

par José Rosinski

## ESSAI DE LA PORSCHE 912

**C'**EST récemment que le modèle 912 a été mis sur le marché, pour remplacer la SC, ex-super 90. Il est doté d'une carrosserie extérieurement identique à celle de la 911, les différences se situant dans l'équipement et la finition. Porsche nourrit, semble-t-il, des projets de production extrêmement ambitieux pour cette voiture. Au reste, elle est vendue un peu moins cher que la SC, à un prix qui la rapproche, sur ce plan, de ses concurrentes directes, encore qu'il reste le plus élevé de cette catégorie.

La carrosserie est donc entièrement nouvelle. Elle suit cependant le style bien connu de la firme allemande et conserve un air de famille accentué par rapport aux précédents modèles. Les lignes se sont simplement allongées pour offrir un peu plus de place, tant dans l'habitacle que dans le coffre à bagages, et la ceinture de caisse s'est abaissée jusqu'à un niveau plus conforme aux normes actuelles. Naturellement, on est resté fidèle au « tout à l'arrière », et la disposition des organes est donc restée rigoureusement identique : on voit qu'il s'agit

donc plus, avec la 912, d'une évolution avec mise au goût du jour, que d'une voiture radicalement nouvelle.

### DESCRIPTION TECHNIQUE

Sur un châssis plate-forme, la caisse auto-porteuse, fabriquée chez Karmann, est soudée, formant ainsi une structure monocoque. Les suspensions sont à quatre roues indépendantes : à l'avant par barres de torsion longitudinales et épure Mac Pherson, c'est-à-dire avec, par côté, un seul triangle inférieur à large base et un long amortisseur à point d'attache supérieur placé très haut.

A l'arrière, c'est le contraire : les bras de suspension longitudinaux sont reliés à des barres de torsion transversales. On trouve également des amortisseurs télescopiques.

Les freins sont à disques sur les quatre roues, avec des petits tambours additionnels à l'arrière pour le frein à main, caractéristiques sur les Porsche. La direction est à crémaillère, avec sortie de l'arbre de direction au milieu, ce qui a nécessité le montage de deux arti-

culations à cardan pour aller rejoindre le volant. Un amortisseur y est adjoint. Sur les jantes ajourées sont montés des pneus Dunlop SP de fabrication allemande, à larges pavés, de 165 x 15.

Le réservoir d'essence, d'une contenance de 62 litres (assurant une autonomie satisfaisante de plus de 400 kilomètres : cette caractéristique mérite d'autant plus d'être soulignée qu'elle est malheureusement fort rare) est situé à l'avant, sous le coffre; son orifice de remplissage est découpé dans l'aile avant gauche, où il est protégé par une trappe dont l'ouverture est commandée de l'intérieur de la voiture.

C'est aussi de l'intérieur que s'actionnent les commandes pour le capot avant (qui s'ouvre hélas dans le mauvais sens, ce qui, non seulement, peut être dangereux, mais encore se révèle très peu pratique, en ce qu'il faut manœuvrer une partie de carrosserie formant en somme l'extrême avant de la voiture, et donc toujours maculée de projections diverses) et du capot arrière. En le soulevant, on découvre le moteur qui se trouve être



très exactement celui du précédent modèle SC. Il s'agit donc du quatre cylindres à plat opposés de 1582 cc (alésage 82,5 — course : 74 mm). Le carter inférieur et les culasses sont en alliage léger, tandis que les blocs cylindres sont en fonte, avec ailettes de refroidissement en alliage léger rapportées. Le refroidissement par air est assuré par une soufflerie dont la turbine est reliée au vilebrequin par une courroie trapézoïdale, selon un rapport d'environ 1,8 : 1. Le dit vilebrequin en acier forgé, tourne sur quatre paliers, et entraîne l'arbre à cames central par l'intermédiaire d'engrenages. Les cames actionnent des poussoirs rotatifs qui transmettent le mouvement aux soupapes en tête par des culbuteurs et leurs tiges de commande. Le circuit d'huile comprend un radiateur. L'allumage est classique, par batterie (12 volts), bobine, dynamo et distributeur à réglage d'avance centrifuge. L'alimentation est assurée par une pompe à essence mécanique, et deux carburateurs double-corps inversés Solex 40 P II-4, disposant d'un circuit de préchauffage. Avec un taux de compression de 9,3 : 1, la

puissance maximale s'élève à 90 CV DIN à 5800 t/m (soit un rendement assez modeste de 57 CV/litre), tandis que le couple maximal s'établit à 12,4 mkg à 3500 t/m.

Le moteur est placé à l'extrême arrière de la voiture, en porte-à-faux de l'essieu qui est constitué par deux demi-arbres de transmission, articulés à leurs extrémités par des joints à cardans et reliant les roues au bloc boîte-pont.

La boîte de vitesse comprend cinq rapports, tous synchronisés (selon le système Porsche bien entendu) sans prise directe et avec une cinquième surmultipliée. Le couple conique, à denture hélicoïdale, a un rapport 7 : 31 (4,43 : 1). L'embrayage, enfin, est monodisque à diaphragme.

#### AU VOLANT

La finition d'une Porsche, c'est proverbial, et extérieurement, la 912 confirme cette tradition. L'intérieur, par contre, nous a procuré une déception certaine : peut-être est-ce là que nous trouvons l'explication de la baisse de prix... à moins que l'on ait voulu nettement différencier la 912 de sa sœur

plus puissante la 911, ce à quoi on semble être parvenu, mais peut-être avec trop de succès! Disons donc que l'habitacle est traité d'une façon correcte, mais sans plus, et que même, dans certains cas, la sobriété devient dépouillement excessif. Le tableau de bord, en particulier, qui se compose de trois cadrans circulaires (compte-tours, indicateur de vitesse, thermomètre d'huile non gradué, jauge à essence, témoins de frein à main, de charge et de phares) est d'un dénuement digne d'une voiture de grande série : pas de manomètre de pression d'huile, pas d'ampèremètre, pas de montre de bord, un peu trop de lacunes pour une telle voiture en somme. Par contre, la commande à 3 (mais oui à trois) vitesses des essuie-glaces par un levier sur la colonne de direction, c'est-à-dire accessible du bout du doigt, sans lâcher le volant, est disposée d'excellente façon. Ce levier, sur une pression, actionne également un lave-glace d'une rare puissance. Au tableau encore, un allume-cigares et un cendrier, tous deux assez peu accessibles, et une boîte à gants fermant à clé. Signalons au passage que des vide-poches sont disposés

## PORSCHE 912

le long des passages de roues avant et dans les portières.

Sur le plan du bon goût, nous n'avons guère été convaincus par les talents du « décorateur » de service : tableau de bord peint en bleu, sièges recouverts de skaï beige foncé (d'apparence peu luxueuse d'ailleurs), bas de caisse en vachette grise, tapis de sol rouge, pavillon gainé de plastique blanc font un assemblage un peu hétéroclite, tout de même... Ces réserves de détails exprimées, il faut reconnaître à la 912 des qualités fondamentales sans doute autrement importantes, et qui font à l'usage pardonner les négligences signalées plus haut. La position de conduite, d'abord, est absolument parfaite pour tous les gabarits. Pour ma part, je crois bien que c'est la première fois que je n'ai pas eu à reculer le siège à fond : c'est dire quelle est leur marge de réglage. Ils sont par ailleurs larges, profonds et bien dessinés pour maintenir le corps avec efficacité. La visibilité est irréprochable sous tous les angles, et même exceptionnelle vers l'avant grâce au capot très plongeant. La seule légère critique qui puisse être exprimée concerne la position du levier de vitesses, peut-être un peu trop avancée si l'on aime conduire assez loin du volant. Les pédales enfin sont idéalement disposées pour la manœuvre accélération-freinage, quoique l'utilité de celle-ci ne soit pas évidente dans une Porsche vu la qualité de la synchronisation, si ce n'est pour éviter des à-coups à la transmission.

À l'arrière, deux petits sièges peuvent servir de places de secours pour adultes ou de bonnes places pour enfants. Leurs dossiers, rabattus, offrent un excellent emplacement à bagages qui vient compléter la contenance — déjà très convenable — du coffre avant.

### SUR LA ROUTE

À froid, le moteur démarre facilement, et grâce au système de préchauffage des carburateurs très efficace, la marche pendant la mise en température ne présente aucune difficulté. Au ralenti, le bruit émis par le moteur est franchement déplaisant, surtout si l'on n'est pas habitué aux Porsche. En régime, par contre, le cognement caractéristique se transforme en un bon gros ronronnement pas excessivement discret certes, mais beaucoup plus sympathique, Dieu merci ! Mais ce qui surprend le plus, c'est que si l'on entend donc ce moteur de façon perceptible, c'est vraiment TOUT ce que l'on entend. Les bruits de roulement, en effet, sont complètement étouffés, et la carrosserie, même sur les surfaces les pires, reste d'un silence vraiment impressionnant. Sur ce plan, la finition dépasse de beaucoup ce que nous connaissons d'autre, et de loin (à lire cela, j'espère secrètement que M. Rolls, ou même M. Royce, se sentant provoqués, ne vont plus tarder à me confier une voiture à l'essai...).

Malgré un amortissement efficace, la suspension se révèle sèche sur une route en mauvais état. Pour être précis, on dira que les petits obstacles sont remarquablement bien absorbés, mais que les gros sont nettement accusés. Néanmoins, compte tenu des impératifs d'une tenue de route sportivement valable, le compromis réalisé peut être considéré comme satisfaisant et l'est d'ailleurs à l'usage.



Une voiture ayant, en effet, un tel comportement est en définitive moins fatigante que son contraire : à savoir, des réactions plus faibles sur les gros obstacles, mais des trépidations constantes sur les ondulations. Notons enfin qu'en ville, la 912 est agréable à conduire grâce à ses dimensions compactes et à un rayon de braquage convenable. Tout au plus peut-on lui reprocher un embrayage manquant légèrement de progressivité au démarrage.

### TENUE DE ROUTE

Le temps où les Porsches étaient réputées pour leur tenue de route hasardeuse est révolu depuis longtemps. Sur ce plan, la 912 est une voiture particulièrement au point. En « tourisme rapide », elle ne pose absolument aucun problème, présentant un caractère allant du neutre le plus absolu à une légère tendance à sous-virer. Celle-ci s'accroît sensiblement si l'on adopte un style « compétition », et il devient nécessaire de la combattre en faisant décrocher l'arrière. Pour ce faire, il faut ou bien braquer avant de lâcher les freins, ou bien donner un coup de volant très brutal : la voiture obéit alors, mais seulement à condition que ces manœuvres soient effectuées très franchement. C'est dire que la 912 n'a nullement « l'arrière balladeur », bien au contraire ! La glissade arrière se déclenche donc très tard, c'est-à-dire uniquement si l'on va très vite, et sans empêcher l'avant de glisser lui-même : on contrôle très bien ce dérapage à l'accélérateur, mais on regrette que la puissance ne soit pas plus élevée. En effet, les réactions sont si saines que les limites virtuelles de cette voiture en virage ne dépendent pas de ses qualités de suspension, mais plutôt de la puissance disponible. Tenue de route, très sportive en somme, avec absence notable de roulis. En ligne droite, la voiture suit fidèlement sa trajectoire. La direction est sans doute très directe, mais sans excès. D'une agréable précision, elle est assez légère à grande vitesse,

mais devient fort lourde en virages serrés. Elle est remarquablement exempte de réactions.

Quant aux freins, ils paraissent moins bons qu'ils ne le sont en fait, à cause d'une pédale spongieuse, à course longue et pas toujours constante, qui requiert une certaine habitude avant d'inspirer entière confiance. Cette mauvaise impression surmontée, on s'aperçoit que le système est plus efficace et endurant qu'il ne le paraît, son seul défaut n'étant qu'un regrettable manque de précision dans sa commande. En tous cas, ces freins sont bien équilibrés à grande vitesse, et on peut les engager brutalement sans risquer de blocage de roues, ce qui est au fond l'essentiel.

### PERFORMANCES

Sans sa merveilleuse boîte de vitesses à cinq rapports, il est plus que probable que le moteur de la 912 nous aurait déçu. Sa principale qualité consiste dans sa faculté de tourner à relativement haut régime sans effort, ce qui est nettement perceptible et tout à fait propice à l'adoption d'une vitesse de croisière proche du maximum dans des conditions relaxantes. La puissance disponible est donc assez modeste, en particulier au-dessous de 4000 t/m, où les reprises sont loin d'être vigoureuses. Mais, si l'on joue convenablement de la boîte — et c'est un régal — il est aisé de se maintenir au-dessus de cette zone, et donc de disposer en toutes circonstances de bonnes accélérations.

L'étagement des rapports est satisfaisant, bien que la première soit trop courte pour être utilisable autre part qu'en ville ou pour le démarrage. À 6000 t/m, on lit les maxima suivants :

1<sup>re</sup> 50 — 2<sup>e</sup> 90 — 3<sup>e</sup> 130 — 4<sup>e</sup> 160.

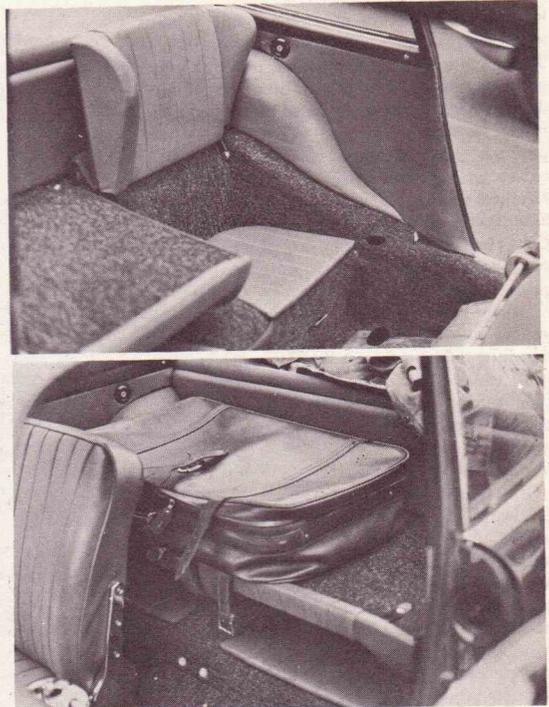
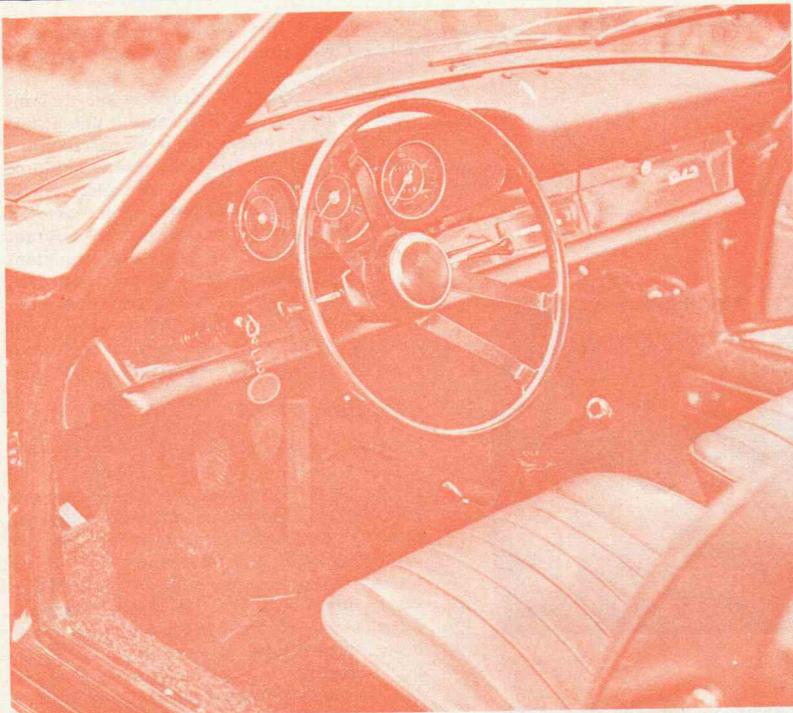
Les mesures d'accélération ont donné les résultats suivants :

400 m départ arrêté : 18" 5/10

1 000 m départ arrêté : 33"

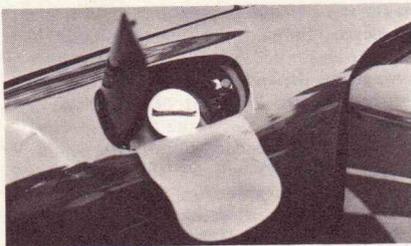
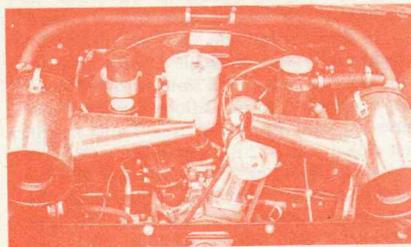
Chiffre assez quelconque donc au 400 mètres, plus brillant au kilomètre. Ceci peut s'expliquer par le poids relativement élevé de la voiture. De plus, l'effet du bon profilage de la carrosserie se fait proportionnellement davantage sentir à haute qu'à basse vitesse. En ce qui concerne la vitesse de pointe, nous avons atteint à Monthléry 181 km/h à 5700 t/m. Cependant, sur la route, nous avons eu à plusieurs reprises l'occasion de vérifier le chiffre revendiqué par le constructeur (185 km/h), et nous l'avons même dépassé en deux occasions pour atteindre 190 km/h (à 6050 t/m). En conduite rapide nous avons consommé 14 litres de carburant aux 100 km, ce qui n'est pas excessif au vu de la moyenne réalisée. Par contre, nous avons relevé une consommation d'huile importante (3 litres/1 000 km).

En rendant compte des performances, nous avons déjà évoqué l'excellence de la boîte de vitesses. La synchronisation est effectivement parfaite, la sélection est précise, particulièrement facile et douce. Il faut cependant veiller à bien guider le levier sur les divers plans, en posant la paume sur l'extérieur ou l'intérieur par exemple selon le rapport que l'on est désireux d'engager. En effet, le jeu latéral est si réduit qu'une erreur peut se commettre très facilement, avec les conséquences que l'on imagine.



## CONCLUSION

Malgré sa carrosserie plus moderne, la Porsche, en raison des solutions techniques originales qu'elle continue d'utiliser, n'a rien perdu de sa personnalité : elle est seulement devenue plus attrayante... A notre sens, sa qualité dominante réside dans sa faculté de rouler très vite sans demander le moindre effort à son pilote, ce qui le laisse frais et dispos à l'issue d'une longue étape. Les griefs que nous avons eu l'occasion de lui reprocher ne sont nullement fondamentaux, et, bien qu'ils aient leur importance, ils ne résistent pas au plaisir que l'on éprouve à conduire cette voiture si intelligemment mise au point.



## BILAN DE L'ESSAI

- \*\*\* B. V.
- \*\*\* Visibilité
- \*\*\* Silence carrosserie
- \*\* Tenue de route
- \*\* Performances
- \*\* Confort
- \*\* Présentation extérieure
- \* Freinage
- Présentation intérieure
- Direction lourde en virages serrés

### Légende

- \*\*\* Exceptionnel
- \*\* Excellent
- \* bon
- insuffisant
- mauvais
- — — Très mauvais

## CARACTÉRISTIQUES

### Moteur :

4 cylindres à plat, alliage léger et fonte, refroidi par air, 82,5 × 74 : 1 582 cc.  
2 carburateurs double corps inversé Solex 40 P II-4.  
Arbre à cames central, soupapes en tête et culbuteurs - Radiateur d'huile.  
90 CV DIN à 5 800 t/m - 12,4 mkg à 3 500 t/m.

### Transmission :

Boîte-pont à 5 rapports tous synchronisés.  
Embrayage monodisque à diaphragme.  
Rapport du couple : 4,43 : 1.

### Chassis :

Carrosserie acier soudée sur plateforme.  
4 roues indépendantes.  
Susp. AV, par barres de torsion longitudinales, triangle inférieur, amortisseurs télescopiques.  
Susp. AR par barres de torsion transversales, bras longitudinaux, amortisseurs télescopiques.  
4 freins à disque. Tambours AR pour frein à main.  
Direction à crémaillère.  
Jantes ajourées.  
Pneus Dunlop SP 165 × 15.

### Carrosserie :

Coupé 2 places, plus deux places AR de secours transformables en soute à bagages additionnelle.  
Construite par KARMANN.

### Équipement :

Compte-tours, indicateur de vitesse, thermo huile, jauge à essence (réservoir : 62 l) ess.-glace à 3 vitesses, lave-glace, chauffage, ventilation, désembuage lunette arrière, allume-cigares.

### Dimensions :

Empattement : 2 211 mm - Voir AV : 1 337.  
Voie AR : 1 317 - Long. HT : 4 163.  
Larg. HT : 1 610 - Hauteur : 1 320.  
Poids (usine) 970.

### Essai :

Temps beau, sec, chaud, vent par rafales de 8 m/sec.

- 400 m départ arrêté : 18" 5/10.
- 1 000 m départ arrêté : 33".
- Vitesse maxi. 181 kmh à 5 700 t/m (à Montlhéry).
- Vitesse maxi. : 190 kmh à 6 050 t/m (sur route).
- Vitesse maxi. lues sur intermédiaires à 6 000 t/m : 1° 50 - 2° 90 - 3° 130 - 4° 160.

### Prix :

28 950 F HT.