
MODELE 74



PORSCHE

914 1.8/2.0

MANUEL TECHNIQUE

RÉPERTOIRE D'ENTRETIEN

914

4652.30

900 XI/73

Edition 74

Imprimé en Allemagne. Sous réserve de modifications

A. u. W. Maurer, 7 Stuttgart1, Gerberstraße 9-11

Imprimé chez
pr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft Compléments,
même extraits, uniquement avec notre autorisation.

Les divergences d'équipement et de technique par rapport
aux illustrations et descriptions de ce manuel technique
sont dues au perfectionnement constant des véhicules.
L'équipement de votre véhicule ne peut diverger qu'en
partie infime de nos descriptions par suite des différentes
lois de chaque pays.

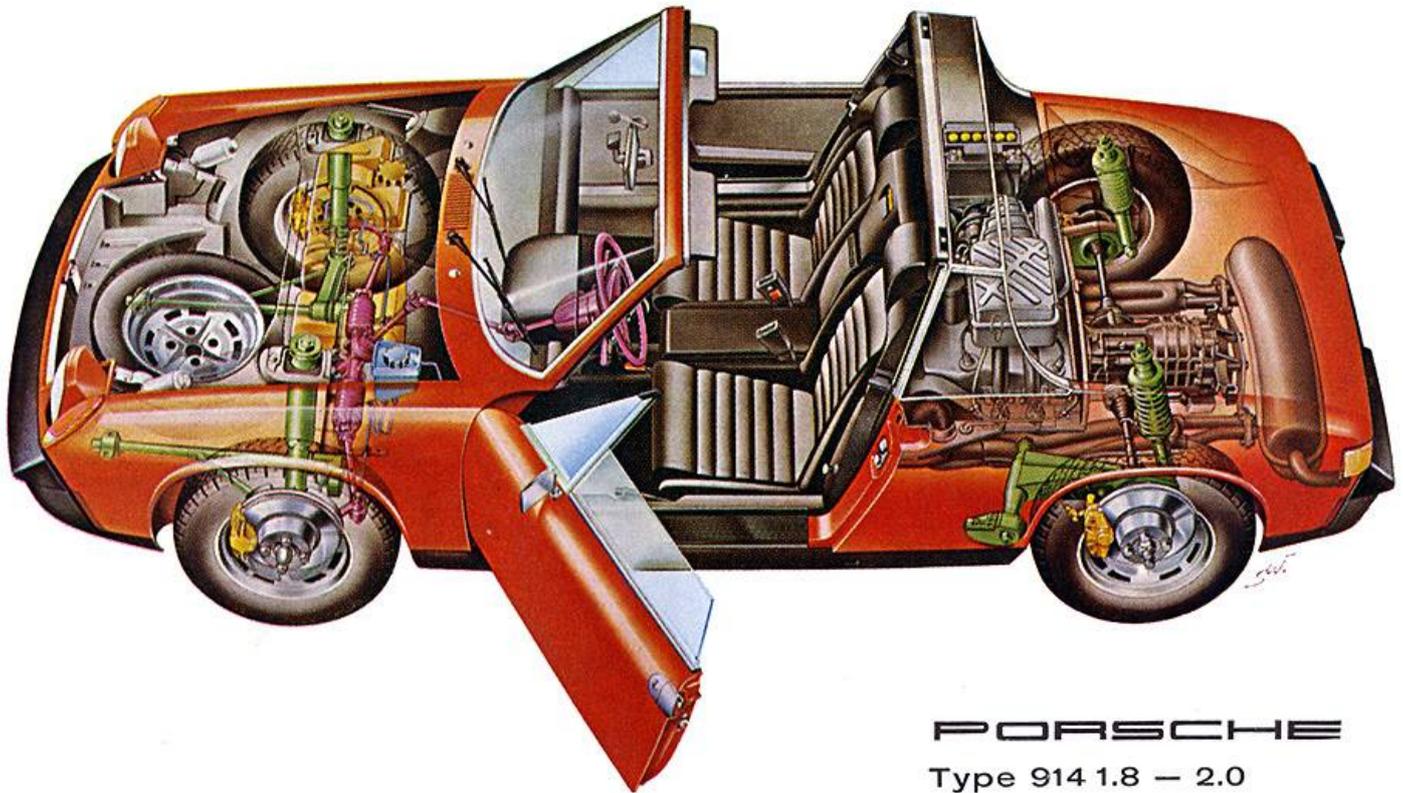
Vous vous êtes décidé à acheter une VW-PORSCHE. A en juger d'après le choix que vous avez fait, on peut vous considérer comme un automobiliste expérimenté de classe toute particulière.

Comportement loyal sur les routes, prudence , connaissance et intérêt à la technique, voilà des caractères qui vous sont propres. Pourtant, nous ne manquons pas de résumer sous le chapitre "CONSEILS PRATIQUES" tout ce que vous devriez observer et savoir en conduisant votre nouvelle VW-PORSCHE. Les chapitres suivants méritent également votre attention.

Pour permettre au poste d'essence qui n'est pas aussi bien familiarisé avec votre VW-PORSCHE que vous-même, d'exécuter correctement tous les travaux sur celle-ci, nous avons résumé sous le chapitre "Notice succincte pour travaux d'entretien" toutes les manipulations nécessaires à exécuter. Si vous tenez à faire entretenir votre voiture pendant votre absence, il suffit de poser le cahier ouvert sur le siège.

Nous vous souhaitons bonne chance et bonne route avec votre

VW PORSCHE



PORSCHE

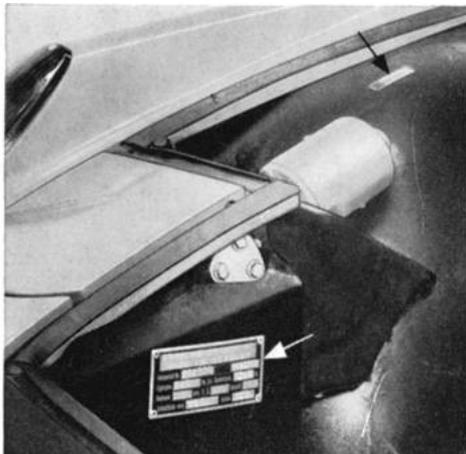
Type 914 1.8 – 2.0

Cliquez sur les
numéros de pages
pour y accéder



Table des matières

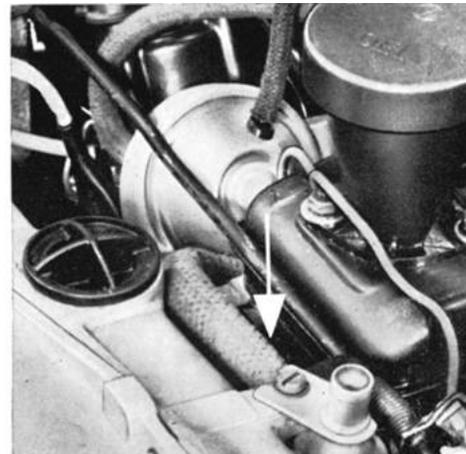
Conseils pratiques	page 9
Travaux d'entretien	page 35
Service et dépannage	page 41
Description du véhicule	page 61
Caractéristiques techniques	page 75
Couples de serrage	page 86
Travaux d'entretien en bref	page 87
Index alphabétique	page 91
Répertoire d'entretien	page 95



Plaque de type et numéro de châssis



Numéro de peinture



Numéro du moteur Type 2.0

Position de la plaque de type, des numéros de châssis, de peinture et de moteur

Plaque de type

La plaque de type est rivée au coffret des phares, côté droit, dans le coffre à bagages avant.

Numéro de châssis

Le numéro de châssis est également gravé dans le coffre à bagages avant, sur le caisson de roue côté droit, parallèlement à l'axe longitudinal du véhicule.

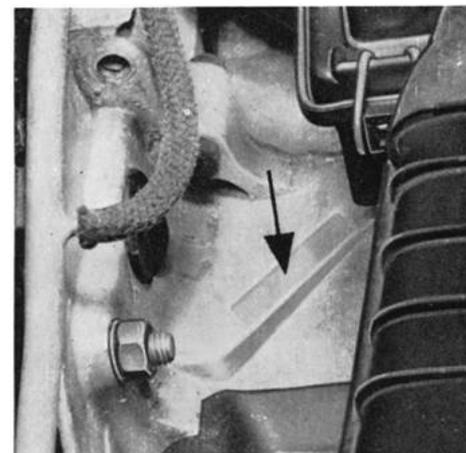
Numéro de peinture

Le numéro désignant la peinture se trouve fixé sur le montant à charnières de la porte gauche.

Numéro du moteur

Le numéro moteur (Type 2.0) se trouve sur la moitié droite du carter de vilebrequin entre le bouchon de remplissage de l'huile et le carter de la soufflerie d'air froid.

Le numéro moteur (Type 1.8) se trouve sur la moitié droite du carter derrière le filtre à air.



numéro du moteur type 1.8



PORSCHE

914 1.8/2.0

CONSEILS

PRATIQUES

Avant de vous mettre en route veuillez chaque fois

- Contrôler la pression et l'état général des pneus,
- nettoyer les verres des phares et des feux ainsi que le parebrise et les vitres latérales,
- contrôler le fonctionnement du système d'éclairage à moteur allumé,
- contrôler la réserve d'essence,
- régler les rétroviseurs intérieur et extérieur,
- mettre les ceintures de sécurité - également le copilote,
- essayer les freins

CONSEILS PRATIQUES

Vue d'ensemble

	Page
Clés et serrures	12, 18
Mise en marche du moteur	30
Instruments et témoins lumineux	13-16
Leviers de commande	29
Commutateur	19-21
Installation de lave - glace	21,33
Sièges	25-26
Pares - soleil et rétroviseur intérieur	24
Ceintures de sécurité	26-29
Pose et dépose du toit	31-33
Chauffage - Ventilation	22-23 72-73
Pose et dépose des sièges	34

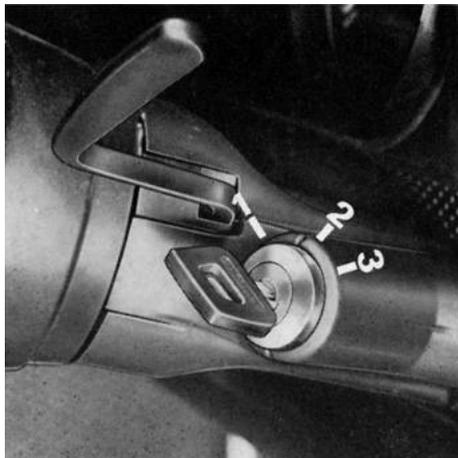


Clés

Deux clés principales et deux clés annexes sont livrées avec véhicule. La clé principale, avec poignée en matière plastique noire convient pour toutes les serrures. La clé annexe, avec poignée en matière plastique rouge, ne peut être utilisée que pour la serrure de porte et pour la serrure du contact d'allumagedémarrage/antivol de direction ainsi que pour la serrure de la poignée du coffre à bagages avant.

Le remplacement des clés ne peut être fait que si les numéros sont cités.

Ce numéro est indiqué à côté du numéro de châssis sur une petite carte que l'on vous remettra avec le trousseau des clés. Gardez la carte dans un endroit sûr. Enlevez le numéro de contrôle des poignées de clés.



Serrure d'allumage/démarrage-antivol

Positions de la clé de contact:

- 1 - Allumage coupé/la clé peut être enlevée tourner le volant vers la gauche ou la droite pour verrouiller la serrure - position de parking
- 2 - Allumage établi / témoins lumineux de pression d'huile et de génératrice allumés/ la clé ne peut pas être enlevée
- 3 - Le démarreur se trouve actionné:

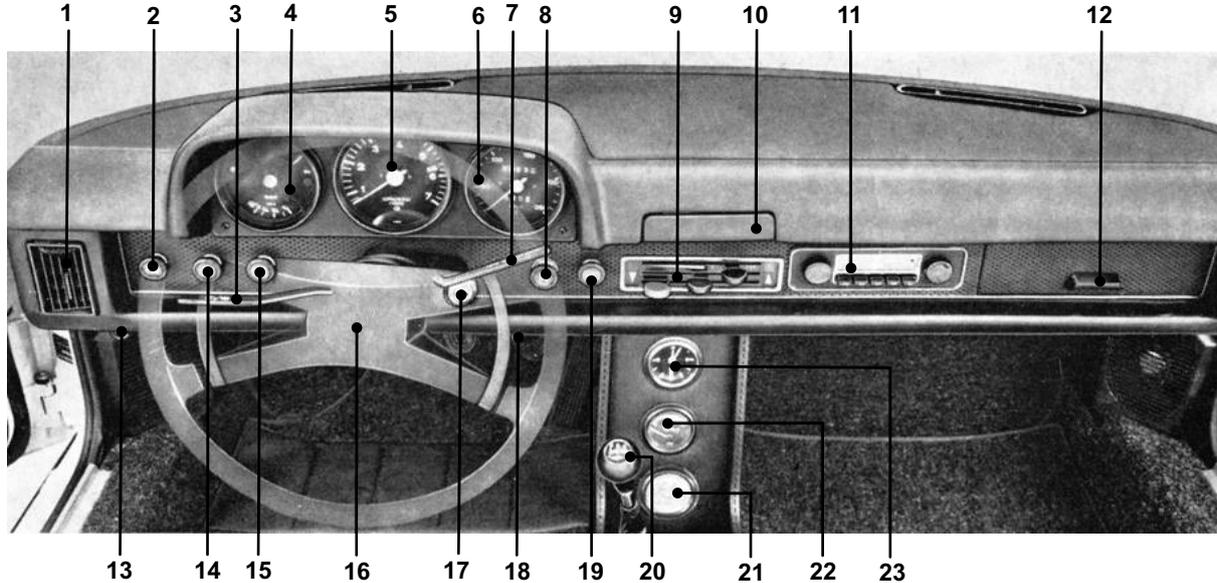
Les circuits électriques des principaux instruments (phares de route, pharescode et installation de lave-glace/essuieglace) sont coupés pour la durée du processus de démarrage.

Attention: N'enlever la clé de contact que lorsque le moteur est arrêté!

Ne jamais laisser tourner le moteur en espace clos! Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de Carbone, incolore et inodore qui en quantité minime déjà est cause d'intoxication.

Dans votre propre intérêt lorsque vous quittez votre voiture, veillez à ce que la clé de contact soit retirée et l'antivol est enclenché. Pour cela, tourner éventuellement le volant légèrement vers la gauche ou vers la droite.

Tableau de bord



- | | | |
|--|--|--|
| 1 Ventilation des vitres latérales | 9 Levier de réglage pour air frais et air chaud | 16 Bouton d'avertisseur |
| 2 Interrupteur d'éclairage | 10 Cendrier | 17 Serrure d'allumage/démarrage - antivol |
| 3 Levier de clignotants | 11 Radio (équipement spécial) | 18 Remise à zéro du compteur |
| 4 Instrument combiné | 12 Boîte à gants | Kilométrique journalier |
| 5 Compte - tours | 13 Tirette de capot | 19 Interrupteur de chauffage de la lunette |
| 6 Tachymètre | 14 Interrupteur de clignotants d'alarme | arrière (équipement spécial) |
| 7 Interrupteur d'essue - galce avec bouton de lave - glace | 15 Interrupteur des phares antibrouillard (Équipement spécial) | 20 Levier de changement de vitesses |
| 8 Allume - cigarettes | | 21 Voltmètre |
| | | 22 Thermomètre d'huile moteur |
| | | 23 Montre |

} (Équipement spécial)

Instruments et lampes-témoins

(Les indications des instruments sont à surveiller régulièrement en cours de route).

Instrument combiné

Sur le cadran à instruments combinés sont réunis les indicateurs de réserve d'essence, le voyant de charge de génératrice (G), le témoin de pression d'huile (OIL), le témoin lumineux de frein à main (B) et le thermomètre de l'huile moteur (dans le grand instrument combiné). Tous les indicateurs fonctionnent uniquement lorsque le contact d'allumage est établi.

L'indicateur de réserve d'essence comprend un témoin lumineux rouge qui s'allume dès qu'il n'y a plus qu'environ 6 litres d'essence dans le réservoir.

Témoin de pression d'huile (vert)

Le témoin lumineux de pression d'huile s'allume dès que l'allumage est enclenché et s'éteint lorsque, le moteur tournant, la pression d'huile prescrite est atteinte. Si la lampe s'allume pendant le trajet, cela signifie qu'il y a une perturbation de la pression d'huile. En pareil cas, s'arrêter immédiatement et contrôler le niveau d'huile dans le moteur. Si le niveau d'huile dans le carter est normal, il conviendra de se rendre dans l'atelier spécialisé le plus proche pour supprimer ou localiser l'anomalie. Par contre, un clignotement occasionnel de la lampe-témoin lorsque le moteur très chaud tourne au régime de ralenti est sans importance.

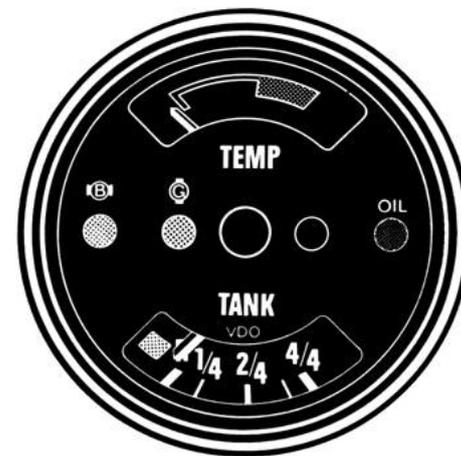
Petit instrument combiné



Témoin de charge de génératrice (rouge)

Le témoin de charge sert à surveiller la génératrice. Il s'allume lorsqu'on enclenche l'allumage et s'éteint dès que le régime du moteur monte. Si ce témoin lumineux oscille ou clignote subitement pendant la marche, il se peut que la courroie trapézoïdale soit détendue ou brisée. L'anomalie peut néanmoins aussi être imputable au dispositif régulateur ou à la génératrice. Dans ce cas, on peut continuer à rouler, mais l'on doit se rendre, dans l'atelier spécialisé le plus proche. N'allumer ici que les consommateurs électriques indispensables.

Grand instrument combiné



Thermomètre de l'huile moteur

L'aiguille de l'indicateur doit se mouvoir dans la zone blanche. Si elle se trouve dans la zone rouge, il faut modérer la vitesse et au besoin se rendre dans un atelier de réparation. De plus une réserve d'huile insuffisante, un mauvais allumage ou un mauvais état de la courroie en mauvais état peuvent provoquer une montée excessive de la température de l'huile.

Faire régulièrement contrôler le niveau d'huile de moteur également entre les services prescrits (voir page 44).

Témoin lumineux de frein à main (rouge)

Lorsque le contact est mis, un avertisseur lumineux de couleur rouge clignote dans le instrument combiné si le frein à main n'est pas complètement desserré.

Témoin lumineux de clignotants (vert)

Les témoins lumineux de clignotants sont montés sur le compte-tours. Ils s'allument et s'éteignent au même rythme que les ampoules des clignotants. Lorsqu'une ampoule de clignotant est grillée, le rythme des témoins lumineux s'accélère nettement.

Témoin lumineux de phares de route (bleu)

Le témoin lumineux de phares de route s'allume lorsque les phares sont enclenchés et s'éteint lorsqu'on passe en code. Ce témoin est situé bas du compte-tours.

Témoin lumineux de feux de position (vert)

Le témoin de feux de position sur l'indicateur de vitesse s'allume en même temps que les feux de position, mais s'éteint lorsqu'on enclenche les phares de route ou les phares-code.



Indicateur de vitesse (Tachymètre)

Le tachymètre indique la vitesse en km/h. Un compteur kilométrique totalisateur enregistre le total des kilomètres parcourus; le compteur journalier (en bas), par contre, enregistre le nombre de kilomètres parcourus dans un laps de temps déterminé: il peut être ramené à zéro à volonté et à l'aide d'un bouton situé sous le tableau de bord.

La zone rouge s'étendant entre 50 et 60 km/h, est prévue pour attirer le regard du conducteur, lui facilitant ainsi l'observation des limitations de vitesse.



Compte - tours

Le compte-tours est un compteur à transistors commandé par impulsions. L'allumage étant enclenché, il indique le régime du moteur en tr/mn x 1000.

Le régime de puissance d'environ 5000 tr/mn ne doit pas être dépassé. Si les conditions du trafic l'exigent (manoeuvre de dépassement) le moteur peut alors être poussé pour une période très brève jusqu'au repère de couleur rouge.



Le support central avec les instruments complémentaires

(demande spéciale)

Montre

La montre électrique se recharge automatiquement par courant et la batterie une fois branchée et chargée.

Les aiguilles peuvent être réglées en poussant et en tournant simultanément le bouton au milieu de la montre.

Thermomètre d'huile-moteur

L'aiguille de l'indicateur de température d'huile-moteur se déplace et reste normalement dans la zone en couleur blanche. Selon la température régnant à l'extérieur et selon la charge du moteur (circulation en ville ou trajets sur autoroutes), l'aiguille demeure plus proche du début ou de la fin de la zone blanche.

Si l'aiguille atteint néanmoins la zone rouge, réduire la vitesse jusqu'à ce que la température admissible de service soit rétablie.

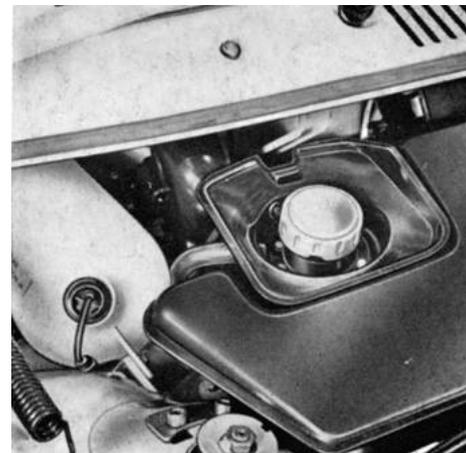
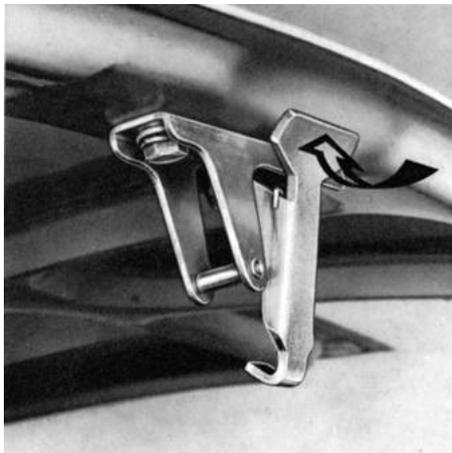
Une élévation excessive de la température de l'huile du moteur peut être due à un manque d'huile, un calage incorrect de l'allumage, un mauvais réglage du mélange ou à l'utilisation d'un carburant insuffisamment antidétonnant (indice d'octane trop faible). En cas de doute, il est conseillé d'avoir recours à un atelier spécialisé.

Voltmètre

Le voltmètre donne une vue d'ensemble sur l'état général de l'installation de charge.

Même si les consommateurs sont allumés (par ex. les phares, le chauffage de la lunette arrière) l'indicateur doit se déplacer entre 12 et 14 Volt.

Si l'indicateur se trouve en permanence en dessous de 12 Volt il faut vérifier le système de charge et éventuellement remplacer la batterie. Une baisse de pression en dessous de 12 Volt au cours du démarrage est sans importance.



Tirette de serrure du couvercle avant

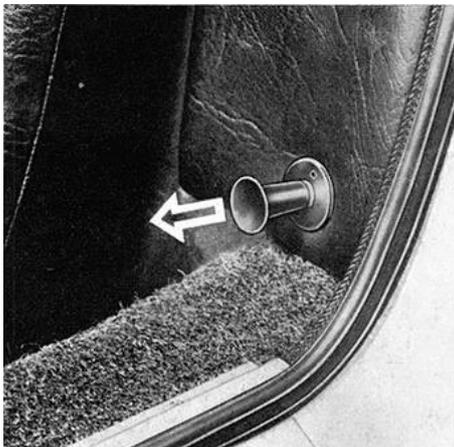
La poignée verrouillable de traction du capot avant se trouve à gauche sous le tableau de bord.

Ouverture: en tirant, on déverrouille la serrure et le couvercle peut être ouvert, si le crochet de sécurité est ramené vers l'arrière. Un ressort maintient le couvercle en position ouverte.

Fermeture: en appuyant sur le capot, le crochet de sécurité et ensuite la serrure se ferment.

Tubulure de remplissage du réservoir d'essence

La tubulure de remplissage du réservoir d'essence se trouve dans le coffre avant. Afin d'éviter un encrassement du coffre à bagages, une tôle d'égouttage est adaptée autour de la tubulure.



Tirette de couvercle du compartiment-moteur

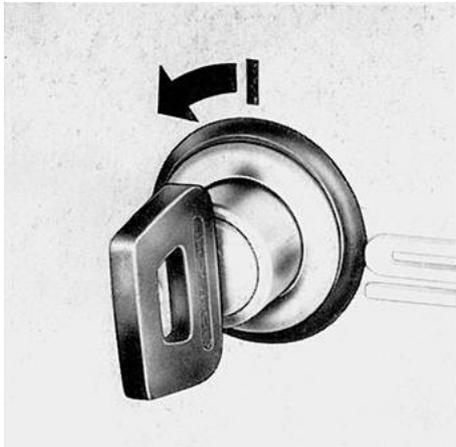
La tirette de traction pour l'ouverture du couvercle du compartiment-moteur se trouve dans le montant gauche de la porte.

Ouverture: en tirant, on déverrouille la serrure et le capot du moteur peut être ouvert dans le sens de marche. Le couvercle est maintenu ouvert par un ressort.

Lorsque le couvercle du coffre à bagages est ouvert, le couvercle du compartiment-moteur ne peut pas être ouvert entièrement.

Fermeture:

La serrure se ferme, lorsqu'on appuie sur le capot.



Serrure du coffre à bagages

La serrure du couvercle du coffre arrière est munie d'un bouton-poussoir.

Déverrouillage et verrouillage à clé: Introduire la clé à poignée en matière plastique noire et la tourner d'un quart de tour vers la gauche (pour fermer) ou vers la droite (pour ouvrir).

Ouverture: En enfonçant le bouton-poussoir, on déclenche la serrure et le couvercle du coffre s'ouvre dans le sens de marche. Le couvercle est maintenu ouvert par un ressort.

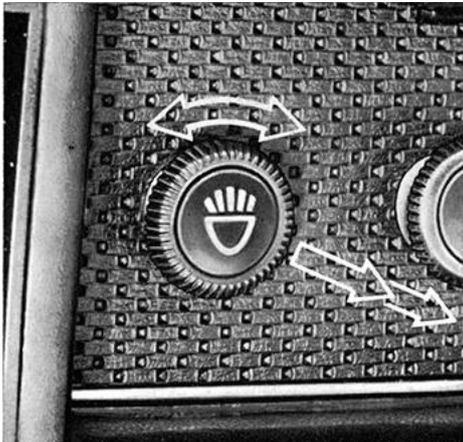
Fermeture: Appuyer sur le couvercle jusqu'à ce que la serrure se ferme.



Boîte à gants

Pour ouvrir la boîte à gants, tirer vers le haut le listeau sur le couvercle.

Afin d'éviter l'ouverture inautorisée de la boîte, cette dernière est munie d'une serrure, située du côté gauche à la hauteur du bord supérieur. Elle se verrouille à l'aide de la clé principale (noire).



Commutateur d'éclairage

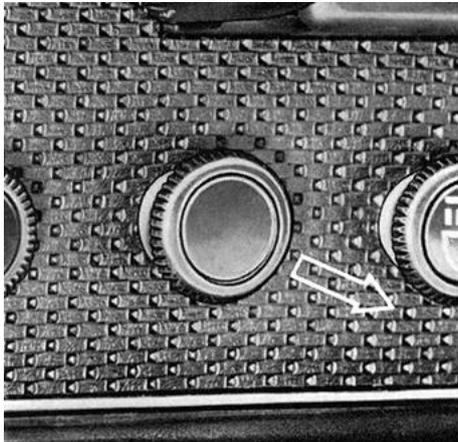
(deux positions)

Feux de position - 1ère position
Phares- 2ème position

Dans les deux positions d'encliquetage, les lampes mentionnées ci-après sont également allumées: feux arrières, éclairage plaque de police et éclairage tableau de bord, le témoin vert dans le tachymètre (avec les feux de position.) et le témoin bleu dans le compte-tours (avec les phares de route).

Éclairage des instruments de bord

Lorsqu'on allume l'éclairage du véhicule, l'éclairage des instruments de bord s'allume également. En tournant le bouton d'interrupteur d'éclairage il est possible de régler progressivement la luminosité.



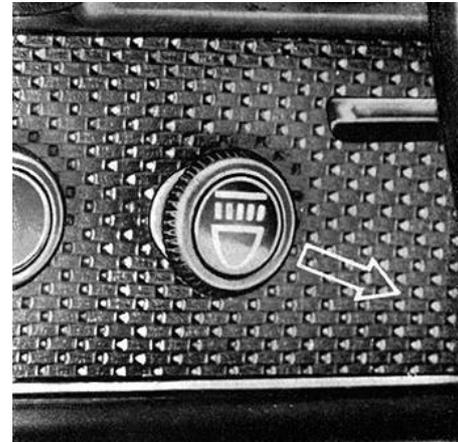
Dispositif d'alarme

Tirer le bouton- le signal d'alarme se met en marche. Les 4 clignotants s'allument à la fois, à intervalles réguliers. Une lampe de contrôle rouge incorporée dans l'interrupteur montre que le dispositif est en marche.

Le système d'alarme peut être allumé quelle que soit la position du contact allumage/ démarrage. Le signal d'alarme une fois allumé les 4 clignotants ne fonctionnent plus.

Attention :

N'utiliser qu'en cas de danger imminent afin d'avertir les autres automobilistes.



Interrupteur des phares antibrouillard

(sur demande spéciale)

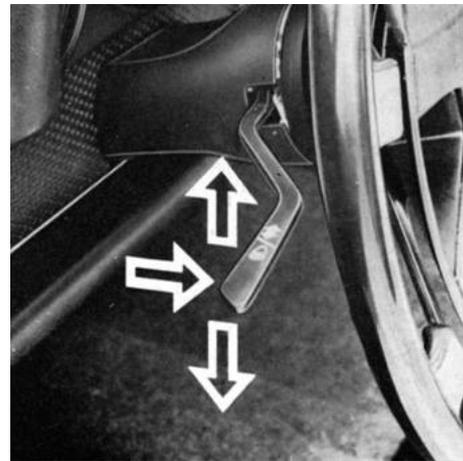
Sur demande, la voiture est équipée de 2 phares anti-brouillard. Ils s'allument au moyen d'un interrupteur à tirette et fonctionnent avec les feux de position et l'éclairage code. L'allumage des lampes anti-brouillard est indiqué par une lampe-témoin verte incorporée dans l'interrupteur à tirette.



Interrupteur du chauffage de la lunette arrière

(Sur demande spéciale)

Le contact étant mis, il faut tirer le bouton pour actionner le chauffage de la lunette arrière. Une lampe de contrôle verte s'allume dans l'interrupteur. Pour épargner la batterie il est conseillé d'éteindre le chauffage de la vitre arrière dès qu'elle est dégagée et dégivrée.



Allume-cigarettes

La spirale est chauffée lorsqu'on pousse l'allume-cigarette électrique vers l'intérieur, le contact étant établi. Il revient automatiquement dans sa position originale dès que la température correspondante est atteinte et il peut alors être extrait.

Commutateur combiné de clignotants, feux de position, code, appel de phare

Allumage enclenché:

Levier en haut - clignotant côté droit
Levier en bas - clignotant côté gauche

Après un virage, les clignotants s'éteignent automatiquement dès que le volant de direction se retrouve en position de ligne droite.

Allumage coupé:

Levier en haut - lampe de parking côté droit
Levier en bas - lampe de parking gauche

Phares de route / code

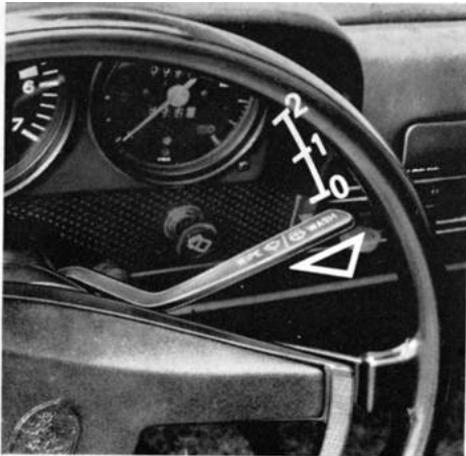
(Commutateur au deuxième cran)

Déplacez le commutateur vers le volant - avec les phares de route allumés le témoin lumineux bleu s'allume sur le compte-tours.

Phares de route / code

Déplacez le commutateur vers le volant.

L'appel de phare fonctionne uniquement lorsque l'éclairage est éteint ou lorsque les veilleuses sont allumées (commutateur d'éclairage sur cran 1).



Avec le système à intervalles du lave-glace et l'essuie-glace/lave-glace automatique (sur demande spéciale) le commutateur a deux positions de plus :

Système à intervalles – pousser le levier de la position de repos (0) vers le bas. Les lave-glace sont actionnés toutes les 10 secondes.

Lave-glace/essuie-glace automatique

En tirant le levier de la position de repos vers le volant, on actionne le système pneumatique du lave-glace. En lâchant le levier on fait bouger les essuie-glaces deux ou trois fois automatiquement.

Remarque

Ne mettre en marche l'essui-glace qu'après avoir actionné le dispositif de lave-glace. C'est ainsi qu'on évite des rayures sur le pare-brise et l'usure trop rapide des balais d'essuie-glace.

Commutateur essuie-glace / lave-glace

Le commutateur peut être actionné par pression légère du doigt sans lâcher le volant.

Les positions sont les suivantes :

Tirer vers le volant – système lave-glace actionné

Taper doucement – les essuie-glace se mouvant une fois

jusqu'à position 1 – essuie-glace en marche

Position 1 – marche lente

Position 2 – marche rapide



Cendrier :

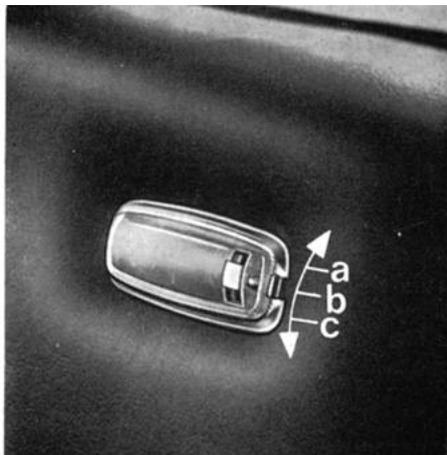
Vidage: ouvrir complètement, pousser le ressort d'arrêt vers le bas et enlever le cendrier en tirant vers le bas (voir la flèche).

Remise en place: pousser sur le ressort d'arrêt, introduire le cendrier en bas, faire légèrement basculer vers le haut, lâcher le ressort.



Coussins du milieu avec case de réception

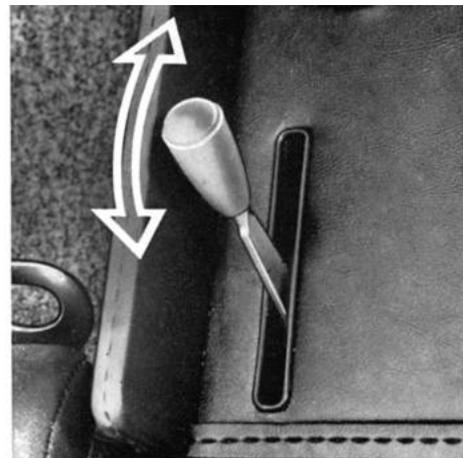
Entre les deux sièges se trouve une case de réception qui apparait si l'on rabat le coussin de siège du milieu vers le haut. Des objets peu encombrants et plats peuvent être glissés dans la poche sur la partie inférieure du coussin.



Eclairage intérieur

La lampe d'éclairage de l'habitacle se trouve entre les dossiers. L'interrupteur peut être placé sur trois positions.

- a) La lampe reste allumée.
- b) Lampe éteinte
- c) Allumage à l'ouverture des portes



Commande du chauffage

L'équipement standard de la voiture comprend un chauffage-moteur qui se règle progressivement à l'aide d'un levier situé derrière le levier de changement de vitesses.

Positions:

- vers l'arrière** — **chauffage allumé**
- vers l'avant** — **chauffage fermé**

Si vous tirez le levier complètement vers l'arrière et soufflérie électrique dans le compartiment du moteur est actionnée, renforçant le courant d'air de chauffage.

Installation de ventilation

L'unité de commande se trouve au milieu de la planche de bord. Les trois leviers qu'elle comporte permettent de régler la ventilation, progressivement.

Le levier supérieur actionne les clapets d'air frais et le ventilateur.

Levier à gauche: clapets d'air frais fermés.

Levier au centre: clapets d'air frais ouverts.

Levier à droite: ventilation enclenchée; témoin lumineux couleur bleue s'allume.

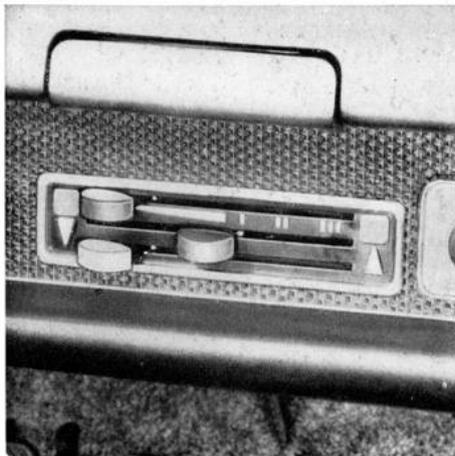
Selon le débit d'air frais souhaité, le ventilateur peut être enclenché sur le régime I, II ou III.

Le levier intermédiaire règle la répartition de l'air frais.

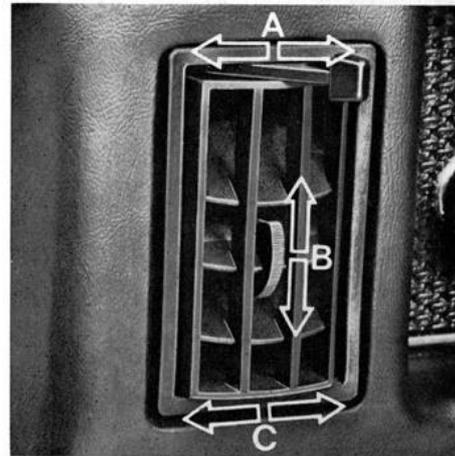
Levier à gauche: air frais coule vers le bas.

Levier au centre: air frais coule vers le bas et vers le haut.

Levier à droite: air frais coule vers le haut et vers le côté.



Le levier inférieur règle, lorsque le chauffage-moteur est enclenché (levier entre le coussin central et le levier de changement de vitesses) la répartition de l'air chaud d'une façon analogue à celle de l'air frais.



Pour le dégivrage des vitres latérales, des grilles de sortie d'air sont disposées à gauche et à droite dans la planche de bord. A l'aide des registres tournants A et B, le débit et le sens de l'air frais ou de l'air chaud peuvent être réglés selon les besoins.

Registre A :

Vers la gauche: clapets d'air fermés.

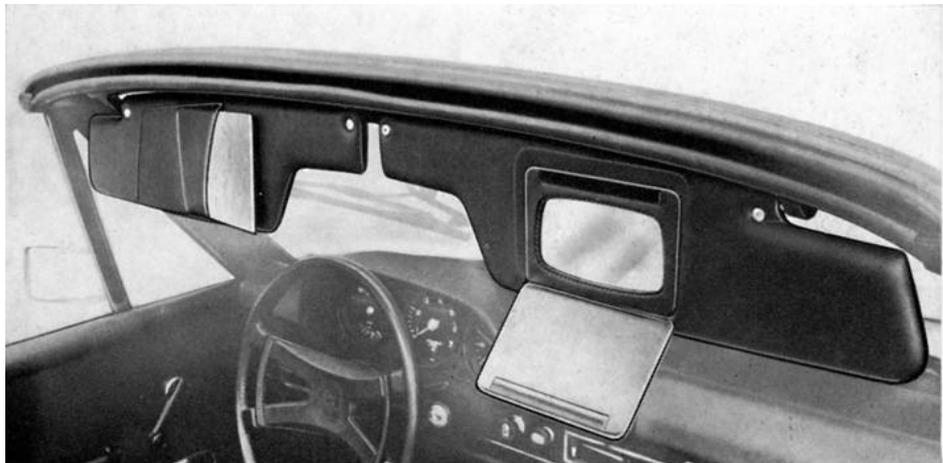
Vers la droite: clapets d'air ouverts.

Registre B

En haut: l'air coule vers le haut.

En bas: l'air coule vers le bas.

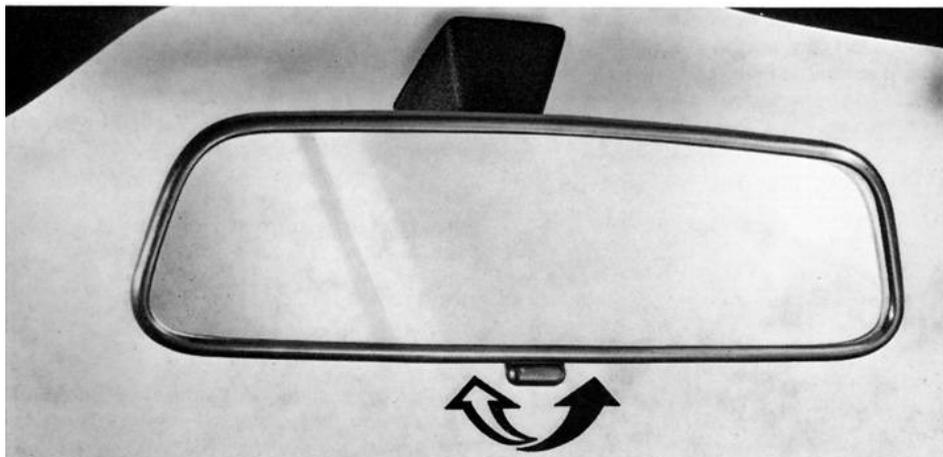
Un autre sens de pénétration de l'air peut être obtenu en tournant la grille (C) vers la gauche ou vers la droite.



Pare-soleil

Le pare-soleil gauche (côté conducteur) est muni d'une poche porte-cartes. Pour des raisons de sécurité, il convient de ne jamais ranger dans cette poche des objets durs ou fragiles.

Le pare-soleil droit (côté passager) comporte un petit miroir de make-up qui, pour des raisons de sécurité, peut être recouvert par un volet. Pour utiliser le miroir, rabattre ce volet vers le bas et, après usage, le relever puis pousser légèrement sur la fermeture à brosse.



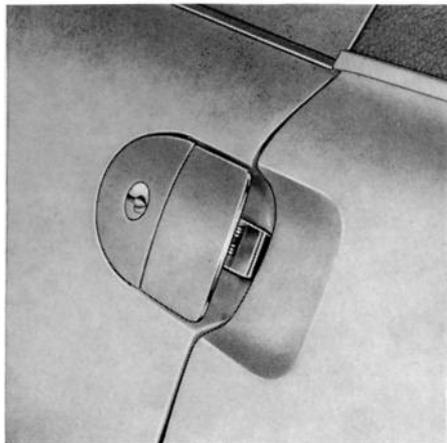
Rétroviseur intérieur

En appuyant sur le petit levier disposé au bord inférieur du rétroviseur, ce dernier peut être placé en position de non-éblouissement.

Rétroviseur extérieur

Le rétroviseur extérieur est monté sur la porte du conducteur et s'atteint et se règle facilement à vitre latérale baissée.

N'oubliez pas, avant de partir, de bien régler les rétroviseurs intérieur et extérieur selon les besoins individuels.



Poignée extérieure de porte

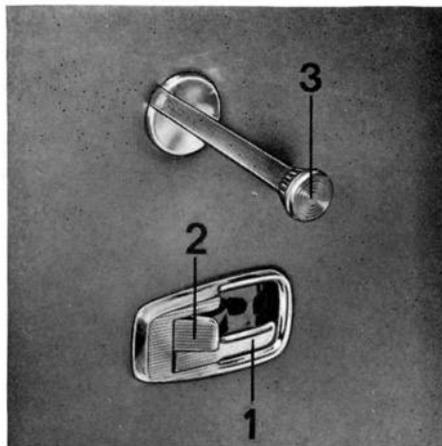
La poignée extérieure de porte a la forme d'une plaque, non proéminente. La serrure se trouve devant la plaque-poignée.

La poignée intérieure se trouve sous la manivelle lève-glace de la porte

Faire tourner la clé d'un quart de tour vers la gauche ou vers la droite selon le cas: la clé revient automatiquement sur sa position de départ sous l'action d'un ressort.

Ouverture de la porte de l'extérieur

Tirer la plaque de traction de la poignée de porte.



- 1 Levier d'ouverture de poignée intérieure
- 2 Touche de verrouillage
- 3 Manivelle de lève-glace

Ouverture de la porte de l'intérieur

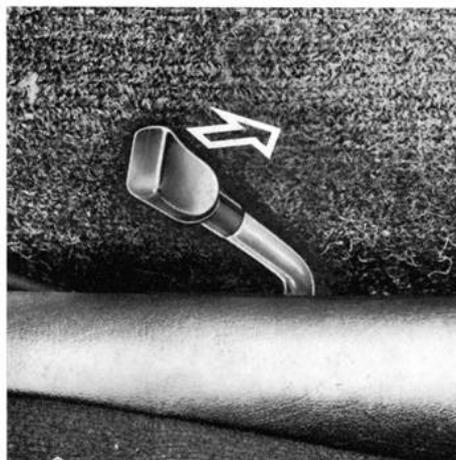
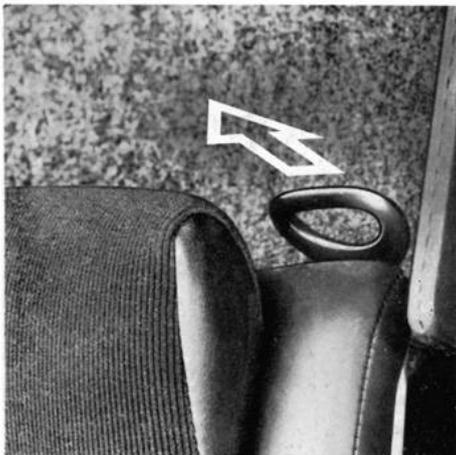
Tirer le levier de traction (1) de la poignée intérieure.

Verrouillage de la porte de l'extérieur – sans clé

Enfoncer la touche de verrouillage (2) et, en repoussant la porte pour la fermer, tirer la plaque de traction dans la poignée de porte et la maintenir. La porte du côté droit se verrouille à touche enfoncée (2) sans qu'on ait besoin de tirer la plaque-poignée.

Verrouillage et déverrouillage de la porte de l'intérieur

Enfoncer la touche de verrouillage ou bien la tirer.



Réglage de la position des sièges

Les deux sièges sont réglables dans le sens longitudinal et en hauteur. Après avoir tiré vers le haut le levier d'arrêt sur le côté avant droit du siège, ce dernier peut être déplacé vers l'avant ou vers l'arrière. L'inclinaison du siège peut être adaptée en tirant vers le haut le levier se trouvant sur le côté extérieur.

Attention !

Ne pas régler le siège du conducteur pendant la conduite. Le siège pourrait se déplacer subitement, ce qui pourrait vous faire perdre le contrôle de la voiture.

Ceintures de sécurité

L'équipement standard de la voiture comprend des ceintures de sécurité.

Par raisons de sécurité nous vous conseillons de vous en servir.

Ne jamais utiliser une seule ceinture pour personnes à la fois.

Les personnes dont la taille est inférieure à 140 cm ne devraient pas utiliser des ceintures-épaule.

Entretien des ceintures de sécurité

Pour nettoyer les ceintures de sécurité utiliser un produit de lavage doux. Les ceintures ne doivent pas être séchées au soleil, mais au contraire, toujours à l'ombre. Ne pas les teindre, les blanchir ou les nettoyer avec des produits inappropriés: ceux-ci pourraient affaiblir le tissu. Les serrures et points de fixation des ceintures doivent être contrôlés pour s'assurer de leur parfait fonctionnement ou état. Contrôler aussi régulièrement le tissu pour s'assurer qu'il n'est pas détérioré.

Si, lors d'un accident, les ceintures de sécurité ont été excessivement chargées, il est recommandable de les échanger.



Mise de la ceinture de sécurité

Prendre la position désirée. Saisir l'extrémité de la ceinture et introduire la languette dans la serrure jusqu'à ce que l'on entende un dé clic de fermeture.

Veiller à ce que les ceintures ne soient pas entortillées.



Serrage de la ceinture :

Tirez sur la ceinture, en enfonçant en même temps le dispositif de blocage de la serrure (voir ill.), jusqu'à ce qu'elle s'applique avec un léger serrage. Supprimer le flou en tirant sur l'extrémité de la courroie.



Ouverture de la serrure

Pour ouvrir la ceinture, presser sur la touche rouge marquée de PRESS (voir ill.). La languette sort immédiatement de la serrure même si la ceinture est chargée.



Ceinture de sécurité »AUTOMATIQUE«

(équipement confort)

Le dispositif de sécurité automatique est conçu de telle manière que le blocage des ceintures de sécurité entre plus vite en action en cas de ralentissement brusque du véhicule que pendant le déroulement normal de la ceinture. Par cela, on a réussi à combiner un maximum de liberté de mouvement avec un optimum de sécurité pendant le freinage.

Mise de la ceinture de sécurité

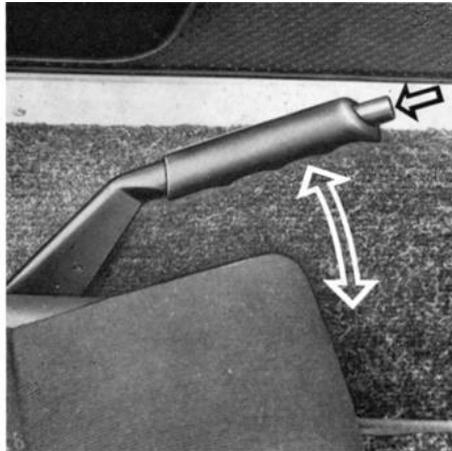
Prendre la position assise la plus commode. Saisir la languette de serrure et mettre la ceinture lentement et régulièrement à travers la poitrine et la hanche. Puis introduire la languette dans la serrure correspondante qui se trouve du côté intérieur du siège jusqu'à ce que l'on puisse entendre son encliquetage.

Veiller à ce que les ceintures ne soient jamais entortillées.

La partie inférieure de la ceinture doit toujours s'appliquer avec un léger serrage. A cet effet tirer la ceinture-épaule vers le haut (direction de la flèche).



Pour ouvrir la ceinture, presser sur la touche rouge marquée de PRESS (voir ill.). La languette sort immédiatement de la serrure même si la ceinture est chargée.



Leviers de commande

Frein à main

Le frein à main fonctionne par tirettes à câbles sur les disques arrière du frein à pied et le réglage se fait automatiquement. Pour freiner, plus ex. pour immobiliser le véhicule il faut tirer le levier vers le haut.

Pour desserrer le frein à main, ramener le levier vers le haut jusqu'au point de résistance sensible et, en enfonçant le bouton, tirer encore quelque peu vers le haut. Rabattre ensuite le levier vers le bas, le bouton restant enfoncé.

Le témoin lumineux de frein à main de l'instrument combiné s'éteint lorsque le frein à main est complètement desserré.



Pédale d'embrayage

La garde de la pédale d'embrayage est de 15 à 20 mm. Pour contrôler cette garde, tirer la pédale vers l'arrière.

Pédale de frein

Si les freins sont convenablement purgés, la garde à vide reste toujours constante grâce au rattrapage automatique. La course de la pédale jusqu'à l'entrée en action des freins peut être de 30 à 50% env. de la course totale.

Si la pédale s'enfonce davantage, contrôler et purger éventuellement le dispositif de freinage. (Voir page 48).

Mise en marche du moteur

Le système électronique de commande du moteur à injection commandé par résistances dépendant de la température à l'intérieur du carter de vilebrequin et de la culasse, assure automatiquement l'alimentation du mélange requis pour le lancement.

Avant de lancer le moteur, appuyez à fond sur la pédale d'accélérateur et maintenir la pédale enfoncée pendant le lancement jusqu'à ce que le moteur démarre.

Cette façon de faire est valable pour un moteur froid comme pour un moteur chaud de même que pour toutes les conditions climatiques.

Pendant l'hiver veuillez débrayer lors du lancement du moteur afin que le démarreur n'ait à faire tourner que le moteur.

Le démarreur ne doit pas être actionné plus de 15 à 20 secondes. Au besoin, répétez le processus de lancement après avoir marqué une pause d'environ 20 secondes.

Bien que, pendant la durée du processus du lancement du moteur, les circuits électriques des principaux appareils et instruments consommateurs de courant (phares et code, essuie-glace/lave-glace) soient coupés, il est recommandé de n'enclencher l'éclairage, le chauffage et les autres instruments consommateurs de courant que lorsque le moteur tourne. Dès que le moteur a été lancé, relâchez immédiatement la clé de contact; le démarreur ne doit pas continuer de tourner.

Si l'on répète le processus de démarrage, ou si le moteur cale en cours de route, il convient de ne procéder à un nouveau lancement que lorsque l'allumage a été coupé. Le dispositif de verrouillage incorporé à la serrure d'allumage empêche que le démarreur ne s'engrène lorsque le moteur tourne et ne soit par conséquent détérioré.

Il n'est pas nécessaire de laisser le moteur chauffer au ralenti. Vous pouvez rouler immédiatement, mais en évitant toutefois de pousser le moteur à des régimes trop élevés.

Attention !

Ne jamais laisser tourner le moteur dans des locaux fermés. Les gaz d'échappement renferment des parties toxiques.

Conseils pour la période de rodage

Pour votre Porsche Type 914 il n'y a pas de conseils particuliers de rodage. Il est néanmoins recommandable d'observer ce qui suit à fin d'obtenir le rendement maximum du moteur. Malgré les méthodes de production les plus modernes exigeant un très haut degré de précision, les éléments mouvants de la voiture ont besoin de se roder au cours des premières heures d'opération. Ce processus de rodage se fait principalement pendant les premier 1000 km.

C'est pourquoi il faut faire attention à:

- varier le couple et la charge du moteur,
- ne pas excéder le couple max. d'environ 5.000 tr/mn.,
- ne pas faire tourner le moteur aux couples élevés à la marche à vide,
- ne pas surmener le moteur sur les pentes mais toujours choisir le couple le plus favorable.

Rodage des garnitures de freins

Les garnitures de freins neuves sortant d'usine présentent une seule fois un défaut de freinage (fading) ; ce phénomène disparaît après une période de rodage d'environ 200 km. Au cours de cette période, les freins ne doivent être sollicités à fond à grande vitesse qu'en cas de nécessité absolue (urgence).

Changement de vitesses

La boîte de vitesses, entièrement synchronisée, offre l'avantage de passer les vitesses sans être obligé de faire le double débrayage. Il faut particulièrement veiller à ce que la pédale d'embrayage soit toujours à fond de course, pour bien passer les vitesses.

Les nombres de tours limites suivants ne doivent pas être dépassés en rétrogradant les vitesses:

5. - 4. vitesses = 3800 t/min

4. - 3. vitesses = 3600 t/min

3. - 2. vitesses = 3400 t/min

2. - 1. vitesses = 2500 t/min

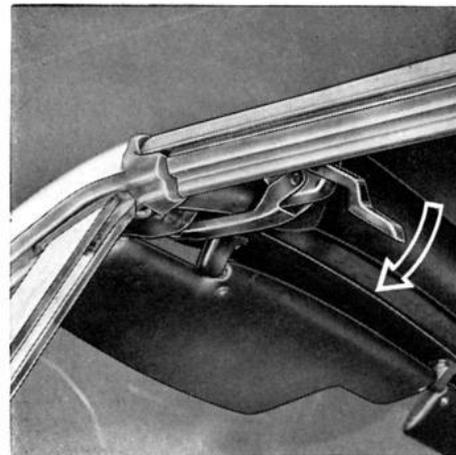
Ces valeurs-limites sont valables pour les démultiplications en série.



Schéma de sélection

- 1ère vitesse: Pousser le levier au delà de la résistance de ressort vers la gauche, puis le tirer droit en arrière.
- 2e vitesse: droit en avant.
- 3e vitesse: droit en arrière.
- 4e vitesse: vers la droite et en avant.
- 5e vitesse: vers la droite et en arrière.
- marche arrière: Pousser le levier au - delà de la résistance de ressort vers la gauche, puis droit vers l'avant.

Une fois la marche arrière passée et le contact mis les deux projecteurs de marche arrière s'allument.

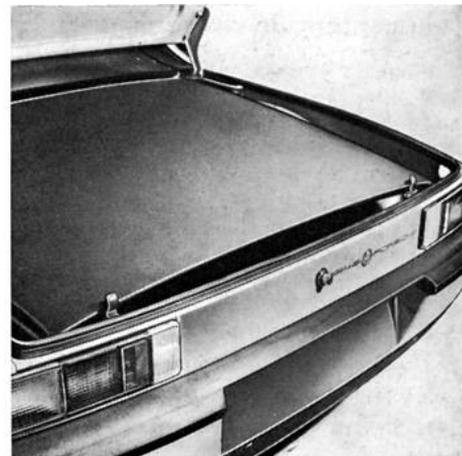
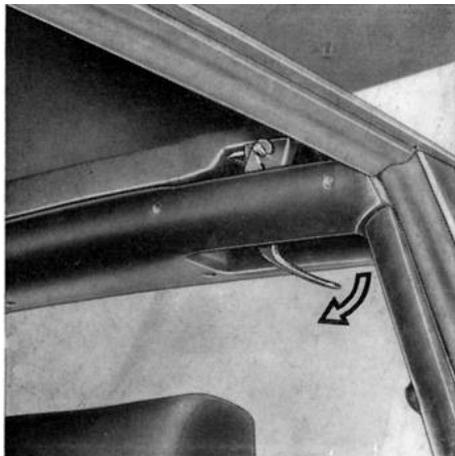


Dépose et pose du toit

Généralités:

Le toit est fixé à l'avant et à l'arrière au moyen de 2 écrous tendeurs de chaque côté. Ceci permet de le déposer et de le reposer sans peine à tout moment.

Procéder de la façon suivante:



Dépose du toit:

1. Faire pivoter les deux poignées des écrous tendeurs à l'avant et les rabattre vers le bas.
2. Rabattre les deux leviers de l'arceau du toit vers le bas, soulever le toit vers l'arrière également pour le sortir.
3. Rabattre à nouveau sur les côtés les deux poignées des écrous tendeurs avant.

Le toit enlevé ne peut être rangé que dans les deux dispositifs de fixation prévus à cet effet dans le coffre à bagages arrière.

Déposer le bord avant du toit sur les deux dispositifs de fixation en l'inclinant légèrement vers l'avant. Veiller à ce que les deux écrous tendeurs avant s'engagent suffisamment dans les alvéoles en matière plastique du plancher

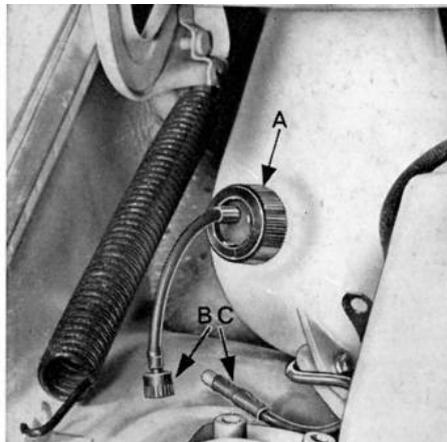
du coffre à bagages et à ce que les poignées de ces écrous tendeurs avant restent encore appuyées sur le côté.

Pousser le toit vers l'avant jusqu'à ce que le talon du bord avant du toit repose complètement sur les dispositifs de fixation. Repousser légèrement l'arrière du toit vers le bas et le fixer à l'aide des deux attaches en caoutchouc.



Pose du toit:

1. Poser le toit vers le haut en l'inclinant légèrement vers l'avant sur le cadre de pare-brise et le pousser vers l'avant avec une légère pression.
2. Fermer les deux écrous tendeurs avant et faire pivoter les poignées latéralement.
3. Fixer le toit à l'arrière au moyen écrous tendeurs dans l'étrier du toit.



Réservoir d'eau de l'installation de lave-glace

L'installation pneumatique de lave-glace travaille avec l'air comprimé de la roue de secours. La roue de secours est gonflée à 3 atm.

Une soupape spéciale incorporée au raccord fileté du réservoir bloque automatiquement l'arrivée d'air comprimé à l'installation de lave-glace lorsque la pression de gonflage de la roue de secours est ramenée à la valeur normale de 2 atm. De ce fait, la roue de secours reste utilisable pour toute éventualité. La réserve d'eau dans le réservoir peut être renouvelée de deux à trois fois environ sans qu'il soit besoin de regonfler la roue de secours.



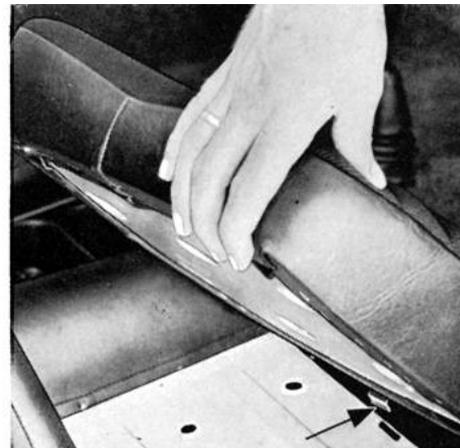
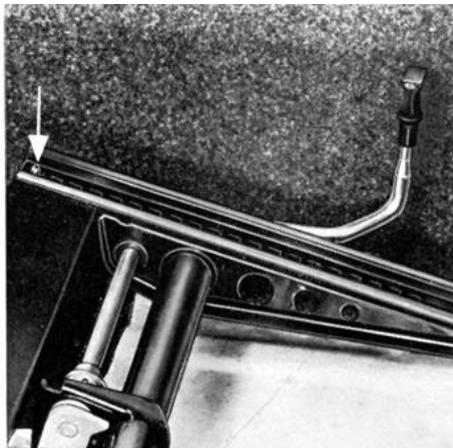
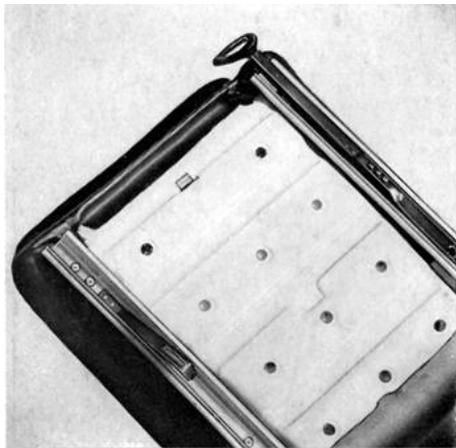
Remplissage du réservoir à eau:

Dévisser le bouchon (A) du réservoir, remplir d'eau. La capacité du réservoir est de 2,5 l. env. A la saison froide mettre dans l'eau l'antigel approprié. (voir page 30).

Reserrer le bouchon du réservoir.

Vérifier en actionnant le lave-glace si un jet d'eau assez puissant sort du réservoir. D'autre part il faut corriger la pression d'air de la façon suivante:

- a. Dévisser le chapeau de la soupape (B) et gonfler la roue de secours de 3 atm au moyen de la soupape (C) ou bien.
- b. Dévisser le flexible (D) de la roue de secours et gonfler la roue de secours de 3 atm en utilisant la soupape du pneu.



Dépose et pose des sièges

Dépose d'un siège

1. Après avoir relevé le levier d'arrêt sur le côté à l'avant du siège, repousser celui-ci vers l'avant jusqu'en butée (voir flèche).
2. Repousser le ressort de sécurité (voir flèche) vers le haut dans le rail extérieur du siège et sortir le siège complètement.

Pose du siège

1. Introduire le rail du siège dans le rail correspondant de guidage.
2. Pousser le siège vers l'arrière et le laisser s'encaster.
3. Régler sur la position souhaitée.

Dépose des coussins de sièges

Le coussin de siège est accroché à l'avant dans le siège au moyen d'une éclisse en tôle. Pour le déposer, relever la partie arrière du coussin et le décrocher à l'avant (voir la flèche).



PORSCHE

914 1.8/2.0

TRAVAUX D'ENTRETIEN

MODÈLE '74

Entretien de la voiture

La carrosserie de la Porsche est peinte en série d'un vernis-émail, en résine synthétique, de haute qualité. La désignation de la peinture et de la couleur, avec le numéro correspondant, se trouve sur une plaque disposée sur le montant de porte et visible en ouvrant la portière gauche. Ce numéro de la peinture, ainsi que le numéro du châssis, doivent être indiqués en demandant des renseignements concernant la peinture.

La peinture est exposée à de nombreuses influences mécaniques et chimiques, surtout aux influences atmosphériques, tels que radiations solaires, pluie, gel et neige. Les rayons ultra-violettes de la lumière, le changement rapide de température, la pluie, la neige, la poussière industrielle et les dépôts chimiques agissent continuellement sur la peinture qui ne peut y résister à la longue que par un entretien régulier et compétent.

Lavage de la voiture

Pendant les premières semaines, de l'eau claire suffit pour le lavage usuel de la voiture. On procédera généralement de la manière suivante: avec un tuyau, pulvériser d'abord de l'eau sur toute la carrosserie de sorte qu'elle soit bien mouillée; ensuite seulement, laver à grande eau avec une éponge les dernières traces de boue, puis rincer et essuyer avec une peau de daim. Si la carrosserie a été fortement échauffée par le soleil ou la chaleur du moteur, il ne faut pas l'arroser immédiatement ni la traiter avec un produit d'entretien. L'humidité qui pénètre dans les freins lors du lavage peut provoquer une perte d'efficacité ou un déséquilibre du freinage. Essayer les freins après le lavage!

Ne jamais essuyer une carrosserie poussiéreuse avec un chiffon sec, car les grains de poussière ont des arrêtes vives qui feraient rapidement disparaître le brillant du vernis.

Entretien du vernis

Ce sont avant tout les corps gras qui contribuent à maintenir l'élasticité du vernis; avec le temps, ils sont cependant éliminés par les agents atmosphériques. Après avoir bien nettoyé la carrosserie, il est donc nécessaire de nourrir le vernis avec des produits appropriés afin de lui redonner tout son brillant. Par l'application de produits adéquats, il se forme en outre un film protecteur assez durable. Parmi les nombreux produits d'entretien offerts sur le marché, il convient de faire un choix prudent et d'utiliser de préférence ceux que nous recommandons. S'il est régulièrement traité, le vernis conservera son éclat d'origine pendant des années. On ne devrait recourir aux produits de polissage, qui sont plus forts, qu'au moment où le brillant ne peut plus être obtenu avec les produits d'entretien. Attention! Veillez à ne pas appliquer sur les glaces des produits contenant du silicone.

Polissage

Le polissage étant un travail délicat, il est préférable de le confier à un homme du métier. Avec une ouate spéciale propre, polir jusqu'à ce qu'on obtienne le brillant désiré. Pour éviter le séchage prématuré du produit de polissage, il ne faut travailler qu'une petite surface à la fois. Un traitement ultérieur avec un produit d'entretien assure un éclat durable. Les vernis métallisés sont particulièrement sensibles et devraient en tout cas être traités par un homme du métier.

Élimination des taches

Un simple lavage ne suffit pas toujours pour faire disparaître les taches de goudron, les traces d'huile, les insectes, etc. Les taches devraient être enlevées le plutôt possible, sans quoi elles causeraient des dégâts durables au vernis.

Taches d'insectes et de résine

Pendant la saison chaude un grand nombre d'insectes se plaquent sur la partie avant de la voiture et y sont fortement collés. Il serait insuffisant d'employer une éponge et de l'eau, on utilise une légère savonnée pour les enlever.

Les taches de résine qui apparaissent parfois sur les véhicules lorsqu'ils sont stationnés sous des arbres, peuvent également être enlevées au moyen d'une légère savonnée. Après avoir bien rincé, un traitement ultérieur avec des produits préservatifs est recommandé.

Taches de goudron

Les taches de goudron devraient être éliminées aussitôt que possible avec un détachant approprié. Si l'on ne les traite pas rapidement, elles provoquent de vilaines altérations de la couleur du vernis. Après ce traitement, la carrosserie devrait être traitée avec un produit d'entretien.

Chromes

Les pièces chromées sont d'abord nettoyées avec de l'eau et avec une éponge, puis séchées à l'aide d'un torchon souple et propre. Des taches de goudron éventuelles sont enlevées à l'aide d'un produit traitant spécialement ces taches, mais pas avec un couteau ou objet semblable. Ensuite, par le traitement avec un produit d'entretien pour chrome on obtient du poli et une conservation pour assez longtemps. Pendant l'hiver et à proximité de la côte, une application plus forte de la pâte est recommandée à cause de la grande contenance de sel dans l'air et de la boue de la route. Si nécessaire une conservation passagère avec une vaseline exempte d'acide ou d'une laque de conservation.

Joints d'étanchéité pour portières et glaces

Sur de nombreux endroits, on emploie des joints d'étanchéité en caoutchouc, mais il faut veiller à ce qu'ils gardent leur élasticité et souplesse. Par le procédé de maturation, les pièces en caoutchouc perdent avec le temps leur élasticité d'origine, deviennent fragiles et se déchirent. On peut éviter cela dans une large mesure en poudrant les pièces avec du talc ou en les enduisant de glycérine.

Attention!

La glycérine attaque la peinture du véhicule.

Revêtement de tissus

Malgré la meilleure qualité, les tissus, surtout avec des couleurs riches, ne sont pas toujours entièrement insensibles à l'usure et peuvent également déteindre en cas d'humidité. S'il n'y a pas un aspirateur disponible, le rembourrage doit être nettoyé à l'aide d'une brosse. S'il s'agit de taches assez considérables, on peut employer de l'eau tiède, si nécessaire une légère savonnée. Les taches de graisse et d'huile sur le rembourrage et le revêtement de l'intérieur de la voiture sont traitées à l'aide d'un dégraisseur. Traiter les taches avec un torchon souple incolore, imprégné d'eau, dégraisser, jusqu'au séchage complet.

Cuir et simili-cuir

Le nettoyage est effectué de préférence avec une savonnée tiède et une brosse à poils souples. Ne pas employer beaucoup d'eau, évitez les flaques sur le rembourrage. Faire sécher après le lavage chaque partie du rembourrage, en la frottant avec un torchon souple. Ne pas oublier le nettoyage et le séchage des plis! En cas de cuir naturel, il est indiqué de lui faire subir un traitement ultérieur avec un produit spécial approprié.

Entretien des ceintures de sécurité

Pour nettoyer les ceintures de sécurité utiliser un produit de lavage doux. Les ceintures ne doivent pas être séchées au soleil, mais au contraire, toujours à l'ombre. Ne pas les teindre, les blanchir ou les nettoyer avec des produits inappropriés: ceux-ci pourraient affaiblir le tissu. Les serrures et points de fixation des ceintures doivent être contrôlés pour s'assurer de leur parfait fonctionnement ou état. Contrôler aussi régulièrement le tissu pour s'assurer qu'il n'est pas détérioré.

Protection du châssis

Les fabricants d'huiles minérales ont mis sur le marché des produits inhibiteurs de rouille destinés à la protection inférieure des châssis, produits qui sont à base de bitumes ou de cire. Avant d'appliquer ces produits, il est nécessaire de nettoyer soigneusement le châssis pour en éliminer la crasse et les restes de graisse. Après le séchage, la masse appliquée forme une mince couche de protection dure qui confère aux tôles du plancher et aux groupes mécaniques une résistance suffisante à la corrosion.

La masse appliquée perd, avec le temps, de son effet lorsqu'on projette des jets d'eau sur celle-ci. C'est pour cela que nous conseillons, avant l'hiver ainsi qu'au printemps, de faire renouveler la protection.

Après chaque protection du châssis, nettoyage du moteur ou après réparation d'agrégat, il faut veiller absolument à enduire les parties non protégées avec les moyens appropriés.

Vitres

La poussière de la route qui se dépose sur les vitres en un film mince, est le plus souvent chargée de déchets de pneus, d'huile ou de traces d'essence. Il est recommandé de nettoyer les vitres avec de l'eau tiède, avec addition d'une petite quantité d'alcool dénaturé ou d'une savonnée de soude douce. Frotter ultérieurement avec du papier-journal, jusqu'à ce que les glaces soient entièrement claires. Si l'on utilise une peau de chamois pour nettoyer les vitres, cette peau ne devra être utilisée que dans ce seul but et devra être nettoyée ensuite soigneusement. Tout contact avec la peinture de la voiture, en particulier avec les produits de conservation et de polissage doit être évité.

Veiller surtout à ce que les essuie-glaces ne soient actionnés que si le pare-brise est rincé suffisamment par la pluie ou par le lave-glace.

Protection des creux

Afin de protéger les creux de la carrosserie contre la corrosion nos ateliers appliquent les méthodes les plus récentes acquies dans ce domaine.

Nous vous conseillons d'intensifier ces mesures protectrices par l'application additionnelle de produits de conservation appropriés, qui devrait se faire dans un atelier autorisé, ce dernier disposant des installations appropriées et des instructions détaillées pour effectuer les travaux de protection de la manière la plus efficace.

Nous vous recommandons de faire répéter ce traitement protecteur avant les premiers répandages hivernaux.

Les intervalles des traitements ultérieurs dépendent de l'agent utilisé. Se conformer, pour cette raison, aux indications fournies par le producteur de l'agent utilisé. D'après les expériences que nous avons acquies en la matière, il suffit de répéter ce traitement protecteur tous les deux ans.

Quelques recommandations pour le service d'hiver

Huile moteur

Au début de la saison froide faire à temps le plein d'huile de la viscosité prescrite. Pour cela référer aux indications du chapitre « Quantités de remplissage ».

Batterie

La capacité de la batterie diminue à mesure que baissent les températures extérieures. En même temps, les efforts auxquels est soumise celle-ci, augmentent considérablement. Il convient donc de contrôler à temps l'état de charge de la batterie et de la faire recharger éventuellement. Faire également contrôler le niveau d'acide et, si nécessaire, le compléter. De même, il ne faut pas oublier d'embroser les raccords de graisse servant à protéger les pôles.

Prévention anti-corrosive

Le fond du châssis est fortement éprouvé par les nombreux matériaux chimiques de réparation et il est recommandé de faire contrôler et au besoin réparer le revêtement de protection longue durée du fond de châssis dans un atelier de réparation. Ne pas employer d'huiles classiques de pulvérisation, qui attaquent autant les pièces de caoutchouc que le revêtement de protection. Tout métal chromé et léger ainsi que la carrosserie doivent être enduits du produit de conservation approprié.

Joints en caoutchouc

Enduire de glycérine les caoutchoucs de joint entre la carrosserie et les capots, ainsi que ceux des portes pour les empêcher de geler.

Serrures de portes

Couvrir les cylindres de serrure au lavage de façon à ce qu'ils soient étanches et que les serrures ne gèlent pas par la suite. Si malgré tout la serrure gèle: se servir d'un dégivrant normal ou d'une clé fortement chauffée. Ne jamais employer la force!

Réservoir d'eau

Il convient d'ajouter à temps à l'eau un antigel commercial, ceci afin d'assurer que l'installation de lave-glace et l'installation de nettoyage des pare-brises, pourvu que votre voiture en soit équipée, fonctionnent parfaitement quand il gèle. On peut également utiliser un mélange composé d'un quart d'alcool (alcool dénaturé à l'usage domestique) et de trois quarts d'eau.

Pneus d'hiver, chaînes

Si l'on utilise les pneus d'hiver M+S ou les pneus neige et glace M+S (E), il faut en équiper les quatre roues à la fois. Voir à ce sujet le chapitre « Roues ». Les prescriptions des différents pays concernant les hautes vitesses et l'utilisation temporaire de ces pneus sont d'utilité.

N'utiliser que des chaînes très fines pour ménager un espace suffisant entre les caissons de roues et les chaînes. Suivre d'ailleurs les prescriptions de fabrication concernant l'utilisation des chaînes.

Compagnons utiles

En hiver, une pelle pliante, une balayette et un gratteur matière plastique peuvent être d'utilité pour enlever la neige et la glace.



PORSCHE

914 1.8/2.0

SERVICE DE DÉPANNAGE

MODÈLE '74

Remarque

Si vous exécutez vous-même des travaux sur votre voiture, retenez qu'il faut procéder avec le plus grand soin. C'est alors seulement que la sécurité de marche de votre voiture peut être garantie complètement.

Toutefois, nous vous recommandons de faire exécuter en principe tous les travaux nécessaires par un atelier autorisé. Formation et expérience du personnel des ateliers, informations techniques publiées par l'usine productrice ainsi que des outils et appareils spéciaux constituent la base solide de l'entretien impeccable de votre Porsche.

Toutes les valeurs indispensables aux travaux de réglage et de réparation sont résumées dans le chapitre «Caractéristiques techniques».

Le cric joint ne doit être utilisé que pour soulever le véhicule lors du changement de roue. S'il faut exécuter des travaux sous le véhicule, n'utiliser que des dispositifs construits uniquement à cet usage, ceci pour garantir votre propre sécurité.

Avant d'exécuter des travaux sur le moteur, il convient de l'arrêter et d'attendre qu'il soit refroidi.

Outillage de bord

Droits de modification réservés

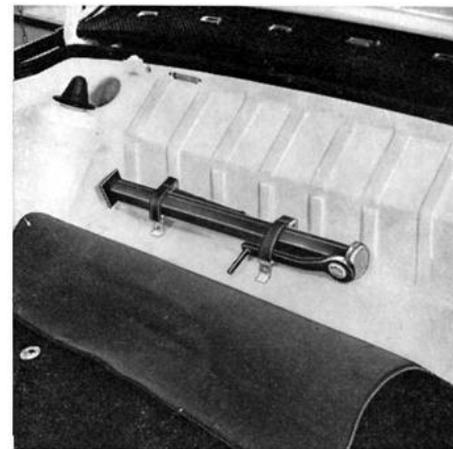
L'outillage de bord est fourni dans une trousse à outils placée dans le coffre à bagages avant.

La trousse contient :

Clé pour écrous de roues avec tige de manoeuvre

Tournevis universel

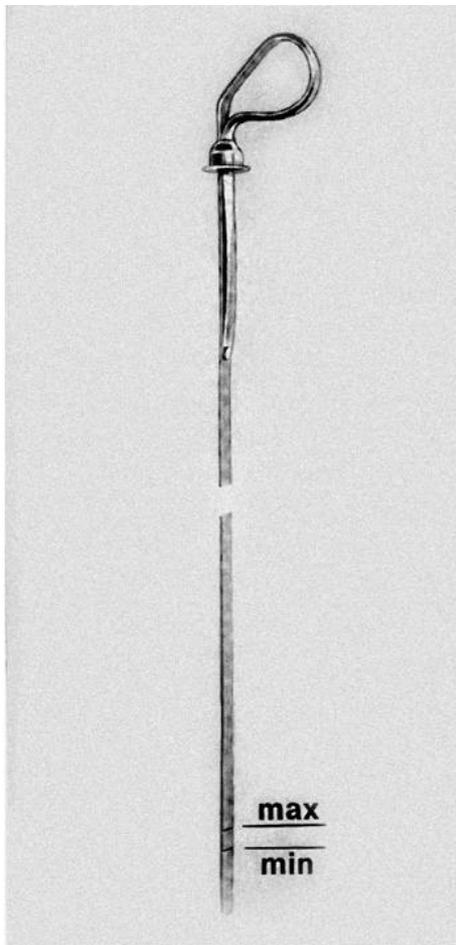
Oeillet de remorquage arrière.



Cric-élévateur

Le cric-élévateur se trouve dans le coffre à bagages arrière sous le revêtement.

Le cric est fixé par deux fermetures rapides à la paroi transversale du compartiment au moteur.



Niveau d'huile dans le moteur

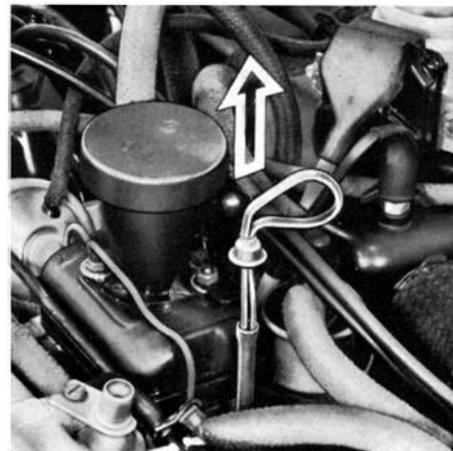
Le niveau d'huile doit être établi entre les deux repères de la jauge à réglette et ne doit jamais descendre au-dessous du repère inférieur ou supérieur. On n'obtient une indication précise que lorsque le véhicule se trouve à l'horizontale.

Il ne convient pas de contrôler le niveau d'huile immédiatement après l'arrêt du moteur : en effet, l'huile se trouvant en circulation a besoin de quelques minutes pour retourner au carter de vilebrequin. Si le niveau d'huile a atteint le repère inférieur, il n'est pas absolument nécessaire de faire l'appoint jusqu'au repère supérieur ; il est néanmoins toujours indispensable de rajouter de l'huile de façon à ce que l'on soit certain que le niveau ne descende pas en-dessous du repère inférieur jusqu'à la vidange suivante. Lorsque le moteur est soumis à des sollicitations particulièrement rudes, par exemple en été, lors des longs trajets à grande vitesse sur les autoroutes ou lors du passage des cols de haute montagne, le niveau d'huile doit, vu la capacité de refroidissement élevée, toutefois se maintenir à proximité du repère supérieur.

Contrôle du niveau d'huile

Retirer la jauge à huile et l'essuyer avec un chiffon propre. Engager la jauge à fond jusqu'en butée, la retirer ensuite et relever le niveau.

La quantité d'huile entre le repère "max" et "min" de la jauge à huile, est d'environ 0,7 litre.

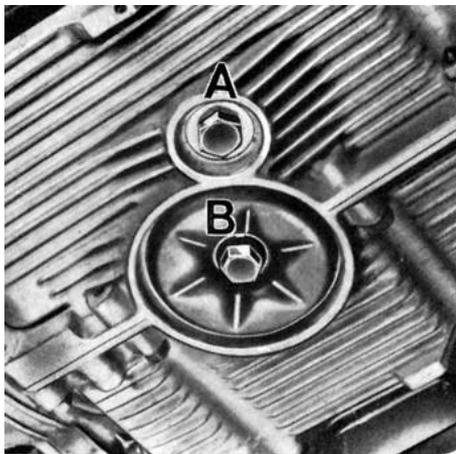


Faire l'appoint d'huile-moteur

Dévisser le couvercle de fermeture de la tubulure de remplissage. Verser de l'huile marquée HD (voir page 80).

Contrôler le niveau d'huile sur la jauge à réglette. Le repère supérieur ne doit pas être dépassé.

Revisser le couvercle de fermeture de la tubulure de remplissage.



Vidange d'huile du moteur

Pour les intervalles entre les vidanges, voir plan de graissage.

Les contenances sont les suivantes:
avec changement de filtre: 3,5 litres
sans changement de filtre: 3,0 litres

L'huile usagée doit être vidangée tant qu'elle se trouve à température de service: bouchon fileté de vidange A. Le moteur n'a pas besoin d'être rincé mais il convient de déposer le tamis d'huile tous les 30 000 km (en dévissant l'écrou de fixation central B) et de le nettoyer. Les joints d'étanchéité et les joints toriques doivent être toujours remplacés.

Pour resserrer l'écrou de fixation central du tamis d'huile, utiliser une clé dynamométri-

que: le couple de serrage doit être de 1,0 à 1,3 m.kg (voir page 84).

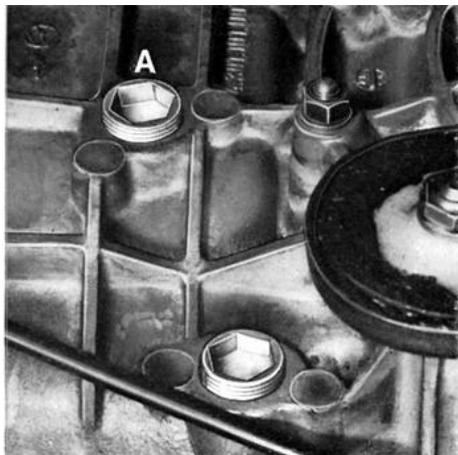
Pour pouvoir dévisser et revisser correctement le filtre à huile, il est nécessaire d'utiliser une clé spéciale!

Dans les conditions de service normales, il est superflu et non rentable de procéder à la vidange de l'huile et à son remplacement à des intervalles inférieurs à tous les 5000 km.

Nous ne conseillons de n'effectuer des vidanges à intervalles plus rapprochés (tous les 2500 km) qu'en hiver lorsqu'on parcourt principalement des distances courtes et que l'on se déplace dans les villes. En pareil cas et lorsqu'on ne parcourt que quelques

centaines de kilomètres par mois, il est conseillé de changer l'huile toutes les 6 à 8 semaines.

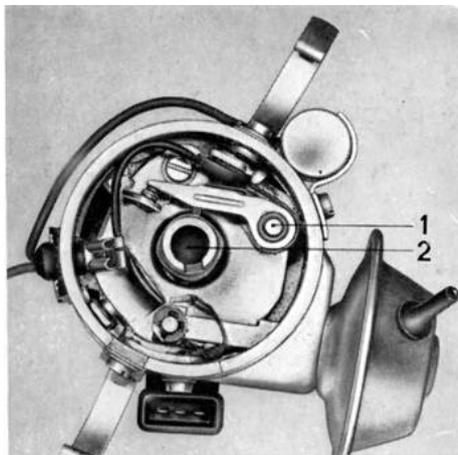
Dans les pays où règne un climat arctique, c.-à-d. où des températures inférieures à moins 25°C prédominent, l'huile doit être remplacée tous les 1250 km.



Contrôle du niveau d'huile de la boîte de vitesses

1. Nettoyer extérieurement le bouchon de remplissage et le dévisser.
2. L'huile doit monter jusqu'au bord de l'ouverture de remplissage lorsque la voiture est à l'horizontale.
3. Nettoyer le bouchon de remplissage, le remettre en place et le serrer.

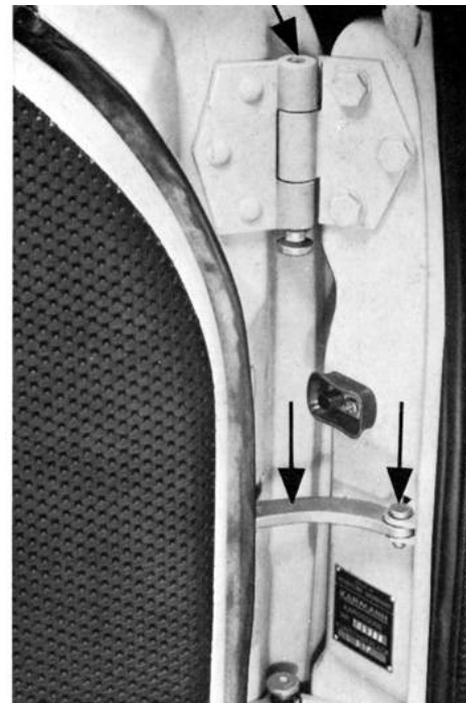
Si l'n'y a pas assez d'huile, en ajouter jusqu'à ce que la quantité prescrite dans le chapitre « Caractéristiques Techniques » soit atteinte.



Graissage de la came du distributeur

1. Enlever le couvercle de distributeur et démonter le rotor.
2. Appliquer sur la portée de la came une couche très fine de graisse spéciale exempte d'acide et résistante à l'échauffement.
3. Appliquer sur le feutre de graissage dans l'axe du distributeur (2) et sur le palier du repeteur (1) une goutte d'huile-moteur.

Lors du graissage de la came du distributeur, veiller tout particulièrement à ce que de la graisse ne tombe pas sur les contacts du rupteur (vis platinées). Des contacts encrasés entraînent des ratés d'allumage.

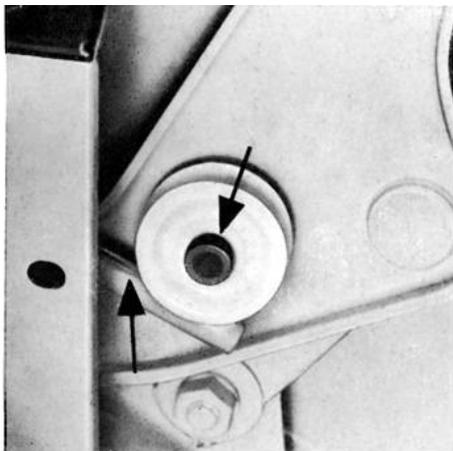


Charnières de porte

Régulièrement graisser les endroits indiqués par une flèche, afin.

Charnières de porte

Afin d'éviter des grincements régulièrement graisser les endroits marqués par une flèche.

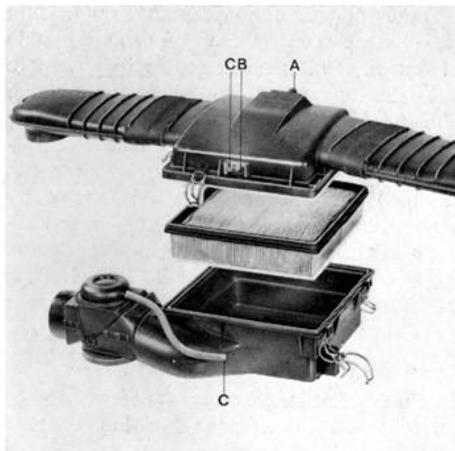


Graissage de la poulie de la charnière du capot arrière

Régulièrement graisser les endroits marqués par une flèche (axe de poulie et voie de roulement du ressort) afin d'assurer le libre fonctionnement.

Filtre à air

Un élément de filtre encrassé n'abaisse pas seulement la puissance du moteur, mais conduit en outre à une usure prématurée du moteur. Lorsqu'on roule principalement dans des régions très poussiéreuses, il convient par



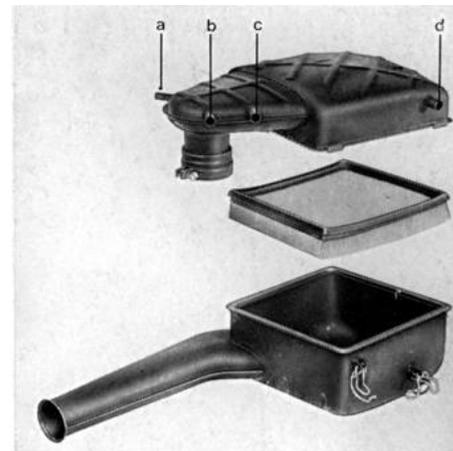
914 - 1.8

conséquent de contrôler plus souvent le filtre à air – éventuellement même tous les jours.

Changement de cartouche du filtre

1. Retirer les flexibles de la partie supérieure du filtre.
 - a. – Soupape de limitation de dépression pour le renforcement de poussée latérale.*
 - b. – Aération du réservoir de carburant.*
 - c. – Registre d'appoint.
 - d. – Aération du carter du vilebrequin.

Raccords de tuyaux (914 – 1.8).

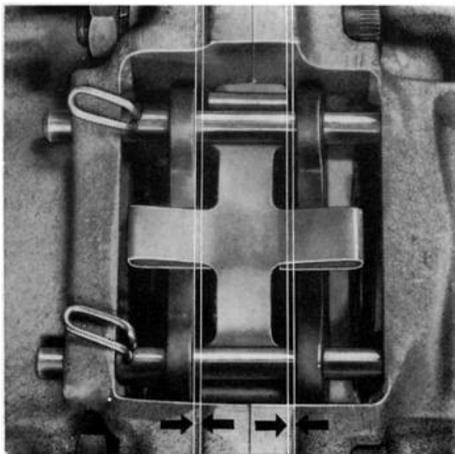


914 - 2.0

A – Aération du carter de vilebrequin.
B – Tuyeau ds compensation.

* Ces tuyaux de connexion ne sont utilisés que pour des moteurs de faible compression.

2. Enlever la partie supérieure du filtre après avoir défait les fermetures à ressort de rappel du haut et la vis sur la tubulure du distributeur d'air.
3. Retirer la cartouche du filtre et nettoyer soigneusement la partie inférieure du filtre avec un chiffon enduit d'huile (Ne pas utiliser de laine ou d'autres textiles fibreux).
4. Mettre une nouvelle cartouche dans le filtre à air, monter la partie supérieure du filtre et resserrer fortement les vis.



qu'après chaque changement de roue. Entre les ressorts d'écartement (croisillons) et la plaque de garniture (voir photo), il doit encore subsister une possibilité d'usure. La limite d'usure est atteinte lorsque la plaque de garniture se trouve en contact avec le croisillon (épaisseur de garniture au moins 2 mm environ). Il est nécessaire de faire remplacer les segments de freins dans un atelier spécialisé avant que la limite d'usure ne soit atteinte. Nous recommandons aussi de contrôler les garnitures de freins avant d'entreprendre tout trajet important.

Attention

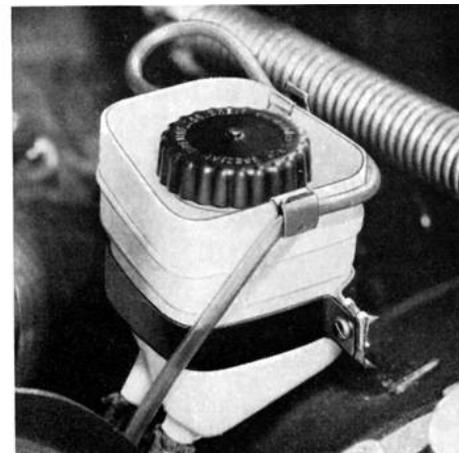
En cas d'irrégularités dans le fonctionnement du dispositif de freinage absolument aller voir l'atelier le plus proche.

Dispositif de freinage

Contrôle de l'usure des garnitures de freins

L'usure des garnitures de freins dépend principalement de l'effort demandé aux freins, de même que du mode de conduite et des conditions du trafic. En particulier sur les chaussées mouillées et encrassées (épannage d'hiver) il faudra s'attendre à une usure plus importante des garnitures.

L'épaisseur des garnitures de freins doit être contrôlée visuellement à l'occasion de tous travaux du service après-vente de même



Liquide de freins

Le niveau de liquide de freins dans le réservoir de remplissage doit être contrôlé et éventuellement complété à intervalles réguliers par un liquide correspondant à la spécification SAE J 1703a.

La garde à vide de la pédale de frein reste toujours constante et elle est d'environ 30 à 50% de la course totale de la pédale jusqu'à l'entrée en action des freins, lorsque ces derniers sont correctement purgés. En particulier après le montage de nouvelles garnitures, la course de la pédale est légèrement supérieure à ce qu'elle est normalement, et ceci jusqu'à la fin de la période de rodage des garnitures.

Attention !

Le liquide de freins ronge la peinture.

Observer l'indication suivante !

Pour des motifs techniques, votre VW-Porsche a été dotée d'un centrage des roues sur l'essieu avant. C'est pourquoi seules les jantes montées en série peuvent être utilisées sur votre véhicule. Avant le montage de jantes et de pneus d'une exécution différente, nous vous recommandons de demander l'avis de votre concessionnaire VW-Porsche compétent.

Pression des pneus

Vérifier l'état des pneus aussi souvent que possible, mais en tout cas lors de chaque inspection et avant d'effectuer tout trajet important, pour s'assurer qu'ils sont correctement gonflés et qu'ils ne présentent pas de traces inhabituelles d'usure telles qu'entailles, ruptures des tissus, copeaux métalliques, etc. **La pression doit toujours être contrôlée lorsque les pneus sont froids.**

Pression des pneus :

**à l'avant 1,8 atm | valeurs indicatives
à l'arrière 2,0 atm |**

Pour les pneus d'hiver s'en tenir aux pressions suivantes : à l'avant 2,0 atm, à l'arrière 2,2 atm.

Attention !

La pression des pneus augmente de soi-même lorsque les pneus sont chauds. Dans ce cas, ne jamais éliminer ce surplus de pression.



Tenez compte du fait, que les pneus, n'ayant pas encore, au début, leur propriété adhésive complète, doivent être rôlés à des vitesses modérées lors des premier 200 km.

Roue de secours

La roue de secours se trouve dans le coffre à bagages avant. Si l'on prend soin de faire contrôler régulièrement l'installation de lave-glace, la roue de secours restera toujours gonflée à une pression de 2 à 3 atm ce qui est donc le minimum requis pour les roues arrière. Si l'on désire contrôler la pression de gonflage de la roue de secours indépendamment de l'installation de lave-glace, ce con-

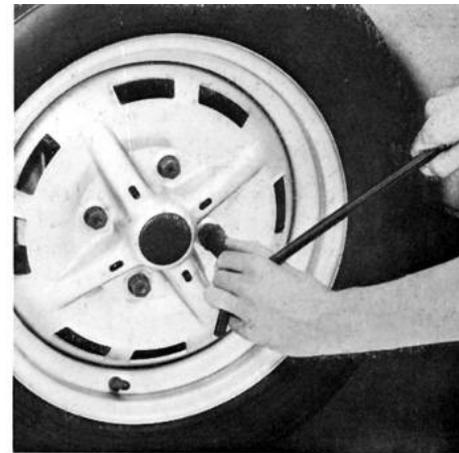
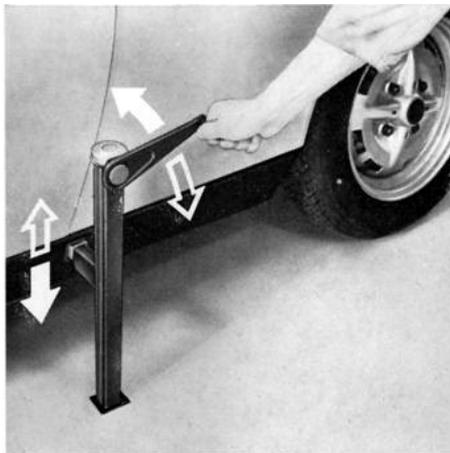
trôle doit se faire sur la soupape de la canalisation d'arrivée au réservoir de lave-glace (voir page 33).

Si l'on doit utiliser la roue de secours pour un changement de roue, détacher le flexible sur la valve du pneu. La soupape spéciale contenue dans le raccord fileté du réservoir à eau empêche alors l'air comprimé de s'échapper. L'installation reste alors provisoirement en état de fonctionner. Lorsque la réserve d'air comprimé est consommée, l'installation ne pourra être remise en service qu'après avoir fait réparer le pneu défectueux.

Si vous avez l'intention de transporter des objets encombrants dans le coffre avant vous avez également la possibilité de mettre la roue de secours dans le coffre arrière, dont le fond à cet effet est muni d'une douille filetée pour la fixation de la roue.

Le dispositif de fixation correspond à celui dans le coffre avant.

Prenez en considération, qu'avec la roue de secours placée dans le coffre arrière le système de lave-glace ne fonctionne que durant une période limitée puisqu'il ne dépend alors que de la pression du réservoir d'eau.



Changement de roue

Serrer fermement le frein à main.

Enlever les capuchons protecteurs en matière plastique sur les écrous de roue (voir ill.).

Desserrer les vis d'environ un tour.

Enlever le couvercle en plastique du tube carré sous le marche pied. Y enfoncer à fond le tenon du cric.

Soulever le véhicule – tourner la manivelle à droite.

Dévisser les boulons de roue, enlever la roue et monter la roue de secours.

Placer tout d'abord un seul boulon sans le serrer à fond.

Orienter la roue en la faisant balancer sur cette vis de telle sorte qu'il soit possible de placer les trois autres vis.

Serrer les vis à la main au moyen de la clé à douille. Ce faisant, agir légèrement sur la roue pour lui communiquer un mouvement de va-et-vient afin que les têtes bombées des vis soient correctement centrées sur le moyeu.

Abaisser le véhicule – tourner la manivelle à gauche.

Replacer le couvercle en plastique. Serrer les boulons de roue en diagonale, de façon uniforme.

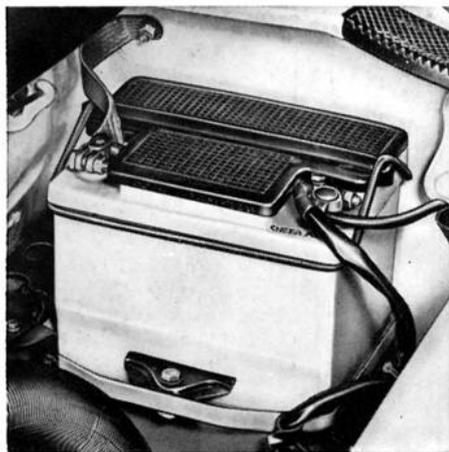
Après tout changement de roue, il convient de procéder le plus vite possible au contrôle du couple de serrage prescrit des vis de roue, à l'aide d'une clé dynamométrique. Le couple de serrage est de 15 m. kg (jantes en acier) et de 13 m. kg (jantes en alliage léger).

Reposer les capuchons protecteurs sur les boulons de roue.

Corriger la pression de la roue de rechange montée conformément aux indications sur page 49.

Nous vous recommandons de toujours faire balancer une roue dont le pneu a été réparé.

Équipement électrique



Contrôle de la batterie

Généralités:

La batterie doit être débranchée avant d'effectuer toute intervention sur l'installation électrique.

La facilité de lancement du moteur dépend de l'état impeccable de la batterie. Les travaux d'entretien se limitent essentiellement au remplissage d'eau distillée, au contrôle de la densité d'acide et de la tension électrique.

La batterie se trouve à l'arrière, à droite dans le compartiment-moteur et elle est accessible après avoir ouvert le capot-moteur.

Attention!

Le fait de débrancher la batterie lorsque le moteur tourne entraîne la détérioration immédiate de l'alternateur triphasé! (Ceci s'applique aussi aux véhicules sur lesquels un contacteur de batterie a été monté ultérieurement, après la sortie de l'usine).

Appoint d'eau distillée:

En cours d'utilisation, le niveau d'acide baisse étant donné l'évaporation et la décomposition de l'eau. Pour faire l'appoint au niveau correct, n'utiliser que de l'eau distillée. Le niveau de l'électrolyte ne doit pas se trouver au-dessus de la barrette-repère ou de l'entonnoir de contrôle. Si la batterie n'est pas pourvue d'un de ces dispositifs, le niveau du liquide doit se trouver à 10 ou 15 mm au-dessus du bord supérieur des plaques.

Contrôle de la densité d'acide:

La densité de l'acide se mesure avec un densimètre (aéromètre). On peut se baser sur les valeurs indicatives suivantes:

Batterie chargée:

32° Beaumé = poids spécifique
1,285 g/cm³

Batterie demi-chargée:

27° Beaumé = poids spécifique
1,230 g/cm³

Batterie déchargée:

18° Beaumé = poids spécifique
1,142 g/cm³

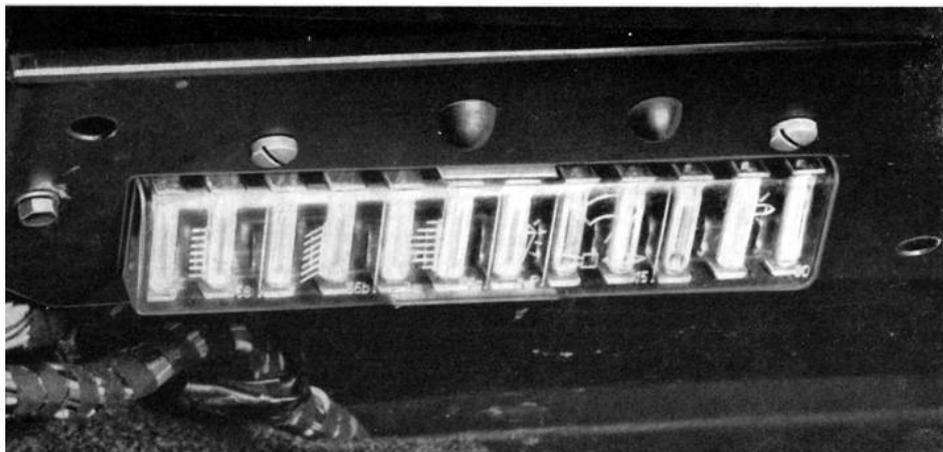
Contrôle de la tension:

Pour contrôler la tension électrique, nous recommandons d'avoir recours à un atelier spécialisé équipé d'instruments de mesure appropriés.

Conseils pour l'entretien des batteries:

1. La batterie doit être fixée solidement sur le véhicule et être munie d'un couvercle.
2. Les têtes polaires et bornes de raccordement ne doivent pas être encrassées. Elles doivent être nettoyées et graissées légèrement avec de la vaseline ou une graisse spéciale liant les acides.
3. Les bouchons de fermeture doivent toujours être vissés fermement dans les ouvertures des éléments.
4. Des taches provenant éventuellement de projections d'acide doivent être traitées immédiatement avec une solution de soude pour éviter des dommages aux textiles et aux pièces métalliques.

Les batteries d'automobiles se déchargent d'elles-mêmes; par conséquent, elles doivent être rechargées toutes les six semaines environ lorsque le véhicule est immobilisé. Une batterie déchargée a une tendance marquée à se sulfater.



Remplacement des fusibles

Les fusibles sont logés sous la planche de bord, à gauche, à côté de la colonne de direction; ils sont protégés par un couvercle transparent. Sur le couvercle sont repérés par des symboles appropriés les divers instruments consommateurs d'énergie électrique.

Les fusibles sont tenus par des lamelles souples et peuvent facilement être extraits à la main. Lorsqu'un fusible a fondu, il ne suffit pas de le remplacer, mais il faut, au contraire, rechercher la cause du court-circuit ou de la surcharge. Ne jamais réparer un fusible avec du fil de fer ou du papier d'étain car ceci

pourrait conduire à de sérieux dégâts à d'autres parties de l'installation électrique. Il est recommandé d'avoir toujours quelques fusibles de rechange dans la voiture.

Attention :

Le fusible pour la soufflerie de chauffage, la pompe à essence et la lunette chauffée se trouve sur la plaque du régulateur montée à gauche dans le compartiment moteur.

Fusible de 25 amp., 16 amp. sans chauffage de la lunette.

Résistance des fusibles

Symbole Ampérage Partie de l'équipement

	8	Phare à longue portée, côté gauche
56a	8	Phare à longue portée, côté droit
	8	Phare-code, côté gauche
56b	8	Phare-code, côté droit
	8	Feu de position, côté gauche
58	8	Feu de position, côté droit
	8	Eclairage de plaque d'immatriculation
	16	Essuie-glace, allume-cigarettes, clignotants, feux-stop et phare de recul
	15	Ventilateur, avertisseur sonore
	16	Phare d'appoint
	16	
	8	Avertisseur lumineux et plafonnier
	30	Phares escamotables



Ampoules de clignotants, de feux de position, de phares de recul et de feux-stop.

Lanternes avant : Desserrer les deux vis à tête cruciforme du verre de protection et déposer le verre.

Lanternes arrière : Desserrer les trois écrous moletés sur la paroi du coffre à bagages arrière et extraire le verre de protection.

Enfoncer l'ampoule défectueuse dans la douille et tourner simultanément vers la gauche (douille à baïonnette).

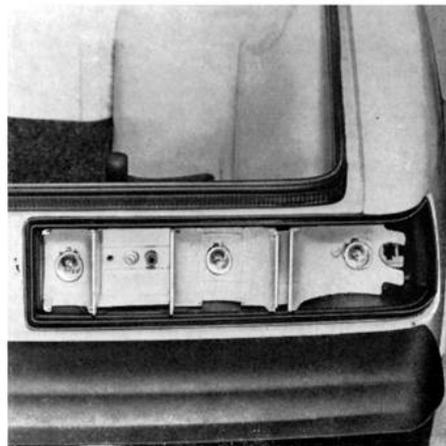
Enlever l'ampoule hors de la douille et la remplacer par une ampoule neuve.

Enfoncer l'ampoule dans la douille et tourner simultanément vers la droite jusqu'à ce que les tenons de la douille soient encastrés.

Lanternes avant : Poser le verre de protection et serrer alternativement et de façon uniforme les vis de fixation.

Lanternes arrière : Poser le verre de protection et serrer de façon régulière et alternée les écrous moletés sur la paroi du coffre à bagages arrière.

S'assurer que les lampes fonctionnent.

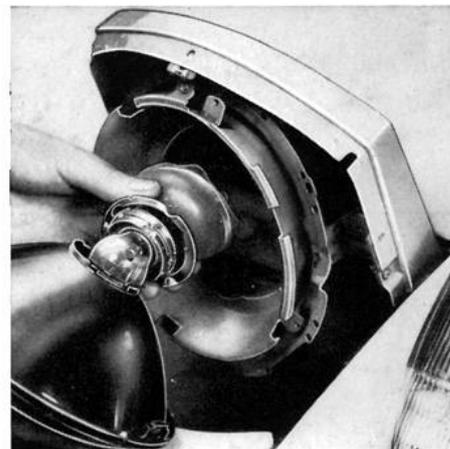


Remplacement des ampoules

L'éclairage extérieur du véhicule doit être impeccable; des ampoules endommagées constituent un grand danger pour la circulation. Elles doivent être remplacées aussitôt.

Pour cette raison il est recommandé de toujours avoir des ampoules de rechange dans la voiture.

Le verre des nouvelles ampoules doit être propre et sans graisse et n'être saisi qu'à l'aide d'un torchon propre ou d'un bout de papier.



Ampoules de phares

Sortir les phares (enclencher les phares).

Débrancher la batterie

Détacher les vis à croisillon et déposer le couvercle de phare vers le haut.

Détacher les vis à croisillon de la visière de phare et extraire le phare.

Ampoules bilux

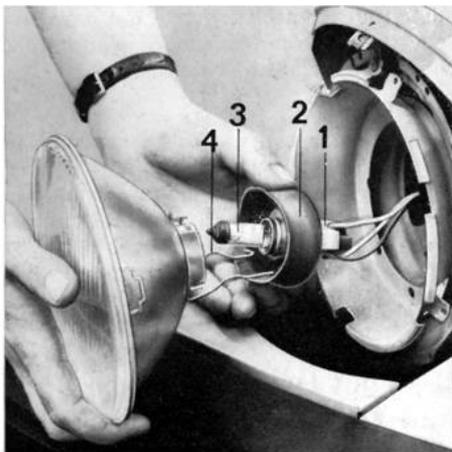
Retrousser le capuchon en caoutchouc, extraire la douille avec fermeture baïonnette et remplacer l'ampoule.

Poser la douille et la fermeture à baïonnette.

Reposer le phare, la visière et le couvercle de phare.

Rebrancher la batterie.

Contrôler le fonctionnement et le réglage des phares.



Ampoule H - 4
(Équipement confort)

Retirer la fiche de prise triple (1) retrousser le capuchon en caoutchouc (2), rabattre l'étrier de retenue (4), enlever la lampe (3), la changer, fixer l'étrier de retenue, remettre le capuchon, la fiche de prise triple et remonter les phares. Vérifier le fonctionnement et le réglage des phares.



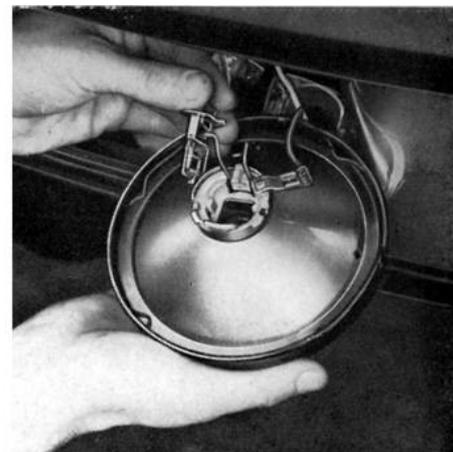
Ampoule de phare d'appoint

Détacher les vis à croisillon et déposer la grille enjoliveuse.

Desserrer la vis à fente de la partie inférieure de la visière mais ne pas l'extraire complètement. Extraire le bloc optique.

Détacher le câble de la fiche de l'ampoule. Enfoncer les ressorts d'attache de l'ampoule et les dégager latéralement.

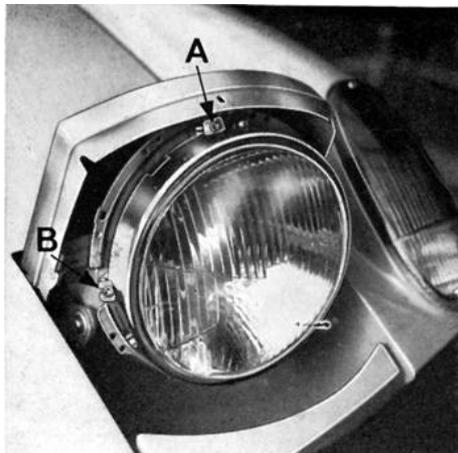
Extraire l'ampoule et poser la nouvelle ampoule.



Accrocher les ressorts d'attache et engager le câble sur la fiche.

Reposer le bloc optique et serrer la vis à fente.

Contrôler le fonctionnement du phare d'appoint.

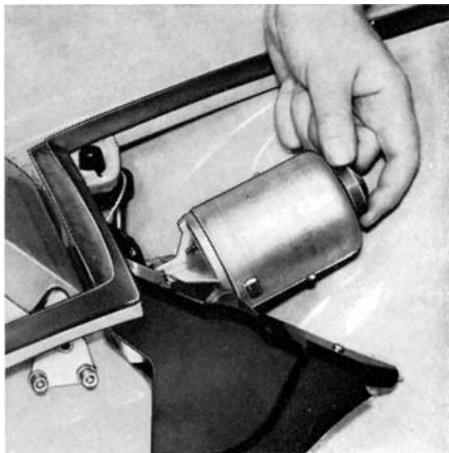


A = Vis de réglage en hauteur
B = Vis de réglage latérale

En tournant à gauche ou à droite les vis de réglage correspondantes, il est possible de corriger hauteur (vertical) ou largeur (horizontal).

Réglage des phares d'appoint

Le phare d'appoint à longue portée se règle de telle sorte que le centre du faisceau lumineux se trouve à hauteur du centre des phares principaux.



Commande manuelle des phares escamotables

Si, par suite d'une anomalie de fonctionnement, il s'avère impossible de rentrer ou de sortir les phares escamotables, ceux-ci peuvent être commandés manuellement en faisant tourner le bouton disposé sur le moteur de commande (voir illustration). La construction de la commande mécanique est telle qu'un seul sens de rotation est prévu aussi bien pour ouvrir que pour fermer les phares (tourner vers la gauche).

Le montage électrique est tel que le moteur continue toujours de tourner jusqu'à ce que la commande mécanique (manivelle intérieure) ait effectué un demi-tour (180°). En d'autres termes, après quelques tours du

bouton, un contact se ferme qui provoque l'ouverture puis la fermeture immédiate des phares escamotables.

Attention :

Ne pas faire tourner le bouton sur le moteur de commande lorsqu'il n'y a pas d'anomalie de fonctionnement et que la sortie (ouverture) et la rentrée (fermeture) des phares escamotables sont possibles à l'aide de la tirette d'éclairage: il y aurait risque de se blesser les mains.

Liste des lampes Tension: 12 V

Phares (H 4)	60/55 W
Phares (Bilux)	45/40 W
Phare d'appoint H 3	55 W
Phare de recul	25 W
Feux-stop	21/5 W
Clignotants	21 W
Feu arrière anti-brouillard	18 W
Plafonnier	10 W
Feux de position	5 W
Eclairage coffre à bagages	4 W
Feu éclair-plaque	4 W
Lampes-témoins	2 W et 1,2 W
Eclairage instruments de bord	2 W

Par raisons de sécurité il est recommandé de toujours avoir des ampoules de rechange dans la voiture, pour assurer un éclairage impeccable de votre véhicule. Retenez que quelques pays étrangers exigent des ampoules de rechange faisant partie de l'équipement de secours de la voiture.

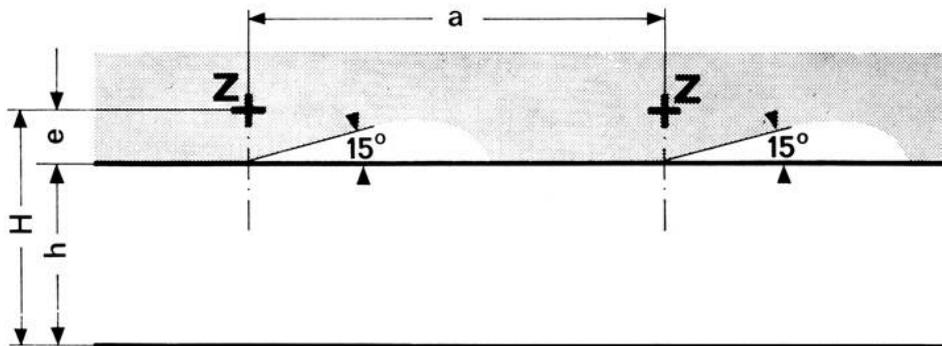
Réglage des phares

(code phare asymétrique)

Ces conseils sont tirés du code de la route allemand. Pour les véhicules immatriculés hors de la République Fédérale d'Allemagne, se conformer aux dispositions en vigueur dans chaque pays.

Un éclairage optimal de la chaussée, même avec les phares-code, sans éblouir des voitures venant en sens inverse, ne peut être obtenu que par un réglage exact des phares. Pour permettre un réglage rapide et précis des phares, des instruments de réglage spéciaux ont été mis au point. Si l'on ne dispose pas d'un appareil optique, le réglage peut, au besoin, être effectué à l'aide de repères correctement appliqués sur un mur clair à condition que le véhicule se trouve sur une surface parfaitement plane car, même de petites irrégularités provoqueraient un réglage erroné. En principe, la mesure se fait avec le véhicule ayant son poids à vide, c.-à.-d. en condition de marche et le réservoir à essence complètement rempli.

Le siège du conducteur doit être chargé de 70 kg (le poids ordinaire d'une personne) et les pneus doivent être gonflés à la pression prescrite.



Le véhicule ainsi chargé doit d'abord être poussé de quelques mètres afin que la suspension s'ajuste bien, avant d'être placé exactement à 5 mètres du tableau (mur) de réglage.

Le plan des phares doit être parallèle au mur. Repérer par des marques centrales (Z) la hauteur (H) et l'écartement (a), de l'axe des phares (voir croquis). Ce faisant, il faut veiller à ce que l'axe longitudinal de la voiture soit exactement au centre. Tracer ensuite une ligne de séparation horizontale à la hauteur (h) et parallèle à la surface du sol comme limite du clair/obscur pour les phares-code.

En pareil cas : $h = H - e$

H = Hauteur du milieu des phares au-dessus du sol.

$e = 1\%$ de la distance du véhicule à la surface du tableau de réglage (pour 5 m, $e = 5$ cm).

Chaque phare doit être contrôlé séparément, c.-à.-d. que l'autre doit être recouvert.

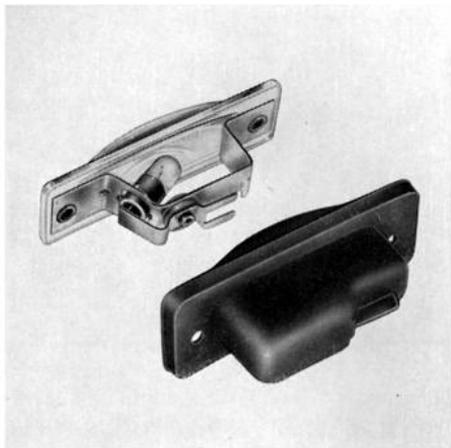
Phares-code

Réglage latéral

Le point d'intersection entre l'horizontale et la partie ascendante de la limite du clair/obscur doit se trouver sur la verticale passant par la marque centrale (Z).

Réglage en hauteur

La limite du clair/obscur doit, à gauche, toucher la ligne de séparation horizontale tracée, et, à droite, monter sous un angle d'environ 15° .



Ampoule d'éclairage de plaque d'immatriculation

Enlever les deux vis de crosses du verre de la lampe et démonter le verre avec le support d'ampoule.

Détacher les deux manchons de connexion de câbles et déposer le support d'ampoule.

Pousser l'ampoule défectueuse dans la douille et tourner simultanément vers la gauche.

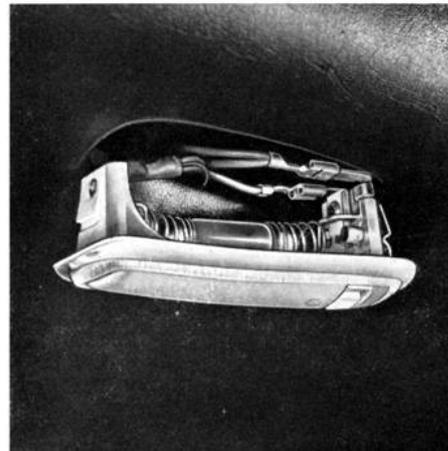
Enlever l'ampoule de la douille et la remplacer.

Pousser la nouvelle ampoule dans la douille et tourner simultanément vers la droite jusqu'à ce que les ergots du socle s'engastrent dans les rainures prévues.

Pousser le verre de la lampe dans la douille et vérifier qu'il soit bien placé.

Enficher les deux manchons de câble et fixer la lampe à nouveau avec les deux vis de crosses.

Vérifier que la lampe fonctionne.

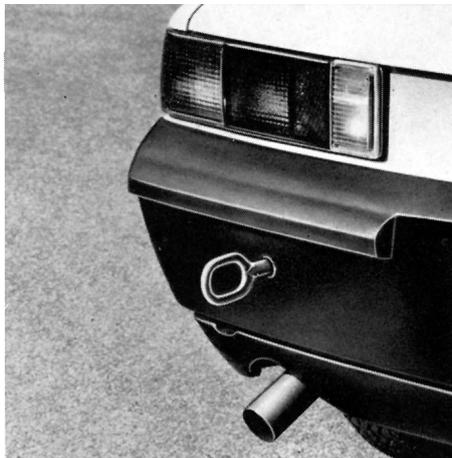
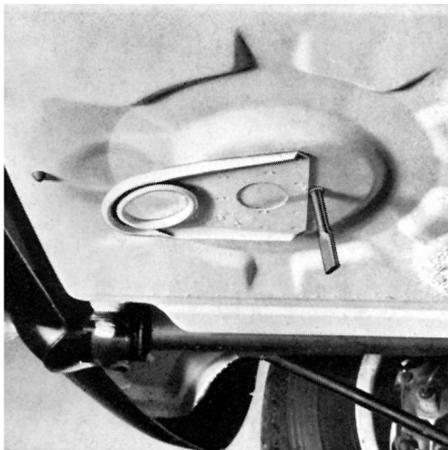


Ampoule d'intérieur

Enlever à l'aide d'un petit tournevis le boîtier de la fente du dossier.

Enlever l'ampoule inutilisable et la remplacer.

Remonter le boîtier en prenant garde de remettre la lampe d'intérieur par le côté du ressort de serrage d'abord.



Crochet de remorquage

A l'avant:

Une patte en tôle comportant un oeillet est soudée à l'avant du véhicule, sous la caisse; on pourra y attacher un câble de remorquage.

A l'arrière:

L'oeillet de remorquage livré avec l'outillage de bord peut être vissé dans le pare-chocs arrière après avoir enlevé le capuchon de recouvrement qui s'y trouve vissé.

Si, avec votre VW-Porsche, vous devez porter assistance à une autre voiture, nous vous conseillons de veiller à ce que le poids de la voiture remorquée ne soit pas supérieur au poids total admissible de votre propre voiture. Lors des manoeuvres de remorquage en dehors d'une bande de roulement (chaussée), on court toujours le risque de surcharger les

pièces d'attache du véhicule et, de ce fait, de les détériorer.

Veiller aussi à n'utiliser qu'un câble de remorquage souple.

En tant que conducteur du véhicule remorqueur, embrayer particulièrement en douceur lors du passage des vitesses et de la mise en route.

Le conducteur du véhicule remorqué doit, en freinant de façon intelligente, veiller à ce que le câble de traction reste tendu.

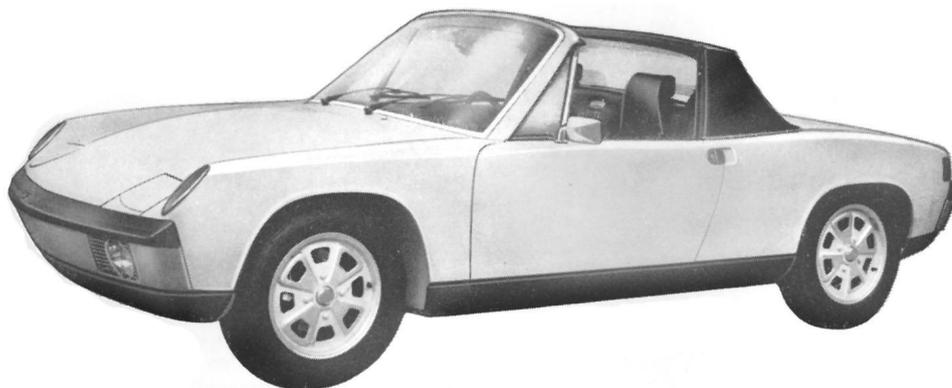


PORSCHE

914 1.8/2.0

DESCRIPTION

DU VÉHICULE



Le mode de construction avec moteur central donne à la Roadster 914 son caractère particulier. Etant donné la position du moteur devant l'essieu arrière, il n'est pas possible de prévoir les sièges de réserve habituels. Par contre, cette construction fournit les conditions préalables essentielles à des qualités de roulage optimales : répartition idéale du poids, faibles modifications des charges sur les essieux lors

du transport de charges supplémentaires et faible moment d'inertie par rapport à l'axe vertical du véhicule. Les suspensions de roues à l'avant et à l'arrière, les freins, la direction, de même que les sièges-baquets furent adaptés soigneusement aux exigences d'une conduite rapide. Les divers groupes d'organes et les éléments de construction sont décrits aux pages suivantes.

La carrosserie

La carrosserie ouverte est dotée d'un arceau de sécurité résistant. Le toit en matière plastique peut être démonté et emporté dans le coffre à bagages arrière. La forme bombée du grand pare-brise et l'arceau de sécurité rejettent l'air vers l'arrière et permettent de rouler à toit ouvert même à grande vitesse. La lunette arrière plane, verticale, est recouverte par l'arceau de sécurité qui la protège de ce fait aussi assez bien des intempéries.

Les portes possèdent des vitres triangulaires fixes et des vitres escamotables à manivelle, sans encadrement. Dans le but d'éviter les angles morts dangereux pour la conduite, les montants ont été maintenus aussi étroits que le permettait la sécurité.

Les portes s'ouvrent de l'extérieur au moyen d'une plaquette-poignée disposée dans le plan de la carrosserie, non proéminente, et, de l'intérieur, en tirant un levier également noyé dans la porte. Les deux portes peuvent être fermées avec la clé de contact. La serrure se trouve devant la plaquette-poignée extérieure. La porte côté conducteur peut aussi se verrouiller sans clé; à cet effet, il suffit d'appuyer sur le bouton de sécurité situé au-dessus de la poignée intérieure et de retenir la plaquette-poignée extérieure au moment de la fermeture de la porte.

Les deux sièges-baquets comportant des repose-tête sont réglables dans le sens longitudinal et s'inclinent.

En matière de «sécurité intérieure», les mesures suivantes ont été prises:

Sièges-baquets avec appuie-têtes faisant partie de l'équipement standard de série.

Bords supérieurs et inférieurs de la planche à instruments capitonnés.

Partie centrale avec boutons de commande et instruments en retrait.

Interrupteurs, boutons de commande et poignée de maintien pour passager en matériau élastique.

Pare-soleil capitonnés.

Volant de direction avec capitonnage anti-chocs.

Ventilation soignée évitant dans une large mesure l'embuage des vitres.

Rétroviseur intérieur de sécurité.

Poignées de portes renfoncées.

Le coffre à bagages à l'avant du véhicule possède un volume utile d'environ 200 litres.

La roue de secours se trouve dans une alvéole particulière du plancher et elle est recouverte par une plaque de contre-plaqué revêtue d'un tapis. De façon à permettre le transport de bagages volumineux et de grandes dimensions, la roue de secours peut être retirée du compartiment avant et placée dans le coffre à bagages arrière.

Le coffre à bagages arrière possède un volume d'environ 250 litres et permet avant tout d'emporter des bagages volumineux.

Le moteur se trouve entre l'essieu arrière et l'habitacle. Il est accessible par un couvercle particulier entre la lunette arrière et le coffre à bagages arrière, par le haut. Dans le couvercle est aménagée une grille d'admission d'air par laquelle le moteur reçoit l'air nécessaire à la combustion et au refroidissement.

Équipement électrique

Une génératrice triphasée de 14 V, 50 A (700 W), fournit un courant continu par l'intermédiaire de diodes. Cet alternateur débite une puissance importante même aux régimes peu élevés.

La Roadster possède des phares escamotables qui rentrent entièrement dans la carrosserie. Les phares de route principaux ne sont pas visibles pendant la journée et ne peuvent par conséquent pas être allumés pendant ce temps. Pour la conduite «éclairée», les phares peuvent être sortis grâce à des moteurs électriques de commande.

Un avertisseur lumineux (appel de phare) peut être prévu par les phares d'appoint incorporés au pare-chocs – dans la mesure où les codes de la route des divers pays le permettent.

Le moteur (914 2.0)

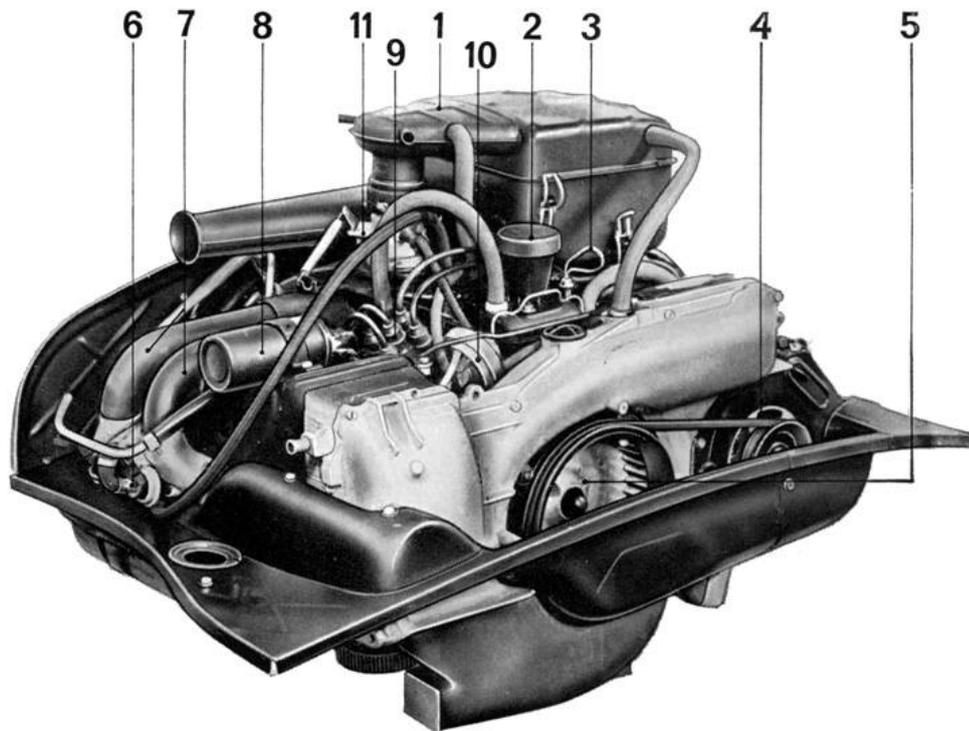
Il s'agit d'un moteur à essence à 4 cylindres opposés deux à deux, à 4 temps, refroidi par air. Le carter de vilebrequin en alliage d'aluminium moulé sous pression est séparé verticalement dans le plan de l'axe des paliers de vilebrequin et d'arbre à cames.

De chaque côté du moteur se trouvent deux cylindres moulés en fonte grise spéciale avec ailettes de refroidissement et une culasse en alliage d'aluminium, boulonnée sur le carter. Les soupapes renversées sont actionnées par des culbuteurs, des tiges-poussoirs et des poussoirs à partir de l'arbre à cames central.

Le refroidissement se fait par un ventilateur radial monté sur le vilebrequin. La quantité d'air de refroidissement est réglée thermostatiquement de façon à ce que le moteur froid se réchauffe plus rapidement et que la température de service reste aussi constante que possible quel que soit le chargement.

Les points de graissage du moteur sont alimentés en huile selon le principe de lubrification par circulation forcée. La pompe à engrenages de circulation d'huile est entraînée par l'arbre à cames. Grâce à un radiateur d'huile incorporé au circuit d'huile, cette dernière conserve sa capacité lubrifiante entière même pour des températures extérieures très élevées et lorsque le moteur est soumis aux sollicitations les plus fortes.

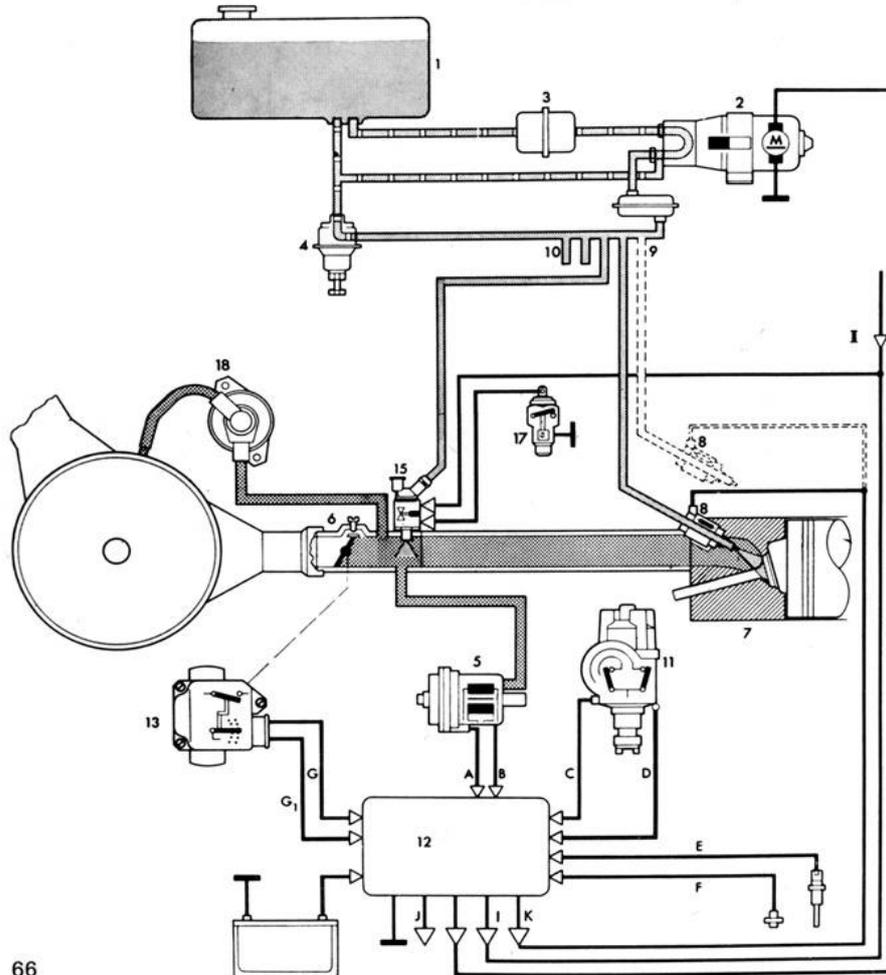
Le moteur est équipé d'une installation d'injection à commande électronique avec la-



quelle l'essence est injectée sur les soupapes d'admission du moteur par des soupapes d'injection (injecteurs) actionnées électromagnétiquement. L'installation d'injection est alimentée en essence par une pompe à essence électrique.

1. Filtre à air.
2. Clapet de la tubulure de remplissage d'huile moteur.
3. Jauge d'huile.
4. Dynamo.
5. Ventilateur radial.
6. Soupape d'injection.
7. Tubulure d'aspiration.
8. Bobine d'allumage.
9. Distributeur d'allumage.
10. Boîte à dépression.
11. Distributeur de l'air aspiré.

Le système à injection électronique (Type 914 — 2.0)



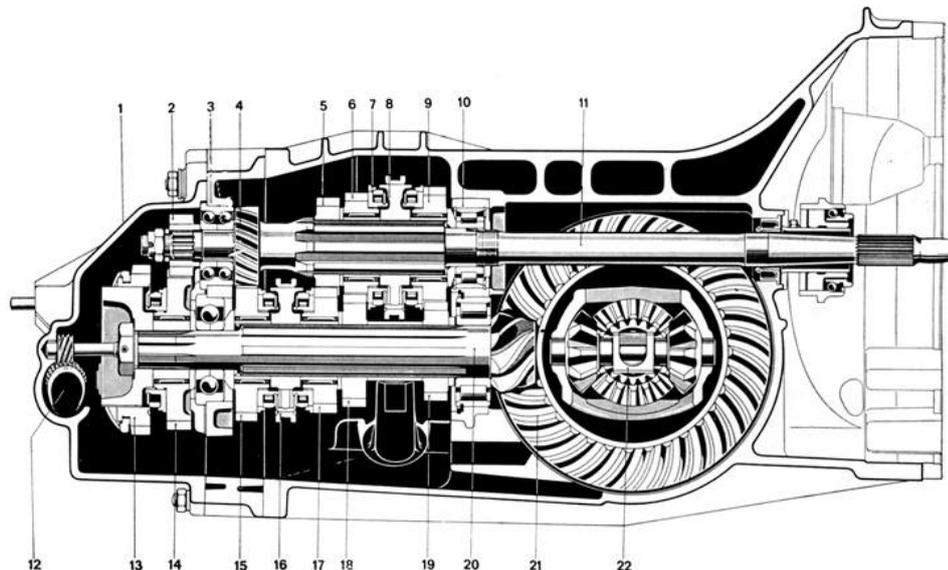
- 1 – Réservoir à essence
- 2 – Pompe à essence
- 3 – Filtre d'essence
- 4 – Régulateur de pression
- 5 – Transmetteur de pression
- 6 – Distributeur d'aspiration
- 7 – Culasse
- 8 – Soupapes d'injection
- 9 – Distributeur d'essence
- 10 – Distributeur d'essence
- 11 – Distributeur d'allumage avec contacts (contacts I et II)
- 12 – Dispositif de contrôle
- 13 – Interrupteur de papillon avec dispositif d'enrichissement pour la phase d'accélération
- 15 – Soupape départ à froid
- 17 – Thermorupteur pour dispositif de départ à froid
- 18 – Régulateur d'air additionnel
- 19 – Soupape d'augmentation de poussée

- A + B – venant du transmetteur de pression
- C + D – venant des contacts du distributeur d'allumage
- E + F – venant des transmetteurs de température
- G – venant de l'interrupteur du papillon
- G 1 – Enrichissement pour la phase d'accélération

- I – aux injecteurs des cylindres 1 et 4
- II – aux injecteurs des cylindres 2 et 3

La boîte de vitesses

La Roadster est pourvue d'une boîte de vitesses à 5 rapports. Les pignons à denture hélicoïdale de tous les rapports de marche avant se trouvent en prise constante et sont équipés d'une synchronisation à blocage. Lors du passage des vitesses, le manchon de commande est tiré par le segment de synchronisation de la roue dentée engagée et il est poussé sur la surface conique de la roue dentée de la vitesse choisie, en passant par la position point mort. Par les éléments de blocage, l'effet de synchronisation se trouve encore augmenté automatiquement tandis que les efforts de manipulation ainsi que le temps de passage des vitesses sont réduits. Le processus de synchronisation une fois terminé, le manchon de commande s'encastre dans les dents du corps d'embrayage. La liaison entre le pignon de vitesse et l'arbre est ainsi établie.



1. Couvercle arrière de la boîte

2. Pignon fixe 1ère vitesse

3. Roulement à billes à disposition oblique

4. Pignon fixe 2ème vitesse

5. Pignon fixe 3ème vitesse

6. Pignon libre 4ème vitesse

7. Bague de synchronisation

8. Manchon de guidage

9. Pignon libre 5ème vitesse

10. Roulement à rouleaux cylindriques

11. Arbre primaire

12. Prise de tachymètre

13. Pignon baladeur 1ère et marche arrière

14. Pignon libre 1ère vitesse

15. Pignon libre 2ème vitesse

16. Manchon de changement de vitesse

17. Pignon libre 3ème vitesse

18. Pignon fixe 4ème vitesse

19. Pignon fixe 5ème vitesse

20. Arbre secondaire

21. Couronne d'angle du différentiel

22. Différentiel

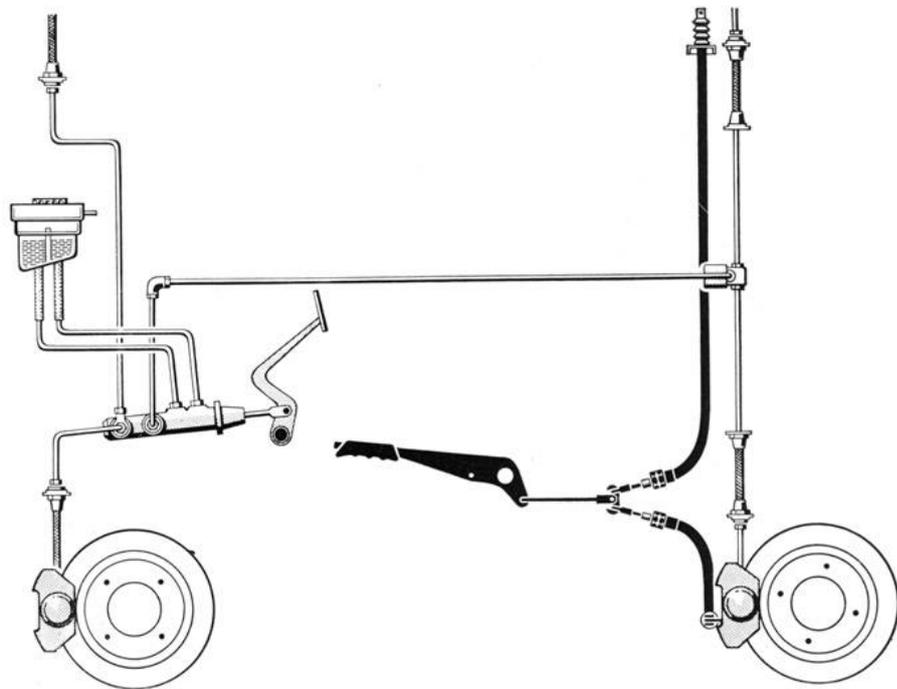
Les freins

Le dispositif de freinage comporte, à l'avant et à l'arrière, des freins à disques et il est subdivisé en deux circuits de freinage distincts. Le circuit arrière comprend un détendeur de pression qui limite à une valeur déterminée la pression d'actionnement des cylindres de roues arrière.

Le frein à main agit sur les garnitures de freins arrière (du frein à pied) par l'intermédiaire d'un câble de traction. Le rattrapage du jeu s'effectue automatiquement.

Lorsqu'on freine, chacune des garnitures est pressée contre le disque par un piston hydraulique. Les freins de service et à main sont pourvus d'un rattrapage automatique. Les disques de frein sont à l'air libre et une tôle les protège contre l'eau et la boue. Ceci n'exclut cependant pas la possibilité que les disques et les garnitures de freins soient mouillés. Par temps de pluie et lorsqu'on ne s'est pas obligé de freiner fréquemment, il faut appuyer plus énergiquement sur la pédale de frein. Dans ce cas, il est judicieux de sécher les freins en les employant un peu plus souvent. Il faut également sécher les freins de cette manière après le lavage de la voiture.

Malgré la très grande résistance des disques de frein, il convient de ne pas renoncer à utiliser l'effet de freinage du moteur lorsqu'on descend de longues côtes et particulièrement en montagne.



Toutes les voitures VW-Porsche sont équipées d'un système de freinage à deux circuits, dont chacun fonctionne indépendamment de l'autre. Dans le cas l'un des circuits tombe en panne, la pression du pédale de frein augmente ce qui résulte en un parcours de freinage et une course de pédale plus élevés!

Par cette raison ne jamais rouler en circulation pendant une période prolongée avec un système de freinage defectueux! Rouler lentement au bord droit de la route et essayer les freins pour s'habituer aux nouvelles réactions du système de freinage. Puis se rendre au plus proche atelier autorisé.

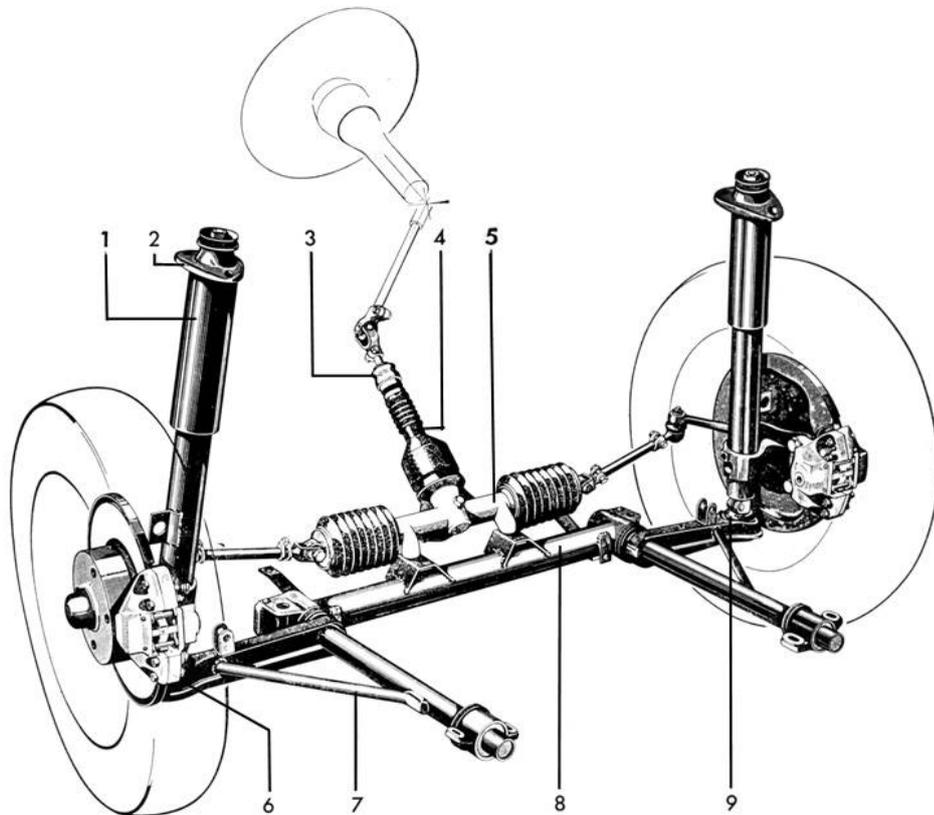
Essieu avant

Les roues avant sont montées avec suspension indépendante. Elles sont guidées dans chaque cas par un bras d'articulation transversal incliné conjointement avec une jambe d'amortisseur. Le mode de construction peu encombrant est tel que les divers éléments de construction de l'essieu se trouvent dans les caissons de roues et sous le plancher du coffre. C'est ainsi que, malgré la faible hauteur à l'avant, il a été possible d'aménager un coffre à bagages profond et large à l'avant. Les bras d'articulation sont attachés au plancher de la carrosserie et transmettent aux roues les efforts fournis par les barres de torsion longitudinales, par l'intermédiaire des jambes d'amortisseurs. Ces dernières sont fixées en bas par des joints à rotules sur les bras d'articulation et, en haut, dans des tampons d'appui caoutchouc-métal solidaires des tôles des caissons de roues. Aucune des articulations n'a besoin d'être entretenue.

La direction

Il s'agit d'une direction à crémaillère avec barre d'accouplement à deux parties. La colonne de direction de sécurité se compose de trois pièces, reliées par joints à croisillon aux points anguleux.

Le volant de direction possède un important capitonnage et assure au conducteur, avec la colonne de direction, une protection maximale en cas d'accidents.



1. Amortisseur

2. Support

3. Palier de l'arbre de direction

4. Arbre de direction

5. Direction à crémaillère

6. Pince de frein

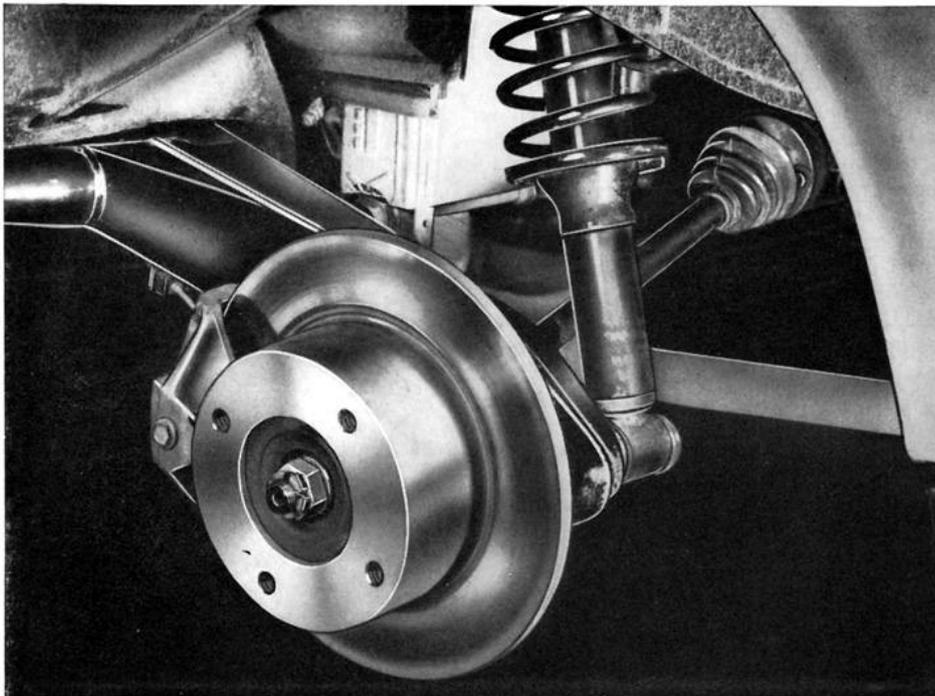
7. Bras transversal

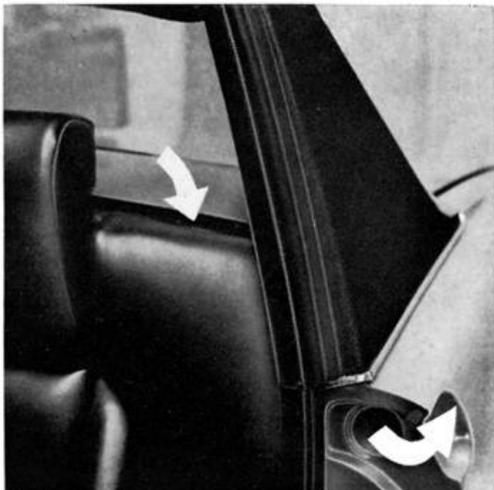
8. Support auxiliaire

9. Joint à rotule

Essieu arrière

Le montage des roues arrière est réalisé sur un axe de bras d'articulation incliné dont les mouvements ont été choisis de telle sorte qu'il en résulte des modifications du carrossage et du pincement des roues favorables à la tenue de route du véhicule. La suspension des roues par rapport au cadre est assurée par des jambes à ressorts. Les ressorts hélicoïdaux à flèche linéaire, les ressorts creux progressifs en mousse de Vulkollan et les amortisseurs à double effet forment une seule unité de construction. La prise d'appui de la jambe de ressort à course longue sur le bras d'articulation et la carrosserie procure, étant donné le rapport de transmission changeant, le durcissement progressif souhaité de la suspension entre la course du ressort et la course de la roue lors du débattement de cette dernière. Des demi-arbres articulés transmettent la puissance du moteur aux roues arrière.

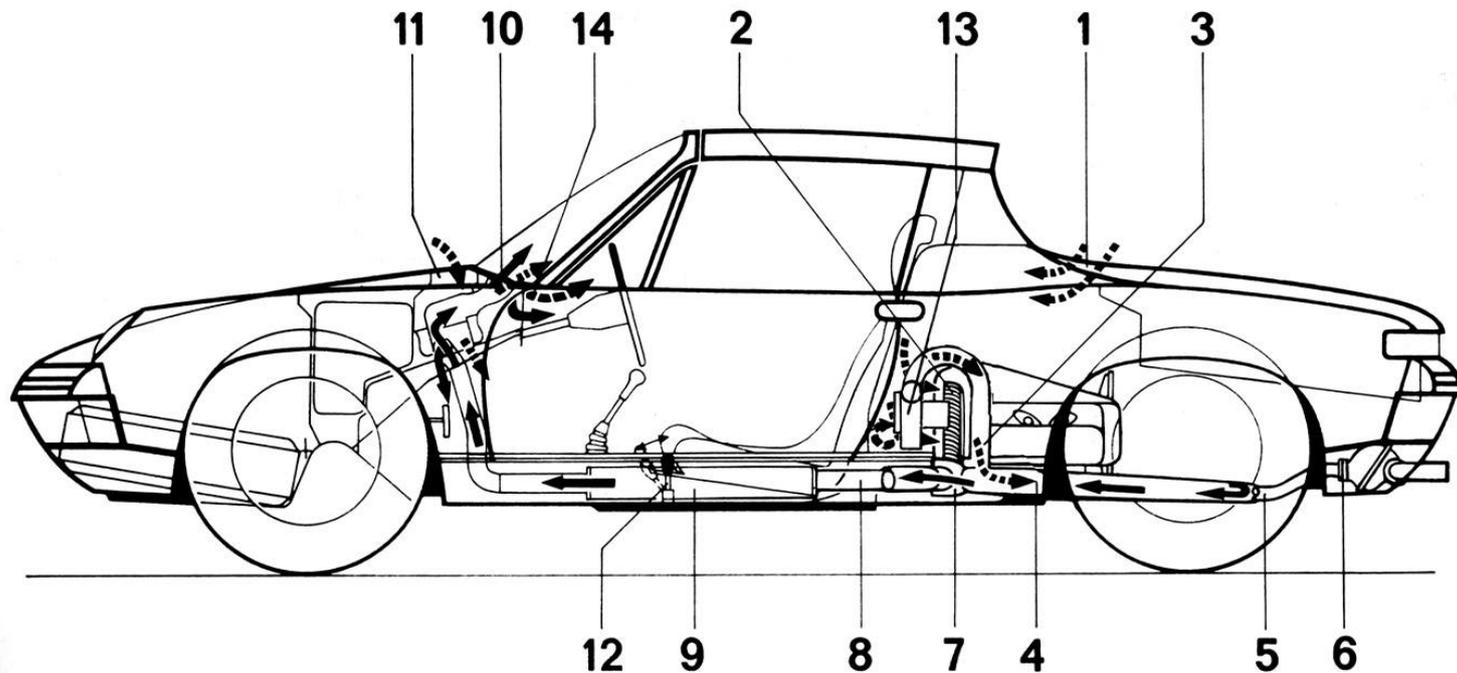




Evacuation forcée de l'air

L'évacuation de l'air hors de l'habitacle s'effectue par l'intermédiaire de deux canaux de désaération situés à gauche et à droite de l'habitacle, derrière les dossiers de sièges et conduisant dans la zone des poignées extérieures de portes dans les montants des serrures.

Représentation schématique de l'installation de chauffage et de ventilation



Chauffage

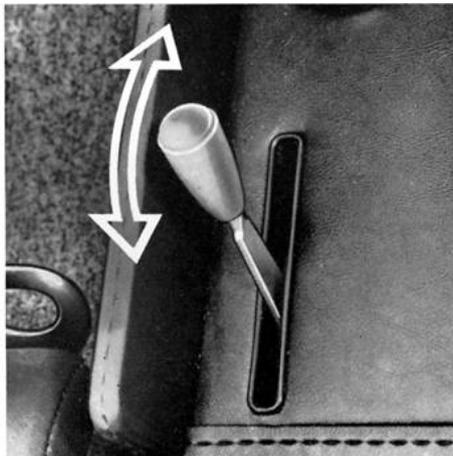
Description du fonctionnement:

La totalité de l'air frais est admise par la grille du capot-moteur ① et aspirée par la soufflante. Le flux partiel d'air frais nécessaire au chauffage de la voiture est dérivé immédiatement après la soufflante ② par une tubulure de prélèvement ③, de chaque côté. Si le levier du chauffage ⑫ est tiré à fond, un ventilateur électrique ⑬ – aux régimes bas du moteur (trafic urbain) – aspire une quantité supplémentaire d'air frais pour renforcer le chauffage et cet air est également dirigé vers les tubulures de prélèvement ③.

L'air frais (air froid) passe des tubulures de prélèvement à travers les deux échangeurs de chaleur ④ du moteur. Ces échangeurs sont des boîtiers en tôle fermés à travers lesquels passent les conduites d'échappement ⑤. Tous les points de raccordement détachables de l'installation d'échappement ⑥ se trouvent en dehors des échangeurs.

Tout le système d'échappement du moteur se trouve à l'extérieur, exposé directement au vent debout, en-dessous du compartiment arrière de la carrosserie.

Sortant des échangeurs, l'air du chauffage s'écoule par les flexibles de connexion, les coffrets à clapets ⑦, les tubes ⑧ et les silencieux ⑨ dans les longerons de la carros-



Consignes pour l'utilisation:

Le chauffage est commandé par un levier ⑫ situé derrière le levier de changement de vitesses. Pour ouvrir le chauffage, tirer le levier vers l'arrière; pour fermer le chauffage, repousser le levier vers l'avant. En outre, le ventilateur électrique ⑬ se trouve enclenché pour renforcer le chauffage lorsque le levier de commande de chauffage est tiré à fond.

L'actionnement de la poignée (levier) commandé, par l'intermédiaire d'un câble de traction, le déplacement des clapets à l'intérieur des coffrets ⑦. En cas de rupture du câble, les deux clapets se ferment automatiquement et l'air chaud s'échappe à l'extérieur.

serie jusqu'aux orifices de répartition disposés par paires.

Les sorties d'air chaud sont prévues:

sous le pare-brise ⑩, à gauche et à droite dans la planche de bord ⑭ et dans la zone du plancher avant.

Les coffrets à clapets ⑦ du système de conduite d'air chaud sont prévus de telle sorte que l'air afflue continuellement dans les échangeurs de chaleur autour des tuyaux d'échappement, même quand le chauffage est arrêté.

Indépendamment du chauffage de la voiture, de l'air frais supplémentaire peut être amené dans l'habitacle par le système de ventilation ⑪ disposé devant le pare-brise.



PORSCHE

914 1.8/2.0

CARACTÉRISTIQUES

TECHNIQUES

Moteur

Nombre de cylindres

Alésage

Course

Cylindrée effective

Taux de compression

Puissance

au régime du moteur de

Couple maximum

au régime du moteur de

Puissance au litre

Jeu de soupapes:

d'admission

d'échappement

Type 1.8

4

93 (mm)

66 (mm)

1795 (cm³)

8,6 : 1

85 (PS selon DIN); 63 (KW)

5000 (tr/mn)

13,8 mkp; 138 (Nm)

3400 (tr/mn)

48 (PS/l); 35 (KW/l)

0,15 mm }
0,15 mm } à moteur froid

Type 2.0

4

94 (mm)

71 (mm)

1971 (cm³)

8,0 : 1

100 (PS selon DIN); 73,5 (KW)

5000 (tr/mn)

16,0 (mkp); 157 (Nm)

3200–4000 (tr/mn)

51 (PS/l); 37 (KW/l)

0,15 mm }
0,20 mm } à moteur froid

Caractéristiques du moteur

Genre de construction

Mode de fonctionnement

Refroidissement

Graissage

Cylindres

Culasse

Commande des soupapes

Commande d'arbre à cames

Vilebrequin

Paliers de bielles

Alimentation d'essence

Préparation du mélange

Moteur à 4 cylindres opposés deux à deux

Moteur à essence à quatre temps

Par air

Par circulation forcée

Fonte grise

Alliage léger

Tiges - poussoirs et un arbre à cames central

par une paire de pignons dentés

forgé, 4 paliers à coussinets

Coussinets (trimétal)

Type 1.8 Pompe à essence mécanique

Type 1.8 2 carburateurs

Type 2.0 1 pompe à essence électrique

Type 2.0 injection électronique d'essence

Équipement électrique

Tension nominale	12 V
Capacité de batterie	45 Ah
Génératrice	50 A, tension débitée 14 V Génératrice triphasée (700 W)
Allumage	par batterie
Ordre d'allumage	1 – 4 – 3 – 2
Réglage de l'allumage	Type 1.8 7.5° avant PMH à 850 ±50 U/min (tuyaux à dépression ôtés) Type 2.0 27° avant PMH à 3500 tr/mn (tuyaux à dépression ôtés)
Bougies d'allumage	Beru 175/14/3, Bosch W 175 T2 (lorsque le moteur a été soumis à des sollicitations importantes de façon permanente dans les régions où règnent des températures moyennes supérieures à + 25°C, on devra utiliser les bougies Bosch W 225 T2 ou des bougies correspondantes d'autres marques).
Ecartement des électrodes	0,7 mm

Transmission de force

Embrayage	Monodisque travaillant à sec
Boîte de changement	Boîte de changement de vitesses synchronisée Porsche, à blocage
Nombre des rapports	5 en marche AV, 1 marche AR
Dispositif du levier de changement	Au plancher au centre
Commande d'essieu	Engrenage à pignons coniques à denture spirale avec différentiel à pignons coniques
Transmission d'essieu	7 : 31, i = 4,429
Transmission de force	demi - arbres articulés sur les roues arrière
Rapports de transmission / vitesses	voir diagramme de BV, page 82

Tenue en côte (valeurs calculées)

(Poids du véhicule à vide + 1/2 charge; 1085 kg)

	Type 1.8	Type 2.0
1ère vitesse, rampe maximum env.	50%	70,5%
2ème vitesse, rampe maximum env.	30%	36,0%
3ème vitesse, rampe maximum env.	18%	21,5%
4ème vitesse, rampe maximum env.	12%	14,0%
5ème vitesse, rampe maximum env.	8%	9,5%

Châssis, suspension des roues

Cadre	Cadre en caisson en tôles d'acier, soudé et matricé.
Fixation des roues AV	Suspension indépendante sur l'amortisseur et bras d'articulation.
Suspension des roues AV	Une barre de torsion ronde par roue, dans le sens longitudinal.
Fixation des roues AR	indépendantes sur bras d'articulation inclinés.
Suspension des roues AR	Un ressort hélicoïdal par roue avec amortisseurs télescopiques double effet et ressorts creux caoutchouc progressifs.
Frein à pied	Frein à double circuit, hydraulique, agissant sur les quatre roues, freins à disques sur toutes les roues. Détendeur de pression pour freins arrière.
Frein à main	Mécanique, agissant sur les garnitures de freins arrière, (du frein à pied).
∅ efficace des disques de freins	A l'avant 232 mm, à l'arrière 240 mm.
Surface de freinage efficace totale	180 cm ²
Jantes	5 1/2 J x 15
Pneumatiques	Type 1.8 165 SR 15; Type 2.0 165 HR 15
Direction	Direction à crémaillère ZF
Roue avant: Carrossage Alignement Chasse de direction	$0^\circ \pm 20'$ $+ 20' \pm 10'$ $6^\circ \pm 30'$ } Poids à vide selon DIN + essieu avant chargé de 15 Kg
Roue arrière: Carrossage Alignement	$-30' \pm 20'$ $0^\circ + 15'$ } Poids à vide selon DIN

Remplissages

Moteur	3,5 litres env., huile HD de marque selon classification SD ou SE de API: été SAE 30, hiver SAE 20, aux températures courantes de -15°C à 0°C : SAE 20 W 20, aux températures inférieures à -15°C : SAE 10 W.
Boîte de vitesses différentiel compris	2,5 litres env., huile pour boîtes de vitesses de la spécification MIL – L – 2105 B ou MIL – L – 2105, classe de viscosité SAE 90.
Réservoir à essence	62 litres dont environ 6 litres de réserve, indice d'octane requis: Type 1.8 98 – ROZ, Type 2.0 ca. 95 ROZ (super) env.
Liquide de freins	0,35 litre env. de liquide de freins J 1703a selon SAE
Dispositif de lave-glace	2,5 litres env.

Poids

Poids à vide selon DIN 70020 **	950 kg	Forces totales admises sur essieu	1220 kp
Force admise sur essieu arrière *	650 kp	Force admise sur essieu avant *	650 kp

* Néanmoins, les forces totales admise ne peuvent pas être dépassées.

** Cette valeur est augmentée par l'installation d'équipements additionnels, ce qui résulte en une réduction du poids utile.

Performances

	Type 1.8	Type 2.0
Vitesse maximale	178 Km/h	190 Km/h
Accélération 0–100 Km/h *	12 sec. } poids vide selon DIN	10,5 sec. } poids vide selon DIN
Kilomètres avec départ à l'arrêt *	33,5 sec. } avec demi-charge	32 sec. } avec demi-charge
Masse par unité de rendement	11,15 kg/PS (15 kg/KW)	9,5 kg/PS (12,9 kg/KW)
Consommation d'essence selon DIN	7,0 litres/100 km	7,8 litres/100 km
Consommation moyenne de service		12 litres/100 km
Consommation d'huile-moteur	0,5–1,0 litres/1000 km	0,5–1,0 litres/1000 km

Dimensions

Empattement

2450 mm

Voie (poids à vide selon DIN)

avant

1343 mm

arrière

1383 mm

Longueur

3985 mm

Largeur

1650 mm

Hauteur (à vide)

1230 mm

Garde au sol (pour poids total admissible)

130 mm

Diamètre de braquage

11 m env.

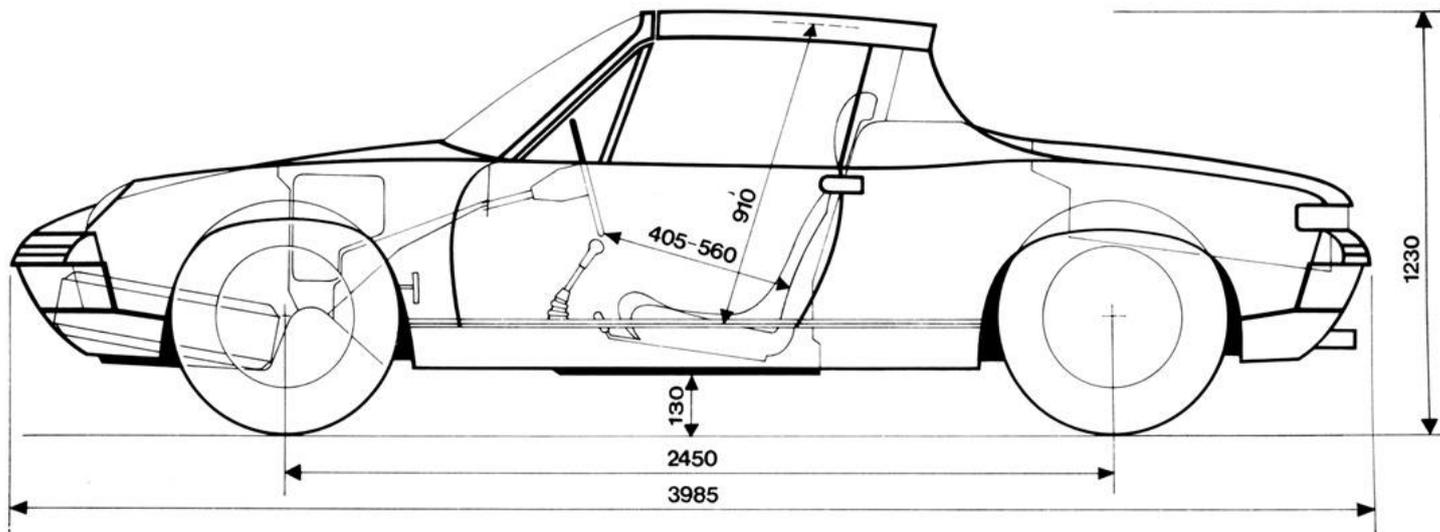
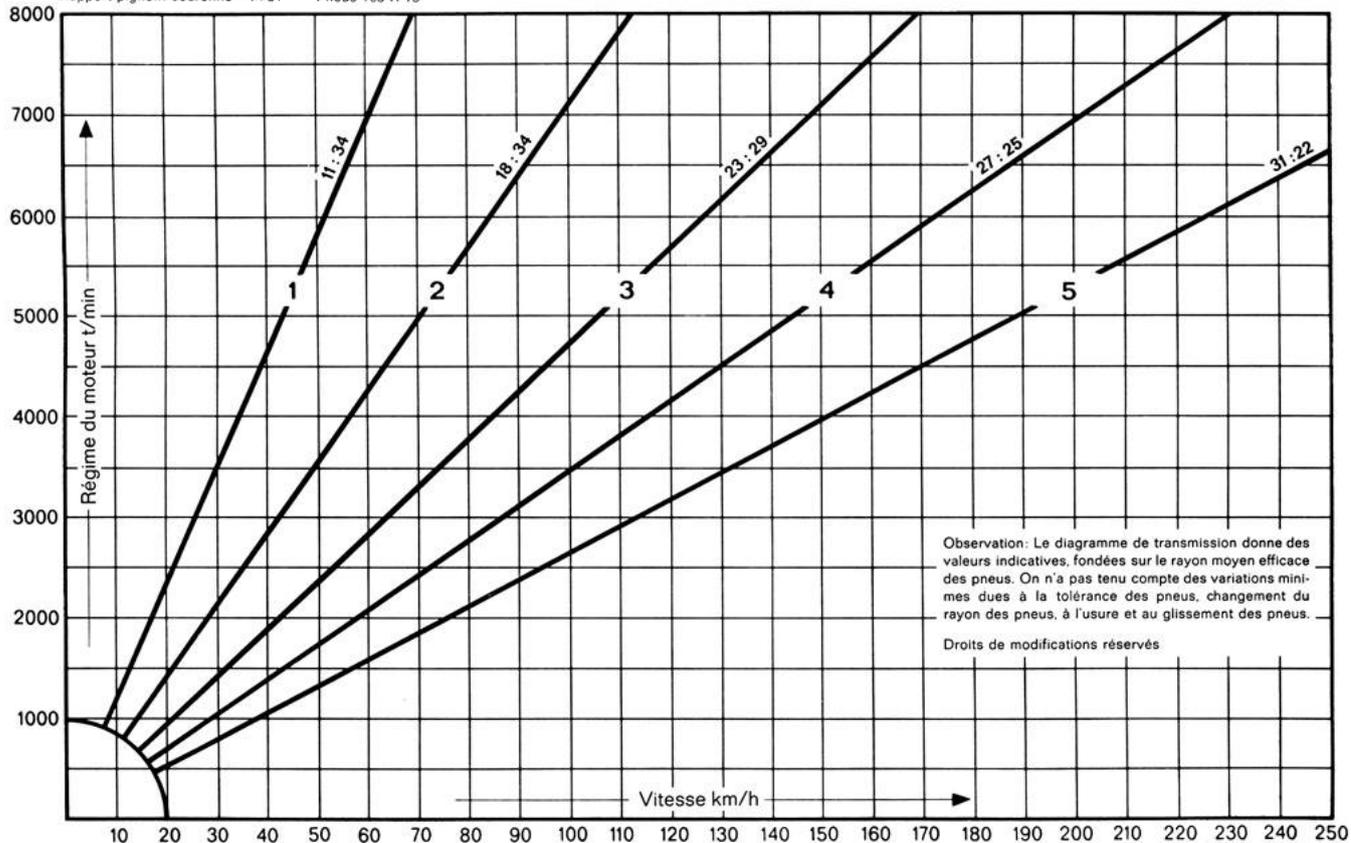


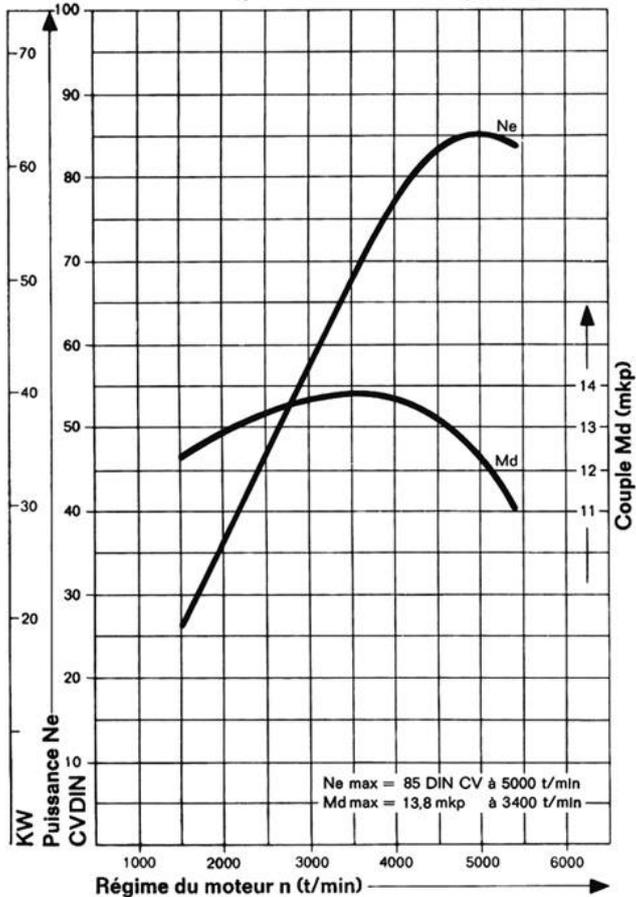
Diagramme de transmission

Type 914 — 1.8 / 2.0

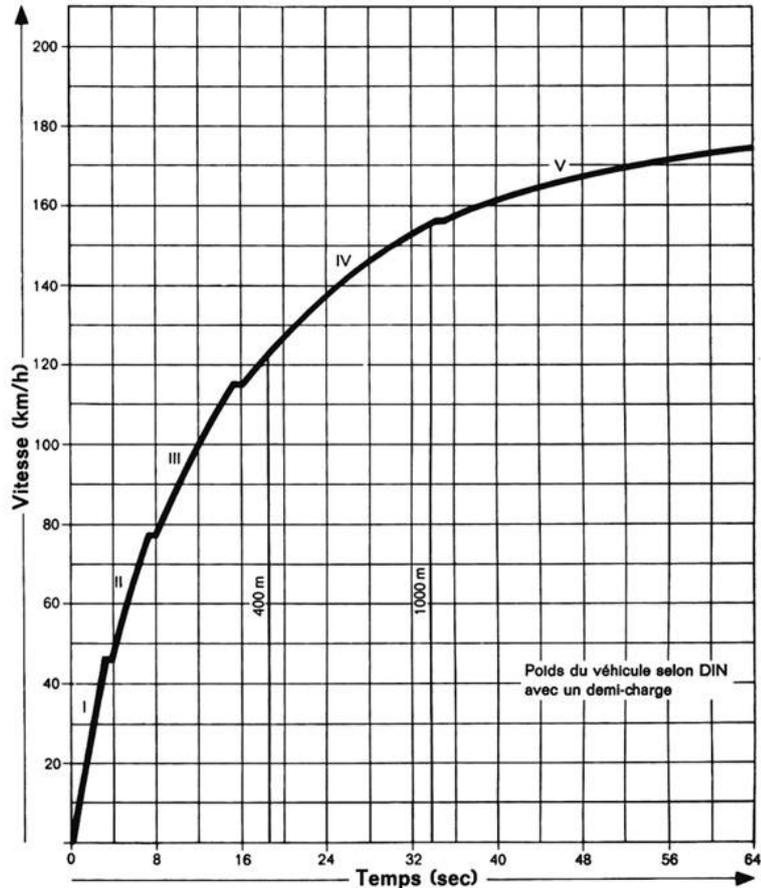
Rapport pignon: couronne = 7 : 31 Pneus 165 R 15

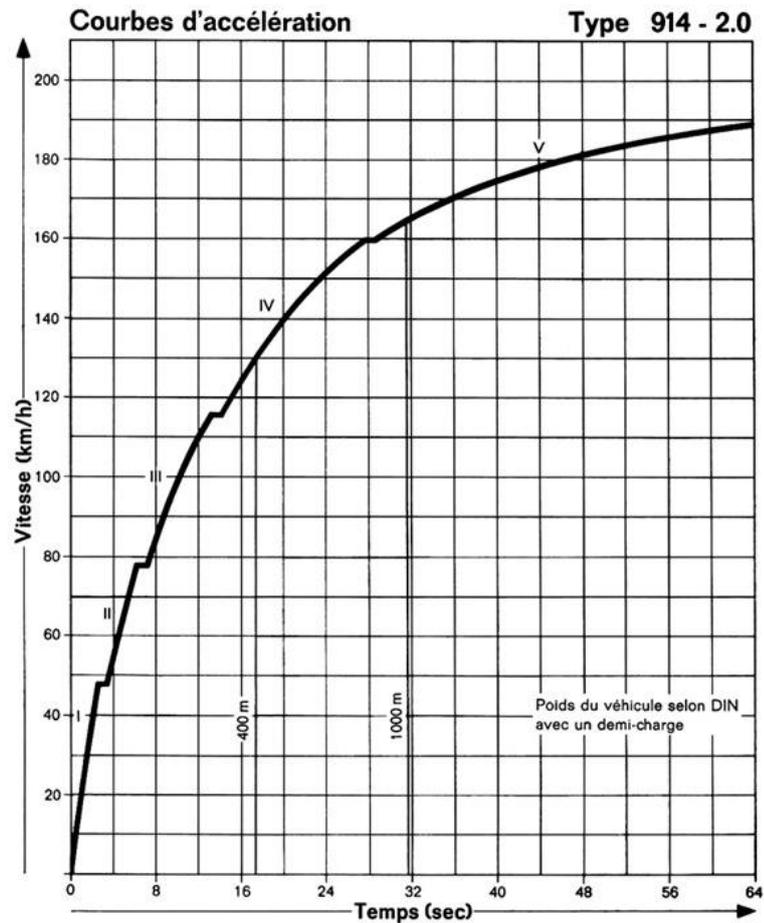
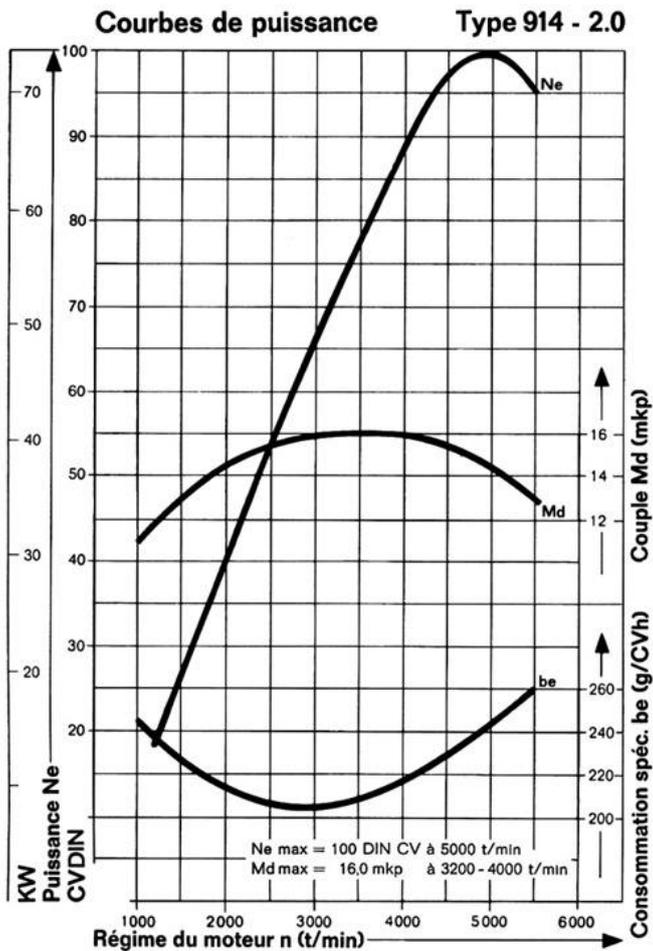


Courbes de puissance Type 914-1.8



Courbes d'accélération Type 914-1.8





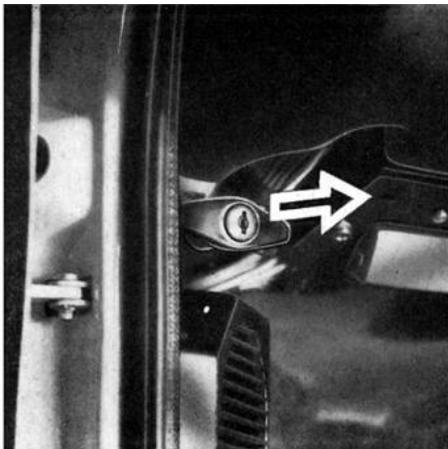
Couples de serrage

Désignation	Filetage	mkg	Désignation	Filetage	mkg
1 – Vis des arbres de roue	M 8×1,25	4,5	11 – Ecrou du couvercle de tamis d'huile	M 8	1,3
2 – Ecrous du support de boîte de vitesses	M 8	2,0	12 – Ecrous d'axe de culbuteur	M 7	1,4
3 – Ecrous du support-moteur (caisse)	M 10	3,0	13 – Ecrous de culasse	M 10	3,2 ¹⁾
5 – Ecrous, fixation moteur sur boîte de vitesses	M 10	3,0	14 – Vis de support moteur (carter-moteur)	M 8	3,0
6 – Bougies	M 14×1,25	3,5	15 – Vis de moyeu de turbine	M 8	3,2
7 – Ecrou pour petite poulie	M 14×1,5	6,0	16 – Vis du volant-moteur	M 12×1,5	11,0
8 – Vis sur turbine de refroidissement	M 8	2,0	16 – Vis et écrous des demi-carters du moteur	M 8	2,0
9 – Ecrous de pompe à huile	M 8	2,0	17 – Ecrous des demi-carters du moteur	M 10×1,25	3,3 ³⁾
10 – Bouchon de vidange d'huile	M 12×1,5	2,2	18 – Ecrous des chapeaux de bielle	M 9×1	3,3 ²⁾
			19 – Vis de l'embrayage	M 7	2,0

Travaux d'entretien en bref

Pour le cas que votre pompiste ne soit peut-être pas familiarisé avec votre VW-Porsche, nous vous donnons ci-dessous une description en bref des travaux de service les plus nécessaires.

C'est à l'intérieur de ce Manuel Technique que vous trouverez les indications détaillées.



Couvercle avant

La poignée de traction pour le capot avant se trouve à gauche sous le tableau de bord.

Remplissage du réservoir

Réservoir: dans le coffre avant qui s'ouvre à l'aide de la poignée de traction qui se trouve à gauche sous le tableau de bord.

Essence: N'utiliser que de l'essence super, indice minimum d'octane requis:

Type 1.8 98 – ROZ

Type 2.0 ca. 95 ROZ (super) env.

Capacité: 62 litres, dont 6 litre de réserve.

Roue de secours – pression des pneus

La roue de secours se trouve dans le coffre avant.

Pression:

à l'avant 1,8 atm valeurs indicatives

à l'arrière 2,0 atm pour pneus froids

Roue de secours 3 atm au maximum

Pneus d'hiver:

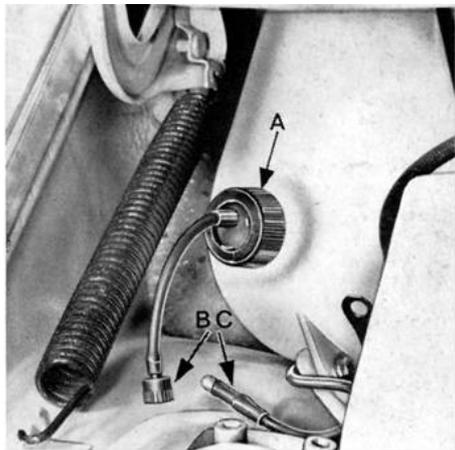
à l'avant 2,0 atm valeurs indicatives

à l'arrière 2,2 atm pour pneus froids

Dimension des pneus:

Type 1.8 165 SR 15

Type 2.0 165 HR 15



Installation de lave-glace

Pour remplir le réservoir, dévisser le bouchon (A), remplir d'eau. La capacité du réservoir est de 2,5 l. env. A la saison froide mettre dans l'eau l'antigel approprié.

L'installation pneumatique de lave-glace travaille avec l'air comprimé de la roue de secours.



Vérifier en actionnant le lave-glace si un jet d'eau assez puissant sort du réservoir. D'autre part il faut corriger la pression d'air de la façon suivante:

- a. Dévisser le chapeau de la soupape (B) et gonfler la roue de secours de 3 atm au moyen de la soupape (C) ou bien.
- b. Dévisser le flexible (D) de la roue de secours et gonfler la roue de secours de 3 atm en utilisant la soupape du pneu.



Ouverture du compartiment-moteur

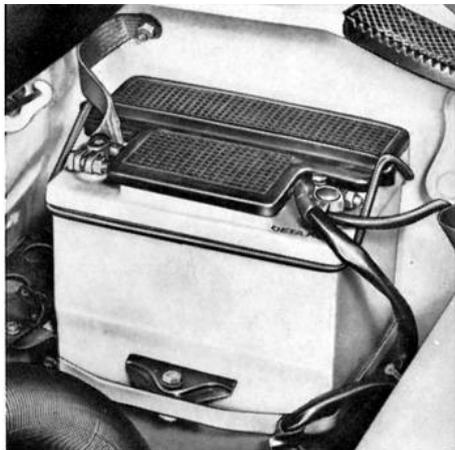
La poignée de traction du couvercle du compartiment-moteur se trouve dans le montant gauche de la porte.



Contrôle du niveau d'huile

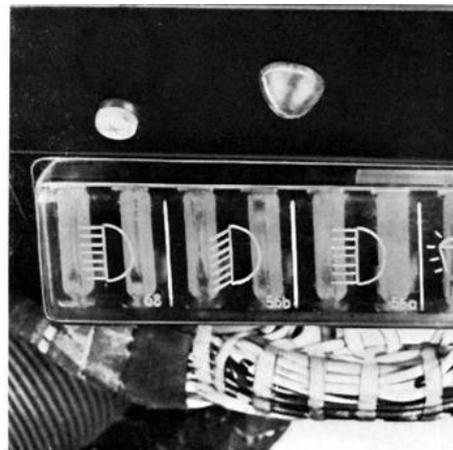
Retirer la jauge à huile et l'essuyer avec un chiffon propre. Engager la jauge à fond jusqu'en butée, la retirer ensuite et relever le niveau.

La quantité d'huile entre le repère « max » et « min » de la jauge à huile, est d'environ 0,7 litre.



La Batterie

La batterie se trouve à l'arrière à droite dans le compartiment moteur. Pour procéder au contrôle visuel du niveau de l'électrolyte enlever les couvercles de la batterie. Le niveau doit se trouver à 10 ou 15 mm au-dessus du bord supérieur des plaques. Pour faire l'appoint à la quantité correcte n'utiliser que de l'eau distillée.



Fusibles

La boîte à fusibles est placée sous la planche de bord, à gauche, à côté de la colonne de direction; ils sont protégés par un couvercle transparent. Sur le couvercle sont repérés par des symboles appropriés les divers instruments consommateurs d'énergie électrique.

Table des matières

A		C		D	
Accélération – diagramme	83/84	Caractéristiques techniques	75, etc.	Démarrage à froid	30
Allume – cigarettes	20	Carrosserie – description	64	Description – carrosserie	64
Ampoules – de clignotants	53	Ceintures de sécurité	26/27/28	– boîte de vitesses	67
Ampoule – d'éclairage de plaque d'im-		– nettoyer	29/39	– direction	69
matriculation	58	Cendrier	21	– chauffage	72
– d'intérieure	58	Chaines antidérapantes	40	– d'évacuation forcée de l'air	71
– de feux de position	53	Changement – de roue	50	– équipement électrique	64
– de phares	53	– de vitesses	31	– essieu arrière	70
– de phares de feux-stop	53	Chauffage et ventilation	22/23/72	– essieu avant	69
– de phares de recul	53	Chauffage de lunette arrière	20	– freins	68
– remplacement	54–58	Chauffage – description	72/73	– moteur	65
Anneau de remorquage	59	Châssis (suspension des roues)	79	– véhicule	63
Avant de prendre la route	12	Charnières de porte	46	Direction – description	69
		Chromes	38	Dimensions	81
		Clés	12	Dispositif d'alarme	19
		Clignotants – levier de	20	Diagrammes – de transmission	82
		Commande du chauffage	22/23	– de courbes de puissance	83
		Contrôle – du jeu de l'embrayage	29	– de courbes d'accélération	83
		– de la batterie	40		
		– de l'huile du moteur	40/44	E	
		Compte-tours	15	Eclairage des instruments de bord	
		Code – passage en	20	– intérieur	22
		Conseils pour utilisation en hiver	40	Embrayage – contrôle de la pédale	29
		Conseils pratiques	11	Entretien de la voiture	37, etc.
		Contact/allumage – serrure de	12	Équipement électrique – caractéristiques	78
		Commutateur d'éclairage	19	– description	64
		Coussin du milieu	22	Essence – réservoir	17
		Cric – élévateur	43	Essieu arrière – description	70
		Couples de serrage	86	Essieu avant – description	69
				Evacuation forcée de l'air	71
				Essuie – glace	21
				Etoffes	38
B					
Boîte à gants	18				
Boîte de vitesses – changement de					
vitesses	31				
– changement d'huile	46				
– remplissages	46				
– description	67				
– diagramme de transmission	82				
– transmission de force	78				
Batterie	40/51				
Bougies d'allumage	78				

F					
Feux de position	20				
– arrière – remplacement des ampoules	53				
– avant – remplacement des ampoules	53				
Feux-stop – remplacement des ampoules	53				
Filtre à air	47				
Frein – pédale de	29				
Frein à main	29				
Freins – description	48/68				
– rôdage des garnitures	30				
– remplacement des garnitures	48				
– liquide	48				
Fusibles	52				
G					
Garnitures de freins – rôdage	30				
Génératrice – témoin lumineux de	14				
Gonflage (pneumatiques)	49				
Graissage de la came du distributeur	46				
H					
Hiver – utilisation en	40				
Huile – changement du filtre à	44/45				
– niveau dans le moteur	44				
– contenances	44				
– tamis d’huile dans le moteur	45				
– témoin de pression d’	14				
– changement de la boîte de vitesse	46				
– thermomètre d’huile moteur	14				
I					
Instrument combiné	14				
Instruments	14, etc.				
J					
Joints (portes et fenêtres)	40				
L					
Lampe de parking	53				
Lancement du moteur	30				
Lave-glace	33				
Liste des ampoules	56				
Leviers de commande	29				
M					
Montre	16				
Moteur – vidange d’huile	45				
– chauffage-moteur	72				
– description	65				
– huile-moteur	40/44				
– numéro du	7				
– remplissage d’huile-moteur	44				
– mise en marche	30				
– caractéristiques	77				
N					
Nettoyage du véhicule	37/38				
Numéro de châssis	7				
Numéro de moteur	7				
Numéro de peinture	7				
O					
Outillage de bord	43				
P					
Performances	80				
Poids	80				
Pneus – pression des	49				
Prévention anti-corrosive	40				
Pare – soleils	24				
Passage des vitesses	31				
Peintures – entretien des	37				
Phares anti-brouillard	19				
Phares – commutateur de	20				
Phares d’appoint – réglage	56				
– remplacement des ampoules	55				
Phares – réglage	57				
– remplacement des ampoules	54				
Plaquette du type (du constructeur)	7				
Pneumatiques – pression des	49				
Pneus d’hiver	40				
Portes – ouvertures des	25				
– poignées de	25				
– verrouillage des	25				
Protection inférieure du châssis	39				
Protection des creux	39				
R					
Réglage du siège	25/26				
Remorquage	59				
Réservoir d’eau	40				
Remplissage de	80				
Rétroviseur intérieur	24				

Rétroviseur extérieur	24	Tirette de serrure du couvercle avant	17
Rôdage du véhicule neuf	30	Toit – dépose et repose	31/32/33
Roues	49/50	Tubulure de remplissage d'essence	17
Roue de secours	49	Transmission de force	78
		Terme en côte	78
		Travaux d'entretien en bref	87-90

S

Serrure de capot avant	17
Serrure de contact/allumage-antivol	12
Serrure du coffre à bagages	18
Sièges, position des	25/26/34
Serrures de porte	40
Système à injection électronique	66

V

Ventilation – installation de	23
Vitres	39
Voltmètre	16
Véhicule – discription	63

T

Tableau de bord	13/15
Taches – élimination des	38
Taches de goudron sur peintures	38
Taches d'insectes	38
Taches de résine	38
Tachymètre	15
Témoin de pression d'huile	14
Témoin de charge de génératrice	14
Témoin de frein à main	15
Témoin de clignotants	15
Témoin lumineux de feux de position	15
Témoin lumineux de phares de route	15
Thermomètre d'huile moteur	14/16
Thermomètre d'huile moteur	14/16
Tirette de couvercle du compartiment- moteur	18



PORSCHE

914 1.8/2.0

RÉPERTOIRE D'ENTRETIEN

MODÈLE '74

A votre aimable attention

Votre voiture a été construite par des spécialistes expérimentés, avec le plus grand soin. Vous pouvez compter sur elle. C'est une voiture qui allie le brio à l'endurance. Quel que soit l'usage que vous en ferez, pour vos déplacements privés ou d'affaires, pour vos voyages ou pour une conduite sportive, elle vous procurera de nombreuses joies et satisfactions.

Grâce à ce RÉPERTOIRE D'ENTRETIEN, vous saurez toujours où vous en êtes avec votre voiture – si vous continuez, après la période de garantie, à faire effectuer et enregistrer régulièrement les travaux d'entretien et de graissage préconisés. Un réseau mondial de service après-ventes est à votre disposition.

VW-Porsche
Vertriebsgesellschaft mbH

Garantie et responsabilités

1. Sur la base du contrat de vente, nous garantissons l'absence de défauts sur le plan matériaux et usinage en fonction du niveau technique atteint. La période de garantie est de six mois à dater du jour de la livraison au client, mais au maximum pour un kilométrage total de 10.000 km.
2. Les demandes en garantie ne pourront être adressées qu'aux concessionnaires ou stations-service agréés par la VW-Porsche Vertriebsgesellschaft mbH (appelée par la suite «VG»). La demande doit être faite immédiatement après la constatation du défaut. La remise en état doit se faire dans une station-service agréée ou chez un concessionnaire agréé par la VG, soit à un endroit spécialement désigné par la VG.
3. La garantie et la responsabilité d'un défaut sur le produit se traduisent, au choix du constructeur, par le remplacement ou la réparation des pièces reconnues par le fabricant comme ayant des défauts de matériau ou d'usinage. Toute indemnisation de dommages directs ou indirects — également en-dehors d'un cas de garantie et sans considération de quelque motivation juridique — est exclue. Les pièces destinées à être remplacées doivent être — suivant l'avis du constructeur — gardées par l'établissement à qui la demande en garantie a été adressée, puis renvoyées au constructeur par l'intermédiaire de l'Importateur Général, ou présentées à la personne désignée par le constructeur. Les pièces démontées redeviennent la propriété du fabricant.
- Les frais de montage et de démontage conditionnés par la demande en garantie de même que les frais d'envoi des pièces ne sont pas facturés au client.
4. Tout droit de résiliation du contrat de vente ou de rabais sur le prix de vente est exclu à moins que le fabricant ne se voie dans l'impossibilité de porter remède au défaut signalé. Toute demande de livraison de remplacement est exclue.
5. La garantie expire:
 - a) si l'objet vendu a été modifié d'une manière non admise par le fabricant et par une tierce personne non autorisée, soit
 - b) s'il y a montage de pièces non admises par le fabricant, soit
 - c) si l'acheteur n'a pas respecté les prescriptions faites par le fabricant pour l'utilisation de l'objet vendu (mode d'emploi), soit
 - d) si le véhicule concerné a été surmené par la participation à une compétition sportive, et si le défaut constaté est qualifié par le fabricant comme étant directement imputable aux incidents énumérés sous les points a) — d).
6. L'usure normale n'est pas couverte par la garantie, pas plus que les avaries, les endommagements dus au stockage inapproprié, les détériorations par corrosion imputables à une manipulation inexperte et dépourvue de soin.

Indications générales sur les travaux d'entretien et de graissage

Par vérification ou contrôle, nous entendons également tous les travaux nécessaires consécutifs à cette opération, tels que réglage, réajustement, correction et appoint, à l'exception de la remise en état, du remplacement ou de la révision des pièces ou organes.

Nous vous prions de bien vouloir vous reporter aux indications du Manuel Technique.

Présentez ce Répertoire d'Entretien à «votre» atelier agréé ou à tout autre faisant partie de notre organisation mondiale. Vous aurez ainsi la certitude que les travaux énumérés dans le plan d'entretien et de graissage seront effectivement exécutés conformément à nos prescriptions. La propreté étant indispensable à un travail de qualité, il peut être nécessaire de laver la voiture avant d'exécuter les travaux d'entretien.

Travaux sous garantie

Si, bien que votre véhicule ait été entretenu soigneusement, vous deviez faire appel à la garantie, nous vous prions de bien vouloir présenter à «votre» représentant le présent Répertoire d'Entretien qui tient également lieu de Certificat de Garantie.

Les conditions d'octroi de la garantie figurent à la dernière page du Livret de Service.

Encore un point important :

Toutes les questions concernant votre voiture ne peuvent être traitées par notre organisation que si le numéro de châssis est connu.

Plan des travaux de contrôle et de réglage

500 à 1000 km	Travaux à effectuer	puis à et après tous les ... km		
		5 000 km	10 000 km	20 000 km
—	Vidanger l'huile-moteur à la température de régime et nettoyer les vis magnétiques (en tous cas au moins 2 × par an : avant le début de la période hivernale et avant le début de la période estivale). Contrôle visuel d'étanchéité.	—		
—	Remplacer le filtre à huile.		—	
	Nettoyer le tamis d'huile du moteur.		30 000	
—	Remplacer l'huile de la boîte de vitesses, (à la température de régime), nettoyer le bouchon fileté magnétique.			—
	Huiler les articulations de la tringlerie des papillons (obligatoire après chaque lavage du moteur).			—
	Graisser les charnières des portes et des capots (couvercles).			—
	Courroies trapézoïdales: contrôler ou remplacer.		—	
—	Régler le jeu des soupapes et remplacer les joints de culasses en cas de besoin.		—	
	Contrôler l'angle de fermeture et le point d'allumage.		—	
	Remplacer les contacts de rupteur, régler l'angle de fermeture et les points d'allumage.			—
	Vérifier le taux de compression.		—	
	Système d'échappement: s'assurer qu'il n'est pas détérioré.		—	

500 à 1000 km	Travaux à effectuer	puis à et après tous les ... km	
		10 000	20 000
—	Embrayage: régler son jeu.	—	
	Remplacer la cartouche du filtre à essence et du filtre à air.		—
	Remplacer les bougies.		—
	Système de freins: Contrôler et mesurer l'usure des garnitures de freins. Vérifier le jeu de la tige de poussée entre le maître-cylindre de freins et la pédale. Contrôler le frein à pied et le frein à main. Examiner tous les tuyaux, flexibles, et raccords de flexibles pour s'assurer qu'ils sont étanches. Contrôler le niveau de liquide de freins dans le réservoir de remplissage.		—
	Direction: contrôler toutes les connexions et s'assurer que les soufflets en caoutchouc du boîtier de direction sont étanches et en position correcte.		—
—	Roues: contrôler le jeu des roulements de roues avant.		—
—	Équipement électrique: contrôler la batterie. S'assurer du bon fonctionnement de l'ensemble de l'installation.		—

Remarque: Les intervalles indiqués pour les travaux d'entretien se rapportent à une utilisation normale du véhicule. En régions poussiéreuses, il faut contrôler et, en cas de nécessité, remplacer la cartouche du filtre à air à intervalles plus rapprochés. L'écoulement d'air étant plus pauvre avec les moteurs du modèle 914 1.8, il faut remplacer la cartouche du filtre à air à 30 000 km (au plus tard après 2 ans). En particulier l'usure des pneus et des garnitures de freins dépend fortement du mode de conduite et ils doivent, le cas échéant, être contrôlés à intervalles plus rapprochés. D'éventuelles objections sont à présenter séparément. En cas de besoin, contre facturation spéciale.

Il convient de faire procéder à un grand service d'entretien général au moins une fois par an, avant le début de la saison hivernale; il faut également procéder à une mesure de protection contre la corrosion.