

f2,95

10e jaargang nr. 42 / 13-20 oktober '99

Auto Week

Echt verstand van autorijden

België: Sbc, Sbc-Lynen, borg Lfr 50/Spaanje Plus, 450/Cam. uit Pts. 57

Volkswagen Polo

Nu ook GTI!



Eerste meters

nieuwe Ford Fiesta



Primeur!

Luxe lekkers
Lancia Lybra SW
Peugeot 406 Break

Absolute ster
Mercedes-Benz CL

Opgevoerd
Suzuki Baleno 1.6 Sport
Volkswagen Lupo 1.4

■ Ford Fiesta Sport 1.6 16V Pag. 54 ■ Lancia Lybra SW 1.8 LX Pag. 16 ■ Mercedes CL Pag. 12 ■ Nissan
 Skyline GT-R Pag. 6 ■ Peugeot 406 Break ST 2.0-16V Pag. 16 ■ Subaru Impreza P1 Pag. 7 ■ Suzuki
 Baleno 1.6 Sport Pag. 22 ■ VW Lupo 1.4 16V Pag. 22 ■ VW Polo Pag. 56 ■ VW-Porsche 914 Pag. 38



Autoliefde roest niet ...

Het was zeker geen liefde op het eerste gezicht. Arno Wienands vond de VW-Porsche 914 eerst maar een lelijk ding. Maar nu vecht hij voor erkenning van dit onechte kind van Volkswagen en Porsche.

TEKST ARNO BÖCKLING, FOTO'S PIETER E. KAMP



VERLIEFD OP EEN LELIJK



In 1972 werd de 914 leverbaar met een 2,0-liter viercilindermotor van Volkswagen.

We gaan terug in de tijd. Arno Wienands is een kleine jongen, en hij zit, zoals zo vaak, naast z'n vader in de VW Bus. Hij kijkt naar buiten. Opeens ziet hij naast zich een vreemde auto: een platte, lage wagen. Arno vindt hem foeliekelijk. Van dat ogenblik af staan de lijnen en vormen van de VW-Porsche 914 voor-goeid in z'n geheugen gegrift.

Jaren later. Arno is geen kleine jongen meer. Hij heeft zelfs al een rijbewijs en hij is op zoek naar een leuke sportwagen. In de krant ziet hij dat een autobedrijf in de buurt een Porsche te koop heeft. Arno gaat erop af. Als hij bij de garage aankomt, teleurstelling: "Ach nee, het is

Vier keer VW-Porsche 914. Vooraan, met de zwarte auto, Arno Wienands. Bij de gele wagen links: Ed Mostert. De gele 914 rechts is van René Goossens. Achteraan, met de rode VW-Porsche; Martien Smit. Alle vier zijn ze lid van de VW-Porsche 914 Club Holland.



Porsche-klokken in de VW-Porsche 914; maar andere onderdelen, zoals de raamslingers, komen weer van VW. Op het dashboard een matje om scheuren en barsten in de kunststof te camoufleren. Die scheuren en barsten ontstonden in het zonovergoten Californië, waar veel 914's een groot deel van hen leven hebben doorgebracht

zo'n lelijk ding." Eigenlijk wil Wienands er meteen weer vandoor gaan. Maar de verkoper weet hem zo ver te krijgen dat hij toch maar een paar proefrondjes over het parkeerterrein maakt. En terwijl Arno z'n rondjes draait, voltrekt zich een ommekeer in de manier waarop hij over de 914 denkt. Dat aparte rij-gevoel dat de wagen met z'n middenmotor geeft, heeft wel iets, vindt hij. En hij besluit hem toch maar te kopen. Arno is 'bekeerd'. In de jaren die volgen zal hij uitgroeien tot een overtuigd voorvechter van de auto die hij als kind 'niet om aan te zien' vond. En intussen is hij zelfs een steunpilaar van de 914 Club Holland.

Onderbroken relatie

Maar dat wil niet zeggen dat Arno Wienands, sinds hij een 914 kocht, een ononderbroken relatie heeft gehad met



Laag en plat is de 914; beslist niet moeders mooiste.

de uit een 'affaire' tussen Volkswagen en Porsche geboren sportwagen. Z'n eerste auto ging voor een appel en een ei weg toen hij de ouderlijke woning en z'n geboorteland, Duitsland, verliet om naar Nederland te verhuizen. De wagen die hij daarna als restauratie-object aanschafte moest de deur uit toen er een huis werd gekocht. Later kwam er toch weer een 914. Nu een die uit het Amerikaanse Californië naar Europa was gehaald. Niet vreemd, want de meeste nieuwe 914's vonden een koper in de VS en de exemplaren die in de zuidelijke staten terecht kwamen werden daar goed geconserveerd. Dat heeft Arno Wienands in de loop van de tijd wel vast kunnen stellen. "Als je

Dankzij het afneembare dak kun je met de 914 open rijden.

verschillende wagens uit elkaar hebt geschroefd, zie je dat die Californische auto's veel beter zijn", zegt hij. "Ze lijken maar twee jaar oud." Dan hebben we het vooral over het plaatwerk, dat bij het restaureren voor flinke problemen kan zorgen, zelfs als het niet door de roestduivel is aangevreten. Arno: "De 914 is een moeilijke auto om te restaureren. Alle plaatwerkdelen zijn gepuntlast. Hoe meer je eraf haalt, hoe zwakker de body wordt. En als je de boel dan weer in elkaar zet, sluit het niet."

Vlees noch vis

"Mensen die aan een 914 beginnen, hebben daarvoor vaak een VW Kever gehad", weet Arno Wienands. Klinkt

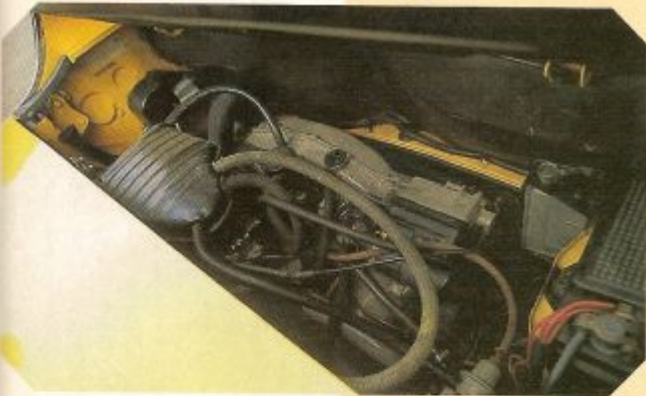
DING

Autoliefde roest niet ...

misschien vreemd, maar zo ongeveer was de wagen ook bedoeld toen hij in 1969 op de markt werd gebracht. Uit een samenwerkingsverband tussen Volkswagen en Porsche moest een 'betaalbare sportwagen' voor een breder publiek ontstaan. Maar die opzet slaagde maar half, omdat de 914 te maken kreeg met een imagoprobleem. Want wat was het nu eigenlijk? In ieder geval geen heuse Porsche en als je hem met een zescilindermotor wilde in plaats van een wat tamme viercilinder, was het ook geen voordelige sportwagen. Een 914/6 kostte weinig minder dan een echte Porsche 911. Waar het op neer kwam was dat de kruising tussen een Volkswagen en een Porsche zo'n beetje als vlees noch vis werd beschouwd. En de bijnaam 'Vopo' die hij kreeg deed ook geen goed. Want 'Vopo' was niet alleen de afkorting voor 'Volks Porsche', maar ook voor 'Volks Polizei'; de beruchte Oost-Duitse grenswachten die ontsnapping uit het 'arbeidersparadijs' onmogelijk moesten maken.

Pijn in de portemonnee

Hoe dan ook, nu de 914 een klassieker is geworden zijn er mensen die z'n positie, tussen een Volkswagen en een Porsche in, juist als een voordeel zien. Zo iemand is freelance fotograaf René Goossens.



Achter de achterrait; roosters waardoor koellucht de in het midden van de wagen geplaatste motor kan bereiken.

Moelijk bereikbaar; de middenmotor van de 914.

"Vroeger reed ik Kever", vertelt hij. "Maar ja, een Kever blijft een Kever, en dan ga je op zoek naar iets anders." Een 914 dus. "Een 914 kán", zegt René. "Als je met een Porsche 911 voor komt rijden denken de mensen al gauw dat de rekening te hoog is." En de beperkte hoeveelheid bagageruimte die een tweezits sportwagen biedt staat zakelijk gebruik ook niet in de weg. René: "Ik heb vaak klussen waarbij ik met een paar tassen en een statief toe kan. Dan is er ruimte genoeg."

Bovendien heb je met de 914 een leuke binnenkamer. "Het is ook een 'praat-auto', heeft Goossens geleerd. "Wanneer ik hem voor de deur zet is hij altijd onderwerp voor een gesprek." René doet niet kinderachtig met z'n klassieker. Hij gebruikt hem het hele jaar door, weer of geen weer. Dat was ook van het begin af aan de opzet. Hij vertelt:



Met z'n lage aflopende neus had de 914 opklapbare koplampen nodig.



Van opzij gezien is de 914, met z'n lange achtersteven, toch een wat vreemde verschijning.

"Ik was niet op zoek naar een restauratie-object, een auto die ik steeds in de garage zou hebben staan om eraan te werken. Ik wilde rijden. Daarom kocht ik een Amerikaanse auto. Dan hoeft je alleen maar te werken aan de techniek." Dat is dan misschien niet al te tijdrovend, het kan wel begroterlijk zijn. "Want", bekent de fotograaf, met een blik die verradert dat er af en toe flink pijn in de portemonnee geleden wordt, "dat je voor zo'n klassieker geen motorrijtuigenbelasting hoeft te betalen, weegt niet op tegen alle kosten die je eraan hebt." Maar van een Kever naar een 914 is natuurlijk ook wel een hele stap. Misschien had Goossens het wat eenvoudiger kunnen houden? Ja, dat had gekund. "Ik heb ook aan een Karmann Ghia gedacht", geeft hij toe, "maar die heeft minder goede rij-eigenschappen." En het betere weggedrag van de VW-Porsche kan nog verder verbeterd worden. Met een twinkeling in z'n ogen zegt René: "Met een stabilisatorstang en andere schokdempers, wordt het een compleet andere auto. Hij stuurt heel strak, net een kart."



De 914's die naar Amerika gingen kregen eerst rubber stootblokken op de bumpers. Later moesten dikke bumpers met een 'kreukelzone' worden gemonteerd.

van Porsche afkomstige onderstel – zijn opmerkelijk. Daar kan ook Ed Mostert over meepraten. Rotondes nemen is voor hem een sport. Ed: "Bij rotondes zie je anderen vaak remmen. Maar ik ga een versnelling lager, geef gas bij en dan ben je er zo overheen." Maar als onervaren 914-rijder kun je ook lelijk in de fout gaan, zoals Arno Wienands zelf heeft ondervonden. Hard optrekken op een natte weg moet worden afgeraden. Arno: "Je wilt een beetje stoer doen. Je geeft gas, en ineens sta je achterstevoren." En dan kwam hij nog goed weg. Wienands: "Er zijn ook mensen geweest die een stoeprand raakten. Dat kost dan een voortrein."

Zo heeft de 914 wel meer eigenschappen waar voor- en nadelen aan zitten. Neem nou het targa-dak dat je uit kunt nemen en onder de achterklep kunt opbergen. Lekker open rijden dus. Ed Mostert vindt van wel. Enthousiast vertelt hij: "Vorig jaar zijn we met vakantie naar Frankrijk gegaan, naar het circuit van Le Mans, en het dak is er niet op geweest." Als het goed weer is ziet hij inderdaad niet gauw reden om het dak uit z'n opbergruimte te voorschijn te halen. Bij honderdtien kilometer per uur kun je nog met elkaar praten, is zijn ervaring. "Het windgeruis is dan nog acceptabel." Maar Arno Wienands heeft juist ondervonden dat een dakloze auto ook niet altijd alles is; juist wanneer je het mooiste weer van de wereld hebt. "Als je voor een stoplicht stilstaat is het niks", is zijn mening, "dan verbrand je wel met



Onder het kofferdeksel van de VW-Porsche 914 is er ruimte voor het afneembare targadak.

de auto open." En dan is er het uitlaatgeluid. Dat van de – zeker in Nederland – zeldzame zescilinder scoort het hoogst. Ed Mostert: "Dat is het wel. Het is heel herkenbaar, een echt Porsche-geluid." Maar je kunt de boel ook foppen. Door een sportuitlaat te monteren kun je een viercilinder zo ongeveer laten klinken als een zescilinder; het Volkswagen-geluid wordt onderdrukt. De viercilinder VW-motor gewoon een keel op laten zatten is geen kunst. René Goossens: "Ik kon geen originele uitlaat meer krijgen. Nu heb ik een imitatie-exemplaar dat teveel lawaai maakt." Maar echt, of namaak, de uitlaat produceert zelfs voor de meest toegewijde liefhebber soms meer decibels dan hem lief is. Zeker als het gaspedaal diep wordt ingetrappt. Arno Wienands: "Het is leuk om bij een toertocht even te laten horen dat je eraan komt. Maar als ik open rijd, heb ik na een kwartier hoofdpijn."

Roerbakken

Duitse auto's hebben de naam degelijk te zijn, ook als ze de status van klassieker hebben bereikt. Maar de ouderdom komt toch echt met gebreken. Dat is een feit waar ook 914-rijders mee moeten leren leven. "Je moet wel wat gereed-



Arno Wienands heeft heel wat 914-onderdelen verzameld. Leden van de VW-Porsche 914 Club kunnen bij hem terecht.



Bouwdozen, boekjes, schaalmodellen; de ware liefhebber spaart alles van de 914.

schap meenemen als je gaat rijden", zegt Ed Mostert. Martien Smit is het helemaal met hem eens. "Het komt regelmatig voor dat je onderweg moet repareren", weet hij uit ervaring. "Tijdens het schakelen was ik ineens aan het 'roerbakken'", vertelt hij. "De pook deed niets meer." Maar de schade viel mee; er was alleen een palletje los. Toch zat na dit kleine incident de schrik er bij Martien wel een beetje in. Dat bleek toen hij zijn vrouw een keer liet rijden. "De versnellingsbak kraakte", herinnert hij zich. "Ik zat ernaast. Mijn vrouw keek me aan en ze zei: 'Ik stap nu

Korte VW-Porsche 914-geschiedenis

In de tweede helft van de jaren zestig had Porsche behoefte aan een instap-model en zat Volkswagen verlegen om een sportauto. De twee merken vonden elkaar en besloten gezamenlijk een wagen te bouwen die deze dubbel-functie kon vervullen. Het werd een auto, in principe uitgerust met een 80 pk 1,7-liter viercilinder middenmotor, afkomstig uit de VW 411. Porsche zou de wagen kunnen leveren met een 110 pk sterke 2,0-liter zescilinder uit eigen huis. Het onderstel van de open tweezitter kwam voor een belangrijk deel overeen met dat van de Porsche 911. In de herfst van 1969, maakte het model – dat de naam 914 kreeg – z'n debuut op de autotentoonstelling van Frankfurt. In 1972 werd de 1,7-liter VW-motor vervangen door een machine met 85 pk 1,8-liter. Ook werd er een 2,0-liter VW-krachtbron leverbaar die met 100 pk maar 10 paardenkrachten minder sterk was dan de zescilinder van Porsche. De 2,0-liter machine van VW verving in feite de 2,0 liter motor van Porsche want de levering van de 914 met deze zescilinder werd in 1972 gestaakt. Er waren toen 3.360 914's met die krachtbron gebouwd. Voor de versie met VW-motor viel, nadat er 115.646 stuks waren geproduceerd, in 1975 het doek.

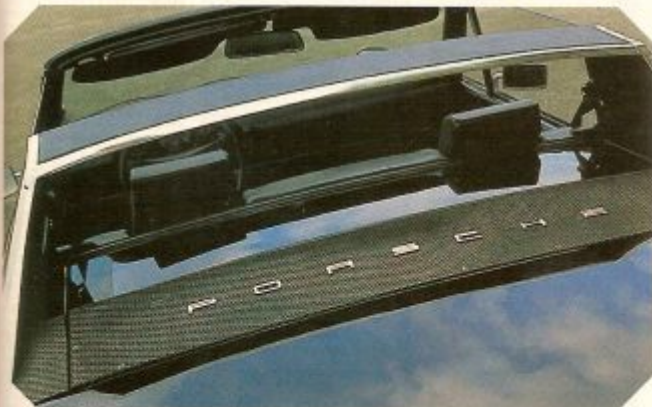


Arno Wienands heeft de prijzen die hij met z'n Porsche 914 won keurig uitgesteld.

uit. Ik rijd er nooit meer mee.' En ik had niet eens wat gezegd. Ze had alleen maar naar m'n gezicht gekeken", vertelt Martien.

Blijvende verwarring

En dan is er die eeuwige tweeslachtigheid waar 914-rijders mee te maken hebben. Dat heen en weer slingeren tussen Volkswagen en Porsche. Neem nou het clubgebeuren. Natuurlijk is er de eigen 914 Club Holland. "Maar", vertelt Arno Wienands, "we doen ook mee met evenementen van de Luchtgekoelde VW Club Nederland." Aan de andere kant heeft de 914 Club ook deelgenomen aan de viering van het vijftigjarig bestaan van Porsche. Met onderdelen is het ook zoïets. Je kunt er via Porsche aankomen. Maar bij Porsche kosten ze veel meer dan precies dezelfde spullen uit de magazijnen van Volkswagen. Jammer genoeg is het lastig ze daaruit te krijgen. Dat lukt je alleen als exact weet wat voor nummer een onderdeel heeft. En nog altijd zorgt de 914 voor verwarring. Martien Smit: "Toen ik een keer stond te tanken hoorde ik een verhitte discussie tussen twee oude baasjes. De een zei: 'Het is een Porsche', de ander hield stijf vol dat het een Volkswagen was. Ik ben naar ze toe gegaan en ik heb gezegd: 'Jullie hebben allebei gelijk.'" ■



De naam Porsche op de luchtroosters achter de achterraut van de 914 verraadt dat het een 'Amerikaanse' wagen is. In de Verenigde Staten werd de 914 niet als VW-Porsche maar simpelweg als Porsche gepresenteerd.

Clubadres

Porsche 914 Club Holland,
 Postbus 554,
 6800 AN Arnhem
 Tel. 026-4454876,
 fax 026-4438913
 E-mail: st.123@wxs.nl

