: sesta assoluta alla 24 ore di Le Mans (prima in classe GT), quinta e sesta in GT alla 1000km del Nurburgring e alla 6 ore di Watkins Glen, prima seconda e terza alla Marathon de la Route al Ring (86 ore consecutive di gara!). Tuttavia i piloti privati preferivano correre con la 911S che in classe GTS oltre 2000 dava più speranze per una vittoria assoluta; a nulla servì il terzo posto assoluto di Waldegaard al Rally di Montecarlo 1971, le sorti della 914/6 nelle competizioni vennero affidate solo ai piloti privati che comunque ottennero ottimi successi.

Gulfblue.it

GULFblue.it
RondinelliClassicSportsCars

Titel Herr

Vorname Enrico

Last name Rondinelli

Via L.C.Farini 9

40124BOLOGNA Bologna

Italien

Telefonnummer +39-0516013915

Fax +39-0514595986

Mobiltelefonnummer +39-3395496283

<http://www.gulfblue.it>

<https://www.classicdriver.com/de/car/porsche/914/1970/723463>

© Classic Driver. All rights reserved.