

914  PORSCHE
2.0



La nouvelle VW-Porsche 914/2.0.
Pour ceux qui veulent prendre leurs distances à l'égard
des voitures-sport traditionnelles.



En 1969, la VW-Porsche 914 établissait, grâce à sa conception inhabituelle, des critères nouveaux en matière de voitures-sport de sa catégorie.

**A présent, il y a mieux encore:
La nouvelle VW-Porsche 914/2.0.**





Moteur de 2 litres.
Injection d'essence électronique. 100 CV.
De 0 à 100 en 10,5 s
Vitesse de pointe et de croisière 190 km/h.





Ces chiffres et performances placent la nouvelle VW-Porsche 914/2 à la tête d'une des voitures de sport européennes.

Pourtant, le moteur à injection à 4 cylindres transformé par Porsche ne tire pas sa grande puissance de régimes excessivement élevés: 5000 tr/min correspondant à une vitesse de 190 km/h en 5ème, telle est sa vitesse de croisière maximale mais permanente. La vitesse moyenne des rotations — 17 à 1800 — est, elle aussi, peu élevée, étant donné la course peu importante. Tout, par conséquent, est maintenu dans les limites d'un bon équilibre.

La robustesse du nouveau moteur VW-Porsche provient en outre du principe même de construction du moteur à cylindres opposés. Le vilebrequin forgé à quatre paliers est court et peu sujet aux vibrations. En permettant d'écourter les périodes de marche à froid du moteur et en assurant un refroidissement en fonction du régime aux vitesses de croisière élevées, le refroidissement par air garantit une faible usure.

Il est certes intéressant qu'une voiture sport comme la nouvelle 914/2 soit capable de monter de 0 à 120 km/h en seulement 10,5 s. Plus important encore est toutefois son couple puissant de 16 m. kg à 2600 tr/min. Il autorise les dépassements rapides et, de ce fait, en sécurité, aux vitesses critiques se situant entre 80 et 120 km/h.

La boîte à 5 rapports bien étudiée et commandée d'une précision améliorée y est aussi pour quelque chose.

Au stade de l'étude et de la mise au point du groupe propulseur, les ingénieurs Porsche n'ont pas seulement été guidés par la recherche du plaisir de conduire mais ils ont aussi et déjà songé à la facilité du service ultérieur. Le moteur, l'embrayage et la boîte de vitesses sont réunis en un seul bloc. Cette configuration procure d'une part de très faibles pertes de puissance au niveau de la transmission, celle-ci s'effectuant directement, et d'autre part, une plus grande rapidité des opérations de dépose et de repose en cas de réparations éventuelles, grâce à une bonne accessibilité.

La nouvelle 914/2 possède elle aussi une injection d'essence électronique. Comportement avec sa forme parfaitement aérodynamique (coefficient de résistance à l'air 0,377), c'est à la fois le gage d'une faible consommation d'essence, sans équivalent, à toutes les vitesses.

Si vous attachez à l'économie une importance tout à fait particulière, vous pourriez encore obtenir, comme précédemment, la VW-Porsche avec le moteur de 1.7 l développant 80 CV.

Moteur central, accélération centrifuge de 0,83 g
Un optimum en matière de sécurité active.



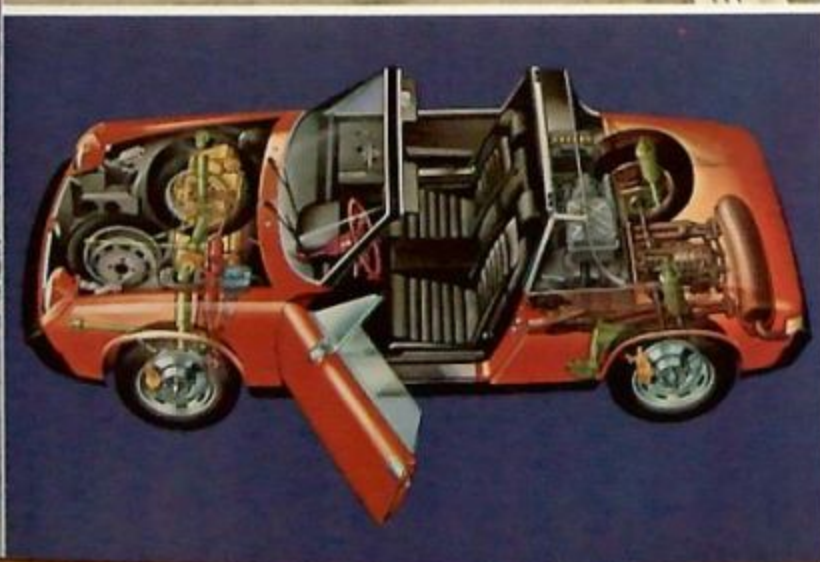


Les compétitions nous ont appris qu'un véhicule possède la meilleure tenue de route lorsque son moteur est au centre. C'est pourquoi la VW Porshe 914 possède un moteur central. Son centre de gravité est par conséquent situé au centre du véhicule, il est aussi bas que possible et les deux essieux sont soumis à des charges uniformes.

Le châssis lui aussi est issu de la compétition sportive: grande empattement, voie large, roues indépendantes, jambes de ressorts à bras d'articulation oscillants à l'avant et essieux à bras de suspension obliques à l'arrière. Traduit dans le langage de tous les jours, cela signifie: excellente adhérence au sol même sur chaussées détériorées, à toutes les vitesses.

Au cours de mesures de l'accélération centrifuge sur une piste circulaire de 190 m de diamètre, la nouvelle 914/2 0 a été poussée jusqu'à sa valeur limite. Une accélération centrifuge (radiale) de 0,83 g a été mesurée à cette occasion. En d'autres termes, la force centrifuge dans les virages peut monter jusqu'à atteindre 83% de la masse du véhicule avant que celui-ci fasse un écart et quitte la chaussée. En fait, cette valeur est trois fois supérieure à celle qui est requise pour une conduite normale.

La direction à crémaillère en trois parties est extrêmement directe et douce. Elle confère au conducteur l'assurance de pouvoir maintenir son véhicule bien en mains en toutes situations.



**Coupé et
Cabriolet en un seul.
Arceau de sécurité.**





La conception du modèle Targa appliquée à la nouvelle VW-Porsche 914/2 S s'avère pratique et sûre.

Par temps ensoleillé, le toit en matière plastique qui ne pèse que 8,9 kg se loge dans le coffre à bagages arrière, sans en réduire vraiment le volume utile.

Protégé par le pare-brise bombé et fortement incliné ainsi que par l'arceau de sécurité, vous savourez la grande vitesse en restant dans une très large mesure à l'abri des courants d'air. Le soir ou lorsque le temps se gâte, il ne vous en coûte que quelques gestes pour remettre rapidement en place ce toit amovible entre le pare-brise et l'arceau de sécurité. C'est donc un Cabriolet parfaitement étanche même en hiver, comme un Coupé, que vous pilotez. L'arceau de sécurité protège les occupants en cas d'embardee et de tonneaux et procure en outre à la carrosserie une bonne rigidité dans les virages pris à vive allure et sur les routes en mauvais état.

Un confort routier et une facilité conduite
qui ne sont pas de vains mots.





Un coffre à bagages de 370 litres.





Le moteur central donne à la V8 Porsche 914/2 2 non seulement sa supériorité en matière de performances routières mais aussi en ce qu'il conserve le volume du coffre à bagages.

La plupart des voitures sport classiques ont une motorisation V8. Porsche a des coffres à bagages fermant à clé et recouverts de tapis insonorisant et protecteur. L'un à l'avant, l'autre à l'arrière. Ensemble, ils totalisent 370 litres ce qui équivaut presque à la contenance offerte par une Limousine moyenne.

Le tout de secours est logé dans le coffre à bagages avant sous une plaque de recouvrement. Mais il est aussi possible de la placer dans le coffre à bagages arrière. Par exemple lorsque vous souhaitez transporter des bagages plus encombrants à l'avant.

Même lorsque vous habitez des pentes et que le toit de votre 914 est rangé dans le coffre arrière, il y trouve encore suffisamment de place pour votre bagage. En effet, ce toit en matière plastique ne prend que quelques centimètres de hauteur.

En outre, l'existence des deux coffres à bagages présente l'avantage additionnel d'une répartition uniforme de la charge transportée. Le comportement routier reste par conséquent stable et optimal même lorsque la voiture est chargée au maximum.

Une sécurité passive grâce à deux zones froissables
et à une cellule de sécurité.





Cette voiture que nous espérons, vous l'aurez sentie à mettre à l'épreuve mais qui sont impressionnantes en cas d'accident.

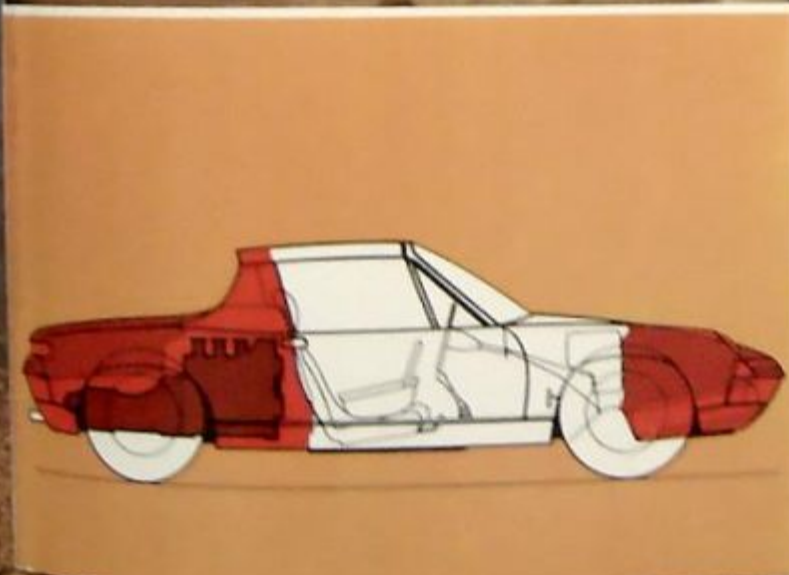
La carrosserie de la VW Porsche est constituée par des pièces métalliques soudées. En pareil cas, les deux coffres à bagages de la 914 jouent le rôle de cornes de franchement capotées d'absorber l'énergie d'un choc. La cellule de sécurité, c'est-à-dire l'habitacle, reste alors rigide dans une large mesure et protège ainsi les occupants, comme se fait du reste l'ensemble de sécurité.

Le réservoir d'essence se trouve dans une zone protégée des chocs. Même le coffre à bagages avant. Par conséquent, il peut à peine être déformé en cas d'accident.

Parmi les autres aspects de la sécurité qui font de la VW Porsche l'une des voitures les plus sûres qui se rencontrent sur nos routes, il convient de noter :

La pare-brise de sécurité, la colonne de direction de sécurité du type bras articulé, en trois parties, le volant sport à moyeu tubulaire et frappe de Kapsen capotable de grande surface, la planche de bord capotable, les commandes et organes de commande souples et concentriques, les appuie-tête intégrés aux dossiers des sièges de même que le rétroviseur déclinable en cas de choc.

Il est indéniable que pour réaliser une telle voiture, deux des grands constructeurs ont dû se donner de ce qu'ils possèdent de mieux en matière d'expérience et de recherche au bénéfice de la sécurité.



Les différents équipements:



Les différents équipements.

Sélectionnez, si vous le désirez, encore compléter l'équipement déjà important qui a été prévu pour les deux modèles V6-Porsche. Si vous attachez encore plus d'importance au confort, vous choisissez l'équipement «confort». Si, au contraire, vous attachez encore plus d'importance à la sécurité, vous vous décidez pour l'équipement «sport». Vous pouvez également combiner les deux équipements.

L'équipement «confort».

Le planier de la voiture est alors entièrement couvert d'un tapis en velours.

Un volant sport particulièrement anti-dérapant, une absorption de sécurité pendant la conduite.

Un système de changement de vitesse est pourvu d'une garniture en cuir véritable.

Un compteur, la montre et l'indicateur de la température de l'huile ont leur place au centre de la console médiane.

Un porte-cigares d'un vide-poches supplémentaire.

Un pare-bris de sécurité, dont les bords sont chromés, et des vitres de vinyle noir.

Un amortisseur à deux tons puissant procure une stabilité accrue.

L'équipement «sport».

Des roues en alliage léger matriquées permettent, grâce à leur faible poids, d'accroître la sécurité dans les virages et lors des freinages.

Des stabilisateurs à l'avant et à l'arrière ont un effet stabilisateur puisqu'ils réduisent le déversement latéral de la voiture lorsque les virages sont pris à grande vitesse.

Des pneus prim-pax à vide éclairent 100% mieux et offrent une absorption de sécurité pour rouler la nuit à une vitesse importante.

Des amortisseurs à deux tons puissants procurent une stabilité accrue.

Un pare-bris de sécurité, dont les bords sont chromés, et des vitres de vinyle noir.

Un amortisseur à deux tons puissant procure une stabilité accrue.

Un amortisseur à deux tons puissant procure une stabilité accrue.

Un amortisseur à deux tons puissant procure une stabilité accrue.

Un amortisseur à deux tons puissant procure une stabilité accrue.

Un amortisseur à deux tons puissant procure une stabilité accrue.

Un amortisseur à deux tons puissant procure une stabilité accrue.

Un amortisseur à deux tons puissant procure une stabilité accrue.

Un amortisseur à deux tons puissant procure une stabilité accrue.

Un amortisseur à deux tons puissant procure une stabilité accrue.

Un amortisseur à deux tons puissant procure une stabilité accrue.

Un amortisseur à deux tons puissant procure une stabilité accrue.

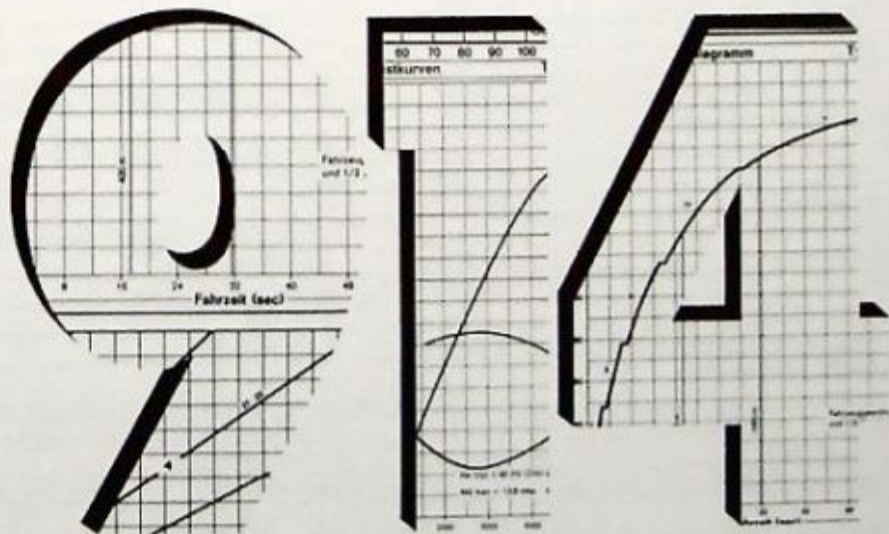
Un amortisseur à deux tons puissant procure une stabilité accrue.

Un amortisseur à deux tons puissant procure une stabilité accrue.

Un amortisseur à deux tons puissant procure une stabilité accrue.



Les détails techniques de la VW-Porsche 914.



VW-Porsche	914-17	914-20
Moteur		
Nombre de cylindres	4	4
Alésage/course/cylindrée	90 mm/66 mm/1679 ccm	94/71 mm/1971 ccm
Taux de compression	8,2:1	8,0:1
Puissance (DIN)	80 CV à 4900 tr/mn	100 CV à 5000 tr/mn
Couple moteur maxi	13,6 mkg à 2700 tr/mn	16 mkg à 3500 tr/mn
Vit. moy. déplacem. pistons	10,7 m/sec	11,8 m/sec
Puissance spécifique (DIN)	48 CV/litre	51 CV/litre
Construction moteur		
Genre	moteur Otto, 4 temps, disposé à plat, refroidi par air	
Cylindres	fonte grise	fonte grise
Culasses	alliage léger	alliage léger
Disposition des soupapes	en tête, parallèles	en tête, parallèles
Commande des soupapes	arbre à cames central, poussoirs et culbuteurs	arbre à cames central, poussoirs et culbuteurs
Entraînement arbre à cames	engrenages	engrenages
Vilebrequin	à 4 paliers	à 4 paliers
Entraînement de la soufflerie	direct sur vilebrequin	direct sur vilebrequin
Graissage	sous pression	sous pression
Alimentation carburant	pompe électrique	pompe électrique
Formation du mélange	injection électronique	injection électronique
Système électrique		
Générateur/accumulateur	alternateur 700 W/12 V 45 Ah	alternateur 700 W/12 V 45 Ah
Allumage	accu	accu
Transmission		
Emplacement du moteur	moteur central monté en avant du pont arrière	moteur central monté en avant du pont arrière
Embrayage	monodisque à sec	monodisque à sec
Boîte	synchronisée Porsche	synchronisée Porsche
Nombre des vitesses	5AV, 1AR	5AV, 1AR
Rapport de transmission au pont	4,429:1 (7/31)	4,429:1 (7/31)
Châssis, suspension		
Châssis	caissonnement en tôle d'acier emboutie et soudée, relié par soudure avec la superstructure tout acier autoportante	
Suspension roues AV	bras oscillants avec jambes de force	bras oscillants avec jambes de force
Amortissement	barres de torsion	barres de torsion
Suspension roues AR	bras obliques	bras obliques

VW-Porsche	914-1.7	914-2.0
Châssis, suspension		
Amortissement (roues AR)	ressorts hélicoïdaux avec boudins Vulcollan	ressorts hélicoïdaux avec boudins Vulcollan
Amortisseurs	télescopiques à double effet	télescopiques à double effet
Frein	à double circuit agissant sur 4 freins à disque	à double circuit agissant sur 4 freins à disque
Frein à main	mécanique, agissant sur les garnitures de frein AR	
Ø extér. du disque AV	281 mm	281 mm
AR	282 mm	282 mm
Surface active total (frein à pédale)	180 cm ²	180 cm ²
Jantes	5 1/2 J x 15 (acier)	5 1/2 J x 15 (acier)
Pneus	165 SR 15 tubeless	165 HR 15 tubeless
Direction	«ZF», à crémaillère	«ZF», à crémaillère
Capacités		
Huile moteur	3,5 litres	3,5 litres
Réservoir à carburant	62 litres	62 litres
Lave-glace	env. 2,5 litres	env. 2,5 litres
Dimensions		
Empattement	2450 mm	2450 mm
Voie AV	1343 mm	1343 mm
AR	1383 mm	1383 mm
Longueur/largeur/hauteur (à vide)	3985 mm/1650 mm/1230 mm	3985 mm/1650 mm/1230 mm
Garde au sol (chargée)	130 mm	130 mm
Diamètre de braquage	11,0 m	11,0 m
Coffre AV	160 litres	160 litres
AR	210 litres	210 litres
Poids		
à vide (selon normes DIN)	950 kg	950 kg
total admissible	1220 kg	1260 kg
total admissible par essieu, AV	650 kg	650 kg
AR	650 kg	650 kg
Performances		
Vitesse de pointe	175 km/h	190 km/h
Rapport/poids puissance DIN	11,9 kg/CV	9,5 kg/CV
Accélération 0-100 km/h (poids à vide DIN plus 1/2 charge)	13,0 sec	10,5 sec
Consommation (selon DIN)	env. 8 litres super/100 km	env. 7,8 litres super/100 km

