

# L'AUTOMOBILE

SPORT  
MECANIQUE

EN SUPPLEMENT "SPORT MECANIQUE"

# NOËL

**4 ESSAIS** : ID 19 - PORSCHE 901 - FIAT 850 - WANKEL

AVEC RADIO MONTE-CARLO - AVEC RADIO MONTE-CARLO - AVEC RADIO MONTE-CARLO



**2,50 F**

BELGIQUE 27 FB  
SUISSE 2,50 FS  
ITALIE 380 L  
PAYS-BAS 2 fl  
CANADA 50 cts  
ESPAGNE 38 pts



# AU VOLANT DE LA PORSCHE 901

par Bernard Cahier

● En septembre 1963, au Salon de Francfort, une nouvelle Porsche six cylindres, attendue depuis longtemps, faisait sa première apparition officielle. Appelée type 901, cette voiture fit sensation en dépit de son prix trop élevé, de sa couleur mal choisie et de son intérieur d'un goût discutable.

La firme Porsche, qui jouit d'un grand renom dans l'industrie et dans le sport automobile, reçut bon nombre de commandes pour la 901, dont la production devait débuter au printemps 1964. Quand arrive le printemps, surprise, la Porsche 901 oublie d'éclorre. Et l'on finit par apprendre que le modèle définitif destiné à la production serait terminé dans le courant du mois de septembre et qu'à ce moment-là seulement quelques modèles seraient mis à disposition des agents. Quant à la production en série, elle ne débiterait que vers la fin de l'année.

C'est ainsi que nous nous sommes trouvés en face d'un cas où une nouvelle voiture souffre, entre la présentation du modèle et sa production, d'un écart de temps bien trop important. C'est toujours une erreur. Pour deux raisons : 1°) Dans un marché aussi compétitif que le nôtre, il est dangereux de perdre une année après la présentation d'un modèle, car le client n'aime pas les longs délais de livraison ; 2°) L'offre considérable du marché automobile et le choix de modèles les plus divers, rendent le client de plus en plus exigeant.

Face à ces problèmes, le fabricant doit non pas expliquer les causes d'un trop long délai de livraison, mais présenter à sa clientèle une voiture irréprochable et... disponible ! Dans le cas de la Porsche 901, la firme allemande, il faut le dire, eut de la chance. Sa clientèle est aussi fidèle que patiente.

Si la nouvelle 901, ici au premier plan, apparaît plus fine que son aînée la 4-cylindres, elle conserve quand même la ligne Porsche traditionnelle.





## AU VOLANT DE LA PORSCHE 901



Sans être aussi spacieux que celui d'une paisible berline, le coffre à bagages de la 901 offre quand même des possibilités de chargement suffisantes. Son accessibilité est remarquable mais un défaut hélas : l'ouverture s'effectue dans le mauvais sens.



Grâce à une augmentation de l'emplacement, la 901 offre deux véritables places de secours. Il suffit de faire basculer les dossiers pour disposer d'un emplacement supplémentaire pour les bagages.

Nous nous sommes souvent demandé depuis le Salon de Francfort 1963 pourquoi la 901 a mis tant de temps avant de sortir. Nous doutions presque de pouvoir un jour conduire cette voiture-mystère. Nous avons eu l'occasion d'en essayer une cet été pour la première fois, mais il s'agissait d'un prototype que le baron Von Hanslein, directeur de course chez Porsche, avait mis à notre disposition. La voiture était remarquable par sa tenue de route et par ses accélérations. Cependant, une mise au point de la carburation était encore nécessaire. A l'intérieur, pas de changement par rapport au modèle présenté à Francfort et, fait surprenant, la direction était trop directe. Surprenant, car nous avons souvent reproché à certaines voitures de ne pas avoir de direction assez directe. Sur ce prototype 901, la direction était si directe qu'elle exigeait de son conducteur une attention toute particulière. Quelques mois après cet essai prématuré, nous avons pu enfin essayer l'un des premiers modèles de production. Avant d'entrer dans les détails, rappelons que la 901, comme toutes les Porsche, est équipée d'un moteur arrière à refroidissement à air. Ce moteur est un six cylindres à plat, à arbre à cames en tête. Sa cylindrée : deux litres, avec une faible course de 66 mm pour un alésage de 80 mm. Son rapport de compression est de 9:1 et développe la bagatelle de 150 CV (SAE) (130 CV DIN) à 6 200 tours/minute, tandis que son couple maximum est de 16,5 mkg à 4 600 tr/mn. La voiture est équipée de deux carburateurs spéciaux Solex à triple corps et de grande dimension.

La 901 ressemble aux modèles de production Porsche habituels, bien que son dessin soit quelque peu différent. Les lignes sont plus élancées, l'avant et l'arrière plus carrés et la voiture paraît plus longue et plus basse. Voilà les caractéristiques extérieures de ce nouveau modèle dont l'élégance prime sur les précédents.

Grâce à un empattement de 220 cm (207 sur le modèle quatre cylindres courant), la voiture a gagné de l'espace utile et c'est maintenant une véritable 2 + 2. N'allons pas jusqu'à dire que deux personnes avides de confort choisiraient leur place à l'arrière, mais considérons les deux sièges arrière comme utiles. Notons un gain de 2,5 cm dans la largeur hors-tout et de 3 cm sur les trains avant et arrière. La hauteur reste la même, soit 132 cm. Sa longueur hors-tout étant de 413,5 cm, la 901 a gagné 13 cm sur le modèle quatre cylindres courant.

Le nouvel intérieur de la 901 est devenu très séduisant. Le tableau de bord en bois, dont le dessus est garni de cuir, comporte des instruments très bien placés. Les sièges réglables sont bien dessinés et confortables. La voiture dont nous disposions était équipée de sièges recouverts de cuir et de tissu genre pied de poule. Le volant d'origine est en bois, sportif de caractère et

très bien placé. Sur la colonne de direction, les commandes d'essuie-glace, d'indicateur de direction et de phares. La boîte cinq vitesses est actionnée par un levier placé bien entendu sur le plancher. Ce levier de vitesses est court, légèrement incliné. La visibilité avant et arrière est excellente, les glaces étant plus bombées et plus larges qu'auparavant. Désireux de compléter les atouts de l'intérieur, Porsche a conçu cette fois un coffre à bagages suffisamment grand. En fait, on y met deux larges valises. Les grandes portes de la 901 permettent un accès plus aisé. Une fois assis, on ne se sent pas du tout à l'étroit dans le cockpit bien dessiné.

Des freins à disques sont montés sur les quatre roues. Les suspensions avant et arrière sont indépendantes. La première est du type Mc Pherson à triangle et barres de torsion, tandis que la seconde est équipée de bras à triangles et de barres de torsion. La voiture dispose d'amortisseurs télescopiques.

Au premier coup de démarreur, on est surpris par le ronronnement qui n'est pas celui des Porsche, on croirait entendre une Chevrolet Corvaire six cylindres ! Nous espérons ne pas faire frémir les « Porscheistes » ! Toutefois, nous nous demandons si Porsche n'aurait pas « tuyauté » la G.M. pour sa Corvaire, dans le passé bien sûr ?

Trois éléments frappent le conducteur de la 901 dès les premiers kilomètres, surtout s'il s'agit d'un habitué de la Porsche.

Une douceur plus plaisante, un raffinement plus prononcé et un confort plus étudié que sur toutes les autres Porsche. Ces qualités primordiales font de la 901 une voiture de classe supérieure, généralement propres à des voitures de plus grande cylindrée.

Plus on la conduit, plus on est ravi de découvrir de nombreux détails. La boîte à cinq vitesses est excellente. Lorsqu'on y est habitué, le passage de première en seconde ne pose pas de problème et peut être très rapide. Expliquons-nous : il s'agit de ne pas passer la seconde brusquement : il faut laisser le levier de vitesses faire son chemin en l'aidant légèrement, sans quoi on se trouve étonné d'être en troisième, ce qui est un peu gênant...

La 901 est une voiture à grandes performances et, pourtant, on n'éprouve pas l'impression de vitesse. Elle file si facilement et si confortablement que seuls les compteurs vous rappellent que vous allez vite. Le bruit du six cylindres n'est pas tout à fait aussi discret que celui d'une Rolls Royce. Le moteur est généralement très agréable, quoique bruyant à bas régime, lorsque la turbine commence à « brasser » l'air. Le bruit se fait proportionnellement moins sentir entre 3 000 et 6 000 tr/mn.

Trois tours seulement de volant, de butée à butée, voilà qui rend précise et agréable



Tous les appareils de contrôles, noyés dans un tableau de bord bois et cuir sont groupés devant le pilote, le compte-tours occupant la position centrale. Toutes les commandes d'essuie-glace, indicateur de direction et phare-code sont réparties à droite et à gauche de la colonne de direction.

la direction de la 901. Elle en devient presque idéale. Porsche ayant trouvé la juste mesure après le prototype sur lequel la direction était trop directe.

La tenue de route de cette 901 est vraiment étonnante, bien que le moteur soit placé derrière l'axe du pont arrière. Le comportement de la voiture est en général neutre, pour devenir légèrement sous-vireur en conduite sportive.

La voiture donne une excellente impression de sécurité, tant sur sol sec que mouillé. Même avec un vent latéral très fort, l'on oublie que l'on conduit une voiture à moteur

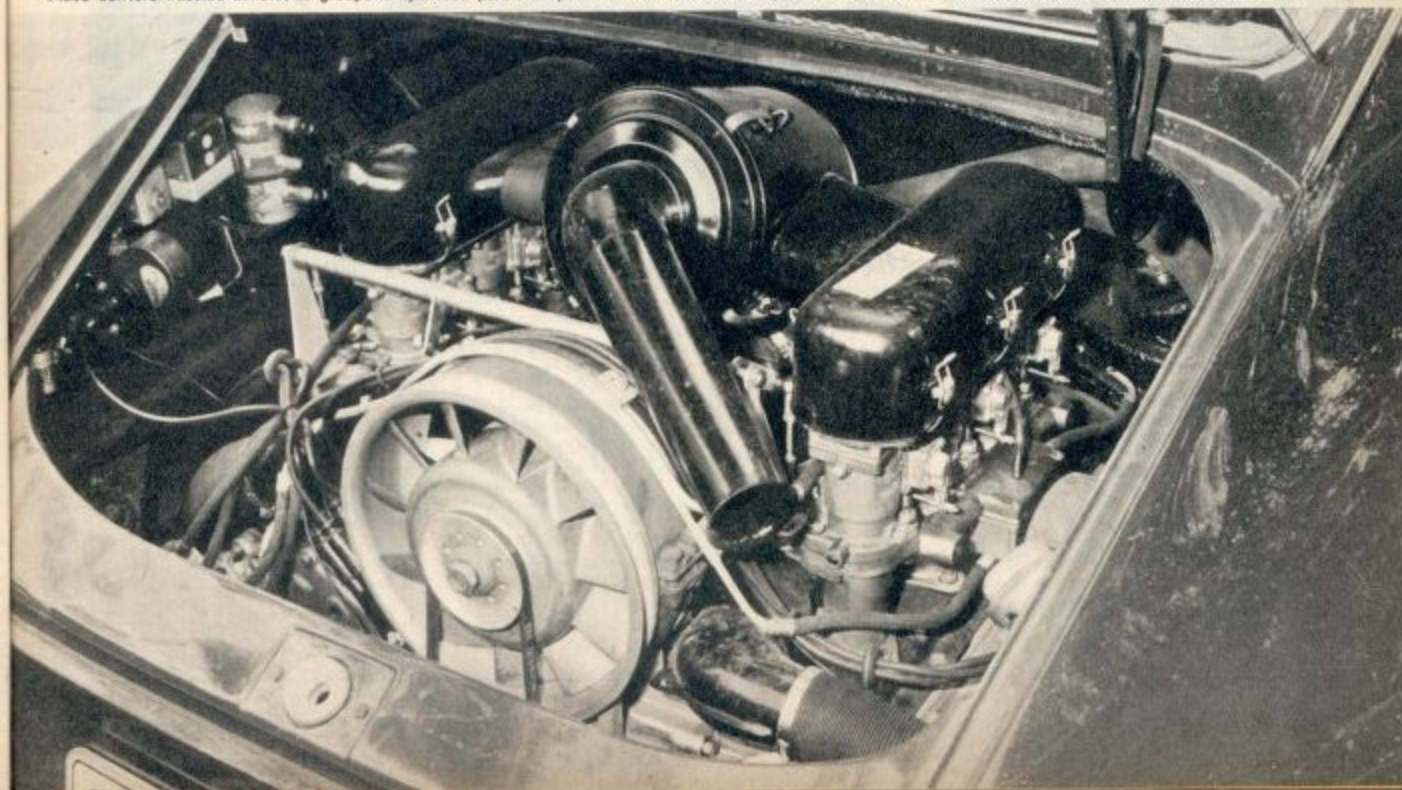
arrière. La tenue de route ne réserve jamais de mauvaise surprise. Pour une voiture sportive, la 901 est très confortable et sa caisse s'incline peu dans les virages même pris à grande vitesse.

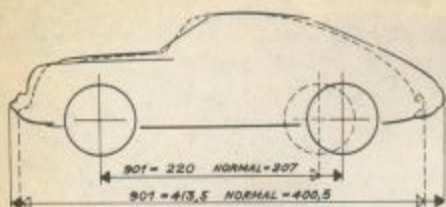
Bien que n'étant pas assistés, les freins sont puissants et efficaces. Une faible pression sur la pédale suffit. Cependant, ces freins demandent de la part du conducteur une certaine habitude, en particulier sur sol mouillé car ils réagissent vite et durement. Mais, nous l'avons dit, ils sont efficaces et c'est l'atout majeur d'une voiture qui dépasse le 200 kmh.

La commande de l'accélérateur est étonnamment dure. Le type de carburateur utilisé (Solex triple corps) exige, pour le rendement optimum, que le conducteur presse à fond sur l'accélérateur, ce qui ne convient pas aux personnes habituées à conduire « en douceur ».

Les performances de la 901 sont séduisantes et les vitesses atteintes sont celles de beaucoup de puissantes voitures américaines. Les temps que nous avons enregistré sur la 901 ne sont probablement guère loin de ceux de la nouvelle Ferrari 2 + 2...

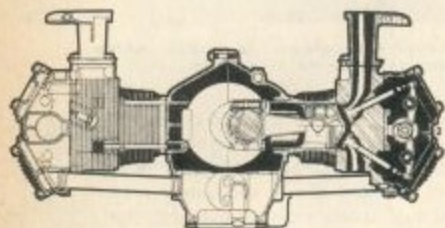
Placé derrière l'essieu arrière, le groupe 6 cylindres paraît un peu à l'étroit. On notera que la turbine de refroidissement se trouve ici face à la route.





Comparée à la 4-cylindres Carrera, la 901, à hauteur égale, est plus longue de 13 cm. En largeur, on compte également un gain de 2,5 cm.

Cette vue frontale du 6-cylindres permet de distinguer le système de distribution par A.C.T. et culbuteurs. Grâce à l'utilisation de métal léger, ce 6-cylindres n'est pas plus lourd que la 4-cylindres.



## AU VOLANT DE LA PORSCHE 901

Dans de bonnes conditions météorologiques, nous avons enregistré les chiffres suivants :

- 0-80 kmh : 6" 2/10 ;
- 0-100 kmh : 8" 2/10 ;
- 0-130 kmh : 15" 4/10 ;
- 0-160 kmh : 24" 8/10 ;
- 400 m : 16" 6/10 ;
- kilomètre : 29" 5/10 ;
- Vit. max. : 209 kmh.

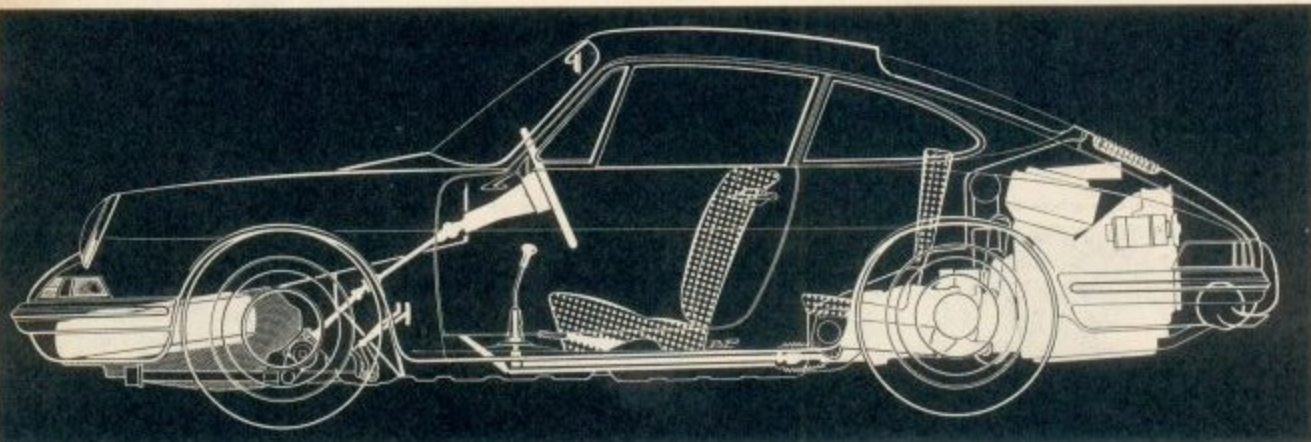
Le rapport de vitesses est judicieux, soit en utilisant 6 500 tr/mn : 60 kmh en première, 101 en seconde, 153 en troisième, 180 en quatrième et 209 en cinquième.

La boîte à cinq vitesses procure de réels avantages sur une voiture comme la 901. En effet, les vitesses bien échelonnées permettent d'excellentes performances sur n'importe quelle route. Un minimum de tours sont perdus pendant les changements de vitesses, par exemple 500 tours seulement entre la quatrième et la cinquième. La limite des 2 000 tours semble toutefois être le minimum dans chaque

vitesses. La cinquième est idéale pour les longs trajets rapides. A 160 kmh, le compte tours n'indique que 5 000 tr/mn, ce qui veut dire que le moteur ne souffre aucunement. La 901 est intelligemment conçue, bien profilée, sûre, rapide et confortable. Elle a des qualités qui lui permettent de satisfaire une clientèle amateur d'une 2 + 2 luxueuse, de dimension compacte et capable de réaliser des performances nettement au-dessus de la moyenne.

Les « Porschistes » apprécieront cette voiture car elle reste dans la tradition. Nous ne serions cependant pas surpris de voir certains d'entre eux regretter l'abolement rageur et agressif du moteur compétition de l'ancienne Carrera quatre cylindres.

Ce raffinement de la 901, les gentlemen l'apprécieront. Mais ces mêmes gentlemen répugneraient-ils à prendre en main quelque chose d'un peu mordant qui les change de notre petit monde bien quiet ?



### CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE LA PORSCHE 901

#### MOTEUR

Emplacement : arrière.  
 Nombre de cylindres : 6.  
 Alésage-course : 80 mm x 66 mm.  
 Cylindrée : 1 991 cc.  
 Distribution : soupapes en tête et A.C.T.  
 Alimentation : pompe électrique, 2 carburateurs Solex.  
 Allumage : par batterie.  
 Rapport volumétrique : 9 à 1.  
 Puissance maxi : 130 ch (DIN) à 6 200 tr/mn.  
 Couple maxi : 16,5 mkg à 4 600 tr/mn.  
 Graissage : carter sec.  
 Refroidissement : par air avec Turbine.  
 Circuit électrique : 12 volts, batterie 45 ampères.  
 Bloc moteur : fonte.  
 Culasse : métal léger.  
 Vilebrequin : forgé, 8 paliers lisses.  
**TRANSMISSION**  
 Traction : roues arrière motrices.

Embrayage : monodisque à sec.  
 Boîte de vitesses : 5 + AR synchronisées.  
 Rapport de boîte : 1<sup>er</sup> 3,09 ; 2<sup>e</sup> 1,89 ; 3<sup>e</sup> 1,32 ; 4<sup>e</sup> 1 ; 5<sup>e</sup> 0,758.  
 Rapport de pont : 7 : 31,1 = 4,428.

**CARROSSERIE** : coupé 2 + 2.  
 Type : châssis plate-forme.

#### SUSPENSIONS

Avant : par roues indépendantes avec biellette oscillante horizontale, barre de torsion et tampon caoutchouc.  
 Arrière : par roues indépendantes, biellettes oscillantes longitudinales, barre de torsion, tampons caoutchouc, amortisseurs télescopiques réglables à l'avant et à l'arrière.

**FREINS** : à disque sur les quatre roues.  
**DIRECTION** : à crémaillère -  $\varnothing$  de braquage : 10 m.  
**PNEUS** : 165 x 15.  
**CAPACITE** : essence : 70 L.  
**POIDS** (en état de marche) : 1 350 kg.