

VW et Porsche
vous présentent
une voiture de sport
absolument libre
de tout compromis:

Éta Sonauto

Importateur pour la France

53 à 57, Rue Marjolin

92 LEVALLOIS PERRET

Tél. 755 97 40

Sonauto PORSCHE

Centre de Distribution du SUD-EST

Zone Industrielle **84-SORGUES**

Tél. : 83.32.40 à 83.37.40

BOITE POSTALE N° 64

MAGASIN D'EXPOSITION

Centre d'Essais

ETOILE - AUTO

22, Avenue de la Grande Armée

PARIS 17^e - Tél. 380.31.91

la VW-Porsche 914.

scan: www.auto-pub.net

La VW-Porsche 914 entame une nouvelle ère
dans l'histoire des voitures de sport.





Voici comment tout a commencé: Le plus grand et le plus petit des producteurs d'automobiles allemands s'étaient proposé de construire une vraie voiture de sport, un « pur sang » de conception entièrement nouvelle tout en portant « la marque » d'une vraie Porsche. Mais aussi à un prix tel que la voiture soit à la portée d'un plus grand nombre d'amateurs.

L'idée de la VW-Porsche 914 prenait consistance.

Les conditions préalables en étaient aussi plus que propices: Bien que de conception récente, elle fait déjà état des longues expériences que la maison Porsche a pu réunir sur les différents circuits de course et que la maison Volkswagenwerk AG a tiré de ses 30 ans de production en grandes séries.

Bien sûr, il existe d'autres voitures de sport dont les performances sont comparables à celles de la VW-Porsche 914. Il y en a également qui se situent à peu près au même niveau de prix. Mais il sera difficile d'en trouver une qui vous présente autant d'avantages que la VW-Porsche 914.

Car à part le domaine où seule la voiture de course est à sa hauteur: la tenue de route, la VW-Porsche 914 offre tous les agréments d'une berline. C'est ce qui la rend aussi agréable à conduire.

C'est aussi pourquoi son genre et la qualité de la main-d'œuvre sont hors pair - ces deux facteurs font la renommée des Volkswagen et des Porsche.

En somme: La VW-Porsche 914 est une voiture de sport insolite à tous points de vue.

La collaboration entre VW et Porsche a donné naissance à une nouvelle conception de la voiture de sport, conception qui ne connaîtra guère d'équivalent dans les domaines puissance, qualité et prix.





La règle du juste milieu semble gagner de plus en plus de terrain, même dans la construction d'automobiles.

Aujourd'hui pratiquement toutes les voitures de compétition ont le moteur central. S'il en était restée une avec moteur frontal, solution pourtant d'usage auparavant, elle serait dans la mauvaise posture de voir passer toutes les concurrentes avec moteur central, et cela au plus tard dans le premier virage.

Comment s'expliquer cela?

Les raisons en sont multiples: D'abord, le moteur central permet une répartition parfaite du poids et le centre de gravité de la voiture se situe au point le plus favorable. D'où la tenue de route optimale.

Il rend possible un dessin plus aérodynamique de la carrosserie, avec une surface frontale réduite.

Il contribue aussi à ce que la charge soit répartie uniformément sur chaque roue. Un blocage des roues arrière par décalage du poids vers l'essieu avant est ainsi exclu.

Il permet finalement de doter la voiture d'une carrosserie compacte tout

en laissant champ libre au long empattement. Et il offre l'avantage d'un moment d'inertie très faible autour de l'axe vertical.

Résultat: Même un brusque changement de direction, par exemple sur un parcours de slalom, ne provoque pas le dérapage de la voiture.



Les succès recueillis ces dernières années dans le sport automobile ont démontré que la tenue de route était optimale quand le moteur était placé devant l'essieu arrière. C'est pourquoi la VW-Porsche 914 a reçu le moteur central.



Comme elle n'entre ni dans la classe des moteurs frontaux ni dans celle des moteurs arrière, elle ne possède pas non plus leurs caractéristiques.

Comme par exemple les inconvénients du survirage ou du sousvirage.

On parle d'ailleurs de sousvirage quand l'angle d'inclinaison des pneus avant est supérieur à celui des pneus arrière. Ceci signifie qu'avec l'augmentation de la vitesse dans le virage et sans l'assistance du conducteur la voiture sortirait du virage.

Dans le survirage, la situation est inversée: C'est les pneus arrière qui présentent un angle d'inclinaison supérieur et la voiture a tendance à « tirer » vers l'intérieur.

Avec une VW-Porsche 914 chaque virage est un régal: le comportement de la voiture est absolument neutre.

A cela s'ajoutent la répartition idéale des charges, la situation extrêmement favorable du centre de gravité, la voie très large et la suspension très étudiée avec l'essieu arrière à bras oscillants



obliques, autant de faits qui suppriment pour la VW-Porsche 914 toute réaction transversale mieux que sur bon nombre de voitures de la classe sportive.

En plus, elle dispose d'un système de direction dont la manœuvre est facile et la réponse immédiate. Même une épingle classique ne vous demande pas plus d'effort au volant.

Voilà les avantages que procure le

moteur central.

Or, l'on peut se demander au demeurant pourquoi le moteur central semble tout de même réservé exclusivement aux voitures de course. Pourquoi n'est-il pas monté sur chaque voiture?

Cela tient tout simplement de la place disponible. En effet, le moteur central se trouve à l'emplacement des sièges arrière.

Survirage, sousvirage, vent latéral et dérapage sont des notions que le conducteur d'une voiture avec moteur central oublie rapidement.



Le préjugé qui veut qu'une voiture de sport ait seulement une bonne tenue de route quand elle a une suspension ferme, peut être justifié sur certaines voitures de sport.

Mais pas sur la VW-Porsche 914.

Rappelons deux avantages: D'une part la répartition idéale du poids qui permet une caractéristique de suspension extrêmement favorable et d'autre part l'emplacement des sièges exactement au centre de la voiture, donc à l'endroit le plus confortable.

D'ailleurs, les sièges méritent d'être considérés à part.

Leur forme enveloppante et le long appui des jambes font le confort inhabituel de ces sièges. C'est également du rembourrage qui donne au conducteur un excellent appui latéral de sorte qu'en négociant un virage il n'ait pas à s'agripper au volant.

En plus de cela, les sièges ont des appui-tête incorporés et des capitons interchangeable. Le siège du conducteur est réglable dans le sens longitudinal et quatre fois dans le sens vertical. Le siège du passager est intégré fixe et comprend un repose-pieds réglable.

L'ensemble de l'habitacle de la VW-Porsche a reçu un revêtement attrayant que de très belles moquettes viennent encore souligner.

L'aménagement intérieur n'a pas été négligé non plus, comme p. ex. le système d'aération qui comprend une commande en continu de l'amenée d'air assurée par un ventilateur de 3 débits, l'évacuation forcée de l'air et bon nombre d'autres détails qui sont destinés à vous rendre le voyage le plus agréable possible.

Comme la conception se devait d'être sans aucun compromis, il fallait renoncer aux sièges arrière. C'est aussi la raison pour laquelle la VW-Porsche 914 a été dotée de deux sièges indépendants qui offrent un maximum de confort, d'espace et de sécurité.





La carrosserie de la VW-Porsche 914 est l'une des plus sûres, car l'emplacement central du moteur évite qu'il transmette le choc en cas de collision. Les parties avant et arrière peuvent se plier en accordéon et absorbent ainsi la majeure partie de l'énergie du choc.

Son habitacle est rigide à la déformation et dotée d'un aménagement dont l'élaboration fut essentiellement guidée par les nombreux impératifs de sécurité.

Le tableau de bord est rembourré sur les parties supérieure et inférieure, ce qui réduit au maximum, pour les voyageurs, les conséquences d'un accident.

Le rétroviseur tombe de son cadre au moment du choc.

Les instruments ont des cadrans ronds et anti-éblouissants. Les éléments de commande sont élastiques et réalisés de manière à éviter toute erreur de manipulation.

Les essuie-glace ont une très grande surface de contact et leur application sur le pare-brise est insensible aux grandes vitesses. Deux gicleurs doubles complètent le nettoyage parfait du pare-brise.

Cela précisé, la liste des détails de sécurité n'en est pas encore à sa fin. Bien au contraire. Cependant, nous espérons que vous n'ayez jamais à les voir tous à l'œuvre.

Mais leur existence rassure et c'est là le principal.

L'habitacle est une véritable cellule de sécurité.
L'aménagement intérieur répond aux dernières exigences
dans le domaine de la sécurité passive.





La VW-Porsche réunit en elle les caractéristiques d'un coupé et celles d'un cabriolet.

Son arceau de sécurité n'a pas le seul objectif de garantir une carrosserie rigide à la déformation, mais aussi de protéger efficacement les voyageurs.

Assisté par la forme montante du pare-brise, il assure un voyage à toit ouvert absolument à l'abri des courants et des sifflements d'air tant désagréables.

scan: www.auto-pub.net



La VW-Porsche 914 a un arceau de sécurité qui assure un haut degré de sécurité et pour la version coupé et pour la version cabriolet.



Le toit amovible est en matière plastique et très robuste. (Vous réalisez l'économie d'un hardtop.) En un coup de main, il est déposé et rangé dans le coffre arrière, directement en-dessous du capot, où il ne prend que très peu de place.

Il est tout aussi facilement remis en place.

Où il vous protège parfaitement des intempéries, car le toit en plastique

l'emporte quant à la résistance et l'étanchéité sur n'importe quelle capote. Vous ne craignez jamais que l'air siffle à travers les fentes ou déchirures.

Une fois verrouillé dans sa position, il ferme hermétiquement. Pluie, neige ou gel ne pourront jamais l'attaquer. Vous pouvez tranquillement oublier votre voiture devant la porte du garage.

La VW-Porsche 914 n'est pas à com-

parer avec d'autres cabriolets de sport où l'avantage disparaît avec l'arrivée des mauvais jours.

Car la VW-Porsche 914 est tout aussi bien un coupé.

scan: www.auto-pub.net



Le fait que la VW-Porsche possède à l'avant un coffre avec la capacité remarquable de 210 litres est un point qui à lui seul assure à la VW-Porsche 914 déjà une place à part dans la classe des voitures de sport.

Mais qu'elle possède à l'arrière un deuxième coffre à bagages avec 250 litres de contenance est un point qui la classe comme voiture d'exception lui permettant de se mesurer même avec les berlines de la classe moyenne.

Ces 460 litres de contenance sont 460 litres utilisables. Vous rangerez aisément même des objets encombrants.

Et sans que vous ayez à craindre de les abîmer. Chacun des coffres est revêtu d'un tapis attrayant qui ménage vos valises.

Un autre avantage résultant du fait des deux coffres: la possibilité de charger la voiture pareillement à l'avant et à l'arrière. Le comportement neutre de la voiture ne se trouvera donc jamais mis en cause.

Un autre avantage tiré de la conception sans compromis:
les deux coffres à bagages.



D'une nouvelle voiture de sport on attend généralement qu'elle ait une allure très belle et très rapide.

Malheureusement ce bel aspect disparaît souvent très vite et la plupart des gens semblent admettre ceci assez facilement :

« C'est comme cela avec les voitures de sport. »

Pas avec la VW-Porsche 914. Elle est élaborée de telle sorte que même après de nombreuses années de service il sera difficile de lui donner un âge. D'une part parce que les matériaux de base sont de toute première qualité et d'autre part parce que l'usinage est aussi minutieux et solide comme on peut l'attendre de deux marques aussi prestigieuses que VW et Porsche.

Prenons pour démontrer l'exceptionnel des méthodes de fabrication dont bénéficie la VW-Porsche 914 l'exemple du procédé de la peinture. En effet, le constructeur se sert ici des principes de l'électromagnétisme, c'est-à-dire : charge positive pour la carrosserie et charge négative pour les particules de peinture.

Dans ce champ magnétique la carrosserie attire les particules de la peinture qui pénètrent dans les moindres coins et recoins. Seul ce procédé assure une application uniforme et très dense de la peinture et protège la carrosserie des dangers de rouille et d'éclats.

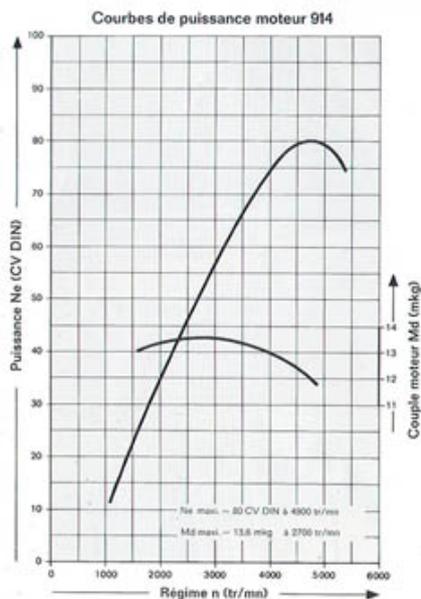
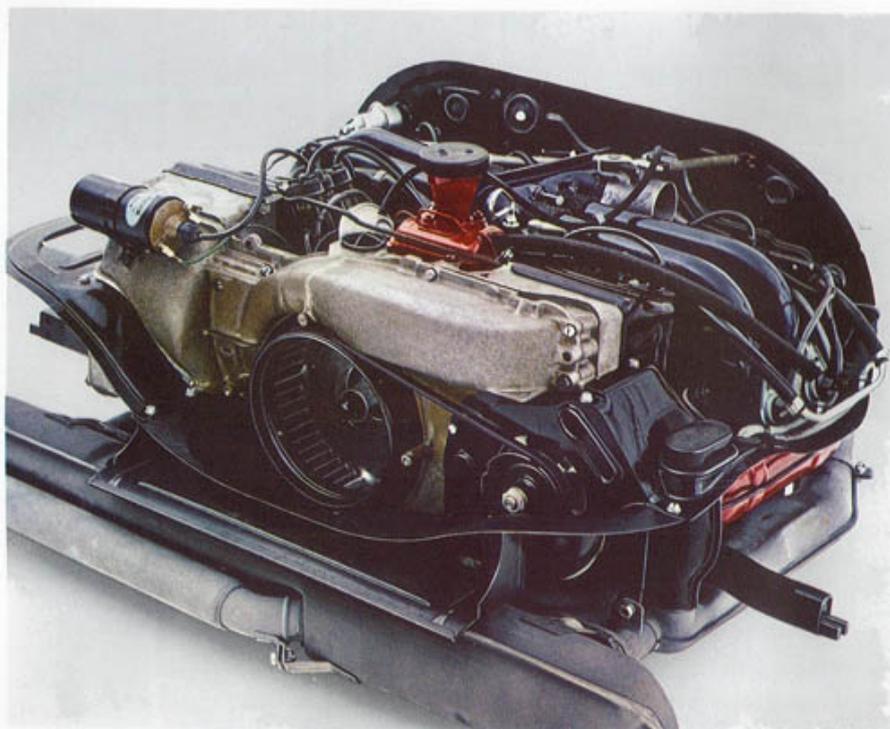
Chaque détail de construction est traité avec le même soin.

247 inspecteurs veillent sur cela. Leur rigueur est impitoyable. Le moindre défaut fait refuser la voiture.

La renommée oblige.

Aussi révolutionnaire que se présente la conception,
aussi robuste et soigné est également l'usinage.





Ce groupe pousse la voiture en 13 secondes de 0 à 100 km/h.

Vitesse de pointe : 177 km/h.

Le 4 cylindres à plat comporte une injection de carburant à commande électronique dont les instruments de mesure établissent, partant de diverses données enregistrées (la pression dans les tubes d'aspiration, la position d'ouverture de l'étrangleur, le régime moteur et l'humidité dans l'air ambiant), le meilleur moment d'injection et la dose correcte du carburant, ce qui garantit que le mélange air/carburant est toujours minutieusement adapté aux circonstances.

Résultat : Le moteur produit ses 80 CV déjà à 4900 tr/mn d'où ressort une vitesse de déplacement des pistons très faible avec 10,6 m/sec. Comme le taux

de compression est avec 8,2:1 également des plus faibles, le moteur accuse une grande longévité.

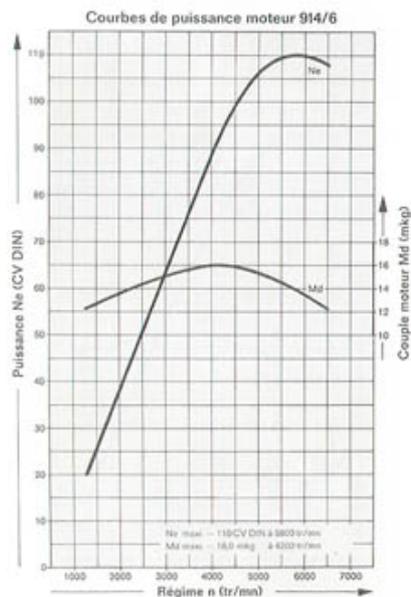
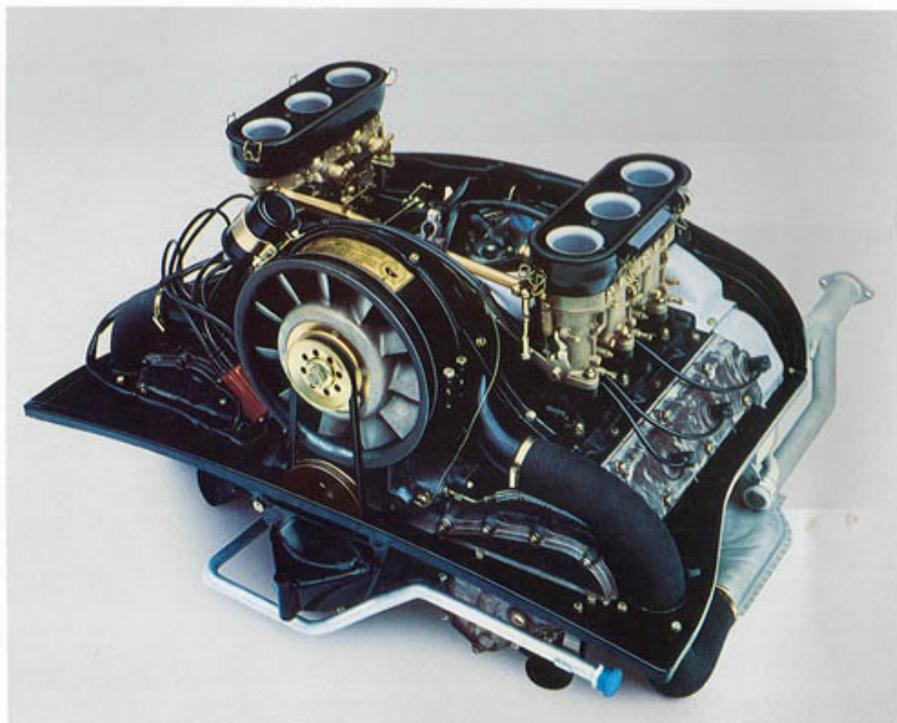
Monté devant l'essieu arrière, le moteur forme un bloc avec l'embrayage, la boîte et l'entraînement du pont.

Il a un vilebrequin monté sur 4 paliers, un arbre à cames commandé par engrenage droit, des soupapes suspendues et un graissage par pression avec le refroidisseur d'huile placé dans le débit d'air du ventilateur.

Le moteur de la 914 bénéficie donc de tous les facteurs qui contribuent à sa robustesse et à sa longévité.

La VW-Porsche 914 est disponible avec deux types de moteurs de haut rendement:
La 914, elle, est entraînée par un groupe de 1,7 litres avec injection électronique et qui développe 80 CV DIN.





La voiture passe de 0 à 100 km/h en 10 secondes. La vitesse maximale se situe à 201 km/h.

Le 6 cylindres à plat est refroidi par air et comporte deux double-corps inversés. Il forme un bloc avec l'embrayage, la boîte et l'entraînement du pont et est monté devant l'essieu arrière.

Les soupapes suspendues sont disposées en forme de V et actionnées à travers des culbuteurs par l'arbre à cames en tête. Il y a un ACT par rangée de 3 cylindres. Le moteur répond dès que l'on effleure l'accélérateur. Sa conception fait de lui un agrégat de haut rendement et de grandes réserves de puissance. Malgré ses 110 CV DIN, c'est un moteur « freiné » au bénéfice d'une plus grande robustesse et d'une excellente stabilité du régime.

Le vilebrequin est forgé et tourne dans 8 paliers.

Les points de graissage sont alimentés régulièrement en huile, même sur un circuit sinueux et aux extrêmes vitesses. L'huile est purifiée dans un filtre placé sur le circuit principal. Le refroidisseur d'huile réglé par thermostat maintient la température d'huile toujours au même niveau.

Son châssis est adapté aux plus grandes performances et par ce fait plus largement dimensionné. Il comporte entre autres à l'avant des disques de frein à ventilation interne; les jantes sont devenues plus larges et les pneus sont du type « grandes vitesses ».

Le tableau de bord est très complet avec par exemple: l'essuie-glace à trois vitesses, le lave-glace à comman-

La 914/6 est propulsée par un groupe de 2 litres,
un six cylindres qui développe 110 CV DIN.



de électrique, l'alternateur plus puissant, la commande manuelle des régimes et bien d'autres détails encore.

Outre cela, la 914/6 montre un peu plus de chrome et son arceau de sécurité est revêtu de simili-cuir.

La VW-Porsche 914/6 se présente donc non seulement comme voiture de sport audacieuse et élégante, elle est avant tout une vraie Porsche.



La boîte de 5 rapports a déjà fait ses preuves dans de nombreuses courses automobiles, car elle est dérivée des séries Porsche.

L'essentiel de cette boîte réside dans le fait qu'elle autorise des commandes très brèves et que la synchronisation est presque instantanée. Les rapports sont bien adaptés à la voiture et à son moteur.

Résultat: Vous disposez toujours du plein rendement du moteur, dans n'importe quelle circonstance. Même en maniant très sportivement le levier du changement des vitesses, vous ne risquez pas d'abîmer la boîte. Et la force motrice passe presque sans interruption aux roues.

Cette boîte de la maison Porsche est également adoptée par d'autres constructeurs d'automobiles qui l'exploitent même dans le sport automobile.

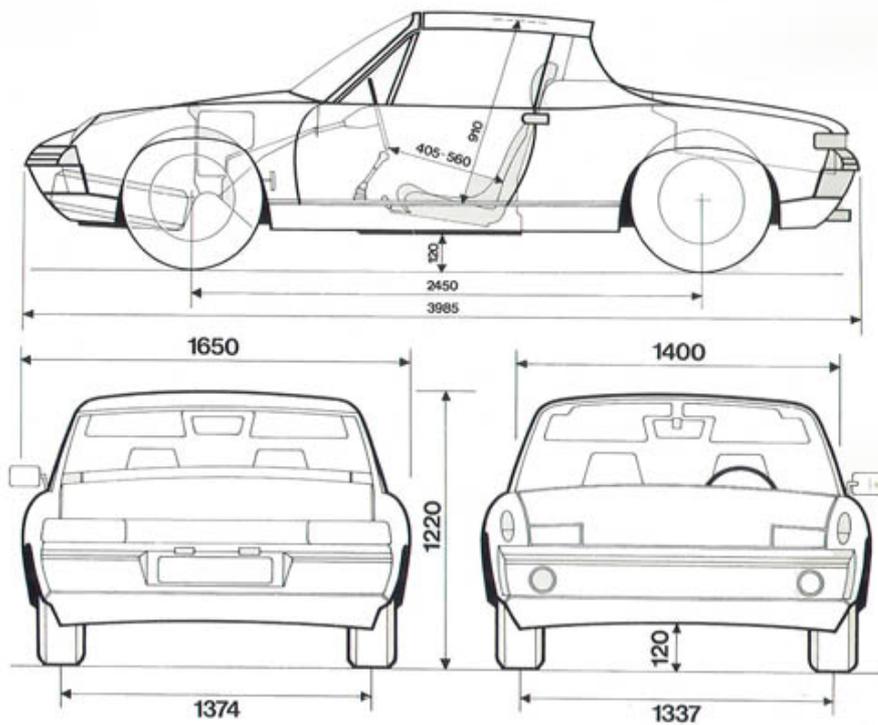
C'est la confirmation la plus spectaculaire qu'une transmission puisse obtenir. **scan: www.auto-pub.net**

La « Sportomatic » est, elle aussi, un produit de la maison Porsche. Grâce à elle, la pédale d'embrayage peut être supprimée. En échange, le changement de vitesses reçoit une commande électropneumatique pour l'embrayage. Le conducteur peut choisir entre 4 rapports de marche avant.

Cette boîte vous confère non seulement un agrément de conduite inédit, elle vous libère aussi des manœuvres innombrables de débrayage et d'embrayage. Sans parler de la note sportive, puisque la boîte autorise aussi l'intervention personnelle du conducteur.

La version standard du type à 4 cylindres et du type à 6 cylindres comprend une boîte sportive de 5 rapports.
En option, chacune peut être équipée d'une boîte «Sportomatic».





DETAILS TECHNIQUES

VW-Porsche	914	914/6
Moteur		
nombre cylindres	4	6
alésage/course	90/66 mm	80/66 mm
cylindrée	1679 cc	1991 cc
taux de compression	8,2 : 1	8,6 : 1
puissance (DIN)	80 CV à 4900 tr/mn	110 CV à 5800 tr/mn
couple maximal	13,6 mkg à 2700 tr/mn	16 mkg à 4200 tr/mn
vitesse moyenne des pistons	10,7 m/sec	12,7 m/sec
puissance spécifique	48 CV/l	55 CV/l

Construction

moteur

type	moteur à explosion, 4 temps, refroidi par air, cylindres disposés à plat	
cylindres	fonte grise	fonte grise
culasses	alliage léger	alliage léger
disposition soupapes	suspendues en parallèle	suspendues en V
commande soupapes	arbre à cames central, coulisseaux et culbuteurs	un ACT par rangée de 3 cylindres et culbuteurs
entraînement de l'arbre à cames	engrenages	chaîne
vilebrequin	4 paliers	8 paliers
entraînement ventilateur	directement sur le vilebrequin	par courroie trapézoïdale avec l'alternateur
lubrification	circuit forcé	à carter sec
débit d'essence	pompe électrique	pompe électrique
mélange	injection électronique	1 carburateur triple par rangée de cylindres

Installation

électrique

générateur	alternateur 770 W	alternateur 770 W
accumulateur	12 V/45 Ah	12 V/45 Ah
allumage	accu	condensateur haute tension

Transmission

position moteur	moteur central (monté avant le pont arrière)	
embrayage	monodisque à sec	monodisque à sec
boîte	synchro Porsche	synchro Porsche
nombre de rapports	5 AV, 1 AR	5 AV, 1 AR
rapport du pont	4,429 : 1 (7/31)	4,429 : 1 (7/31)

Châssis et

suspension roues

châssis	châssis caissonné en tôle d'acier emboutie et soudée, relié par soudure avec le groupe superstructure autoportante	
suspension roues AV	bras oscillant	bras oscillant
	jambe de force	jambe de force
amortissement	barres de torsion	barres de torsion
suspension roues AR	bras oblique	bras oblique

VW-Porsche	914	914/6
amortissement	ressorts hélicoïdaux avec ressorts à boudin	
amortisseurs	téléscopiques à double effet	
frein à pied	double circuit et disques sur toutes les roues	
	disques à autoventilation à l'AV	
frein à main	mécanique sur les sabots de freinage arrière	
Ø extérieur disques		
avant	281 mm	282,5 mm
arrière	282 mm	286 mm
surface efficace de freinage (frein à pied)	180 cm ²	210 cm ²
jantes	4 1/2 J x 15 (acier)	5 1/2 J x 15 (acier)
pneus	155 SR 15 tubeless (option: 165 SR 15) à crémaillère	165 HR 15 avec chambre à crémaillère
direction		

Capacités

huile moteur	3,5 l	9 l
réservoir essence	62 l	62 l
lave-glace	env. 2,5 l, pneumatique	env. 2,8 l, pompe électrique

Dimensions

empattement	2450 mm	2450 mm
voie avant	1337 mm	1361 mm
voie arrière	1374 mm	1382 mm
longueur	3985 mm	3985 mm
largeur	1650 mm	1650 mm
hauteur (à vide)	1230 mm	1240 mm
dégagement au sol	120 mm (chargée)	128 mm (chargée)
rayon de braquage	11,0 m	11,0 m
coffre à bagages AV	210 l	210 l
coffre à bagages AR	250 l	250 l

Poids

à vide (selon DIN)	900 kg	940 kg
total admissible	1220 kg	1260 kg
sur l'essieu AV	650 kg	650 kg
sur l'essieu AR	650 kg	700 kg

Performances

vitesse maximale	177 km/h	201 km/h
rapp. poids/puissance	11,2 kg/CV	8,5 kg/CV
accélération 0-100 km/h, poids à vide DIN		
+ moitié de la charge	13,0 sec	9,9 sec
consommation (DIN)	env. 8 l super/100 km	env. 9 l super/100 km

Veuillez tenir compte du fait que les voitures montrées ici comportent chacune un équipement spécial différent. Il ne s'agit pas de livraisons standard.

