

P. 83
À gagner
UNE
ALFA
GTV6 !



P. 68 **MVS**
VENTURI
 LE VRAI PRIX



P. 60 **RENAULT**
FLORIDE
 LE GUIDE D'ACHAT



P. 10

ALFA T22 Sacré Graal !

MINI CABRIOLET / VW-PORSCHE 914 / JAGUAR XKR

P. 38



P. 26



P. 50



SPÉCIAL
100 ANS
D'ALFA :

1 000 KM EN
 "COUPÉ BERTONE",
 LES TRÉSORS
 D'ARESE,
 LA COTE...



P. 18

Le match
CITROËN MÉHARI 4X4
RENAULT RODÉO 4X4



P. 5,20 € - Bel. 5,80 € - AND. 5,20 € - Can. 9,95 € - Esp. 6,20 € - GR. 6,20 € -
 Dom. 6,20 € - Ita. 6,20 € - Lux. 6 € - MAR. 6,00 € - PORT. 6,20 € - Ch. 9,90 € -
 NGA. 7,90 € - NCA. 6 € - 1800 € - POL. 9 € - 800 € - POL. 6 € - 2000 €

L 18839 - 346 - F. 5,20 €



L'histoire de la 914, c'est d'abord celle d'une profonde amitié entre deux hommes : Heinz Nordhoff – le boss de chez VW – et Ferry Porsche. Or, si le premier cherche un successeur à sa mignonne Karmann Ghia, le second souhaite renouer avec sa clientèle originale. En effet, le passage de la Porsche 356 à la 911 ne pouvait que s'accompagner d'une augmentation tarifaire... Des accords sont conclus dès 1967 : Porsche s'occuperait de la conception et

un haut de gamme ! Sa production est stoppée en 1972 alors que la 914/4 remporte un immense succès, notamment aux USA où – contrairement à l'Europe – elle ne s'appelle que "Porsche 914" ! Elle est vite épaulée par une plus convaincante 914 2.0 dont le moteur a été étudié par Porsche. Avec une puissance et des performances équivalentes à l'ancienne 914/6 pour un budget d'entretien moindre et un prix d'achat plus démocratique, la 914 2.0 fait figure de compromis idéal. Certes, si vous attendez d'une Porsche des

VW-Porsche 914 2.0, 1973

L'esprit de synthèse

En France, la VW-Porsche est une auto méconnue ou mal connue : on parle alors de poussive (c'est hélas vrai) 914/4 1.7 ou de trop onéreuse (idem) 914/6. Point. Il existe cependant une excellente synthèse de ces deux modèles...

fournirait le moteur de la version haut de gamme tandis que VW proposerait un bloc plus économique sur le modèle d'entrée de gamme et ferait bénéficier à la 914 de son réseau de distribution.

Tuée dans l'œuf

Hélas, la 914 est la seule Porsche qui ne connaîtra jamais de développements majeurs en série : les jours de cette auto avant-gardiste reprenant l'architecture d'une voiture de course (le moteur est en position centrale et non plus en porte-à-faux arrière) sont comptés avant même son lancement ! En 1968, Nordhoff décède et le projet s'enlise, le nouveau patron de la plus populaire des marques allemandes n'ayant que faire d'une sportive. Ainsi, le prix initial des carrosseries fabriquées par Karmann n'est subitement plus le même, entachant déjà la rentabilité du futur produit... Malgré tout, la société VW-Porsche voit le jour en 1969 et la 914 est présentée au salon de Francfort : la 914/4 propose le roturier *flat four* 1.7 de 80 ch de la VW 411, la 914/6 en offrant 110 grâce au plus noble *flat six* de l'ex-911 2.0 T. Incomparativement plus excitante, la "6" sera cependant un échec avec 3 361 exemplaires : pas assez puissante par rapport à une 911 2.2, un prix trop élevé, sans compter que la double appellation "VW-Porsche", si elle est un argument de vente pour la version économique, porte en revanche préjudice lorsqu'il s'agit de vendre

accélération foudroyantes, cette 914 n'est toujours pas faite pour vous. Le plaisir est ailleurs...

Attention, sortie d'usine !

La 914, je connais bien pour avoir partagé douze années de ma vie avec une 1.7 et en avoir essayé un bon paquet lorsque je travaillais pour *Flat 6* et m'occupais du club 914. Autant dire que l'auto n'a plus de secrets pour moi, depuis le robuste mais lymphatique bloc VW 1.7 à la sonorité peu sportive aux envolées lyriques de fantastiques 914/6 préparées pour la compétition (le tunnel de Fourvière en échappement libre et pneus slicks au retour d'un Lyon-Charbonnières, je ne vous raconte pas !), la traversée d'une France encore libre du nord au sud avec quatre pneus lisses à l'arrivée, la tenue de route exceptionnelle, la commande de boîte à apprivoiser (les virolos Cévenols passés au point mort, ça le fait...), la précise et légère direction, le confort étonnant, les 370 litres des deux coffres permettant de voyager avec femme et bagages, le désembuage inefficace du pare-brise les petits matins d'hiver, la "puissance" des phares de cyclomoteur, la main agile pour remplacer le filtre à huile les yeux fermés, l'accueil glacial chez l'importateur Sonauto face au p'tit jeune qui vient chercher un sachet de boulons-rondelles pour sa vieille Volkswagen, les gendarmes qui vous arrêtent pour satisfaire leur curiosité... **Suite page 31**

Depuis 1969, le design novateur de la 914 ne laisse personne indifférent : on adore... ou on déteste ! Mais au volant, sur routes sinieuses, elle met tout le monde d'accord !





1 Beaucoup plus optimiste que celui d'une 914/4 1.7, le compteur de la 2.0 est gradué jusqu'à 250 et non 200 km/h. L'écusson Porsche au centre du volant provient d'une 914/6 ou 914/4 américaine. La commande de boîte d'une 914 2.0 est mieux guidée que celle d'une 1.7. Comme sur toutes les 914, la boîte Porsche "type 901", placée tout à l'arrière, est à 1" en bas à gauche. Hyper rapide quand on en a l'habitude. 2 La console centrale, apanage des 2.0. 3 Avec un peu d'entraînement, le hard-top se range dans le coffre arrière en quelques secondes. Epousant la forme du couvercle de malle, il n'empiète donc pas sur le volume de chargement. C'est aussi cela, l'art du design !



Points forts

- Style avant-gardiste
- Architecture de voiture de course
- Tenue de route remarquable
- Direction agréable
- Confort
- Agrément du hard-top
- Fiabilité générale
- Pièces disponibles

Points faibles

- Style avant-gardiste...
- Sonorité du flat four
- Corrosion
- Rare en parfait état d'origine
- Prix des pièces
- Cote désormais moins "démocratique" : ce n'est pas faute d'en parler depuis plus de vingt ans !



**UNE PORSCHE DE 100 CH,
ÇA VOUS FAIT HURLER DE RIRE ?
RENDEZ-VOUS AU PREMIER VIRAGE !**



Les grandes dates

de la VW-Porsche 914



1969 Création de la société VW-Porsche. Présentation à Francfort des VW-Porsche 914/4 (flat four VW 1.7, 80 ch, injection, 177 km/h) et 914/6 (flat six Porsche 2.0, 110 ch, 2 carburateurs triple corps Weber, 201 km/h). Deux prototypes de 914 à moteur 8 cylindres à plat Porsche.

1970 Versions compétition 914/6 GT (flat six 2.0, double allumage, 210 ch, ailes larges...). Triplé au Marathon de la Route et victoire de classe aux 24 Heures du Mans (6^e au général). En France, kits "Le Mans Sonauto" 125 et 150 ch disponibles pour la 914/6.

1971 Siège passager désormais réglable et non plus fixe. Pack M471 (ailes larges, Fuchs 6x15...) en option pour la 914/6. Pré-série de onze 916 (914 look GT avec toit acier fixe et flat six 2.4 S 190 ch ou 2.7 RS 210 ch).

1972 La 914 2.0 (flat four VW, 100 ch, injection, 190 km/h) remplace la 914/6.

1973 La 914 1.8 (85 ch, 180 km/h, carbu. ou injection selon les marchés) remplace la 1.7.

1974 En cours d'année, apparition de butoirs de pare-chocs.

1975 Nouveaux boucliers AV/AR noirs en matière synthétique.

1976 Arrêt de fabrication.

Production totale :

Sur 118 967 exemplaires, tous modèles confondus, il aurait été produit 115 596 unités de 914 4 cylindres dont une majorité de 1.7 et 1.8.



ACHETER UNE 914 2.0

Ce qu'il faut savoir

Assurez-vous que l'auto convoitée soit bien une 2.0, les 1.7 puis 1.8 ayant été produites durant la même période. Le type inscrit sur la carte grise doit être "47GB" et non "47W4", le numéro de série étant frappé sur le passage de roue côté gauche. De même, on distingue trois types de blocs 2 litres : "GB" (100 ch,

pour le marché européen) mais aussi "GA" (95 ch) et "GC" (88 ch) pour les U.S.A. La 914 est sujette à la corrosion, les endroits les plus exposés étant le longeron côté droit et l'attache du bras de suspension droit (la batterie se trouve dans le compartiment moteur, côté droit...), les points d'ancrage de cric, la baie de pare-brise, sous le revêtement plastique des montants de l'arceau (à la base du joint en métal et juste

au-dessus), les coins de caisse derrière les sièges... Les échangeurs thermiques en acier (testez le chauffage) seront avantageusement remplacés par des modèles en inox. Assurez-vous que l'auto n'a pas tapé (alignement des capots, portes, phares et vitres par rapport au hard-top) et contrôlez l'état des joints, très onéreux (notamment ceux du hard-top et du capot avant). La mécanique s'avère fiable, son entretien étant des

plus simples (vidange moteur tous les 5 000 km avec de l'huile 20W50 ou 20W60, contrôle du jeu aux soupapes tous les 15 000 km et remplacement du filtre à essence une fois l'an). Avec l'âge, la commande de boîte prend du jeu (bagues). Enfin, avant de vous précipiter, prenez une adhésion au club (club914.fr), les plupart des autos circulant en France ayant été recensées.

Combien ?

Longtemps boudées, les 914 sont désormais considérées comme d'authentiques Porsche anciennes. Voilà pourquoi, ces cinq dernières années, les prix ont triplé ! Comptez aujourd'hui environ 15 000 € pour une très belle 914 1.7, pas moins de 18 000 € pour une plus recherchée 914 2.0, et attention à la tentation d'un modèle à restaurer : si toutes les pièces sont disponibles auprès du réseau Porsche et des spécialistes indépendants, les prix sont parfois prohibitifs.



1 Les jantes Fuchs à quatre branches et 4 trous de fixation (5 pour la 914/6) étaient proposées en option.

2 Les phares escamotables permettent une meilleure pénétration dans l'air... mais seulement lorsqu'ils sont couchés !

3 Même souci d'aérodynamique pour les poignées affleurantes.

4 A l'origine, pas de sigle Porsche mais un lettrage sur la grille du capot moteur. Ce dernier est peu accessible... mais ne tombe pas en panne !



Comment naissent les passions ? Parfois à l'école nous prouve Patrick Pugin : « J'ai poursuivi des études de mécanique. Au lycée, un professeur passionné de Porsche a su nous refiler le virus.

Un virus également entretenu à la lecture de Flat 6. Ce que j'aime chez Porsche, c'est l'évolution technique, il existe une vraie continuité à partir d'une idée de génie : le flat four à refroidissement par air. J'ai toujours eu des Porsche, ma première étant une 911 3.3 Turbo. Ont suivi des 3.3 Turbo 2, 3.6 Turbo, 993 2S "Vesuvio", 993 Biturbo, 911 2.4 E, 914... J'ai commencé par des modernes pour me tourner vers des anciennes que, finalement, je préfère ! Idéalement, j'aimerais rouler en 911 2.2 au quotidien et préparer une 914 pour la compétition. Ma passion était telle que j'ai décidé de quitter mon job, pourtant très confortable, pour changer de métier en 2008. » Ne restait plus à Patrick qu'à persuader son épouse du bien-fondé de vivre de sa passion, ce qu'elle acceptera... en se mettant même à travailler davantage pour rendre la chose possible ! Patrick ramène ainsi d'Allemagne cette 914 qu'il commence à restaurer dans le sous-sol de sa maison : « La caisse était fortement corrodée, la mécanique déposée... une épave que j'ai intégralement restaurée en un an. J'ai arrêté de compter les heures passées après la 2000... » Pourquoi commencer par une Porsche longtemps boudeuse en collection ? « J'ai toujours pensé que la 914 était techniquement une auto géniale : moteur central, deux coffres, 4 disques... Ce n'est pas une voiture de course mais un petit jouet à rouler cheveux au vent grâce à la formule Targa. De plus, je suis super fan de son look qui ne passera jamais inaperçu. Alors, qu'elle cote ou pas, peu importe, elle gardera toujours son statut de voiture marginale et c'est bien là le principal ! »



« J'ai arrêté de compter les heures de restauration après la 2000... »

Caractéristiques techniques

VW-PORSCHE 914 2.0, 1973

- **Moteur** VW, 4 cylindres à plat en position longit. centrale-AR, 1 971 cm³ (94x71 mm), 100 ch DIN à 5 000 tr/mn, 16 mkg à 3 500 tr/mn, rap. vol. 8:1, culasses alu, soupapes en tête avec poussoirs et culbuteurs, 1 arbre à cames central, vilebrequin 4 paliers, injection Bosch, refroidissement par air forcé.
- **Transmission** aux roues AR, embrayage monodisque à sec, boîte mécanique Porsche 5 vitesses, rapport de pont 4,429:1.
- **Direction** à crémaillère ZF, sans assistance.
- **Freins** à double circuit, disques AV/AR, sans assistance, frein de parking dans étriers (ATE) AR.
- **Suspension** à 4 roues indépendantes. AV à bras oscillants avec jantes de force, amortisseurs télescopiques et barres de torsion ; AR à bras obliques, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques. Barre stabilisatrice AV/AR en option.
- **Structure/Carrosserie** coque autoportante acier avec arceau de sécurité, hard-top en fibre de verre, roadster 2 places.
- **Dimensions** longueur 3,985 m, largeur 1,65 m, hauteur 1,23 m, empattement 2,45 m, voies AV/AR 1,343/1,383 m, garde au sol 0,13 m.
- **Roues** jantes acier 5 1/2x15 ou Fuchs alliage en option, pneus 165HR15 (Vredestein Sprint Classic sur modèle essayé).
- **Poids** (à vide) 950 kg.
- **Performances** (usine) vitesse maxi 190 km/h, 0 à 100 km/h 10,5 sec., km D.A. env. 31,5 sec.

En revanche, ce que je ne connaissais pas, c'était la sensation d'en conduire une neuve. L'auto que vous avez sous les yeux provient de la société alsacienne Art-Restoration, spécialisée dans les 914 et 911 anciennes (cf. AR n° 336). Elle fut la première "voiture vitrine" de cette jeune entreprise dont la particularité est de bosser avec passion et un souci du détail rarement rencontré : cette 914 épavesque il y a encore peu est probablement à ce jour la plus belle que vous puissiez croiser en France !

Attrape-moi, si tu peux...

S'il est des autos qui séduisent immédiatement le regard, il faut en revanche du temps pour apprécier les formes épurées et fonctionnelles d'une 914. Normal, cette auto qui ne devait ressembler ni à une Porsche, ni à une VW, n'est pas l'œuvre d'un styliste mais d'un bureau de design, Gugelot, spécialisé dans des produits industriels aussi variés que des armoires métalliques, casiers à bouteilles, postes radio, ou encore les fameux rasoirs électriques Braun et projecteurs Kodak Carousel. Avec sa robe jaune Saturne (réf. L13M) bien *seventies* et ses jantes Fuchs, notre 914 ressemble à un gros jouet qui ne demande... qu'à jouer. Je retrouve mes repères dans le vaste habitacle construit pour traverser les siècles : sièges baquets inclinables d'un bloc, large volant à jante fine, pédalier articulé au plancher, levier de vitesses avec 1^{er} en bas à gauche, cadrans VDO avec compte-tours au centre... La 2.0 y ajoute une console centrale comprenant une horloge, la température d'huile et un voltmètre. Flap, flap... Dans le dos, la sonorité du flat four VW est caractéristique, mais plus civilisée. Coupleux, le 2.0 permet de cruiser à 110 km/h à 3 000 tr/mn en 5^e, cheveux au vent.

Monter dans les tours ? Non, c'est vraiment pas son truc, d'autant qu'avec tout juste 3 500 km depuis sa réfection, le nôtre n'est pas encore libéré. Les reprises ne "claquent" pas et les rapports sont un peu longs. La 914, ce serait plutôt la force tranquille, une auto bien pensée dont le mode d'emploi est vite assimilé : à l'image d'un karting 4 temps, une fois lancé, il ne faut plus lever le pied de l'accélérateur ! Il suffit alors de tourner le volant et d'aligner les kilomètres... Superbement équilibrée (l'antithèse d'une 911 d'alors), vous pouvez cependant la faire pivoter à volonté de l'avant ou de l'arrière. C'est d'autant plus vrai ici que les pneus offrent peu de grip et que Patrick Pugin a eu la bonne idée de conserver l'étréote monte d'origine, ce qui évite au train arrière de décrocher brutalement sans prévenir. Seul bémol, cet exemplaire a tendance à prendre de la gîte en courbe serrée en raison de l'absence des barres antirouils optionnelles... Enfin, confié à quatre disques non assistés, le freinage s'avère excellent à condition de "taper" dedans. Bien sûr, on aimerait pouvoir disposer de plus de puissance mais on ne se sent pas frustré pour autant car, dès que ça tourne, les poursuivants disparaissent aussitôt dans le rétroviseur ! Ultra efficace, obéissante et jamais capricieuse, la 914 est l'archétype de la sportive attachante que l'on apprécie à l'usage sur le long terme. Une auto en avance sur son temps. Par définition, marginale et incomprise... comme tous les génies !

TEXTE : XAVIER AUDIAU – PHOTOS : GILLES LABROUCHE

Tous nos remerciements à Patrick Pugin pour le prêt de sa 914 2.0 "ressuscitée". Pour avoir un aperçu de la qualité de ses travaux : www.art-restoration.eu/