



MELLAN TVÅ STOLAR

Den siluett Heinrich Klies ritade innehåller precis lagom dos tuggmotstånd. Knappast någon motortidning har kallat den vacker. Ska Klassiker bli först?

Som barn till det omaka paret Volkswagen och Porsche har lilla 914 aldrig haft det lätt. Vi stiftar bekantskap med en mycket speciell personlighet – en riktig snorunge.

TEXT OCH FOTO JON REMMERS

Det skånska åkerlandskapet gnistrar av miljarder sylvassa kristaller. En viss nyårsstämning dröjer sig kvar i form av utbrunna marschaller som skräpar i vägkanten. Det är blå himmel och råkallt. I bilen marginellt varmare – fungerande värme gör inget för varvtiderna. Trots det är stämningen på topp. Håkan Håkansson sitter i kartläsarsits och ryter förarinstruktioner med entusiastiskt pulserande tinningar:

– Åså nu, växla ner, växla neer sa jag! Håll den på varv. Passa saltsträngen! Efter kröken kom-





Uppfällbara lyktor medgav en låg nos samtidigt som amerikanska säkerhetskrav klarades av. Sätena är exakt så hårda som de ser ut. Högeffektiv industrifunkis.



” Volkswagenens 914 fick en bränsleinsprutad boxerfyra på 1,7 liter och 80 hk från Volkswagen 411, samma motorfamilj som senare blev kraftkälla i folkabussar en bit in på 80-talet.

mer en fin raka. Hittar du tvåan? Bra – kom så och feja inte, varva ur den. Ordentligt!

I mitten av sextioalet stod Porsche inför ett svårloöst problem. 911 hade blivit på tok för dyr, både att utveckla och att bygga. Att det fanns utrymme på marknaden för en enklare Porsche var uppenbart. Jämsides med 911 såldes Porsche 912 – i princip en 911 med modifierad fyrcylindrig motor från gamla 356. 912 sålde bra, men pris skillnaden modellerna emellan krympte. 1968 var 912 bara 12 procent billigare än en 911.

Porsche behövde en helt ny produkt. Något betydligt enklare än 911, samtidigt innovativt i linje med märkets ambition och tradition. Men 911 hade krävt mycket utvecklingsarbete och resurserna för att ta fram en ny produktionsapparat var knappa.

Kusin Volkswagen stod vid samma tid inför ett liknande problem. Modellprogrammet såg inför det stundande sjuttioalet tämligen ålderstiget ut. Karmann Ghia typ 34, den ”stora Ghian”, baserad på bottenplattan från Volkswagen typ

3, sålde inte alls som förväntat. Modellen var för dyr. Det var svårt att motivera kunder att betala samma pengar för en Volkswagen med snofsig kaross som för en Porsche.

Porsche och Volkswagen hade sedan många år ett väl etablerat samarbete. Porsche stod för stora delar av utvecklingsarbetet bakom de produkter som rullade ur fabriken i Wolfsburg. Förbättringar av värmesystem, växellådor, motorer – prototyper till nya bilmodeller.

Ställda inför gemensamt problem inleddes 1966 ett gemensamt projekt. Porsche skulle utveckla en liten kompakt tvåsitsig sportbil. Volkswagen, med sin erfarenhet av massproduktion, skulle stå för byggandet. Eller snarare – Volkswagens underleverantör Karmann i Osnabrück, skulle stå för byggandet.

Två versioner konstruerades: Volkswagens 914 fick en bränsleinsprutad boxerfyra på 1,7 liter och 80 hk från Volkswagen 411, samma motorfamilj som senare blev kraftkälla i folkabussar en bit in på 80-talet.

Porsches 914 bestyckades med en tvåliters

boxersexer på 110 hästkrafter hämtad från 911 och fick namnet 914-6. Fabriken i Osnabrück skulle bygga VW:s version i sin helhet. Råkarosser skulle plockas från bandet för vidare transport till Zuffenhausen där Porsche 914 skulle byggas sida vid sida med 911.

Joint venture, heter det i dag.

– Fördelen med 914 är framförallt mittmotorn, säger Håkan. 911 kan ju vara som att kasta runt en slungboll när det släpper. 914 vrider sig runt sin egen axel.

Håkan vet. Han har ägt många Porschar och kört mycket på bana. Den fyrcylindriga 914 vi sitter i fungerar främst som sommarnöje runt Knutstorp. Sedan köpet 1993 har den uppgraderats med bland annat hjulupphängningar från 911, brutala krängningshämmare och Bilstein racingstötdämpare. Fjädringen är stenhård på det sätt som gör att inte bara lagningarna trillar ur tänderna, det är snarare så att tänderna trillar ur sina fästen och käkbenet hoppar ur led. Men det gör inget, för det här är kul på riktigt.

– Man vill ju inte att det ska gunga ute på banan säger Håkan.

Gungar gör det heller inte. Farthinder forceras i promenadtakt. Styrningen är som en skalpell. Motorn sitter i svanken, med den ena Weber-förgasarens trattar på någon skollinjals avstånd från nacken. Man hör exakt vad som händer. Lite för hög växel resulterar omedel-

bums i två tre rejält blöta loskor i motvind. I med en lägre pinne och struparna klarnar.

– Jag vet inte riktigt vad som är gjort med motorn. Det sitter ett extraktorsystem på den och dubbla Webrar, säger Håkan. Jag funderar på att trimma vidare. Med skurna slicks har jag inte fått den att släppa på bana. Den behöver mer motor.

Håkan går den gyllene balansgången mellan att bygga sönder och bevara. Han är knappast rädd att modifiera och använda bilen. Samtidigt vet han exakt var gränsen går och gör inget dras-



Ska inte en riktig Porsche ha motorn där bak? Inte om du frågade Porsche i slutet av sextioalet. 914 flankerad av 917, en av de extremaste bilar som byggts av Porsche.

tiskt som är svårt att återställa. Förebilden är de 914 som deltog i Le Mans, men det är inte tal om att kapa i skärmkanter för att montera skärmbreddare.

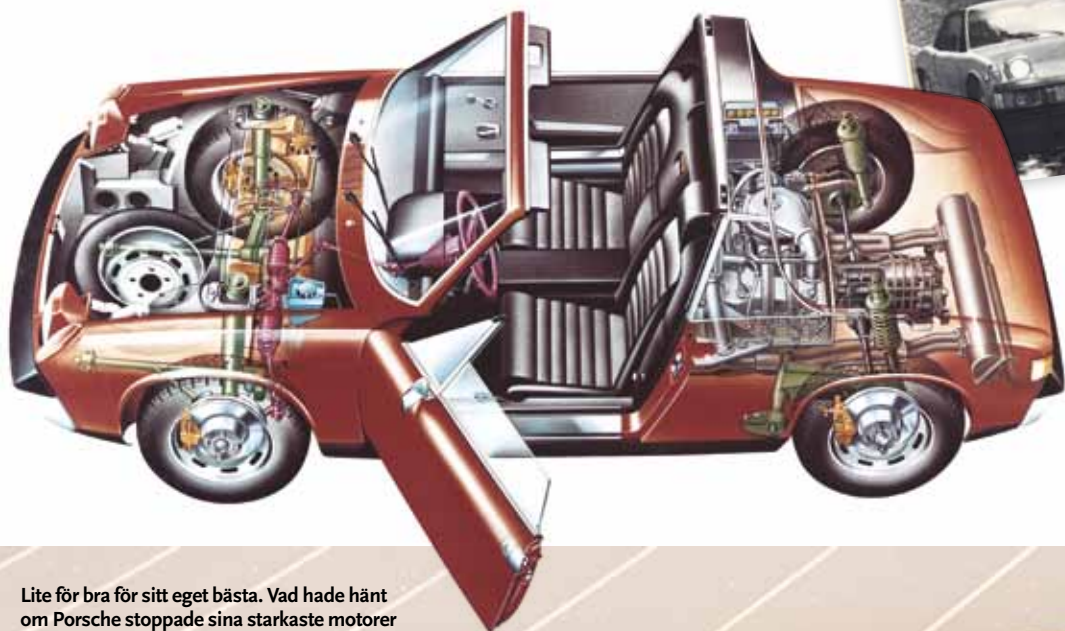
Den VW-Porsche 914 som presenterades på bilsalongen i Frankfurt september 1969 var kanske inte riktigt vad som ursprungligen planerats. Jämfört med 911 i targautförande var den med sina kraftigt boxade trösklar och bastanta takbåge betydligt mer vridstiv. Luftmotståndet var 20



Lågt, brett och med motorn i svanken. Endast en Porsche klar i grodögon. Håkan Håkansson gör vad han vill med sin 914 – till en gräns.



Marknadsföringen riktade in sig på de unga och man vågade sig till och med på att presentera modellen som ett intelligent alternativ till en Mustang eller Camaro.



Lite för bra för sitt eget bästa. Vad hade hänt om Porsche stoppade sina starkaste motorer i 914?



procent lägre. Viktfördelning med full tank var mycket nära 50/50. Dessutom låg tyngdpunkten närmare asfalten.

En 914 med den fyrcylindriga motorn vägde in på ungefär 950 kilo. Sexan var visserligen 45 kilo tyngre, men 914-6 var ändå lättare än motsvarande 911.

Hade Porsches ingenjörer i vanlig ordning gjort allting lite för bra? En mycket bekant situation tornade upp sig.

De fyrcylindriga bilarna började levereras nästan omgående. Porsches sexcylindriga dröjde några månader till. Hanteringen hade komplicerats av att Volkswagens drivande och dynamiske vd, Professor Heinz Nordhoff, lämnat jordelivet 1968. Förvirring uppstod då projektet till stora delar varit en muntlig överenskommelse mellan Nordhoff och Ferry Porsche. Ny vd för Volkswagen blev Kurt Lotz som till en början var fullständigt oförstående inför att Porsche skulle få köpa karosser till självkostnadspris – som något slags "tack för hjälpen".

Problemet fann sin lösning med bildandet av säljorganisationen VW-Porsche Vertriebsgesellschaft. Porsche fick sina karosser, men de blev dyrare än först planerat. Det skedde också till priset av att alla bilar i Europa såldes som VW-Porsche 914, oavsett motor. Lotz såg gärna att Porsches goda namn smetade av sig på Volkswagen.

I USA såldes bilarna som Porsche 914, utan VW-prefix, vilket skapade ramaskri i den etablerade kundkretsen. Flera Porsche-klubbar vägrade ta emot medlemskap från 914-ägare. Trots det

blev USA den klart största marknaden, internt skämtades det om att halva produktionen gick till USA och halva USA-produktionen gick till Kalifornien. Marknadsföringen riktade in sig på de unga och man vågade sig till och med på att presentera modellen som ett intelligent alternativ till en Mustang eller Camaro.

Här i Europa såldes VW-Porsche snarare som en inträdesbiljett i Porsche-ägarnas exklusiva sällskap.

Håkans 914 importerades från Tyskland 1976 och är i Porsche-kretsar känd som "Baader-Meinhof Porsche". Historien som följt bilen är att den ska ha varit en födelsedagspresent till den västtyske terroristen Jan-Carl Raspe från dennes mor. När familjen Raspe rykte sargades av sonens verksamhet som bombkastare blev bilen osäljbar i Tyskland och gick på export till Sverige.

Frågan infinder sig omedelbart: Ska historien kontrolleras? Vad händer med bilen om den inte är sann?

Historien styrks av bilens tyska "Pflegepaß" där mycket riktigt namnet Ingrid Raspe är prydligt förtecknat. Men efter 15 sekunder med sökverktyget Google sviktar historien betänkligt: Jan-Carl Raspe var en av få medlemmar i stadsgerillan med någorlunda påver bakgrund. Han föddes i DDR och växte upp hos sin faster i Västtyskland under förhållanden man knappast förknippar med Porsche-ägarskap. Fasterns modersinstinkter måste också ha varit alldeles extraordinära om hon köpt en Porsche till Jan-

Carl då han sedan ett år satt i finkan. Nej, stopp, broms och belägg. Vi avbryter grävandet.

Genomgående fick bilarna beröm för det exakta beteendet på vägen. Men det klagades över att karosserna var gnekigare än vad man förväntade sig. Inredningsmaterialen var inte av samma kvalitet som i Porsche. Volkswagens motorer lämnade också mycket övrigt att önska. Tidningen Car and Driver skrev om det justerbara fotstödet att "det känns som trä, format som en tegelsten, klädd med musludd ... man kan slänga fotstödet i stuvutrymmet ... eller kasta det överbord".

Formgivningen signerad Porsches egen Heinrich Klie med viss inspiration från det tyska designhuset Gugelot debatterades kanske mest. Europeiska skribenter höll sig oftast till att stilla konstatera att "den är modern". Amerikanska tidningar som Sports Car Graphic var inte lika finkänsliga: "En trevlig vagel i ögat".

914-6 var likt 912 snuddande nära 911 i pris och lades ner efter 1972 med bara 3351 bilar byggda. Dess plats i modellprogrammet togs av en 2-litersversion av den fyrcylindriga motorn. Att köpa karosser via Karmann visade sig dyrt. I slutändan var varje 914-kaross dyrare än en 911-kaross för Porsche. Kanske hade modellen fått bättre genomslag med vassare versioner av boxersedan?

De fyrcylindriga bilarna gick vidare till att bli den första bilmodell med mittmotor som tillverkats i sexsiffriga antal med 115 646 bilar byggda fram till 1976. ●



Hallå där! Känns inte den där cigarettändaren mistänkt bekant? Det lånades friskt i VW:s sortiment. Karmann Werke i Osnabrück byggde, VW-Porsche Vertriebsgesellschaft sålde.



Fakta

VW-PORSCHE 914 2.0 1973

Pris ny: ca 31 960 kronor.

Värde idag: 70 000 – 100 000 kronor*.

Motor: Fyrcylindrig luftkyld boxer. Bosch bränsleinsprutning. Volym 1 971 cm³. Max effekt 100 hk DIN (74 kW) vid 5200 r/min. Max vrid 157 Nm vid 3500 r/min.

Kraftöverföring: Mittmotor, bakhjulsdrift. Fernväxlad låda. Golvspak.

Mått: Axelavstånd 245 cm. Spårvidd fram/bak 134/138. Längd/bredd/höjd 400/165/123 cm. Tjänstevikt 1 050 kg. Tank 62 liter.

Fjädring/hjulstäl: Torsionsfjädring fram. Skruvfjädring bak. Fyrledad bakaxel.

Styrning: Kuggstäng, 2,5 rattvarv, vändcirkel 11 meter.

Hjul: Fälgar 5,5 tum. Däck. 165 HR 15.

Elsystem: 12 volt.

Bromsar: Skivor fram och bak. Tvåkrets bromssystem.

Fartresurser: Toppfart 191 km/h. Acceleration 0-100 km/h 9,9 s.

Förbrukning: 1,03 l/mil blandad körning.

Källor: Originalbroschyrer, Jan Ulléns bilfakta.