

S4-VW-PORSCHE
2.0



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

Presque 100 000 voitures sur toutes les routes du monde fournissent la preuve de sa conception réussie:

Sa sécurité issue des expériences récoltées dans la compétition automobile.

Son économie. Sa fiabilité.

C'est la somme de toutes ces caractéristiques qui fait la différence entre la VW-Porsche et les voitures de sport traditionnelles.







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

Ces chiffres placent la VW-Porsche 914 en tête de toutes les voitures-sport européennes de sa catégorie.

Pourtant, le moteur 2 litres à injection à 4 cylindres mis au point par Porsche ne tire pas sa grande puissance de régimes excessivement élevés : 5000 tr/min correspondant à une vitesse de 190 km/h en 5ième : telle est sa vitesse de rotation maximale et permanente. La vitesse moyenne des pistons de 11,8 m/s est, elle aussi, peu élevée étant donné la course peu importante. Tout, par conséquent, est maintenu dans ses limites.

La robustesse du moteur VW-Porsche provient en outre du principe même de construction du moteur à cylindres opposés. Le vilebrequin fixé à quatre paliers est court et peu sujet aux vibrations. Le refroidissement par air garantit, grâce aux périodes courtes de marche à froid du moteur et à un refroidissement rapide au régime lors de vitesses de croisière élevées, une faible usure.

Il est certes intéressant qu'une voiture-sport comme la VW-Porsche 914 puisse monter de 0 à 100 km/h en seulement 10,5 sec. Plus important encore est toutefois son couple puissant de 16 m.kg à 3000 tr/min : il permet lors de vitesses critiques se situant entre 60 et 120 km/h, des dépassements rapides et, de ce fait, en sécurité.

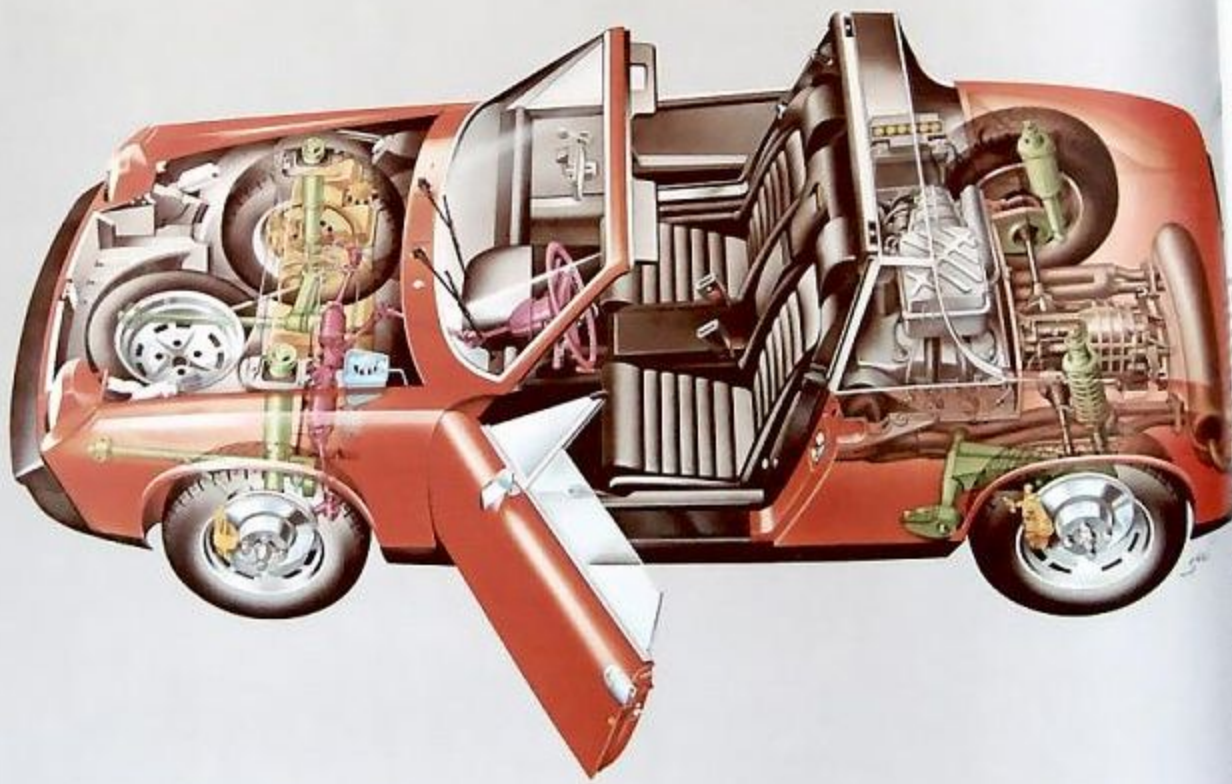
La boîte à 5 rapports facilite bien les choses grâce à son guidage précis.

Lors de la mise au point du groupe propulseur, les ingénieurs Porsche n'ont pas seulement pensé au plaisir de la conduite, mais ils ont déjà prévu la facilité de l'entretien ultérieur. Le moteur, l'embrayage et la boîte de vitesses sont réunis dans un seul bloc. Cela vous garantit d'une part de très faibles pertes de puissance au niveau de la transmission, cette-ci s'effectuant directement, et, d'autre part, grâce à une bonne accessibilité, de rapides opérations de démontage et de remontage en cas de réparations.

La VW-Porsche 914/2 G possède une injection d'essence électronique. Ainsi elle obtient à tout moment la quantité exacte d'essence dont elle a besoin. De ce fait et grâce à sa forme parfaitement aérodynamique (coefficient de résistance à l'air 0,37) et à son réservoir d'essence de 62 litres, une faible consommation d'essence ainsi qu'une autonomie de plus de 500 km sont assurées.

Si vous attachez à l'économie une importance tout à fait particulière, vous pourrez obtenir la VW-Porsche avec le moteur à carburateurs de 1,8 l. développant 65 CV.





Moteur central.

Accélération centrifuge de 0,83 g.

Un optimum en matière de sécurité active.

Sécurité passive grâce à deux zones froissables.

Cellule de sécurité.

Les compétitions nous ont appris qu'un véhicule possède la meilleure tenue de route lorsque son moteur est au centre. Il s'en suit un centre de gravité favorable situé au centre du véhicule, sourcettant ainsi les deux essieux à des charges uniformes.

Le châssis, lui aussi, est issu de la compétition sportive: grand 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 déformées et à toutes les vitesses.

L'accélération centrifuge de la VW-Porsche 914 est de 0,83 g. En d'autres termes, la force centrifuge dans les virages passés à la limite devrait grandir jusqu'à atteindre 83% de la masse du véhicule avant que celui-ci quitte sa ligne de voie.

Et cette valeur est trois fois supérieure à celle qui est requise pour une conduite normale. Les phares escamotables sont sortis en position d'éclairage par deux moteurs électriques indépendants dès qu'on enclenche l'interrupteur.

La direction à crémaillère en trois parties du type bi-écartulé est extrêmement directe et douce. Elle confère au conducteur l'assurance de pouvoir maintenir son véhicule bien en mains en toute situation.

Mais la VW-Porsche vous offre bien plus. Des choses que, nous l'espérons, vous n'aurez jamais à mettre à l'épreuve mais qui sont, en cas d'accident, essentielles.

La carrosserie de la VW-Porsche est «cloisonnée» par des parois transversales stabilisatrices. En pareil cas, les deux coffres à bagages représentent des zones de froissement capables d'absorber l'énergie d'un choc. La cellule de sécurité, c.-à-d. l'habitacle, reste alors rigide dans une large mesure et protège ainsi les occupants, comme le fait du reste l'arcade de sécurité.

Le réservoir à essence se trouve dans une zone protégée des chocs, derrière le coffre à bagages avant.

Parmi les autres aspects de la sécurité qui font de la VW-Porsche l'une des voitures les plus sûres roulant sur nos routes, il convient de noter: les ceintures de sécurité à trois points d'attache, le volant à moyeu surbaissé et à touche de klaxon largement rembourré, le tableau de bord également rembourré, les éléments et organes de commande souples et encastrés, les appui-tête intégrés aux dossiers des sièges et, pour la 914/2.0, le pare-brise de sécurité en verre stratifié.

Il est indéniable que, pour réaliser une telle voiture, deux grands constructeurs ont fait leur mieux en matière d'expérience et de recherche au bénéfice de la sécurité.









Coupé et Cabriolet en un seul. Arceau de sécurité. Un coffre à bagages de 370 litres.

La conception du modèle Targa appliquée à la VW-Porsche a été pensée et sûre. Au temps ensoleillé, le toit en matière plastique, qui ne pèse que 6,9 kg, se loge dans le coffre à bagages arrière, sans en réduire vraiment le volume utile.

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

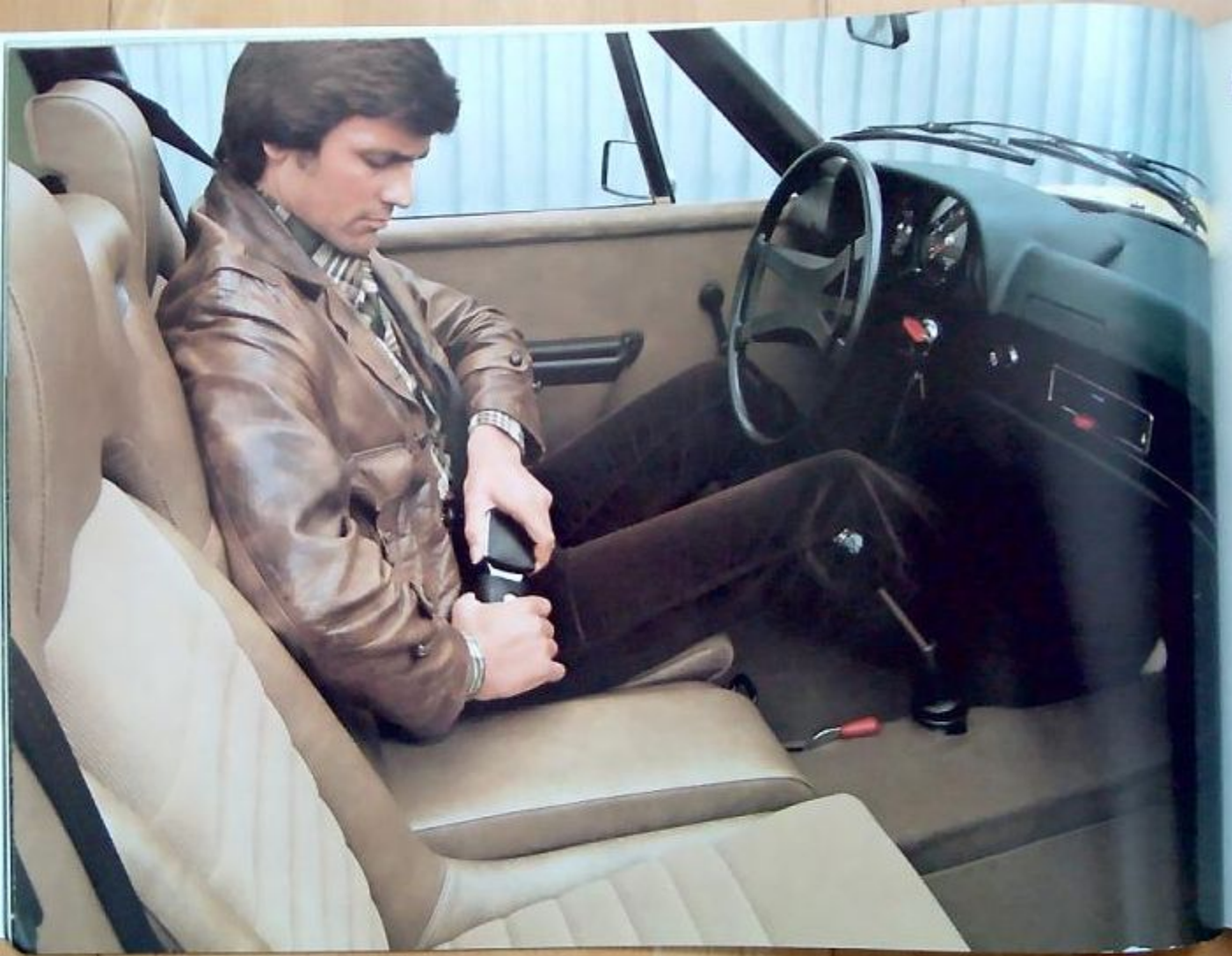
Le moteur central donne à la VW-Porsche 914 non seulement une supériorité en matière de performances routières, mais aussi en ce qui concerne le volume du coffre à bagages.

La, où les voitures-sport classiques ont leur motif, la VW-Porsche a des coffres à bagages fermant à clé et recouverts de tapis. L'un à l'avant, l'autre à l'arrière. Ensemble ils représentent un volume de 370 litres ce qui équivaut presque à la contenance offerte par une Limousine moyenne.

La roue de secours est logée 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 à l'avant des bagages plus encombrants.

Même lorsque vous roulez décapoté et que le toit est rangé dans le coffre arrière, il s'y trouve encore suffisamment de place pour vos bagages. En effet, ce toit en matière plastique ne prend que quelques centimètres de hauteur. En outre, deux coffres à bagages présentent encore un autre avantage: ils permettent une répartition uniforme de la charge transportée. Le comportement routier reste par conséquent stable et optimal même lorsque la voiture est chargée au maximum.





Un maximum en matière d'espace et de facilité conduite.

Comme dans la Porsche 911, le tableau de bord de la VW-Porsche 914 a été déterminé par une seule fonctionnelle.

Les instruments à cadrans ronds anti-éblouissement de grand diamètre tels que le compteur de vitesse, le tachymètre avec compteur kilométrique, le compteur à aiguille, de même que l'instrument combiné avec les lampes de charge et le niveau d'huile, l'indicateur de réserve d'essence et le voyant lumineux du frein à main, sont parfaitement lisibles.

Tous les organes de manœuvre tels que le commutateur deux régimes d'essuie-glace/lavage sur la colonne de direction, le levier d'allume-cigares, les leviers de commande de la ventilation à trois régimes et du chauffage à commande progressive avec sélecteur additionnel sont à portée facile de votre main pour le conducteur utilisant les ceintures de sécurité.

Un dégivrage-désembuage réglable des vitres latérales garantit une visibilité parfaite même l'hiver par le rétroviseur extérieur.

Les sièges baquets sont individuellement réglables dans le sens latéral et en inclinaison. Le conducteur trouve à sa gauche un repose-bras avec poche à cartes.

La largeur de l'habitacle est telle qu'elle bénéficie dans certains pays d'une autorisation pour trois personnes. Sous le siège central rabattable se trouve un fourre-tout pour menus objets; la boîte à gants fermant à clé offre une autre possibilité de rangement.

Les deux pare-soleil sont capitonnés. Côté conducteur, il comporte une pochette pour cartes routières et, côté passager, un miroir de courtoisie avec revêtement de protection. Le rétroviseur intérieur comporte une position anti-éblouissement.

Les deux dernières pages vous renseigneront sur d'autres possibilités d'équipements.





Deux moteurs différents et une variété d'équipements optionnels.

La VW-Porsche 914 existe avec un puissant moteur de 2 litres développant 100 CV qui permet de 0 à 100 km/h en 10,5 sec. et avec le moteur particulièrement économique de 1,8 litre, consommant 85 CV et accélérant de 0 à 100 km/h en bien moins de 13 sec.

Vous pouvez, si vous le désirez, encore équiper l'équipement déjà important prévu pour les deux modèles VW-Porsche. Si par exemple, vous souhaitez encore plus d'importance au confort, vous choisirez l'équipement «confort».

Cet équipement «confort» comprend, le moteur et l'indicateur de température d'huile sont placés au centre de la console centrale qui est dotée d'un vide-verre supplémentaire. Le levier de changement de vitesse est pourvu d'une coupelle en cuir verni. Un volant sport, particulièrement élégant, accroît l'impression de sécurité durant la conduite. L'équipement «confort» prévoit, à la place des ceintures de sécurité, des ceintures de sécurité automatiques. De plus, la voiture est pourvue d'un rétroviseur à deux tons et de phares à iode H4.

En outre, vous avez la possibilité, grâce à un grand nombre de suppléments, d'équiper votre VW-Porsche d'une façon encore plus individuelle.

Des jantes en alliage léger d'un poids faible. Des stabilisateurs à l'avant et à l'arrière. Des amortisseurs Bilstein. Lunette AR chauffante et pare-brise coloré.

Des phares anti-brouillard, des crampons pour ski, des postes de radio différents et des valises avec cadres métalliques assorties aux coffres à bagages.

Votre concessionnaire VW-Porsche pourra vous fournir tout renseignement désiré.



**Pour pouvoir juger la VW-
Porsche jusque dans les détails,
il faudrait l'avoir conduite. C'est
pourquoi il ne nous reste plus
qu'une chose à vous recom-
mander: essayez-la!**

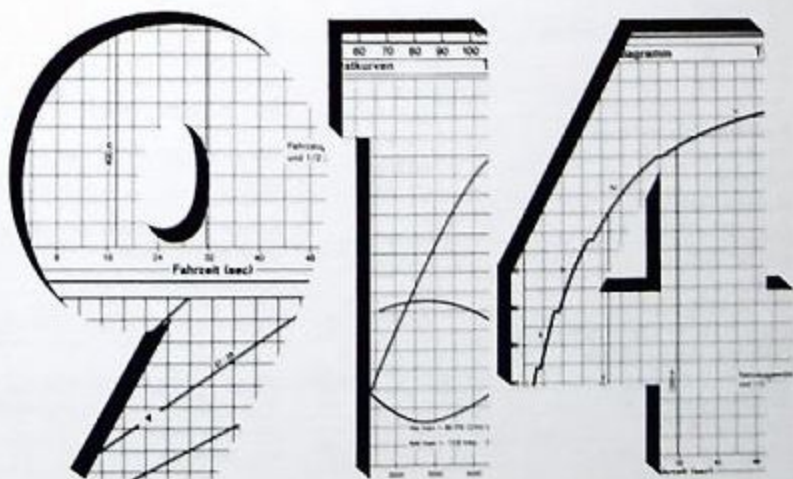
Les voitures représentées sur ce catalogue comprennent parfois un équipement spécial et ne sont donc pas toujours conformes à la version standard offerte. Nous nous réservons le droit de modifier nos modèles sans préavis sur le plan construction et/ou équipement.

VW-Porsche Vertriebsgesellschaft mbH,
7114 Ludwigsburg, Porschestraße 15-19.

Editeur: VW-Porsche Vertriebsgesell-
schaft mbH, Abt. Marketing-Werbung 1037.30.
Imprimé en Allemagne: SVA, Ludwigsburg.



Les détails techniques de la VW-Porsche.



VW-Porsche	914-1.8	914-2.0
Moteur		
Nombre de cylindres	4	4
Alésage/course/cylindrée	93 mm/66 mm/1795 ccm	94/71 mm/1971 ccm
Taux de compression	8,6:1	8,0:1
Puissance (DIN)	85 CV à 5000 tr/mn	100 CV à 5000 tr/mn
Couple moteur maxi	13,8 mkg à 3400 tr/mn	16 mkg à 3500 tr/mn
Vit. moy. déplacem. pistons	11,0 m/sec	11,8 m/sec
Puissance spécifique (DIN)	47,4 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	2 carburateurs inversés	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	5 AV, 1 AR	5 AV, 1 AR
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	914-1.8	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 Jx15 (acier)	5 1/2 Jx15 (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	1220 kg
total admissible par essieu, AV	650 kg	650 kg
AR	650 kg	650 kg
Performances		
Vitesse de pointe	178 km/h	190 km/h
Rapport/poids puissance DIN	11,2 kg/CV	9,5 kg/CV
Accélération 0-100 km/h (poids à vide DIN plus 1/2 charge)	12,5 sec	10,5 sec
Consommation moyenne	env. 11 litres super/100 km	env. 12 litres super/100 km

