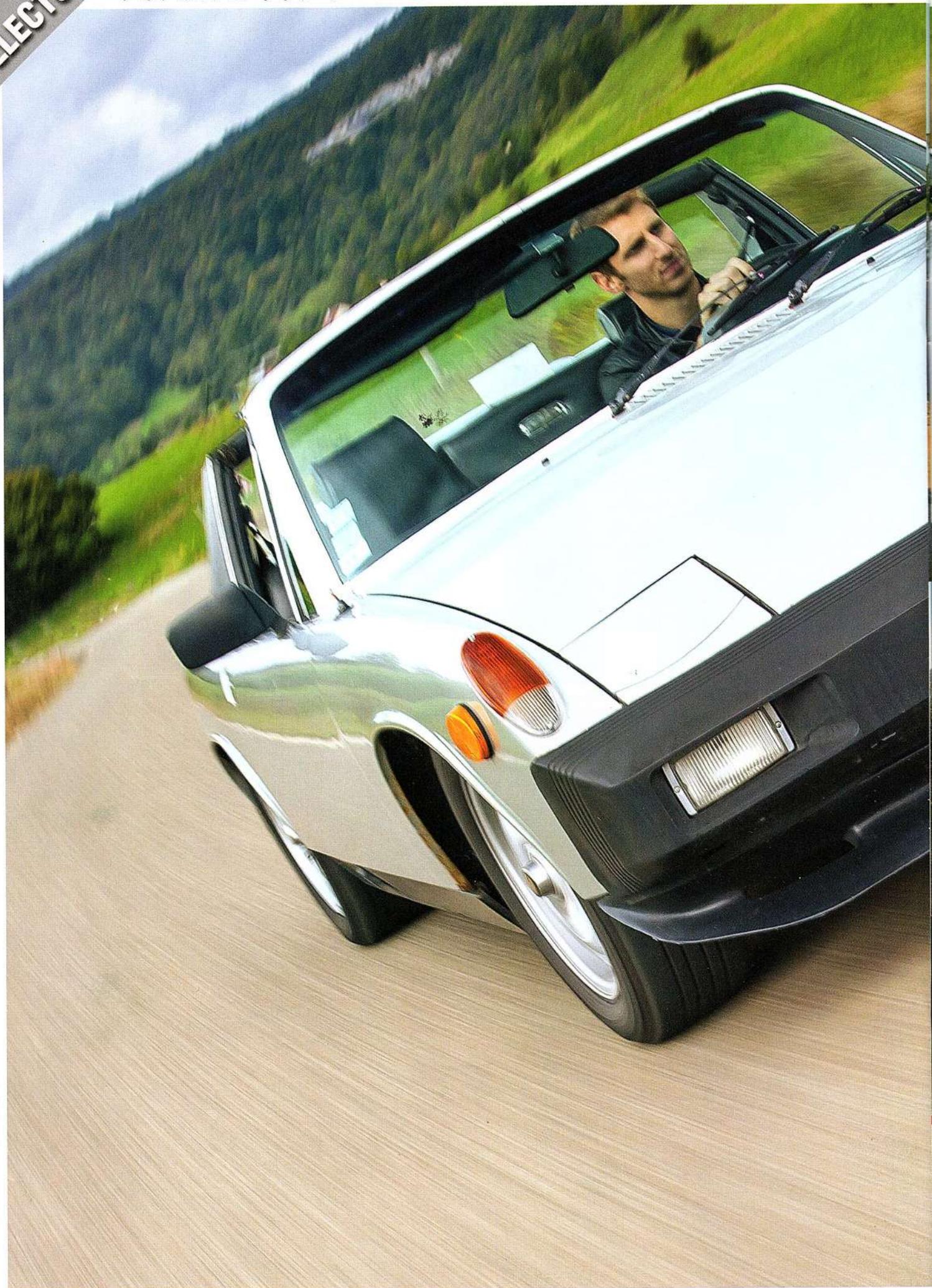


COLLECTOR

Porsche 914-4





STAR ANONYME

PORSCHE ET VW ONT TOUJOURS ÉTÉ INTIMEMENT LIÉS. LA 914 TÉMOIGNE DU LIEN D’AFFINITÉ DES DEUX MARQUES. L’IDÉE ? CRÉER UNE PORSCHE ABSORBABLE, MOINS ÉLITISTE QUE LA 911 POUR RAMENER MONSIEUR TOUT-LE-MONDE DANS LES CONCESSIONS. 42 ANS APRÈS SON LANCEMENT, LA 914-4 RESTE ENCORE ET TOUJOURS ACCESSIBLE (MOINS DE 10 000 EUROS) ALORS QUE LA 914-6 VOIT SA COTE S’ENVOLER. UNE BASE DE CHOIX ? C’EST JUSTEMENT CE QUE NOUS AVONS VOULU SAVOIR EN PRENANT LE VOLANT D’UN MODÈLE ENTièrement « DANS SON JUS » AFFICHÉ À 8000 EUROS. ESSAI ET PASSAGE AU CRIBLE.

Porsche 914-4



01



02



03



01 Sur la 914-4, les pare-chocs sont noirs. Heureusement, on pouvait les avoir chromés en option.

02 L'arrière reprend un peu plus le style Porsche.

03 Pour les grands voyageurs, un porte-bagages se monte en option.

04 De l'avant à l'arrière, tout semble avoir été tracé à la règle.

Si y a bien une auto décalée dans l'histoire de Porsche, c'est la bien la 914. Tantôt aimée, tantôt détestée...les avis divergent encore aujourd'hui. Il faut dire qu'elle est née dans un contexte particulier. L'idée n'était pas de créer une voiture mythique comme la 911, mais de tenter de s'ouvrir au marché plus populaire. Petit flash-back pour mieux comprendre. C'est dans les années 60 que la 911 voit le jour et remplace la 356. Même si la nouvelle diva allemande est alléchante, elle est affichée à un tarif nettement supérieur à sa devancière (30%). Du coup, l'engouement espéré n'est pas tout de suite au rendez-vous. Il faut réagir et vite. Porsche lance d'abord la 912 (mixe entre la carrosserie de la 911 et le moteur de la 356). Ce bricolage en vitesse ne fait pas bonne figure et la marque va très vite s'associer à VW pour créer une nouvelle auto : populaire, labélisée Porsche et surtout accessible. La 914 était née.

ON AIME OU ON DETESTE

Difficile pour les non-initiés de reconnaître le génome Porsche. Géométrique, symétrique, sa ligne semble sortie de nulle part. Un design dont Fiat s'inspirera sans doute pour créer la XI/9. Vu de profil, c'est encore pire. Le capot et le coffre semblent identiques et sont inclinés de la même manière. Tout paraît avoir été décalqué. Et pourtant, elle cache bien son jeu. En y regardant de plus près, on remarque que la ceinture de caisse rase le sol et que l'empattement est généreux. Malgré l'absence de places arrière, le toit rigide se démonte en quelques secondes pour rouler cheveux au

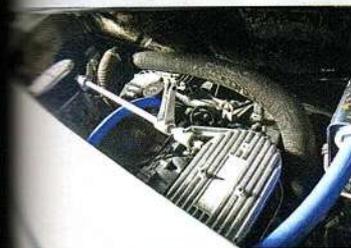
vent à la moindre occasion. L'autre surprise concerne l'implantation du moteur. Il n'est ni à l'avant, ni en porte-à-faux, mais en disposition centrale longitudinale arrière ! De quoi disposer de deux coffres volumineux. Les mécaniciens, en revanche, doivent faire preuve de gymnastique pour toucher au quatre cylindres ! Encore aujourd'hui, on se demande comment les ingénieurs ont fait (surtout avec le moteur de la 914-6) pour implanter une mécanique dans si peu d'espace. À son lancement, la 914 se décline en deux versions : 6 cylindres 110 ch emprunté à la 911 T et 4 cylindres 80 ch provenant de chez VW. Malgré ses purs chromosomes Porsche et ses performances, la 914-6 est un vrai flop. Moins de 600 exemplaires seront écoulés la première année. Trop énigmatique, affichée au même tarif que la 911 T...elle disparaîtra très vite du catalogue. Pour la 914-4, la donne est différente. Certes, elle n'est pas très puissante, mais elle a le mérite d'être une Porsche accessible. Ceux qui l'achètent sont des nouveaux clients qui n'auraient jamais franchi le pas sans un tarif adapté. Pari gagné pour la marque. En août 1972, elle abandonnera finalement le 1.7 au profit d'un 2 litres avec culasses revues par Porsche. Cette fois on a le droit à 100 ch et un meilleur couple !

FINITION DISCOUNT, MAIS PLAISIR GARANTI

Avec le recul, on peut regretter que les coûts aient été trop tirés vers le bas. Prenez les pare-chocs, par exemple. Ils sont chromés sur la 914-6 et noir « brut de fonderie » sur la 914-4. Un raté cosmétique préjudiciable



04



FICHE TECHNIQUE

PORSCHE 914-4 DE 1976

MOTEUR

TYPE	4 cylindres à plat
DISPOSITION	centrale longitudinale arrière
CYLINDRÉE	1971 cm ³
ALÉSAGE COURSE	94 x 71
ARBRE À CAMES	central
CARBURATEURS	x2 inversés
NOMBRES DE SOUPAPES	2 par cylindre
PUISSANCE	100 ch à 5000 tr/mn
COUPLE	16 mkg à 3500 tr/mn
INJECTION ÉLECTRONIQUE INDIRECTE	Bosh.

TRANSMISSION

TRANSMISSION	aux roues arrière
BOÎTE DE VITESSES	5 rapports

FREINAGE

AV/AR	A disques
-------	-----------

PNEUS

165 SR 15"	(195/60/15 sur notre modèle à l'essai)
------------	--

DIRECTION

DIRECTION	à crémaillère
-----------	---------------

POIDS

POIDS	900 kg
-------	--------

PERFORMANCES

VITESSE MAXIMALE	195 km/h
0 à 100 KM/H	10,3s
KM D.A.	31,5 s

05 Les phares escamotables sont une des grandes curiosités de la 914.

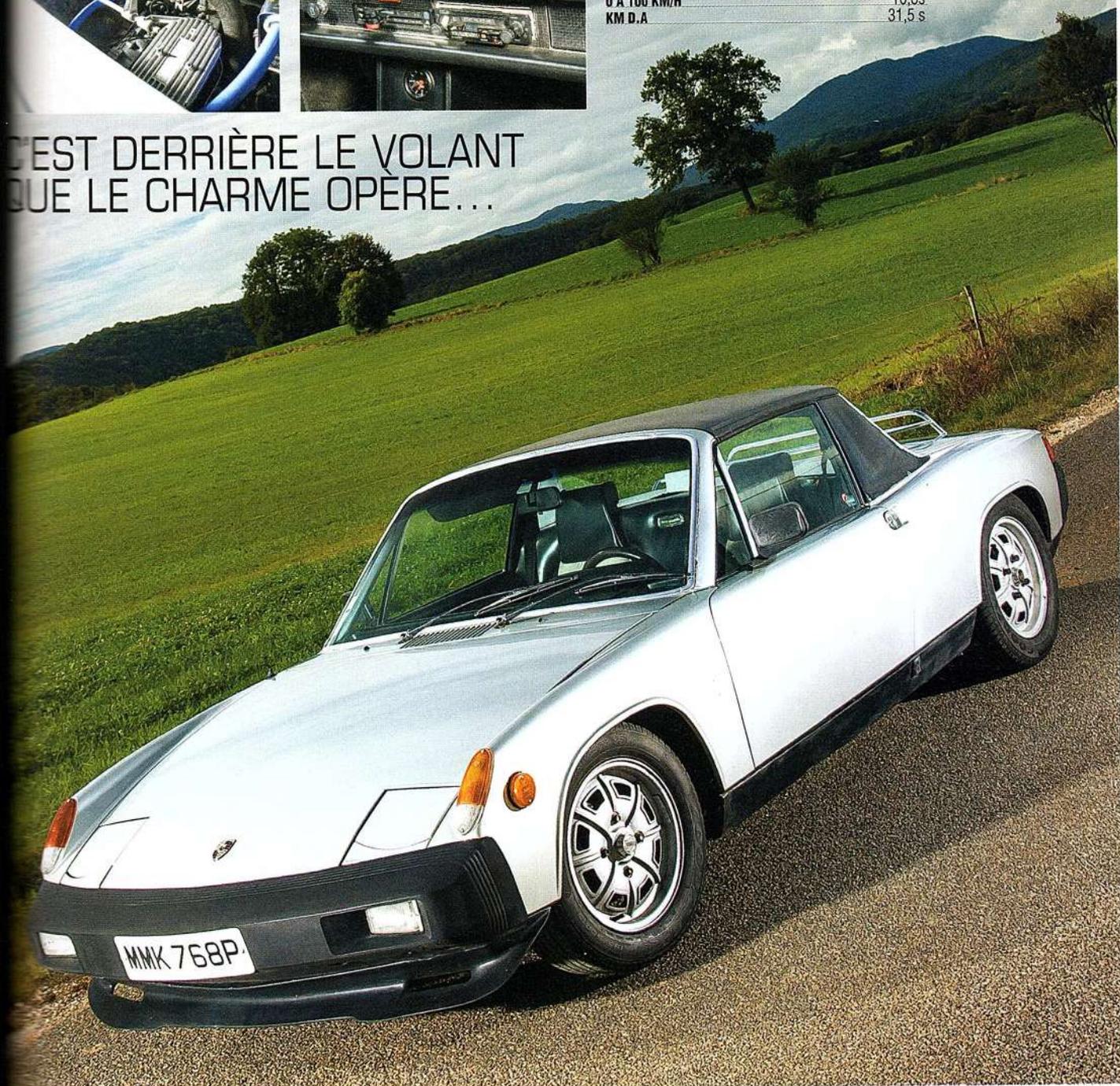
06 La sellerie bi-ton casse un peu l'austérité ambiante.

07 08 Le pavillon targa est rigide. Plus facile à rénover qu'une capote en toile.

09 Même si le flat 4 est difficile d'accès, il est disposé au centre de gravité. De quoi assurer une excellente stabilité à l'auto.

10 La forme des commandes fait clairement démodée...

C'EST DERRIÈRE LE VOLANT
QUE LE CHARME OPÈRE...



Porsche 914-4

qui peut faire tourner les talons. Pourtant, c'est bien derrière le volant que le charme opère. Si l'accès semble fastidieux avec le toit, c'est tout le contraire en version décapotée. On se sent libre, on est assis extrêmement bas... on a subitement envie de s'évader en campagne et de tester l'auto sur les routes sinueuses. Mon seul regret concerne le pare-brise. Je l'ai trouvé un peu trop bas. J'avais l'impression que ma tête sortait quelque peu. Cinq centimètres de plus n'auraient pas été un luxe. Mesurant 1,83 m, je n'ose imaginer ce que doit ressentir un nageur olympique à son bord. Aujourd'hui, cette voiture premium/low cost décalée est encore au plus bas de sa cote. Elle représente un excellent marchepied pour ceux qui rêvent de rouler en Porsche sans avoir les moyens d'acquiescer une 911. L'exemplaire que nous nous apprêtons à essayer est entièrement dans son jus et affiché à 8 000 euros. Comme nous le verrons par la suite, de nombreuses choses seront à corriger pour lui assurer une nouvelle jeunesse. Mais l'auto est saine, le châssis a été préservé. Elle délivre donc les vraies sensations d'époques. Et ça se sent dès les premiers kilomètres. Certes, la sonorité du flat 4 n'est pas aguicheuse, certes on n'a

pas de puissance violente sous le pied droit... mais le plaisir est ailleurs. Celui de cruiser cheveux au vent sur les routes sinueuses. Car, oui, c'est bien sur les parcours techniques que l'auto est plaisante à conduire. Parfaitement équilibrée (le moteur est disposé sur le centre de gravité, lui-même frisant le sol), elle reste scotchée dans les virages, même sur route mouillée. En ligne droite, la direction est douce et presque plus précise qu'une 911. Même si les jantes sont très étroites, le train arrière n'est pas paresseux et décroche très progressivement. De quoi éviter aux pilotes novices de se faire surprendre. Autre bon point, le freinage. Il est endurant et performant. De quoi mettre le conducteur en sécurité. Malgré un style encore difficile à définir et des finitions parfois bâclées, la 914-4 reste une vraie voiture plaisir. Comme une vieille Anglaise, elle s'apprécie principalement en conduite douce sur des routes étroites qui longent de magnifiques paysages.

01 Le toit targa se range directement dans le coffre arrière.

02 Sous le capot avant, la place est généreuse.

03 Contrairement à certaines 911, on a le droit ici à une vraie

PARFAITEMENT ÉQUILIBRÉE,
ELLE RESTE SCOTCHÉE DANS LES VIRAGES,
MÊME SUR ROUTE MOUILLÉE...



PASSAGE AU CRIBLE

La 914 dans son jus aurait besoin d'une petite cure de maintenance. La rouille a commencé à faire son apparition, la carrosserie cloque à certains endroits et la sellerie souffre de quelques déchirures. Combien faut-il rajouter en plus du prix d'achat pour un lifting de 100% ? C'est ce que nous avons demandé à Marc Paulin, gérant de la société MJ Technic spécialisée dans les restaurations Porsche (www.mj-technic.com). ■



04 La sellerie est déchirée à de multiples endroits.

05 Sur les montants, le recouvrement trahit les années de l'auto.

06 Sur la baie de pare-brise, la corrosion a déjà fait son œuvre. Il faut agir vite.

07 A certains endroits, la peinture cloque....

MARC PAULIN

gérant de la société MJ Technic

Quels sont les points à prendre en considération quand on achète une 914-4 ?

■ Comme pour tout autre véhicule, il faut examiner le châssis avec attention. Celui-ci doit être de très bonne qualité (minimum de rouille) pour que la restauration puisse se faire dans les meilleures conditions sans que la facture ne s'alourdisse de mois en mois. Mieux vaut donc éviter les autos qui nécessitent de lourdes interventions, même si elles sont affichées à des prix très attractifs. Pour la 914-4 a proprement parlé, il faut s'assurer que la corrosion n'ait pas encore fait de ravages. Bac à batterie, joues d'ailes, bas de caisses, intérieurs de portes, coffre arrière, coffre avant... ces parties sont en permanence confrontées à l'humidité. Ce sont de vrais nids à rouille. En parallèle, il faut apporter un soin tout particulier à la mécanique (moteur/boîte). Prenez le maximum d'informations sur ce qui a été fait avant pour écarter les mauvaises surprises.

Comment peut-on avoir la certitude que le moteur est bien d'origine ?

■ Il faut tout simplement faire une demande chez Porsche France. En donnant le numéro de série, on obtiendra tout le pedigree de la voiture : N° de moteur, N° de boîte, couleur d'origine et options d'époque. Bien évidemment, cette démarche est payante.

L'auto que nous avons sous les yeux est-elle une bonne base ?

■ Oui, complètement. La mécanique tourne parfaitement et les pièces à changer se retrouvent très facilement. Au niveau de la carrosserie, la

rouille a fait son apparition, mais le tir peut se rectifier sans problème. Il n'est pas encore trop tard.

Combien faut-il compter pour remettre cette 914-4 dans un état esthétique satisfaisant ?

■ En premier lieu, il faut reprendre la baie de pare-brise. Pas seulement pour le côté esthétique, mais surtout pour stopper l'invasion de rouille et redonner une étanchéité totale au pare-brise. En regardant de plus près, on remarque qu'on a également une amorce de rouille sur le capot. Il y a donc un travail de carrosserie à réaliser. Ensuite, il est préférable de remettre à neuf les trains roulants et le freinage. Avec une enveloppe de 4 000 à 5 000 euros on pourrait la rendre propre, roulante et fiable. Mais attention, on ne parle pas de restauration, mais de « remise en état ». Pour la repeindre entièrement et remettre les pare-chocs à neuf, la facture doublera. Ceci est bien évidemment envisageable hors « surprise ». Si on se rend compte que le châssis est très fatigué, a été accidenté, mal réparé et la rouille dissimulée... là, on ne sera plus sur la même base tarifaire. D'où l'intérêt de bien scruter l'auto avant d'acheter.

Et pour la refaire 100% à neuf ?

■ C'est principalement la main d'œuvre qui va changer la donne. Il faudra compter environ 40 000 euros. A ce prix là, on aura un moteur entièrement neuf, comme la boîte, la carrosserie, l'habitacle, la sellerie, l'électricité...

VISITE

MJ Technic



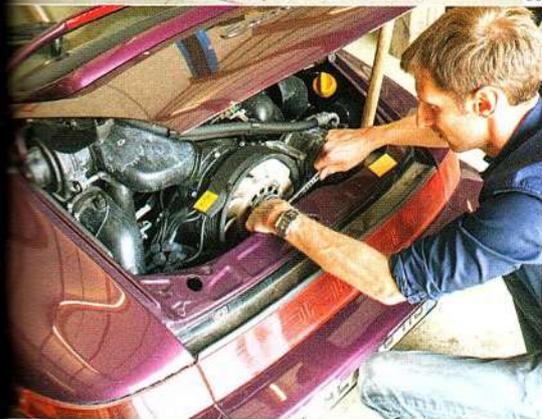
DE LA PASSION À L'EXCEPTION

C'EST EN FRANCHE-COMTÉ, À QUELQUES ENCABLURES DE BESANÇON, QUE MICHEL PAULIN A CRÉÉ EN 2001 MJ TECHNIC, SOCIÉTÉ SPÉCIALISÉE DANS L'ENTRETIEN, LA RÉNOVATION ET LA PRÉPARATION PORSCHE. VÉRITABLE PASSIONNÉ D'AUTOMOBILES, DE TECHNIQUES ET DE SPORT DEPUIS SON PLUS JEUNE ÂGE, AUCUN MODÈLE N'A DE SECRET POUR LUI. VISITE DE CE TEMPLE DÉDIÉ À LA MARQUE DE STUTTGART.





En 40 ans de métier, Michel Paulin connaît la marque allemande sur le bout des doigts, de la 356 à la 997. Dans son passé, il a toujours eu un pied dans la compétition. Que ce soit au volant d'une monoplace préparée pour les courses de côte ou pour la restauration de la Brabham BT9 F2 de Joe Schlesser. En poussant les portes de chez MJ Technic, on est saisi par la sérénité des lieux. Nous sommes en pleine campagne, loin du tumulte des villes. Dans la cour, de nombreuses autos, toutes garées au millimètre, nous font les yeux doux. Carrera, Carrera 2, Carrera S, 924 S Le Mans, 914, 996... la couleur est annoncée. Dans l'atelier, sérieux rime avec rigueur et perfection. Au fond, un projet nous interpelle. Il s'agit d'une Carrera 6 en cour de montage. « Cela fait trois ans que nous sommes dessus » m'indique Michel. « C'est une reconstruction à neuf ». À côté, son fils Marc travaille sur une Carrera 2. « L'auto est en révision, on travaille en famille » précise-t-il. Sur ma gauche, un moteur à nue. Celui-ci a été entièrement refait et trouve une nouvelle jeunesse. Après sept ans à avoir travaillé seul, Michel compte depuis 2008 sur l'aide de son fils. Depuis, les rôles sont idéalement répartis. Le père s'occupe des mises au point moteur et des transformations techniques, le fils de l'entretien courant, de la recherche de pièces et de véhicules. De quoi répondre à toutes les demandes des Porschistes.



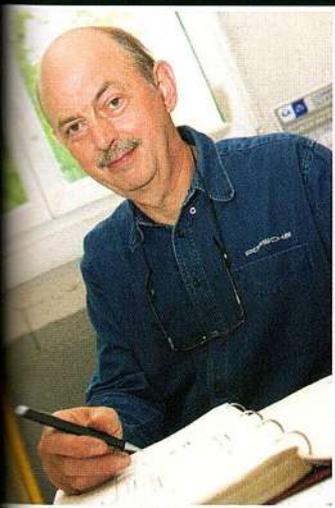
01 Cette Carrera 6 a été intégralement reconstruite à neuf. Trois ans de travail !

02 Chaque intervention est synonyme de précision et de rigueur.

03 De la restauration à l'entretien courant, MJ Technic est présent à tous les niveaux.

LE CHEMINEMENT D'UNE PASSION

Entretien avec Michel Paulin, cogérant de la société MJ Technic



Michel, d'où vous vient l'amour pour la mécanique ?

■ J'ai été baigné dans l'automobile depuis l'âge de mes cinq ans. Mon père était un ancien mécanicien de l'armée de l'air. Il a su me transmettre sa passion. J'ai toujours été fasciné par la mise au point et le fonctionnement des moteurs. Ma voie professionnelle a donc toujours été clairement définie.

Quand avez-vous commencé à exercer ?

■ J'ai démarré comme apprentis en 1971 chez un agent Renault. J'y suis resté 18 ans. Durant ce temps-là, je faisais de la réparation traditionnelle. Mais à titre personnel, je passais beaucoup de week-ends sur circuits. Mon frère et moi, nous courrions en monoplace groupe 1300. Lui était soudeur, moi, je m'occupais de la mécanique. Nous étions complémentaires.



Quand remonte votre coup de cœur pour la marque Porsche ?

Cela s'est fait au début de mon activité, en tant qu'artisan (avant la naissance de MJ Technic ndlr) il y a une vingtaine d'années. J'ai fait la connaissance d'une personne qui avait une 3.2. Elle m'a demandé d'entretenir l'auto et d'effectuer de lourdes interventions. C'est comme ça que j'ai mis le doigt dans l'engrenage. Cette mécanique hors du commun m'a fait un déclic.

Quand a été la naissance de MJ Technic ?

Absolument. J'ai choisi de créer un atelier entièrement dédié aux véhicules de Stuttgart. En aout 2001, MJ Technic (pour Michel et

Josianne, ma femme) a vu le jour. Mais pour lancer l'activité, j'ai dû faire au départ de l'entretien courant sur des autos traditionnelles. Petit à petit, j'ai réussi à conquérir la clientèle visée en proposant des Porsche d'occasion. Les propriétaires achetaient l'auto et la faisaient réviser chez moi.

Depuis, tout a considérablement évolué...

■ Aujourd'hui, je partage la gérance de la société avec mon fils. Désormais, on ne fait plus seulement l'entretien de toute la gamme Porsche, mais aussi des restaurations complètes et de la préparation VH. La Carrera 6 actuellement dans nos ateliers en est un parfait exemple. On a également une 910 prévue pour début 2014.

Que proposez-vous en matière de restauration ?

■ Tout est possible. Ça dépend simplement du budget. Cela peut aller de la remise en état à la quasi-reconstruction avec traitement du châssis par cataphorèse... Nous sommes simplement obligés de sous-traiter la carrosserie et la sellerie.

Qu'est devenue votre activité de vente de véhicules ?

■ On a toujours des autos à vendre. Mais ce n'est pas le gros de notre activité. On préfère pratiquer la recherche personnalisée et le dépôt-vente. Cela nous permet de vendre des véhicules que nous connaissons et de les garantir.

Si, par exemple, je cherche une 930 Turbo, combien de temps dois-je attendre avant que vous trouviez la perle rare ?

■ Il suffit de nous dire le modèle souhaité, le kilométrage, la couleur, l'année et nous nous occupons du reste. Cela peut prendre une semaine à un mois pour une recherche courante. Quand le client a des désirs plus spécifiques, cela peut nécessiter un peu plus de temps. À titre indicatif, nous sommes à la recherche d'un 3.2 Targa noir avec intérieur noir pour un client. Cela fait déjà quatre mois que l'on cherche la perle rare.

D'où viennent généralement les autos ?

■ De France, d'Allemagne, d'Italie... Si nous l'achetons à l'étranger, nous nous occupons de toutes les démarches administratives pour que le véhicule puisse être immatriculé en France.



01



02



03



01 La société bénéficie de tout l'équipement de pointe pour entretenir les autos.

02 Les moteurs Porsche n'ont aucun secret pour Michel.

03 Depuis 2008, Marc partage la gérance avec son père.

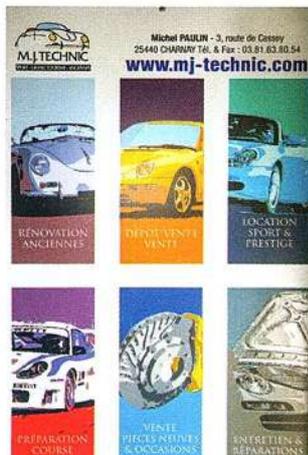
04 Classiques ou modernes, de nombreuses autos sont en dépôt-vente.

Autre fer de lance de l'enseigne : la compétition. Club, gentleman driver, course de côte, rallye, circuit... toutes les optimisations sont réalisables en ce lieu. Allègement de caisse, gain de puissance, pièces sur mesure, réglage du châssis, préparation BV, pont court, pose arceau, sièges baquets, freins spéciaux... En parallèle, l'entreprise entreprend la restauration des véhicules dans le respect total de l'origine. Qu'elle soit totale ou partielle, MJ Technic prend en charge tous les projets. Enfin, la société

dispose d'un choix important de véhicules en dépôt-vente. Tous ont été sélectionnés selon des critères exigeants, sont révisés et garantis. Parce que l'achat d'une Porsche doit rester un moment privilégié, MJ Technic apporte ses conseils et accompagne ses clients dans une recherche personnalisée. Vous rêviez d'une Porsche spécifique ? D'un modèle, d'un millésime, d'une couleur en particulier ? Pas de problème, Michel et Marc se chargent de vous trouver la perle rare. ■

CONTACT

M.J. TECHNIC
3, route de Cessey
25440 Charnay
Tél. : 03 81 63 80 54
www.mj-technic.com



04

