

50 Jahre 914: Porsche Museum feiert den Mittelmotor-Sportwagen

20/05/2019 Als erster deutscher Hersteller brachte Porsche 1969 mit dem 914 einen serienmäßigen Mittelmotor-Sportwagen auf den Markt. Dieses Jubiläum nimmt das Porsche Museum nun zum Anlass für eine fünfwöchige Sonderschau.

Sie startet am 2. Juni mit dem „Typisch Porsche Tag", zu dem alle Fans des legendären Zweisitzers eingeladen sind. Bereits jetzt haben sich mehr als 120 Besitzerinnen und Besitzer von privaten 914-Modellen, darunter auch Mitglieder der Clubszene, angekündigt. Am „Typisch Porsche Tag" ist der Eintritt frei.

Neben einer Reihe von Sonderaktionen finden an diesem Tag auch Expertenrunden zum 914 statt: Der ehemalige Entwicklungs- und Renningenieur Roland Kussmaul blickt zusammen mit dem ehemaligen Fahrwerksentwickler und Rennfahrer Hans Clausecker, dem Ingenieur und Rennfahrer Günter Steckkönig sowie dem Autor Jürgen Lewandowski auf die Geschichte des Porsche 914 zurück. Anthony Hatter, Leiter Design Qualität Style Porsche, geht mit dem ehemaligen Porsche-Entwicklungsingenieur Jürgen Kapfer und dem Produktentwickler für Rennfahrzeuge, Hermann-Josef Steinmetz, der Frage

nach, wo die Wurzeln des Mittelmotorkonzeptes bei Porsche liegen, wie seine Zukunft aussieht und weshalb Mittelmotor, Design, Technik und Lifestyle heute typisch Porsche sind.

Wie vielfältig der 914 ist und welchen Kreationen er als Basis diente, zeigen die zwölf spektakulären Exponate der Sonderausstellung. Dort sind nicht nur die Serienmodelle 914/4 mit VW-Vierzylindermotor und 914/6 mit Porsche-Sechszylinder zu sehen. Auch der erste jemals gebaute 914 und einer der beiden Porsche-Prototypen mit Achtzylinder-Rennmotor werden gezeigt. Ebenso wird der 914/6 GT ausgestellt sein. Das erste Safety Car der Welt – versehen mit neuen Sicherheitssystemen und einer modernen Feuerlöschanlage – wurde 1972 der Obersten Nationalen Sportbehörde (ONS) zur Verfügung gestellt. Aus privater Hand stammt ein Umbauprojekt mit 350 PS starkem V8-Motor aus einem 928 GTS sowie ein 916. Der VW-Porsche inspirierte darüber hinaus den berühmten Auto-Designer Albrecht Graf von Goertz und den französischen Karossier Heuliez zu eigenen 914-Sportwagen-Kreationen, die ebenfalls zu sehen sein werden in der Sonderschau.

Zweite Sportwagen-Baureihe für junge Porsche-Kunden

Mitte der 1960er Jahre zielte Porsche darauf ab, seine Marktposition mit einem Sportwagen im vielversprechenden Segment unterhalb des 911 zu erweitern. Alleine wäre dem kleinen Unternehmen ein solches Projekt jedoch nicht möglich gewesen. In Volkswagen finden die Zuffenhausener einen Partner, denn VW war zeitgleich auf der Suche nach einem Nachfolger für sein in die Jahre gekommenes Sportcoupé Typ 34, besser bekannt als Karmann Ghia. Ferry Porsche und VW-Direktor Heinrich Nordhoff einigten sich Mitte der 1960er Jahre per Handschlag auf eine Projektverteilung. Als Nordhoff 1968 überraschend verstarb, drohte das Projekt zu kippen. Mit dem neuen Geschäftsführer von VW, Kurt Lotz, erarbeitete Ferry Porsche eine Lösung: Beide Unternehmen gründeten die VW-Porsche Vertriebsgesellschaft. Diese vermarktete das Projekt auf dem europäischen Markt als VW-Porsche. Erhältlich war er in zwei Versionen: als 914 mit Vierzylindermotor von Volkswagen und als 914/6 mit einem Sechszylinder von Porsche.

Ein Dreifachsieg beim Marathon de la Route 1970 auf dem Nürburgring wurde zum größten Erfolg der 914-Werkswagen. Viele Siege gehen außerdem auf den Kundensport zurück. Die Sechszylinderversion startet in den USA erfolgreich in verschiedenen Rennserien und fährt mehrere Klassensiege ein. In Europa gewinnt 1970 ein 914/6 GT vom Team Sonauto die GT-Klasse in Le Mans.

Sportwagen pur: hohe Leistung, niedriges Gewicht und Mittelmotor

Das VW-Triebwerk war eine komplette Neuentwicklung und der erste Serien-Einspritzmotor der Marke. Aus 1,7 Litern Hubraum entwickelte der Vierzylinder 80 PS bei 4.900/min. Damit sprintete der 914 in 13 Sekunden auf Tempo 100 und erreichte 177 km/h. Der Porsche-Sechszylinder stammte dagegen aus dem 911 T und war mit obenliegenden Nockenwellen, Dreifachvergasern und Hochleistungs-Kondensatorzündung als Sportmotor ausgelegt. Der Zweiliter-Boxer kam auf 110 PS bei 5.800/min und war damit nicht nur wesentlich stärker, sondern auch drehfreudiger als der VW-Motor. Mit einem

Trockengewicht von 900 Kilogramm und 940 Kilogramm beim Sechszylinder-Modell verfügte der 914 über ein ausgesprochen vorteilhaftes Leistungsgewicht.

Zwei Einzelanfertigungen des 914 S mit Achtzylinder-Rennmotor

Zum herausragenden Ruf des Zweisitzers trugen nicht zuletzt zwei legendäre Sonderanfertigungen bei: Die 914 S mit acht Zylindern. Vor der Hinterachse saß hier der drei Liter große Boxermotor aus dem Porsche 908 Rennwagen, der in den 1970er Jahren die Rennstrecken dominierte. Das Triebwerk des ersten Wagens kam dank Einspritzung auf rund 300 PS und ging als Versuchsfahrzeug an den damaligen Entwicklungschef Ferdinand Piëch. Im zweiten Fahrzeug leistete der Achtzylinder mit Vergasern 260 PS. Es war ein für den Straßenverkehr zugelassenes Geburtstagsgeschenk zum Sechzigsten von Ferry Porsche. Beide 914 S erreichten rund 250 km/h Spitzengeschwindigkeit. Die beiden Sonderanfertigungen lieferten die konstruktive Basis für eine Kleinserie hochmotorisierter 914 im Jahr 1971.

Elf Fahrzeuge waren mit Sechszylindermotoren aus den damals stärksten aktuellen Modellen 911 S und Carrera 911 RS mit 190 PS und 210 PS bestückt und für motorsportliche Einsätze optimiert. Sie trugen die Bezeichnung 916.

Erfolgreich auf dem Markt

Der unverwechselbare Zweisitzer mit dem charakteristischen Targa-Dach war vor allem für jüngere Käuferschichten gedacht. Mit einem Grundpreis von anfangs 11.955 DM entwickelte sich die Porsche 914-Modellreihe zu einem Verkaufsschlager. Zwischen 1969 und 1975 wurden vom 914 in der Vierzylinder-Version 115.631 Exemplare gebaut. Die meisten Fahrzeuge wurden in die Vereinigten Staaten exportiert, wo der 914 als reiner Porsche ohne den VW-Namenszusatz vermarktet wurde. Damit gehört er zu den meistverkauften Sportwagen der Welt. In den USA wurde der 914 im Jahr 1970 zum „Importauto des Jahres“ gewählt. Exklusiver dagegen der 914/6: 3.338 Mal in den Jahren 1969 bis 1972 produziert, kann er auf diverse Rennsiege verweisen.

MEDIA ENQUIRIES



Astrid Böttinger

Spokesperson Heritage and Porsche Museum
Team Coordinator Communications
+49 (0) 170 / 911 2065
astrid.boettinger@porsche.de

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2019/historie/porsche-museum-jubilaeum-50-jahre-914-typisch-porsche-tag-sonderschau.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/6893681a-48ff-4f40-9b3e-7cb16f5d4f26.zip

Externe Links
https://www.porsche.de/museum

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart