

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

Ôta Senault

Importateur pour la France

63 à 97 Rue Marcellin

92 LEVALLOIS PERRET

Tel: 01 47 07 40

Senault PORSCHE

Centre de Distribution 45 500 135

Les bureaux **GA-BORQUES**

Tel : 05 32 40 4 03 37 40

BOITE POSTALE N° 44

MAGASIN D'EXPOSITION

Centre d'Essais

ETOILE - AUTO

25 Avenue de la Grande Arrière

PARIS 17 - Tél: 01 47 11 01

la VW-Porsche 914.

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 proposés de construire une vraie voiture de sport, et « par tangue » de conception entièrement nouvelle tout en portant « la marque » d'une vraie Porsche. Mais tout 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 prenant consistance.

Les conditions préalables en étaient assez plus que simples. Bien que de conception récente, elle fut déjà une des longues existences que la maison Porsche a pu mener sur les différents circuits de course et que le moteur Volkswagen-A6 n'est de ses 30 ans de production en grande série.

Bien sûr, l'existence d'autres voitures de sport dans les performances sont comparables à celles de la VW-Porsche 914. Il y 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.

C'est 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 agissements d'une bécote. C'est ce qui la rend aussi agréable à conduire.

C'est aussi pourquoi son genre et la qualité de la mise d'œuvre sont hauts par : ces deux facteurs font la renommée des Volkswagen et des Porsche.

En somme : la VW-Porsche 914 est une voiture de sport réelle à tout point 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 de jure n'est-elle pas 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 resté une avec moteur frontal, solution pourtant d'usage déprécié, elle serait dans la mauvaise posture de voir passer toutes les compétitions avec moteur central, et cela au plus tard dans le premier virage.

Comment s'explique cela? Les raisons 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 évité.

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

en laissant champ libre au long empennage. 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'est ni dans la classe des monocoques ni dans celle des moteurs arrière, elle ne possède pas les plus hautes caractéristiques.

Comme par exemple les inconvénients du sous-virage et du survirage.

On parle d'ailleurs de sous-virage quand l'angle d'inclinaison des roues avant est supérieur à celui des roues arrière. Ceci signifie que l'augmentation de la vitesse dans le virage et sans l'assistance du conducteur la voiture continue à virer.

Dans le survirage, la situation est inversée. C'est les roues arrière qui prennent un angle d'inclinaison supérieur et la voiture a tendance à «braver l'inertie».

Avec une VW Passat V14, sous-virage et un léger, le comportement de la voiture est absolument neutre.

Après avoir réglé la répartition idéale des charges, la situation est évidemment favorable du centre de gravité, la voie très large et la suspension très souple avec l'assise arrière à trois ressorts



élastiques, surtout de l'arrière qui supportent pour la VW Passat V14 toute l'action transversale ainsi qu'un bon nombre de véhicules de la même catégorie.

En plus, elle dispose d'un système de direction dont la manœuvre est facile et le retour immédiat. Même une simple virage ne vous demande pas d'effort ou d'attention.

Tout le confort que procure la

motor central.

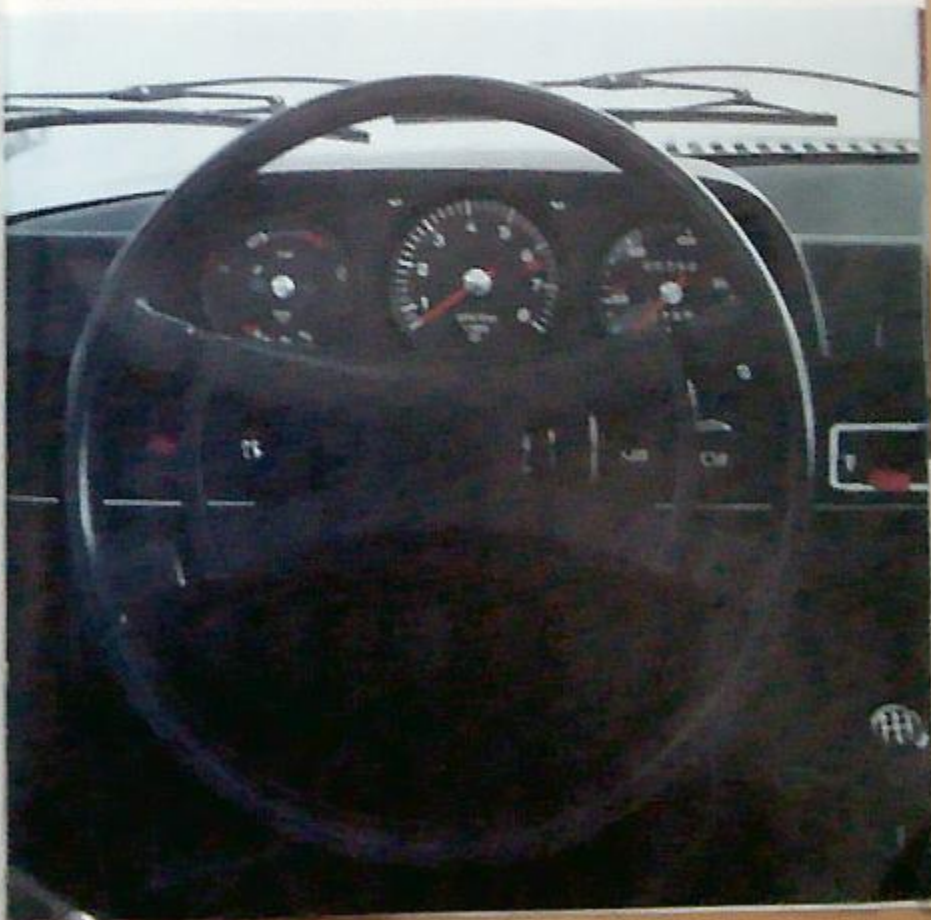
On l'on peut se demander si le moteur central semble tout de même être une nouveauté pour des voitures de course. Pas du tout, il est déjà utilisé sur des voitures de course.

Cela tient tout simplement à 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 VW Porsche 914 est un accessoire de sécurité
qui assure un haut degré de sécurité et pour la version
coupé et pour la version cabriolet.



Le VW Porsche 914 est un accessoire de sécurité qui assure un haut degré de sécurité et pour la version coupé et pour la version cabriolet.

Le VW Porsche 914 est un accessoire de sécurité qui assure un haut degré de sécurité et pour la version coupé et pour la version cabriolet.



Le VW Porsche 914 est un accessoire de sécurité qui assure un haut degré de sécurité et pour la version coupé et pour la version cabriolet.

Le VW Porsche 914 est un accessoire de sécurité qui assure un haut degré de sécurité et pour la version coupé et pour la version cabriolet.

Le VW Porsche 914 est un accessoire de sécurité qui assure un haut degré de sécurité et pour la version coupé et pour la version cabriolet.

Le VW Porsche 914 est un accessoire de sécurité qui assure un haut degré de sécurité et pour la version coupé et pour la version cabriolet.

Le VW Porsche 914 est un accessoire de sécurité qui assure un haut degré de sécurité et pour la version coupé et pour la version cabriolet.

Le VW Porsche 914 est un accessoire de sécurité qui assure un haut degré de sécurité et pour la version coupé et pour la version cabriolet.



La 127 que la 127 Spider possède à l'arrière un coffre avec la capacité remarquable de 210 litres et un port qui à la fois inspire à la 127 Spider 104 1600 une place de port dans la classe des citadines de sport.

Sur quelle console à l'arrière se trouvent deux coffres à bagages pour 100 litres de commodité et un port qui se classe comme celui d'exception. Le porteur de se rassurer même avec les 100 litres de la classe moyenne.

Les 100 litres de la classe moyenne sont 100 litres d'efficacité. Vous n'avez plus besoin d'être convaincu.

Vous qui avez vu la console de la 127 Spider. C'est un coffre et un coffre d'un type unique qui n'est pas unique.

Un autre avantage de la 127 Spider est la possibilité de voir la console qui se trouve à l'arrière de la 127 Spider. Le compartiment arrière de la 127 Spider se trouve dans la console.

Un autre avantage tiré de la conception sont les deux coffres à bagages









Le moteur 104 de 110 CV DIN est un 12 soupapes. Sa vitesse maximale se situe à 210 km/h.

Les 6 cylindres à pistons valvulaires possèdent un système à deux double soupapes par cylindre. 6 soupapes valvulaires sont actionnées par un arbre à cames en tête et l'entraînement du piston est assuré par un arbre à cames en tête.

Les soupapes valvulaires sont actionnées par un arbre à cames en tête. Les cylindres à pistons valvulaires ont un arbre à cames en tête et un arbre à cames en tête. Les cylindres à pistons valvulaires ont un arbre à cames en tête et un arbre à cames en tête. Les cylindres à pistons valvulaires ont un arbre à cames en tête et un arbre à cames en tête.

La cylindrée est large et forte dans l'ensemble.

Les points de puissance sont élevés et régulièrement répartis. Les points de puissance sont élevés et régulièrement répartis. Les points de puissance sont élevés et régulièrement répartis. Les points de puissance sont élevés et régulièrement répartis.

Les points de puissance sont élevés et régulièrement répartis. Les points de puissance sont élevés et régulièrement répartis. Les points de puissance sont élevés et régulièrement répartis. Les points de puissance sont élevés et régulièrement répartis.

Les points de puissance sont élevés et régulièrement répartis. Les points de puissance sont élevés et régulièrement répartis. Les points de puissance sont élevés et régulièrement répartis. Les points de puissance sont élevés et régulièrement répartis.

La 104 est propulsée par un moteur de 2 litres, 6 cylindres qui développe 110 CV DIN.



de démarrage. L'ensemble plus compact, la commande manuelle des vitesses et l'absence d'arbre de transmission.

Cette auto, la 104, est une voiture plus de 10 ans et est encore de plus en plus populaire.

La VW 104 est une voiture plus de 10 ans et est encore de plus en plus populaire. La VW 104 est une voiture plus de 10 ans et est encore de plus en plus populaire.



La boîte de 5 rapports a déjà été une preuve dans de nombreuses courses automobiles, car elle est devenue une arme Porsche.

L'essence de cette boîte réside dans le fait qu'elle contient des commandes très simples et une synchronisation parfaite. Les rapports sont bien définis et la voiture est à son aise.

Résultat : vous disposez toujours de plus rapidement du véhicule dans n'importe quelle circonstance. Même en situation très sportive, le besoin de changement des vitesses, sans en perdre une seule seconde, est toujours à votre portée. Et la boîte est toujours prête à votre service.

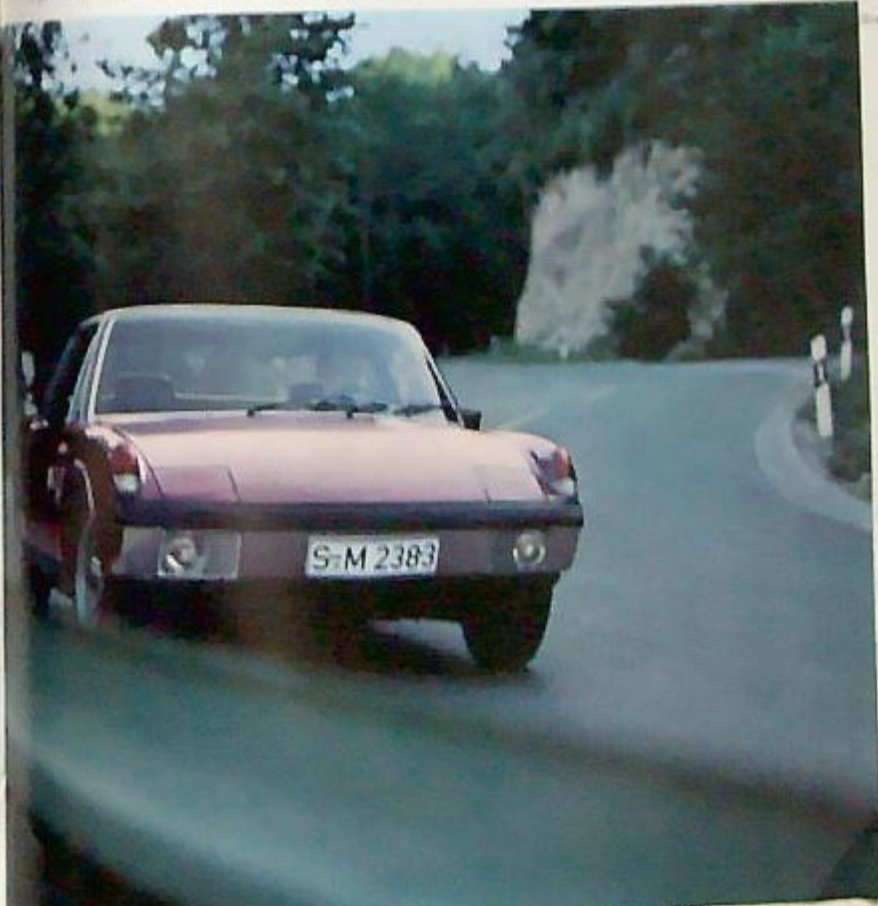
Cette boîte de la marque Porsche est également adaptée pour d'autres configurations d'entraînement qui l'installent même dans la plus compacte.

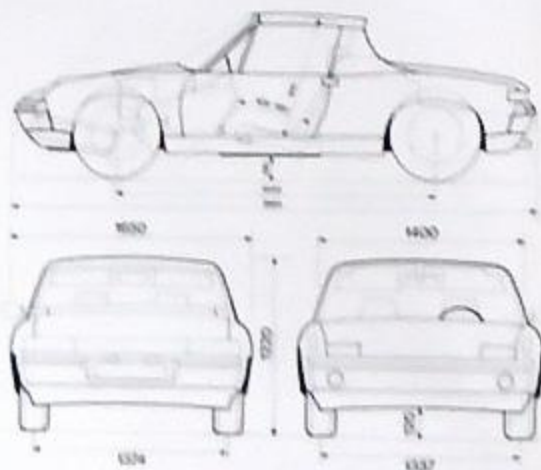
C'est la confirmation la plus convaincante de son efficacité pour les courses.

La « Sportomatic » est, elle aussi, un produit de la marque Porsche. Grâce à elle, la conduite d'entraînement peut être simplifiée. En outre, le changement de vitesses occupe une commande électromécanique pour l'entraînement. Le conducteur peut choisir entre 4 rapports de marche avant.

Cette boîte avec commande automatique est également adaptée pour les courses. Elle offre une série de commandes simplifiées de démarrage et d'entraînement. Sans parler de la très simple et sûre conduite de la boîte automatique, elle est également adaptée pour la conduite.

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

[illegible]

Reseller non-compliance in full year 04 volume remains to complete growth in European space efforts. It is a long run of business model.



Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, ist ohne schriftliche Genehmigung der Porsche AG.