



• 1974 • 100 ch • 865 kg • 190 Km/h



PERFORMANCES

(données Usine)

Vitesse maxi 190 Km/h

0 à 100 km/h 10,5 s

Conso mixte 7,8 l/100 Km



L'habitacle de la 914 est aussi spacieux que celui de la 911



L'autoradio d'époque fonctionne encore parfaitement



Plus léger et presque aussi puissant, le 4 cylindres permet à la 914 2.0 d'avoir des performances équivalentes à celles de la 914-6



La console centrale accueille les cadrans complémentaires : montre, température d'huile et voltmètre

914 2.0

VW-Porsche

ou Porsche-VW ?

Il n'y a certes pas beaucoup de pièces Porsche dans une 914 2.0, mais elle a été conçue par Porsche pour devenir une Porsche à part entière avec la version 6 cylindres rapidement remplacée par cette 4 cylindres 2 litres aux performances équivalentes.

TEXTE MICHAEL DELANEY - PHOTOS DAVID PELL

Lorsque le projet 914 est lancé, les relations entre Porsche et Volkswagen sont au beau fixe. Nous sommes à la fin des années 60 et les constructeurs de voitures à vocation sportive suivent le chemin tracé par les F1 dont le moteur est désormais placé en avant des roues arrière. En Italie Ferrari propose la Dino, Lamborghini lance la Miura et De Tomaso présente la Mangusta. Les anglais ont la Lotus Europa tandis que la Ford GT40 est le fer de lance des américains. Même les français ont leur sportive à moteur central avec la

Matra 530. A l'exception de la Miura, toutes ces sportives sont équipées de moteurs de grande série : V4 de Ford Capri pour la Matra, 4 cylindres en ligne de R16 pour la Lotus, V8 Ford pour la De Tomaso et la GT40 ou encore V6 construit par Fiat pour la Ferrari. Il n'y a que les constructeurs allemands qui soient absents de ce marché : Volkswagen se contente du vieillissant coupé Karman et Porsche ne peut s'appuyer que sur sa 911, que ce soit en 4 cylindres sous l'appellation 912 ou en 6 cylindres. Volkswagen qui possède de nombreux

accords de coopération avec Porsche au point qu'une fusion entre les deux sociétés a même été envisagée durant une période, demande au constructeur de Zuffenhausen de réfléchir à une voiture sportive qui pourrait rajeunir l'image de la marque et dynamiser les ventes de Coccinelles qui constituent alors le cœur de la gamme VW. Ce détail a son importance car le moteur de la Coccinelle est un 4 cylindres à plat refroidis par air, une architecture similaire au 6 cylindres de la 911. Porsche qui souhaite étendre sa gamme afin de ne pas dépendre d'un seul



Il est rare de voir des compartiments avant de 914 dans un aussi bel état



Le coffre arrière est comme l'avant : "raide de neuf"



Ce sont bien des Fuchs, mais pour 914...



La boîte 5 rapports possède une première décalée, comme les premières 911



Ces petites poignées de portes étaient conçues pour supprimer toute aspérité



Au début des années 70, les chromes sont encore omniprésents



Une des rares pièces typiquement VW de la 914



Le frein à main à gauche dégage le tunnel central pour le transport occasionnel d'un troisième passager



modèle a alors l'idée de créer une voiture qui pourrait indifféremment recevoir un moteur de Coccinelle ou un moteur de 911. Il pourrait ainsi être commercialisé par les deux réseaux ce qui permettrait d'amortir les coûts de développement sur un plus grand nombre de voitures.

Volkswagen est séduit par le projet mais pour de toutes autres raisons : expliquer à ses clients que la VW qu'ils vont acheter est en réalité une Porsche ne peut qu'être bénéfique sur le plan marketing. Volkswagen confie donc à Porsche la réalisation de la 914 à condition d'utiliser un maximum de pièces de série afin de limiter

LA COTE RS MAGAZINE DE LA 914 2.0

La cote complète ainsi que le descriptif des différents états figure en page 94. Cette cote s'applique aux voitures dotées d'un équipement standard.

	Hors normes	Excellent	Bon	Passable
914 2.0	32 000 €	22 000 €	11 000 €	3/7 000 €

LES NUMÉROS DE SÉRIE

La 914 2.0 a été produite du millésime 1973 au millésime 1976, soit d'août 1972 à juillet 1976

1973	à partir de 4732900001
1974	à partir de 4742900001
1975	à partir de 4752900001
1976	à partir de 4762900001

PATRICK PUGIN (ART RESTAURATION)

Cette 914 est l'une des deux premières voitures que j'ai restaurées. Elle a été refaite de A à Z sans aucune considération pour le prix de revient qui dépasse largement la valeur de l'auto.

Nous avons considéré cette auto comme un exercice de style destiné à montrer la qualité de notre travail.

A chaque fois que nous la sortons, elle attire les regards car les amateurs ne sont pas habitués à voir une 914 dans cet état et surtout complètement d'origine...



Le point de vue du professionnel



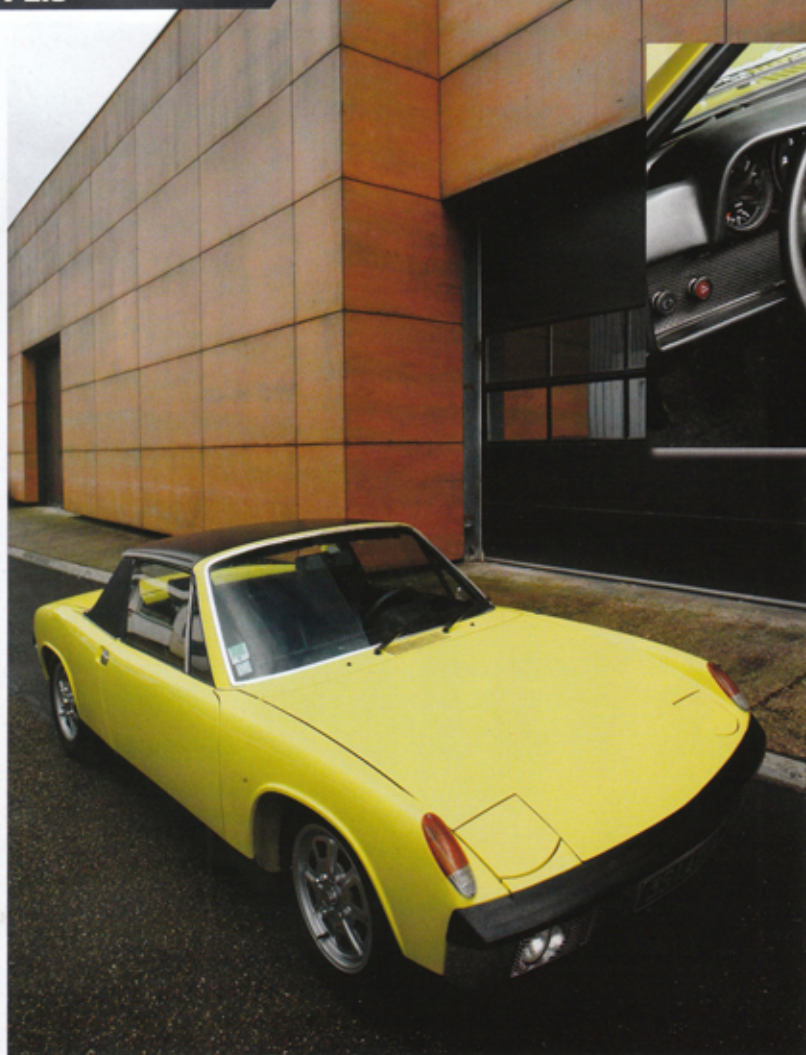
« POUR VOLKSWAGEN, EXPLIQUER À SES CLIENTS QUE LA VW QU'ILS VONT ACHETER EST EN RÉALITÉ UNE PORSCHE NE PEUT QU'ÊTRE BÉNÉFIQUE SUR LE PLAN MARKETING »

les coûts de développement et de production. Les moteurs sont ainsi directement issus des mécaniques des gammes VW et Porsche puisqu'elles sont simplement montées "à l'envers" avec une modification du différentiel pour inverser le sens de rotation de la boîte. Pour la suspension avant, Porsche reprend simplement le système McPherson de la 911 avec ses barres de torsion longitudinales tandis qu'à l'arrière, des triangles obliques sont utilisés. Deux motorisations sont initialement prévues : un quatre cylindres VW de 1,7 litres et le six cylindres de 2 litres de la 911 T.

La 914 est lancée en 1969 simultanément

dans les deux réseaux avec les deux motorisations, mais pas tout à fait au même prix : la 6 cylindres est vendue 70 % plus cher que la 4 cylindres ce qui la place entre le prix de la 911 T et celui de la 911 E. Une aberration sur le plan commercial, mais Porsche n'a pas le choix. Lorsque le projet 914 est arrivé en phase d'industrialisation, Volkswagen a semblé découvrir que Porsche souhaitait commercialiser la 914 à travers son propre réseau et les relations se sont tendues entre les deux constructeurs d'autant qu'un changement s'était produit à la tête de Volkswagen, le nouveau Président étant nettement moins favorable à Porsche que le précédent. Un

accord sera finalement trouvé, mais dans des conditions insupportables pour Porsche puisque les coques de 914 destinées à recevoir le 6 cylindres étaient vendues à Porsche plus cher que les 914-4 prêtes à rouler n'étaient facturées aux concessionnaires VW ! En prime, les commandes Porsche n'étaient pas prioritaires ce qui fait que le constructeur de Zuffenhausen ne pouvait ni organiser sa production ni garantir des délais de livraison à ses clients ! Cette situation infernale dura pendant trois ans durant lesquels Porsche ne vendit que 3 338 exemplaires de 914-6 alors que Volkswagen écoulait 65 351 voitures équipées de 4 cylindres, en partie grâce à



Volant et compteurs font partie de l'univers Porsche



Le logo Porsche est nettement plus gros que celui de VW...

l'aura acquise par la 914 grâce aux succès en compétition de la 914-6 que Porsche avait mis en avant durant la saison 1970. En outre, le succès de la 914-4 se retournait contre Porsche, les amateurs de la marque étant peu enclins à rouler dans la même voiture que la Volkswagen de leur voisin, surtout en la payant beaucoup plus cher !

Au bout de 3 ans, Porsche jette l'éponge et retire la 914 de son catalogue. Volkswagen en profite pour lancer une version 2 litres dont les performances seront sensiblement équivalentes à celles de la 914-6. En effet, ce 4 cylindres de 1 971 cm³ délivre une puissance de 100 ch à 5 000 tr/mn pour un couple de 157 Nm à 3 500 tr/mn. C'est 10 ch de moins que le 6 cylindres mais le couple qui est identique est obtenu 700 tr/mn plus bas ce qui rend la voiture plus souple et plus agréable à conduire au quotidien.

Ce moteur n'est pas une nouveauté. Il équipe déjà la VW 411, le modèle haut de gamme de la firme de Wolfsburg. Il possède un alésage de 94 mm pour une course de 71 mm. Il est équipé d'une injection mécanique Bosch D-jetronic et d'un allumage transistorisé. Les soupapes en tête sont actionnées depuis un arbre à cames central par des tiges et des culbuteurs. Son faible taux de compression (8,0:1) lui permet de fonctionner avec de l'essence ordinaire. Malgré sa simplicité (pour ne pas dire sa rusticité), il ne consomme

que 7,8 l/100 Km contre 9,0 l. pour le six cylindres.

Pour assurer le succès de la 914-2.0 et terminer d'achever la 914-6, Volkswagen commercialise cette nouvelle version au même prix que la 914-4. Inutile de dire que le succès est au rendez-vous avec 35 522 voitures vendues en 3 ans alors que la petite motorisation qui cube désormais 1,8 litres en raison du passage à l'injection ne s'est vendue qu'à 17 773 exemplaires. Sans aller jusqu'à dire que Volkswagen a trahi Porsche avec la 914, le constructeur de la Coccinelle a bien profité du savoir-faire de Porsche pour redorer son image de marque sans véritablement renvoyer l'ascenseur...

Cela n'a pas empêché Volkswagen de mettre fin à la carrière de la 914 en 1976 lorsque les Golf et Sirocco traction avant ont remplacé les Coccinelles avec le succès que l'on sait. Perdus pour Porsche, oubliées par Volkswagen, les 914 ont alors connu une longue traversée du désert dans des conditions difficiles car personne ou presque ne s'intéressait à ce modèle sans véritable image de marque qui rouillait à toute allure comme toutes les voitures du début des années 70 et ne valait pas grand chose sur le marché de l'occasion.

Il aura fallu attendre plus de 25 ans pour que la 914 resurgisse de l'oubli avec le retour en vogue des années 70 et surtout que ceux qui

en avaient rêvé étant jeunes aient les moyens de se l'offrir et surtout de la restaurer.

Mais des restaurations, il y en a de tous les types et de toutes les qualités, du simple maquillage à la remise à neuf intégrale. C'est cette dernière option qu'a choisi Patrick Pugin lorsqu'il s'est attaqué à cette 914 2.0 sans compter ses deniers sachant que de toute façon, l'auto lui reviendrait plus cher que sa valeur en collection.

Une démarche rare mais qui mérite d'être saluée car c'est la seule qui permette de garantir que cette 914 2.0 roulera encore dans 10 ans...

Fiche technique

Moteur	Type 039 4 cylindres à plat refroidi par air 2 soupapes par cylindres Arbres à cames central et culbuteurs
Cylindrée	1 971 cm ³
Al. x course	94 x 71 mm
Taux de comp.	8,0:1
Puissance	100 ch à 5 000 tr/mn
Couple	157 Nm à 3 500 tr/mn
Alimentation	Injection Bosch D-jetronic
Transmission	Boîte 5 rapports type 914.12
Train avant	Type McPherson triangulé
Train arrière	Barre de torsion longitudinale Triangles obliques
Freins	Combiné ressort-amortisseur 4 disques 282,5x12,7 mm à l'avant 286x12,7 mm à l'arrière Étriers à deux pistons Double circuit, pas d'assistance
Jantes	5,5j x 15
Pneus	165 hr 15
Dim. (L x l x h)	3 985 x 1 650 x 1 230 mm
Voies Av / Ar	1 343 / 1 383 mm
Empattement	2 450 mm
Réservoir	62 litres
Coffre	370 l
Cx	0,38
Poids	965 kg
Poids/puiss.	8,5 kg/ch
Prix neuf (1974)	4 800 € hors options
Production	32 522 exemplaires