L'autre Porsche

ALAIN RAYMOND
RÉTROVISEUR
COLLABORATION SPÉCIALE

Porsche, c'est surtout la 911, issue de la modeste Coccinelle et de son architecture à moteur en porte-à-faux arrière, une technique désuète depuis les années 70. Il n'en reste pas moins que l'antique 911 est considérée par plusieurs spécialistes comme la meilleure voiture sport de tous les temps. Chez Porsche, plutôt que des hommes de finance et de marketing, c'est encore et toujours l'ingénieur qui a le dernier mot.

Tout ce préambule pour vous présenter une Porsche d'ingénieur, l'un des modèles par lesquels on a tenté de remplacer l'increvable 911. Parce que, n'est-ce pas, la 911 est désuète... depuis plus de 30 ans.

C'est donc en septembre 1969 que Porsche a dévoilé sa 914, une deux places sport animée par un quatre cylindres à plat refroidi à l'air issu de la Volkswagen 411. Mais contrairement à ce que l'on avait fait sur la 911, le moteur a été installé devant les roues arrière plutôt que derrière. Cette façon de faire, issue de la Formule 1, représente la solution pour une voiture sport, du moins sur papier, car elle permet de répartir le poids de façon égale entre l'avant et l'arrière, et promet un comportement routier équilibré.

L'idée de la 914 a germé dans les années 60 dans l'esprit des dirigeants de VW et de Porsche, qui souhaitaient collaborer à la réalisation de deux voitures sport : un modèle VW plus performant pour remplacer la Karmann-Ghia et une Porsche « du peuple » plus abordable que la 911. C'est ainsi que sont nées la VW 914/4 et la Porsche 914/6 — sauf en Amérique du Nord où toutes les 914 furent baptisées Porsche.

Cette affiliation à VW explique peut-être le design de la 914, qui ressemble peu aux autres créations Porsche. Les gros phares ronds et la lunette arrière inclinée disparaissent au profit d'une silhouette plus carrée, avec phares escamotables, lunette verticale, capot arrière plat qui cache le moteur situé dans le dos des deux occupants et un petit coffre arrière. À l'avant, seul le capot plongeant évoque encore la 911 et abrite un deuxième coffre plus volumineux. En somme, une ligne à l'esthétique discutable et aux proportions plutôt maladroites.

À l'intérieur, la rigueur, pour ne pas dire le dépouillement germanique, est au rendez-vous. Mais l'essentiel y est, notamment le gros compte-tours. Et puisqu'il s'agit d'une voiture sport, la direction se distingue par sa précision, tandis que la suspension ferme et les sièges minimalistes vous rappellent que « compromis » n'est pas un mot qu'affectionne la célèbre maison de Stuttgart. Mais la rigueur n'empêche pas cette Volkswagen-Porsche de laisser entrer le soleil grâce à un toit amovible de type Targa dont le panneau se range facilement dans le coffre, transformant le petit coupé allemand en ludique roadster.

Si la première 914 était animée par un moteur « boxer » de 1,7 litre, le quatre cylindres à plat passe par la suite à 1,8 et à 2 litres, cette dernière mouture étant sans doute la plus satisfaisante sur le plan des performances. Robuste comme un produit Porsche, assez puissant et doté d'un couple abondant, le moteur 2 litres fait la joie des « porschistes » de l'époque.

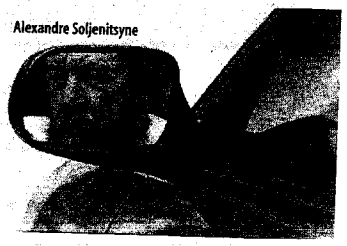
Si le quatre cylindres se défend bien, il doit cependant s'incliner devant le merveilleux six cylindres extrait directement de la 911T 1969 et qui équipe la 914-6 dès 1970. Avec la même cylindrée de 2 litres que son cousin à quatre cylindres, le six cylindres Porsche s'éloigne ainsi du Volkswagen et procure à la 914 un caractère nettement plus rageur.

DANS LE RÉTROVISEUR

DE LA PORSCHE 914-6 1970

Empattement / longueur / largeur / hauteur (cm) : 245/398/165/122
Poids : 998 kg
Moteur : 6 cylindres à plat, 1 ACI, refroidi à l'air, 1991 cc, 130 ch. à 5800 tr/min, 131 lb-pi à 4200 tr/min
Transmission : propulsion, boîte manuelle à 5 vitesses
Freins : disques
Suspension : indépendante
Pneus : 14 x 5.5
0 à 100 km/h : 8,7 secondes
Vitesse de pointe : 200 km/h
Production : 3351 unités
Prix (1970) : environ 6100$
Valeur (2006) : environ 25 000$

Alexandre Soljenitsyne



LA MÊME ANNÉE (1970) :

- Au Québec, la **crise d'Octobre** fait suite à l'enlèvement du diplomate James Cross et de l'assassinat du ministre Pierre Laporte. Ottawa invoque la Loi sur les mesures de guerre.
- Le Russe **Alexandre Soljenitsyne** remporte le prix Nobel de littérature.
- **IBM** présente la disquette souple (*floppy*)
- **Datsun** (qui devient plus tard Nissan) lance un joli coupé sport deux places qui fera école, la sublime 240Z, tandis que l'Austin Healey tire sa révérence après 17 ans de production

Une publicité de la mythique Porsche 914. En allemand, évidemment

Une 914-6 GT historique

Aux 3351 Porsche 914-6 produites entre 1970 et 1972 viennent se joindre une poignée de 914-6 GT qui affichent des performances encore plus élevées. Destinée à la course automobile, la GT se distingue aux 24 heures du Mans, en 1970, en arrachant la sixième place au classement général. Agile, rapide et plus équilibrée que la 911, la 914-6 GT à moteur central décroche aussi une victoire mémorable aux 24 heures de Daytona, en 1971. Au volant, nul autre que notre Jacques Duval national qui, en remportant la première place dans la catégorie GT (et la septième au classement génér. le premier pilote canadien à ir son nom à une épreuve sanctio par la FIA.

Aujourd'hui, 35 ans plus Porsche récidive avec la Caym un superbe coupé à moteur ce descendant direct de la 914-6. meilleure Porsche de l'histo clament certains critiques. Sa elle enfin déloger la 911 ? Not pond Porsche : « La 911 est été le. »

COURRIEL
Pour joindre notre chroniqueur :
alain.raymond@lapresse.ca