50 Jahre VW-Porsche 914 – Deutschlands erster Mittelmotor-Seriensportwagen

Den einen steckte im 914 zu viel VW drin und den anderen zu wenig Porsche. Daher hielt sich über Jahrzehnte hinweg das Interesse an gebrauchten VW-Porsche in überschaubaren Grenzen. Doch mittlerweile ist der Zweisitzer ein gefragter Oldtimer mit erheblichem Wertzuwachs geworden. Zu Recht, denn wer Deutschlands ersten Mittelmotor-Seriensportwagen unabhängig von den Namen VW und Porsche betrachtet, erkennt gerade hinsichtlich der Fahrdynamik schnell seine Qualitäten. Ergänzt wurden sie von einem erfrischenden Open-Air-Erlebnis dank Targa-Dach. Und das Design? Damit polarisierte der 914 zwar, stach aber andererseits auch aus der Masse hervor. Ist es nicht vor allem diese Individualität, die ihn heute so besonders macht?

Entstanden war der 914 als Kooperationsprojekt zwischen VW und Porsche. Und so wurde er denn auch mit einem 80 PS starken 1,7-Liter-Vierzylinder-Boxermotor aus Wolfsburg sowie alternativ mit einem 2,0-Liter-Sechszylinder-Aggregat – daher die Bezeichnung 914/6 – mit 110 PS aus dem Porsche 911 ausgeliefert. Analog zu den meisten Porsche-Rennwagen lagen die Motoren vor der Hinterachse. Die Antriebseinheit komplettierte ein je nach Triebwerk unterschiedlich abgestuftes Fünfgang-Schaltgetriebe. Mit einem Grundpreis von zunächst 11.955 D-Mark sollte der 914 vor allem jüngere Käufergruppen ansprechen. Obwohl die meisten Fahrzeuge in die USA exportiert wurden, entwickelte sich der Mittelmotor-Sportler auch bei uns zu einem Verkaufsschlager.

Porsche wäre aber nicht Porsche, wenn es nicht auch zwei Sonderanfertigungen des Zweisitzers mit deutlich mehr Power gegeben hätte: Bereits am Namen 914/8 erkennt man, dass es sich dabei um Achtzylinder handelt. So fuhren die beiden Boliden mit dem drei Liter großen Boxermotor aus dem Rennwagen Porsche 908 vor, der in den 1970er-Jahren im Motorsport dominierte. Während der eine 914/8 – ein Geschenk zum 60. Geburtstag von Ferry Porsche inklusive Verkehrszulassung – mit Vergasern 260 PS leistete, erzielte der zweite dank Einspritzung sogar rund 300 PS. Er war übrigens ein Versuchsfahrzeug des damaligen Technik-Vorstands Dr. Ferdinand Piëch. 1971 kamen als 916 noch elf Spezialvarianten mit 190 PS und 210 PS starken Sechszylindern aus dem 911 dazu.

➔ Bis vor ein paar Jahren stieß ich regelmäßig auf Unverständnis, wenn ich mich als 914-Fan outete. So wurde mir stets mitgeteilt, dass er für einen VW zu sportlich sei und für einen Porsche zu wenig Leistung hätte. Das Design wurde als langweilig oder sogar als hässlich abgeurteilt. Doch diese Zeiten scheinen nun – endlich! – vorbei zu sein. Schließlich bietet der Zweisitzer ein hochinteressantes Gesamtpaket: So braucht sich der 914 mit seinem Mittelmotor in Sachen Fahrdynamik auch vor vielen heutigen – zumeist erheblich besser motorisierten – Sportlern nicht zu verstecken. Hinzu kommt das Oben-ohne-Vergnügen dank Targa-Dach. Das i-Tüpfelchen ist natürlich der 914/6 mit dem Sechszylinder aus dem 911.

Bildquelle: Porsche/Volkswagen