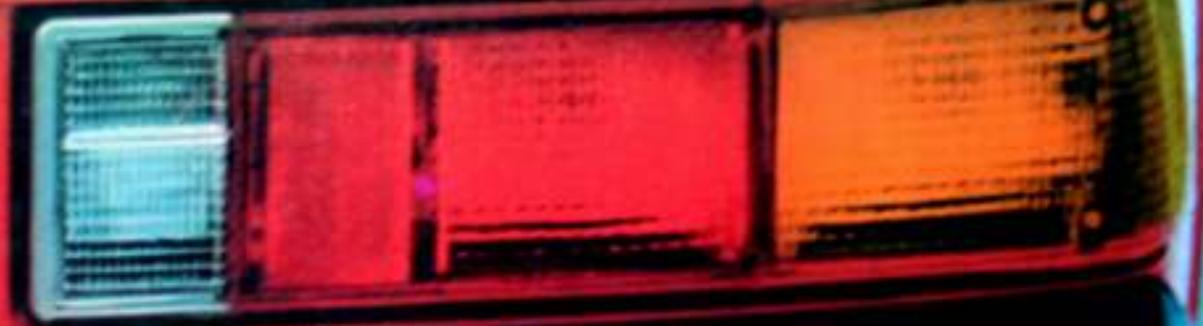


944  PORSCHE

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 914/2.0 en tête du lot 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/mn correspondant à une vitesse de 190 km/h en 5^{ème}: telle est sa vitesse de rotation maximale mais permanente. La vitesse moyenne des pistons - 11,8 m/s - 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 914/2.0 soit capable de monter de 0 à 100 km/h en seulement 10,5 s. Plus important encore est toutefois son couple puissant de 16 m. kg à 3500 tr/mn. 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 étalés à commande 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 914/2.0 possède elle aussi une injection d'essence électronique. Conjointement avec sa forme parfaitement aérodynamique (coefficient de résistance à l'air 0,377), c'est là le garant 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 pourrez encore obtenir, comme précédemment, la VW-Porsche avec le moteur de 1.7 l développant 80 CV.

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



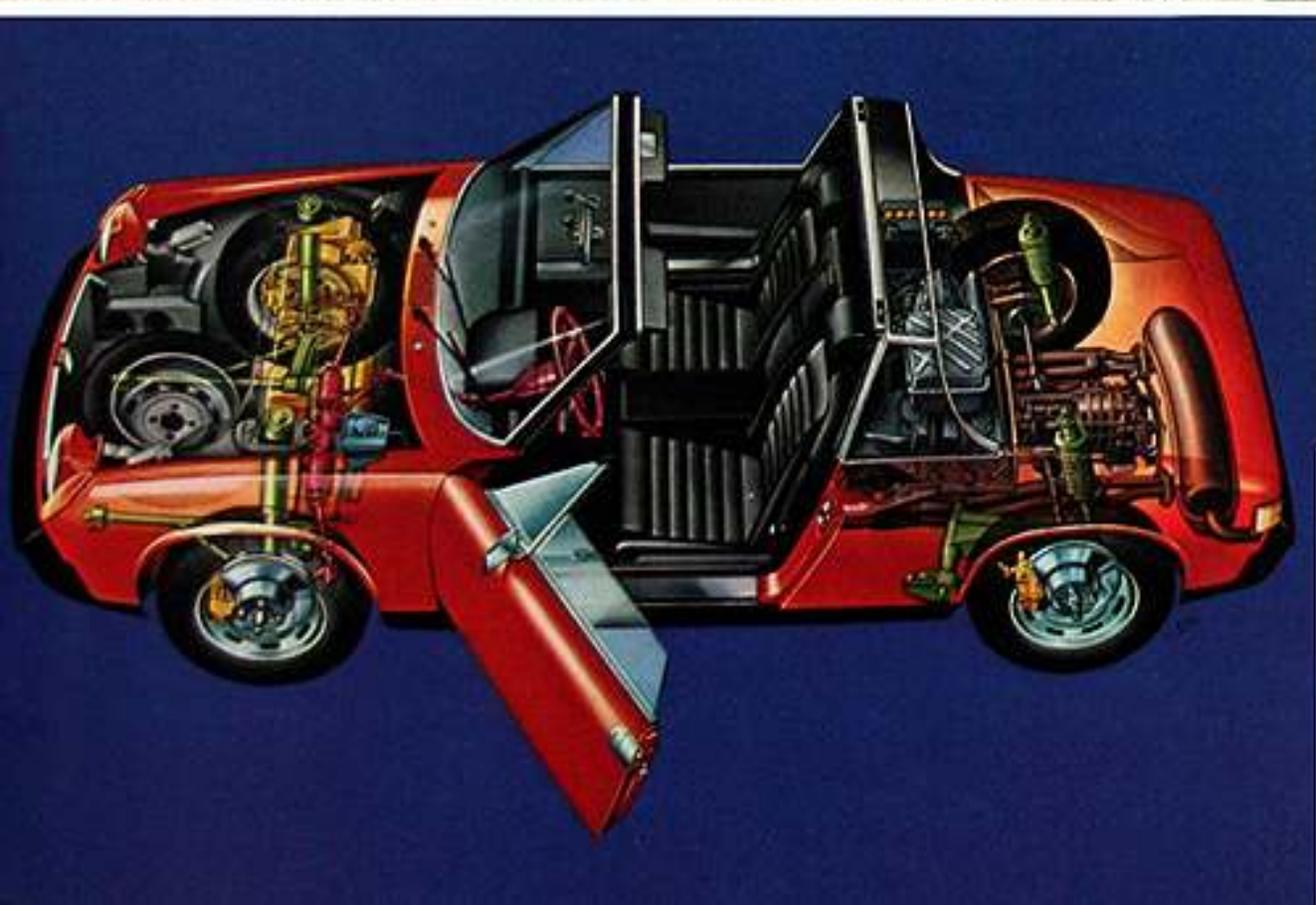


Les compétitions nous ont appris qu'un véhicule possède la meilleure tenue de route lorsque son moteur est au centre. C'est pourquoi la VW-Porsche 914 possède un moteur central. Son centre de gravité est par conséquent situé au centre du véhicule, il est aussi bas que possible et les deux essieux sont 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 914/2.0 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.**





Comme dans la Porsche type 911, le tableau de bord de la nouvelle VW-Porsche 914/2.0 a été déterminé par le souci du fonctionnel et de la sobriété. Le tableau de bord est capitonné, le tout est en noir.

Les instruments à cadrans ronds anti-éblouissants de grand diamètre tels que le compte-tours avec témoin de phares de route, le tachymètre avec compteur kilométrique journalier intégré de même que l'instrument combiné avec les témoins de charge et de pression d'huile, l'indicateur de réserve d'essence et le voyant lumineux du frein à main, tous sont parfaitement lisibles.

Tous les organes de manoeuvre tels que le commutateur deux régimes d'essuie-glace/lave-glace sur colonne de direction, le cendrier, l'allume-cigarettes, les leviers de commande de la ventilation à trois régimes et du chauffage à commande progressive avec soufflante additionnelle sont à portée facile de la main, même 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 de la 914/2.0 sont individuellement réglables dans le sens latéral et en inclinaison. Le conducteur trouve à sa gauche un repose-bras avec poche à cartes qui rend reposants les longs trajets même avec bras étendus.

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 phares escamotables sont sortis en position d'éclairage par deux moteurs électriques indépendants dès qu'on enclenche l'interrupteur.

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

Un coffre à bagages de 370 litres.





Le moteur central donne à la VW-Porsche 914/2.0 non seulement sa supériorité en matière de performances routières mais aussi en ce qui concerne le volume du coffre à bagages.

Là où les voitures sport classiques ont leur moteur, la VW-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.

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 des bagages plus encombrants à l'avant.

Même lorsque vous roulez décapoté et que le toit de votre 914 est rangé dans le coffre arrière, il s'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.**





Des choses que, nous l'espérons, vous n'aurez jamais à mettre à l'épreuve mais qui sont cependant essentielles en cas d'accident.

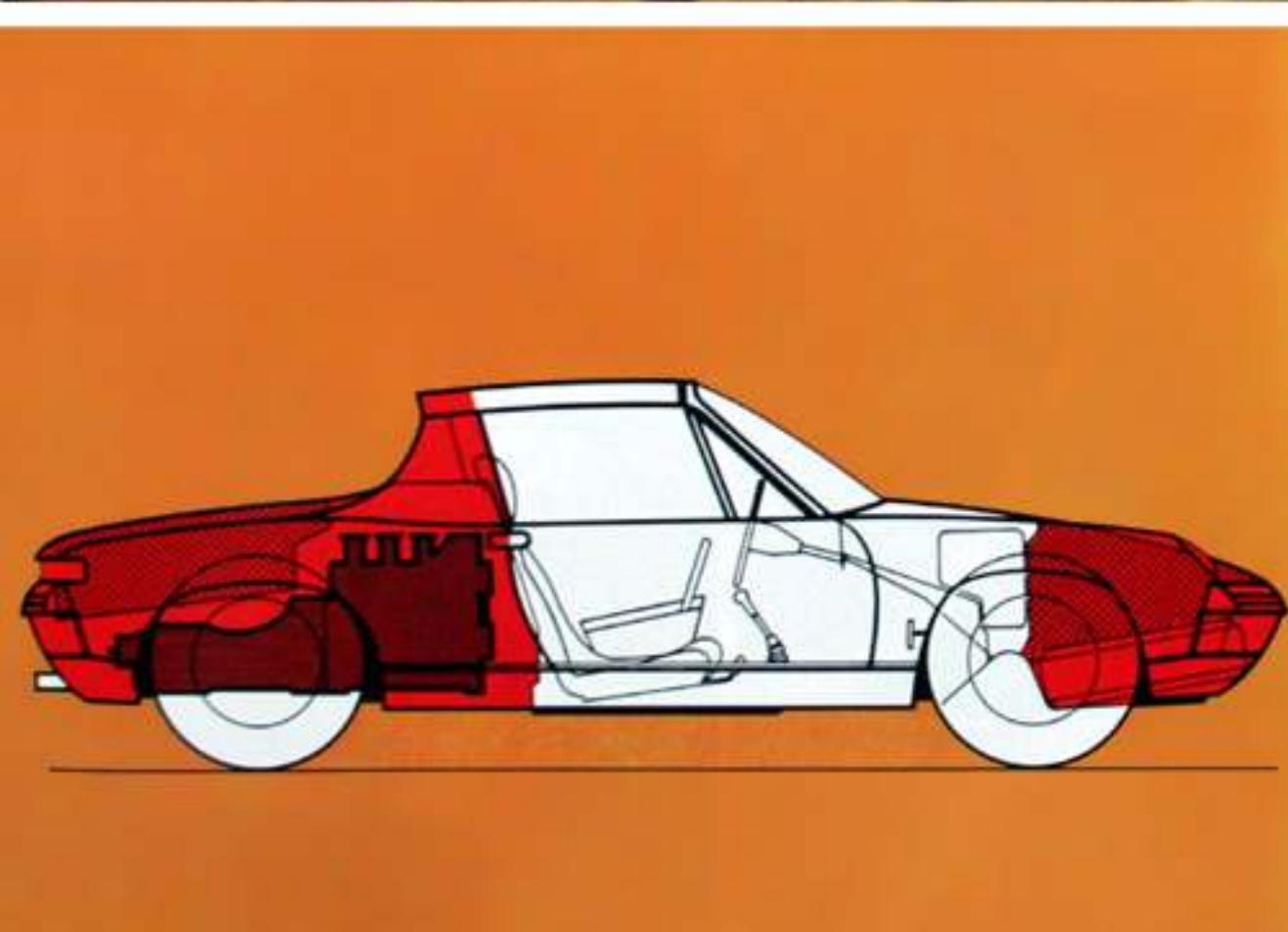
La carrosserie de la VW-Porsche est «cloisonnée» par des parois transversales stabilisatrices. En pareil cas, les deux coffres à bagages de la 914 jouent le rôle de zones de froissement capables d'absorber l'énergie d'un choc. La cellule de sécurité, c.-à-d. l'habitacle, reste alors rigide dans une large mesure et protège ainsi les occupants, comme le fait du reste l'arceau de sécurité.

Le réservoir à essence se trouve dans une zone protégée des chocs, derrière le coffre à bagages avant. Par conséquent, il peut à peine être détérioré 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:

Le pare-brise de sécurité, la colonne de direction de sécurité du type brisé-articulé, en trois parties, le volant sport à moyeu surbaissé et touche de klaxon capitonnée de grande surface, la planche de bord capitonnée, les éléments et organes de commande souples et encastrés, les appuie-tête intégrés aux dossiers des sièges de même que le rétroviseur éjectable en cas de choc.

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



Les différents équipements:



Les différents équipements.

Vous pouvez, si vous le désirez, encore compléter l'équipement déjà important qui a été prévu pour les deux modèles VW-Porsche. Si vous attachez encore plus d'importance au confort, vous choisirez l'équipement «confort». Et si vous attachez encore plus d'importance à la sportivité, vous vous déciderez pour l'équipement «sport». Vous pouvez également combiner les deux équipements.

L'équipement «confort».

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

Un petit volant sport, particulièrement anti-dérapant, accroît l'impression de sécurité pendant la conduite.

Le levier de changement de vitesse est pourvu d'une coupelle en cuir véritable.

Le voltmètre, la montre et l'indicateur de la température de l'huile prennent place au centre de la console médiane qui est dotée d'un vide-poches supplémentaire.

L'arceau de sécurité, dont les bords sont chromés, est revêtu de vinyle noir.

Un avertisseur à deux tons puissant procure une sécurité accrue.

L'équipement «sport».

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

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

Les phares principaux à iode éclairent 100% mieux et offrent donc un maximum de sécurité pour rouler la nuit à une vitesse importante.

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.

