

Se oikea **Porsche**

VW-Porsche 914 '71

Kaikkien aikojen ensimmäinen Porsche-nimeä kantanut auto oli VW:n voimanlähteellä varustettu keskimooottorinen ja kaksipaikkainen roadster. Samaa kaavaa stuttgartilaiset noudattivat myös reilut 20 vuotta myöhemmin.





Kaarina

Teksti:
Arttu Toivonen
Kuvat:
Tuukka Erkkilä

Porsche on automerkki, josta kaikilla on mielipide, ja usein mallista riippumatta. Autoharrastajien mielipiteet ne vasta vahvimpia ovat, oli kokemusta Porscheista tai ei. Yleensä eniten ”se ainoa oikea Porsche” -kommentteja jakavat ne, joilla merkin tuntemus pohjautuu vain siihen, että jollain työkaverilla oli 1980-luvulla sellainen punainen Carrera, isolla takasiivellä. Kuitenkin 15 ensimmäistä vuotta Porsche valmisti vain nelisylinterisiä autoja, eikä siinä ihan ensimmäisessäkään (Volkswagenilta lainattu) moottori ollut takana vaan keskellä. Taakse moottori siirtyi vasta toisessa koskaan valmistuneessa Porschessa, koska etupenkkiä taakse piti saada tavaratilaa.

Perusmalli

Kaikkien aikojen ensimmäisen Porschen, 356:n, valmistuksen päätyttyä vuonna 1965 mallistoon jäi tyhjiö. Siihen asti oli pärjätty yhdellä mallisarjalla, josta oli tarjolla lukuisia teho- ja varusteluvariaatioita asiakkaan kukkaron mukaan. Uusi 911-sarja kohosi hinnaltaan niin paljon 356:sen

Alkuperäisen sopimuksen mukaan Porsche suunnittelisi auton Volkkarille, mutta sille jäisi myös oikeus varustaa autot omalla tekniikallaan.

yläpuolelle, että vanhasta asiakaskunnasta ne, joiden kynnet olivat juuri ja juuri riittäneet halvimpaan 356:seen, jäivät nyt ilman sopivaa vaihtoehtoa.

Porsche ymmärsi ongelman jo ennen kuin 911:n sarjatuotanto lähti käyntiin, ja julkaisi samoihin aikoihin edullisemmän 912:n. Teknisesti se oli muuten täysin yhteneväinen 911:n kanssa, mutta kaksilitraisen ja kuusipyttyisen sijaan taka-akselin takapuolella tarkmokaista papatusta piti 90-hevosvoimainen, 356:n loppupään tuotannosta lainattu nelisylinterinen kone. Lopulta 912 ei ollut edes mainittavasti 911:sta hitaampi, sillä jälkimmäisen perusmalli tarjosi 130 hevosvoimaa. 912 ei myöskään ollut mikään mallistoajama, sillä vuosien 1965–1969 niitä myytiin lopulta hieman enemmän kuin 911:siä.

Samaan aikaa Wolfsburgissa...

Volkswagenilta oli puuttunut mallistosta urheiluauto. Toki jo 50-luvun puolella esiteltä Karmann Ghia tyydytti tyylinnäkkäisen ostajakunnan



tarpeet, mutta vakiolla VW-tekniikalla sen suorituskyky tai ajettavuus eivät oikein kohdanneet ulkonäön asettamia lupauksia. Vuonna 1961 tehdas esitteli Typ34-koodilla tunnetun, pyöreää KG:tä huomattavasti kulmikkaamman ”ison” Karmann Ghian. Nyt jo selvästi aiempaa suorituskykyisemmän mallin BMW:mäinen muotoilu ei kuitenkaan purrut ostajakuntaan, ja suurimman markkina-alueen, Yhdysvaltojen, puuttuminen Typ34:n myyntialueista supisti valmistusmääriä entisestään. Volkswagen tarvitsi siis korvaajan Typ34:lle. Apuun kutsuttiin Porsche.

Volkswagenin **Heinz Nordhoff** sekä Porschen **Ferry P.** itse neuvottelivat

uuden urheiluauton suunnittelusta vuonna 1966. Alkuperäisen sopimuksen mukaan Porsche suunnittelisi auton Volkkarille ja Volkkariksi, mutta siten että Porschella jäisi myös oikeus varustaa autot omalla tekniikallaan niin halutessaan. Valmistajaksi valittiin osnabrückilainen koritehdas Karmann, joka oli valmistanut jo vuosien ajan koreja molemmille merkeille: Volkswagenille tietysti Karmann Ghiaa ja avo-Kuplaa, mutta myös Porschelle 356:sten ja 911:sten koreja.

Keskimoottori teki voimakkaasti tuloaan kilpa- ja urheiluautoihin ja GP-kisoissa ratkaisu yleistyi vasta 60-luvulla. Siviiliautopuolella Ferrarilla oli piirustuslaudalla V6-koneinen



MATKUSTAMO tarjoaa kohtalaiseen mukavat tilat kahdelle hengelle, ja kattopala irrotettunakin matkanteko on melko vedotonta. Alkupään autoissa kartturinpenkki oli kiinteä, ja muuttui erilliseksi ja säädettäväksi vasta vuonna 1972.



Dino, ja hiljattain syntynyt Lamborghiniakin opetteli jo kävelemään esittelemällä maailman ensimmäisen superauton, Miuran.

Projektille annettiin nimeksi 914. Sen design perustui Ulmin lähellä majaansa pitäneen Gugelot Design GmbH:n piirtämään luonnokseen. **Butzi Porschella**, vanhan Ferdinandin pojanpojalla, oli muotoilutouhujensa puolesta läheiset välit kyseiseen firmaan, joten neuvotteluyhteyden saaminen oli helppoa.

Gugelotin alkuperäinen suunnitelma oli tutkinut lasikuitu-sandwich-rakenteen käyttöä BMW-tekniikkaisen urheiluauton valmistusmateriaalina, mutta 914:n tapauksessa materiaaliksi valittiin perinteinen teräs. Kattolinjaa lyhennettiin selvästi, ja cokispullo-tyyppinen muoto liudennettiin hyvin kulmikkaaksi ja teräväksi. Koriin saatiin sekä eteen että taakse erinomaiset tavaratilat, ja sen katosta tehtiin irrotettava – kuitenkin niin, että matkustamon taakse jäi tukeva turvakaari suojaamaan ympäriajo-

tilanteessa. Ei sillä että 914 olisi ollut erityisen herkkä ympäriajolle: etuakselisto oli lainattu 911:sta ja takapyörien ripustus toteutettiin coilovereilla sekä pitkittäisillä tukivarsilla. Tehtaan testeissä kuusisylinterinen 914/6 pystyi 0,9 G sivuttaiskiihtyvyyksiin, siinä missä huomattavasti tehokkaampi tehtaan kruununjalokivi 911S kykeni vain 0,82 G lukemiin.

Urheiluauton sydän on...

Moottori. Koska Volkswagenille oli tärkeää saada uusi keskimootoriauto sopimaan budjettiin, päädyttiin tekniikassa oman varaosahyllyn tuotoksiin. Hiljattain

esitellyn suuren 411-sarjan moottoriksi kehitettiin uusi voimalaite ensin kaasutinversiona vuonna 1968, ja seuraavana vuonna Boschin sähköisellä polttoaineensuihkutuksella

C4	1970
	
914/4 Poliisiauto	
km/h	180
cm³	1679
hv	80
kW	59
Sylintereitä	4
kg	900

C3	1969
	
914/6	
km/h	200
cm³	1977
hv	110
Sylintereitä	81
kg	6

Puristien kosto oli kauhea: joissakin merkkikerhoissa 914:lla mukaan pyrkineiden hakemukset hylättiin.



varustettuna. 1700-kuutioinen kone oli lyhytiskuinen (vain 66 millimetriä), magnesiumlohkoinen ja sopi juuri siksi hyvin urheiluautoon. Nettoteho oli 80 hevosvoimaa, minkä turvin vain aavistuksen alle 1000-kiloinen 914 kipaisi satasen vauhtiin noin 11,5 sekunnissa ja saavutti lähteestä riippuen noin 170 km/h huippunopeuden.

Rakettimaista suorituskykyä ei siis ollut tarjolla. Suoritusarvot olivat samaa luokkaa kuin 1965 vuoden Porsche 912:ssa. Keskimoottoriauton tasapainoista ajettavuutta kuitenkin kehitettiin lehdistössä kautta linjan, samoin vedotonta avoautotunnelmaa ja hyviä tavaratiloja. VW-tekniikka tietysti ei aiheuttanut puristeissa riemunkiljahduksia, mutta 914 kulki alle 10 litran kulutuksella.

Yksi todellinen murheenkryyni 914:ssä oli. Vaihdelaatikko pohjautui 911:sen askiin, mutta siten että lautaspyörä oli käännetty tasauspyörästä toiselle puolelle. Aikakauden 911:n vaihteistot eivät olleet tunnettuja maailman tarkimpina askeina, ja 914:n tapauksessa tilannetta pahensi se, että vaihteensiirtovivusto piti vetää askille moottoritilan läpi ja kääntää se laatikon perässä ympäri. Aivan uutena aski lienee ollut jotenkin käytettävissä, mutta kun ensimmäinenkin pusla kuuluu edes hiukan, muuttuu vaihteiden päälle saaminen täysin arpapeliksi. Kolme vuotta ensiesittelyn jälkeen vaihteensiirtomekanismi muutettiin uuden askin myötä laatikon perästä sen kylkeen, mutta tämä toi vain marginaalisen parannuksen tarkkuuteen.

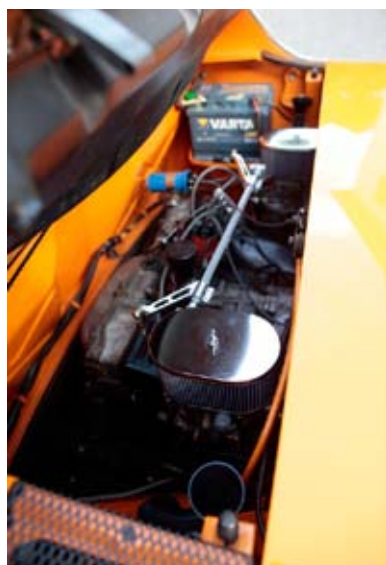
Aito Porsche

Aiemmin tehdyn suunnitelman mukaisesti 914 oli tarjolla myös Porschena. Euroopassa auto tunnettiin VW-Porschena, paitsi jos konepellin alla luurasi Porsche 911T:stä lainattu 110-hevosvoimainen moottori – silloin merkki oli pelkkä Porsche. Yhdysvaltojen markkinoilla auto tunnettiin ainoastaan Porschena riippumatta moottorista.

Puristien kosto oli kauhea: joissain merkkikerhoissa 914:lla mukaan pyrkineiden hakemukset hylättiin, sillä harrastajien keskuudessa autoa ei pidetty aitona Porschena. Edelleen Porsche-bisneksessä mukana olevan Stoddardin omistaja ja Porsche Club of American tekninen päällikkö **Charles Stoddard** osallistui keskusteluun heittämillä ilmaan ehdotuksen vertailusta vuoden 1951 Porsche 356:seen. Sen aitoa porscheutta ei kukaan epäillyt, vaikka Stoddard muistutti Stuttgartissakin syntyneiden 356:sten olleen vielä varustettu viritetyllä VW-moottorilla, Kuplan



TARGAPALA on kiinteä, mutta suunniteltu mahtumaan takakonttiin matkan ajaksi. 911 Targassa kattopala voidaan taitella kasaan, jolloin se mahtuu kyytiin paremmin.



914 on alunperin varustettu Boschin sähköisellä D-Jetronic-ruiskutuksella. Hankalasti säädettävä ja aavistuksen epäluotettava ruisku on Jukan autossa korvattu tilapäisesti kaasuttimilla.



KESKIMOOTTORIRAKENNE mahdollistaa kaksi kohtuukokoista tavaratilaa, joihin mahtuu kahden hengen matkatavarat pidemmällekin reissulle.

akselistoilla ja synkronoimattomalla VW-vaihdelaatikolla. Porsche-spesifiset osat tulivat mukaan vasta muutamaa vuotta myöhemmin. Stoddard provosoi keskustelua väittämällä, että 914 oli aidompi Porsche kuin 356, sillä jälkimmäistä ei koskaan suunniteltu puhtaalta pöydältä.

Oli miten oli, 914 myi erinomaisesti. Vuodesta 1969 vuoteen 1975 ulottuneen elinkaarensa aikana valmistui 118 976 keskimoottorista roadsteria, joista tosin vain 3 332 kappaletta oli varustettu Porschen kuusisylinterisellä koneella. Näistä vielä 21 kappaletta tunnettiin nimellä 916. Ferrari Dinon kilpailijaksi suunniteltu ja 911S:n moottorilla varustettu laite oli varustettu kiinteällä peltikatolla ja GT-tyyppisillä lokasuojanlevikkeillä. Toisin kuin yleensä luullaan, 916 ei ollut kilpa-autoaihio, vaan tarkoitettu

hyvin rajoitetun sarjan luksustuotteeksi.

Nelisylinterisen suosio ei yllättänyt, sillä 914/6 kärsi hinnoittelunsa puolesta Volkswagenin politiikasta, jonka seurauksena Porsche joutui maksamaan Karmannille raakakorista enemmän kuin 911:n korista – ja enemmän kuin mitä VW koristaan maksoi! Nelisylinterinen malli maksoi esittelynsä aikoihin 11 995 DM, kuusisylinterinen 18 992 DM. Samaan aikaan edullisin 911T maksoi 19 969 DM, joten oli helppo kuvitella asiakkaan päänvaiva liikkeessä ostopäätöstä tehdessään.

Kuusisylinterisen mallin tuotanto lopetettiin kaikessa hiljaisuudessa vuonna 1972, ja sekä se että aiempi 1,7-litrainen korvattiin 2,0-litraiseksi poratulla VW-pohjaisella koneella. Perusmallin koneeksi vaihtui 1.8-lit-

rainen, VW 412LS:stä peräisin oleva moottori. Projekt 914 kohtasi loppunsa vuonna 1975, kun Porsche valmista tui esittelemään vielä 914:stakin radikaalimman aloitusmallin.

Mielipiteiden jakaja

Kaarinalainen **Jukka Pohjalainen** on tuttu tämänkin lehden sivuilta, numerossa 08/2009 esitellyn Audi Quattron entisöijänä ja omistajana.

”Toissakesänä tuli olo, että Quattro on valmis. Tai eihän se ole koskaan, mutta päätin että se on valmis. Aloin etsimään seuraavaa projektia, jonka pitäisi täyttää aika monta kriteeriä. Olen aina pitänyt urheiluautoista, mutta auto ei saisi olla kovin yleinen ja hiukan erikoinenkin”, Jukka kertoo.

”Ajattelin etten halua käyttää autoon älyttömästi rahaa, ja sitten silmiin vain osui 914. Se on kaksipaikkainen, keskimuotoorinen ja hyvällä alustalla varustettu, vaikka tehoa ei älyttömästi olekaan. Ja siinähan se sitten oli! Kukaan harrastajatuttu ei tosin uskonut että voisin ikinä ostaa tuollaisen, todennäköisesti auton

”Mietin että kylläpä ohjaus tuntuu oudolta, ja päätin nousta moottoritieltä pois kävelyvauhtia, kun toinen etupyörä putosi siihen paikkaan.”

suunnattoman kauneuden ja vaisun värin vuoksi”, Jukka sanoo vain hitusen ironiaa äänessään.

”Aloin etsimään sopivaa autoa Suomesta. Tässä lähellä oli yksi kappale myynnissä, mutta jätin sen sikseen sillä aihio ei ollut tarpeeksi hyvä. Siirsinkin katseen Eurooppaan, mutta sielläkään ei ollut paljon hyviä tarjokkaita.”

Lopulta Jukka löysi Blocket.se:stä oudolta tuntuvan ilmoituksen, jonka sanamuoto kuului suunnilleen ”myydään nalkuttavien sukulaisten tähden auto ulkomaille, ja jos se ei mene kaupaksi, myyn sen kovaan hintaan sukulaisille”.

Ajattelin että ahaa, tässä on varmasti jotain – ainakin mahdollisuus menettää rahansa, jos ei tienata”, Jukka kertoo.

Sähköisen yhteydenpidon aikana Jukka sai myyjältä paljon kuvia. Oranssi 914 oli ollut suvussa uudesta alkaen, ja kaupanhieronnassa päästiin vaiheeseen, jossa Jukka oli jo mielessään päättänyt ostaa auton. Treffit

sovittiin Arlandan lentokentälle, ja auton omistaja lupasi traileroida 914:n Göteborgista. Jukka laski, että aikaa Tukholmassa olisi kaksi tuntia lautalle ehtimiseen.

Arlandassa myyjää ei näkynyt missään, ja Jukka sai kuulla hänen juuttuneen ruuhkaan Tukholmassa. Lopulta kun yhdistelmä saapui perille, oli aikaa autoon tutustumiseen ja päättöksentekoon vain 20 minuuttia.

”Huomasin että pohjassa oli tuoretta massaa. Samaan aikaan kaveri näytti ihan ruotsalaiselta autokauppiailta. 914 kävi aika huonosti, mutta minulle iski päälle suomalainen sisu: kun tänne asti on kerran tultu, niin minähän ostan tämän. Sitä paitsi olisin joutunut maksamaan taksin satamaan joka tapauksessa, että täytyihän siinä ajatella vähän taloudellistakin puolta”, Jukka pohtii.

Kaupat ja matkaan

Oranssista keskimuotoorista autosta lyötiin kättä päälle, ja myyjät lähtivät kotiin.

”Minä jäin Arlandan parkkipaikalle auton kanssa. Se kävi huonosti tyhjää, ja lopetti senkin vähän ajan kuluttua. Autossa ei ollut jarruja, käsijarru oli ainoa mikä toimi. Sivupeilejä ei ollut joten en nähnyt taakseeni yhtään mitään, enkä tuossa vaiheessa edes tiennyt että näissä on käännetty vaihdekaavio. Kytkimen painelaakeri huusi, samalla kun itse huudatin moottoria koko ajan yli 2000 rpm, että se pysyi liikkeellä. Ajattelin että jos en eksy Tukholman keskusta, niin saatan jopa ehtiä lautalle. Kello oli tässä vaiheessa noin viisi, ja navigaattori opasti minut aivan keskelle Tukholman iltpäivän ruuhkaa”, Jukka nauraa ja jatkaa:

”Tykkään kyllä seikkailuista ja selvisin tästäkin, vaikka välillä mietin ettei tästä tule yhtään mitään. Aina kun auto sammui, sitä sai sahata 30–40 sekuntia käyntiin, siinä ruuhkassa. Ja sen jälkeen miettiä, että minkä vaihteen mahdollisesti saisi päälle. Lauttasatamaan ehdin juuri ajoissa, mutta huikkasin autokannelle autoja ohjanneille kavereille että odotan nyt niin kauan että reitti yläkannelle on selvä, sillä minut ohjattiin sinne. Onneksi se sopi kaikille.”

Suomen kamaralla Jukka ajoi autolla suoraan töihin, ja päätti työpäivän jälkeen käydä moottoritiellä tunnus-telemassa autoa. Yhden rampinvälin aikana ehtii tapahtua vaikka mitä.

”Mietin että kylläpä ohjaus tuntuu oudolta, ja päätin nousta moottoritieltä pois kävelyvauhtia, kun toinen etupyörä putosi siihen paikkaan. Auto säilyi täysin vaurioitta, vain toinen



EUROOPASSA autot myytiin VW-Porscheina, paitsi kuusisylinteriset, jotka olivat pelkkiä Porscheja. Yhdysvaltain markkinoilla myös nelisylinteriset olivat Porscheja.

alapallo otti asfalttiin. Kaikki neljä pyöränpulttia olivat tasaisesti sadan metrin matkalla. Jäin miettimään että mitähän olisi käynyt 120 km/h nopeudessa, kun auton ainoa turva-varuste ruostuneen pellin lisäksi on etutavaratilassa oleva varapyörä”, Jukka mietti.

Työn alle

914 purettiin talven aikana kunnostusta varten. Vanhimpien Porschejen suurin ongelma, ruoste, oli iskenyt



hampaansa myös tähän autoon.

"Akkukotelon pohja on tietysti ruosteessa, vaikka pohjassa on viemäröinti jonka pitäisi viedä sadevesi pois. Takapyöränaukkojen etupuolella ei ole minkäänlaisia välipeltejä, ja aukot ylittävät oven takareunaan asti. Siellä on paikkoja joihin kertyy märkää kuraa. Samanlainen rakenne on myös etupyöränkotelossa, ne nimittäin jatkuvat tuulilasin alakulmaan asti. Samoin targakaaren alta löytyy usein ruostetta", Jukka luettelee.

Helmat autosta jouduttiin uusimaan, samoin puskurit. Korin varustelua korjattiin muutenkin, sillä ajovalot, peilit ja listat uusittiin täysin, ovenlukot kromattiin uudelleen ja ovet tyhjennettiin sisäpuolisesta ruosteesta. Jukka purki myös koko sisustuksen, pesi ja puunasi osat.

"En ole sinne mitään silikonია käyttänyt. Mietin jälkikäteen että onko se oikea ratkaisu, sillä sisustuksesta ei nyt saanut ihan niin uuden näköistä kuin olisin halunnut. Nyt siinä on käytön leima, kuten koko autossa yleensäkin. Muutama lommo autossa on, ja joku lista on jostain vähän kuopalla. Mutta nämä näkee sitten vain läheltä. Toisaalta se on vaikuttanut siihen, että viime kesänä ajoin autolla 5 000 kilometriä ilman kattoa. Tässä on vielä se pointti, että kyselin kavereilta minkä laitteen voisin hommata harrasteautoksi niin ettei siitä tulisi vielä

käyttöautoa. Noh, todellisuus on sitten ollut vähän toisenlainen", hän pohtii.

Tekniikkapuoli koki myös uudistumista. Jukka kävi läpi kaikki akselistot, vaihtoi iskarit ympäriinsä, uusi takajouset ja joustintuet, vaihtoi vetonivelet ja asensi uudet puslat taakse. Monimutkaista Bosch D-Jetronia ei saatu säätöihin, joten polttoaineensyöttö korvattiin kaasareilla. Tämän hyväksyi myös museotarkastaja, jonka kanssa Jukka tosin sopi asentavansa D-Jetin takaisin koneeseen heti kun saa korjausosat haalittua kasaan.

Keskimoottorisen Porschen parhaaksi ominaisuudeksi Jukka listaa sen, ettei kaikilta löytyy siitä mielpide.

"Kesällä Ruissalon rannassa yksi herrasmies haukkui auton ja siinä sivussa minut ihan pystyyn 15 minuutin ajan. Se oli muuten ihan normaalin tuntuinen herrasmies, vaimo ja koira mukana, eikä se ollut edes pahasti humalassa. Kommentit olivat tasoa 'tällainen maailman turhin Porsche'. Meinasin jossain vaiheessa hermostua, mutta ajattelin että antaa sitten olla", Jukka sanoo, mutta tarkentaa että paljon autosta tulee myös positiiivista palautetta.

"Vaikka täytyy kyllä sanoa, että kun autoa katseli talven verran, niin ei sitä itse pidä enää rumana, vaikka ostaessa niin vielä ajattelin", Jukka sanoo.

KLASSIKOT

914:N ulkomuoto jakoi mielipiteitä uutena, ja tekee sitä edelleen. Oman aikakautensa edustaja se kuitenkin on kiistatta.

01 Merkki ja malli	Porsche 914
02 Vuosimalli	1971
03 Moottori	Nelisynterinen, ilma-jäähdytteinen vastaismoottori keskellä pitkittäin. Nokka-akseli kannessa, 8 venttiiliä kannessa, iskutilavuus 1679 cm ³ . Teho 80 hv
04 Voimansiirto	Viisi vaihdetta, peruutusvaihte, valitsin lattiassa, takaveto
05 Alusta	Edessä pitkittäiset vääntösauvat, erillisyousitus, takana pitkittäiset tukivarret, kierrejouset
06 Kori	Kaksiovinen, itsekantava teräskori, irroitettava lasikuituinen kattopala, kaksi tavaratilaa
07 Mitat	Pituus 398, leveys 165, korkeus 123, akseliväli 245 cm. Paino 975 kg
08 Suorituskyky	Huippunopeus n. 175 km/h, 0-100 km/h 11,3 s (Car&Driver 1970)
09 Valmistusmäärä	118 978 kpl (joista 3 332 kpl 914/6-malleja)

