

TEXT: OLA LENNSTRÖM FOTO: PER TRANÉ

914-6 vs BOXSTER S

VAD HAR EN NY PORSCHE BOXSTER S OCH EN PORSCHE 914-6 GEMENSAMT?
EN OVÄNTAT CHARMIG KÄNSLA SOM ÄR ALLTFÖR UNDERSKATTAD VERKAR
VARA SVARET EFTER EN DAG MED DE BÅDA PÅ KINNEKULLE RING.

DUVE



KLOCKAN ÄR STRAX EFTER FEM när jag styr ut på Essingeleden i riktning mot Kinnekulle Ring. Den tidiga timmen framkallar dock inga olustkänslor den här morgonen eftersom mitt resällskap är en Porsche Boxster S, som på Kinnekulle Ring ska få träffa sin 37 år äldre avlägsna släkting Porsche 914-6. Det var ovanligt lätt att kliva ur sängen när väckarklockan ringde.

Dagen till ära har jag fällt ner taket på Boxstern och de friska vindarna, i kombination med morgonkaffet, sätter fart på tankarna. Medan Boxstern rullar på får jag tillfälle att fundera lite över den udda fågeln i Porsche-familjen som jag snart ska få äran att stifta bekantskap med – Porsche 914.

FÖRUTSÄTTNINGARNA FÖR PORSCHE 914 att bli en accepterad del av Porschefamiljen var aldrig särskilt goda. I slutet av 60-talet var Porsche i behov av en instegs-

modell till sitt övriga modellprogram samtidigt som Volkswagen ville ha en ny toppmodell som kunde höja märkets prestige. De två tyska företagen slog sina påsar ihop och började arbeta på VW-Porsche 914.

Bilen lanserades 1969 men trots mittmotor och en viktfordelning på 47 % fram och 53 % bak, likvärdig med dåtidens F1-bilar, möttes den med skepsis. Den fyrcylindriga motorn och VW-märket tilltalade inte Porscheentusiasterna och bilen var Porschefamiljens fula ankunge. Priset var dock attraktivt och med Porschevapen på huven sålde bilen snart riktigt bra i framförallt USA. Den fyrcylindriga modellen såldes faktiskt i fler exemplar än Porsches urmodell 911 och blev bland annat en populär bil bland surfare.

Men den var enligtusiasterna fortfarande inte en "riktig" Porsche. Den fyrcylindriga motorn ansågs vara en Volkswagenmotor och 914 betraktades mer





Förutom 914 med motor från 908 byggdes även 11 exemplar av en bil som fick namnet 916. Med motor från 911 S, uppgraderad inredning och helcoupé istället för targatak, var bilen bara en för låg ekonomisk marginal från att visas i Paris 1972.

som en Volkswagenkupé än en sportbil från Porsche. För att råda bot på detta utvecklade Porsche en 6-cylindrig motor som lanserades 1970.

I och med introduktionen av 914-6 lät nu också modellen som en riktig Porsche. Tyvärr innebar den nya motorn och en del andra förbättringar att den nu också kostade som en riktig Porsche, vilket ledde till att den sexylindriga versionen aldrig nådde samma försäljningsframgångar som den fyrcylindriga. Två år och drygt 3 000 exemplar senare lade man ner tillverkningen av 914-6 och återgick istället till att bygga och sälja bilen med fyrcylindriga motorer. 1976 lade man även ner tillverkningen av 914-4. Bilen hade varit en försäljningssuccé i framförallt USA men aldrig riktigt blivit en accepterad del av Porschefamiljen. Porsche tog fram två prototyper, med en åttacylindrig motor från Porsches 908, men dessa kom aldrig i produktion utan hamnade i ägarfamiljens besittning.

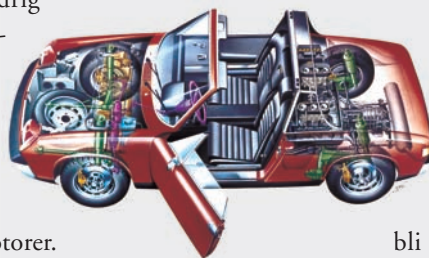
På racingbanan var motståndet mot 914 inte lika stort. Designen med mittmotor och en suverän viktför-

delning samt lågt chassi gjorde den perfekt för racingbanorna och flera bilar gjordes i ordning för GT-racing. 1970 vann en Porsche 914-6 GTS-klassen i Le Mans 24-timmars och blev sexa totalt. Idag har många entusiaster letat reda på gamla exemplar och byggt om dem för historisk racing där bilen alltjämt är konkurrenskraftig.

På så sätt har den en del gemensamt med den

Boxster S jag nu sitter i. Många har lite föraktfullt fnyst åt Boxstern sedan den introducerades för drygt tio år sen. Det är naturligtvis inget fel på bilen men vissheten om att det är en instegsmodell skapar tydligen ett undermedvetet tvivel. Därför ska det

bli spännande att låta den möta sin äldre kusin 914. Boxstern har redan hunnit överraska mig positivt under de dryga 30 milen till Kinnekulle.



PÅ PLATS PÅ KINNEKULLE är det första som slår mig hur märkliga proportioner 914 har, född på 70-talet som den är. En blandning av både mjuka och kantiga former och en bakdel som för tankarna till ett pickupflak gör att det tar ett tag att vänja sig vid formen. Bredvid Boxstern,

som normalt ser ganska smidig ut, försvinner den gamla bilen nästan och Boxstern dominerar helt med sin förhållandevis stora uppenbarelse. De ser ut som två avlägsna släktingar, den gamla lite ihopkrympta åldringen från en svunnen tid bredvid den vältränade moderna ynglingen.

Medan fotografen tar bilder står jag tillsammans med Lars som äger den här 914-6 och betraktar bilen funder-samt. I en vinkel lite snett bakifrån ser plötsligt den gamla bilen ut att passa perfekt för omgivningen. Den är som gjord för en racingbana, bilen är låg och formerna är inte längre förvirrande utan ser faktiskt rena ut. Gamlingen byter i mina ögon skepnad från att vara oproportionell och lite malplacerad till att se självsäker och hemmastadd ut. Det ser ut som om den lite överseende sneglar på hur Boxstern poserar och vill ha uppmärksamhet. Den äldre 914 utstrålar ett självförtroende som byggts upp under alla de år bilen fått kämpa för sin position och nisch.

SOM ALLA GAMLA BILAR har just den här bilen sin egen speciella historia med bland annat några försvunna år. Den tillverkades och såldes i april 1970 och det är de första tre åren som är de mystiska. Det finns uppgifter på att den då gjordes i ordning av Kremer Racing för ban-racing och bland annat ska ha deltagit i klassiska lopp som Le Mans 24-timmars och Nürburgring 1 000 km. En del detaljer, som att den har diffbroms och är utrustad med en extra stor tank för långloppsracing, tyder på det. Det känns väldigt passande att vi står på Kinnekulle Ring.

FÖR ATT BLI AV MED LITE RATTTOST och bekanta mig med banan sätter jag mig först i Boxstern. Trots 295 hk på 1 430 kg och ett riktigt skönt drag är det inte rakt fram som bilen imponerar allra mest. Det är i kurvorna som bilen verkligen kommer till sin rätt. Att sätta sig i en ny sportbil idag, som inte har en massa fladdriga växelpaddlar, halvautomatiska växellådor och tusen olika sportlägen, är en befrielse. Boxstern har en underbar manuell växellåda och en helt vanlig kopplingspedal som tillsammans verkligen uppmuntrar till att köra bil. Boxsterns chassi känns perfekt avstämt och uppmuntrar mig till att köra fortare och fortare. Ändå känns det hela tiden som om jag är långt ifrån gränsen för vad den här bilen klarar av.

Bilen är lekfull och smidig och jag triggas till att hela tiden ta i lite mer. Den fyller mig med självförtroende och inte ens när det tenderar till ett litet släpp bak, i några av de snabba kurvorna, blir jag särskilt orolig. Boxstern skrämmer inte utan uppmuntrar hela tiden till att köra

lite snabbare. Den sporrar till att bli kastad in i kurvorna och väl där utstrålar den en säkerhet som bara inspirerar till lite mer, lite snabbare.

LJUDET FRÅN MOTORN är också fantastiskt, med taket nere lockas jag att börja ge mellangas vid nedväxlingarna bara för att få höra lite mer motorljud. Jag sitter och ler bakom ratten, förlorad i tid och rum. Det här skulle jag kunna fortsätta med länge men ett aggressivt ljud bakom mig fångar min uppmärksamhet.

914-6 har vaknat till liv och ur de raka avgasrören kommer ett kraftfullt ljud. Den nätta låga bilen far fram över banan och fräser lite vid uppväxlingarna. Det är dags för ett bilbyte och en resa 37 år tillbaka i tiden.

Jag knycklar ner 193 cm bakom ratten och möts av en välbekant Porschesyn, en mittplacerad varvräknare. Utrymmet är begränsat men efter lite justeringar sitter jag slutligen riktigt bra, tillräckligt bra för att jag ska våga ta mig an den snabba doserade uppförslutande högerkurvan som tornar upp sig framför mig på Kinnekulle.

Motorn, som upplevs vara placerad i direkt anslutning till min ryggrad, morrar igång och det är dags att bekanta sig med växlarerna. Ettan sitter på klassiskt racingmanér nere till vänster, backen är förrädiskt placerad framför ettan uppe till vänster. Resten av växlarerna ligger i ett H-mönster. Utmaning ett för dagen blir att inte skicka i backen när det är dags att gå från ettan till tvåan, något jag misstänker att varken bilen eller dess ägare skulle uppskatta.

Det tar ett litet tag att hitta växlarerna, särskilt som jag är alltför medveten om var backen ligger och några gånger får i fyran istället för tvåan, något som den förlåtande motorn har ett häpnadsväckande överseende med. Växellådan är förvånansvärt exakt och tätstegad och bakom ratten infinner sig genast den underbara mekaniska känslan hos en gammal bil. Man kan riktigt känna hur växelnuggarna hugger i varandra när man växlar, hur bromsarna nyper åt när man bromsar och hur hjulen ändrar riktning på asfalten när man styr. Jag kan känna hur det inre framhjulet lättar lite i ingången till kurvorna. Om jag hade vågat köra över curbsen är jag övertygad om att jag hade känt varenda klack genom däcken upp i ratten. Det här är en känsla som är alltför bortbyggd i dagens bilar med all avancerad elektronik och chassiteknologi.

Svensk rallys stolthet Björn Waldegård har också kört 914-6 med bland annat en andraplats på 84 hour Marathon de la Route på Nürburgring och en tredjeplats i Monte Carlo-rallyt som resultat.

"BILEN ÄR LEKFULL OCH SMIDIG OCH JAG TRIGGAS TILL ATT HELA TIDEN TA I LITE MER. DEN FYLLER MIG MED SJÄLVFÖRTROENDE OCH INTE ENS NÄR DET TENDERAR TILL ETT LITET SLÄPP I BAKVAGNEN I NÅGRA AV DE SNABBA KURVORNA BLIR JAG SÄRSKILT OROLIG."

”BILEN ÄR DOCK SÅ FINT BALANSERAD ATT JAG HELA TIDEN
KAN KÖRA IGENOM KURVORNA FORTARE ÄN VAD JAG TROR.”



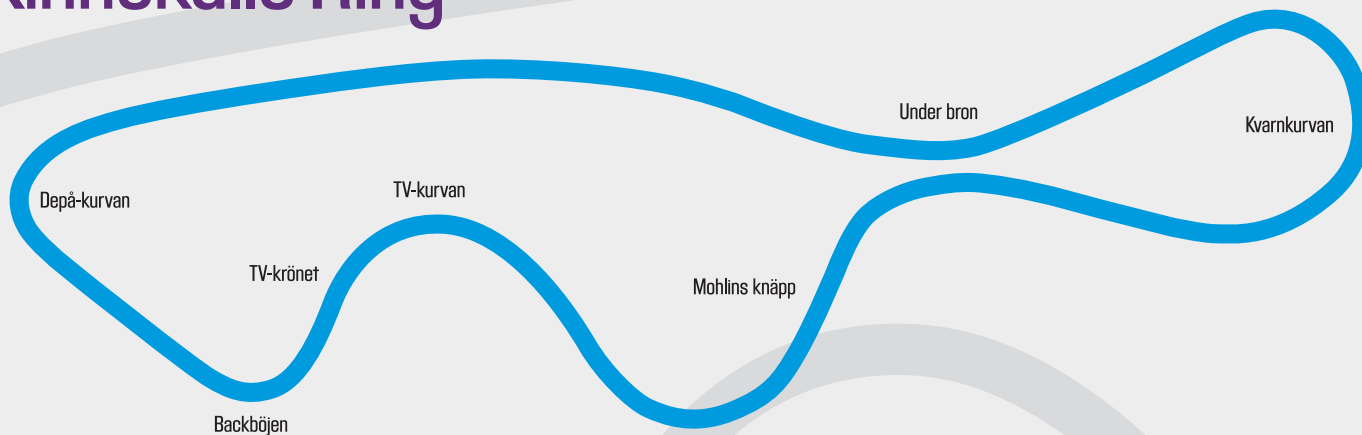
Eftersom det saknas servo till såväl styrning som bromsar får jag ta i lite när det är dags att tackla kurvorna. Men med en drygt 900 kg tung bil är det inga problem, även om jag tror mig ha hört att det krävs 70 kg bromskraft. Den låga vikten gör också att den skjuter iväg ordentligt och jag kommer snabbt in i att växla efter motorns ljud istället för varvräknaren.

Här finns inga förfinade elektroniska hjälpmedel i bakgrunden som kan hjälpa mig tillrätta och känslan av att verkligen köra bil är mycket mer påtaglig. Är jag lite ovarsam och släpper upp gasen i en kurva börjar bakvagnen protestera direkt, så nu gäller det att pricka

ingångshastigheten ordentligt. Bilen är dock så fint balanserad att jag hela tiden kan köra igenom kurvorna fortare än vad jag tror.

Det blir helt naturligt att ge lite mellangas vid nedväxlingarna så kuggarna faller ordentligt på plats och jag belönas med ett härligt boxerljud varje gång. Bromskraften sköter jag själv och det är en underbar känsla att hantera bromsarna utan servohjälp, även när farten börjar öka. Plötsligt har jag inga problem att föreställa mig själv med en virad balaclava runt ansiktet, en föraroverall befriad från ett gytter av sponsordekaler och en klassisk racerbana som Le Mans, Nürburgring eller

Kinneulle Ring



Banans längd: 2 072 meter

Varvtid banrekord: 0:47 (F3)

Ungefärliga varvtider gatbilar: 1:05 - 1:10

Kinneulle Ring är klassisk svensk racingmark. Banan byggdes 1969 på privat initiativ av disponent Håkan Knutson och samma år rattade Sten Axelsson en Porsche 908 ett av de allra första varven runt "Kullen". Legender som Ronnie Peterson och Alain Prost har tävlat här och

många svenska motorprofiler räknar banan till sina favoriter. De stora nivåkillnaderna och de långa svepande kurvorna gör Kinneulle Ring till en mycket underhållande och utmanande bana, som ställer högre krav på hur bilen hanteras än vad den har under huven. Ett tiotal tävlingar

i racing och rallycross samt en mängd klubbträffar arrangeras på banan varje år. För ytterligare information om Kinneulle Ring besök: www.kinneulle-ring.se
Var ligger banan: Mellan Lidköping och Mariestad, strax norr om Götene.

Dijon framför mig. Jag är tillbaka i det 70-tal där jag själv föddes och får erkänna att Porsche 914-6 har charmat mig fullkomligt. Det här är en av mina bättre bilupplevelser. Jag älskar varenda litet ljud från bilen, från bromsarna och från motorn. Jag älskar hur lätt bilen känns (och är) och hur lite jag faktiskt behöver brottas med den i kurvorna, den går dit jag vill men ser hela tiden till att hålla mig koncentrerad. Växellågen som kändes lite skrämmande och svårfunna i början känns nu intuitiva och logiska.

DEN HÄR BILEN UTSTRÅLAR NÅGOT RENT, direkt hämtat från de goda sidorna med 70-talet bortom förvirrade barnprogram, graningekängor och rejält utsvängda jeans. I bilen känner jag mig som en av karaktärerna i den klassiska racingfilmen Le Mans och den känslan är fantastisk. Tyvärr är dagen och tiden på banan begränsad, jag hade gärna fortsatt ut på någon av de kurviga landsvägarna kring banan och njutit vidare.

Istället måste jag lämna tillbaka nycklarna till denna på många sätt överraskande och supercharmiga Porsche och försöka summera alla intryck. En rak jämförelse

mellan en bil från 1970 och en från 2007 är omöjlig att göra, och de här två bilarna är så totalt olika varandra i så mycket. Men några saker har de gemensamt – det här är två riktiga körmaskiner med mycket körglädje som utan saklig grund är lite ignorerade av Porscheentusiaster. Jag tilltalas av att ingen av dem är överfylld med hästkrafter utan istället har en härligt balanserad avstämning mellan motoreffekt och chassi. De hör båda hemma på kurviga vägar eller på kuperade banor – nedcabbat och med en lång dag framför sig.

DAGAR NÄR MAN får en fördom eller en förutfattad mening omprövad brukar jag räkna till mina bättre och det här har varit en mycket bra dag på Kinneulle Ring. Jag har lite oväntat fått två nya Porschefavoriter och det kan bara göra en på gott humör.

Inte ens en riktigt kraftig regnskur utanför Örebro på hemvägen, med Boxsterns tak nere och oväntat långt till nästa avfart, kan försämra humöret. Det här var ett mycket charmigt möte mellan två avlägsna släktingar i Porschefamiljen.



PORSCHE 914-6

Växellåda: 5-växlad manuell
 Vikt: 848-939 kg
 Längd: 3 985 mm
 Bredd: 1 650 mm
 Hjulbas: 2 450 mm
 Cylindervolym: 2 687 cm
 Effekt: ca 210 hk @ 6 300 r/m
 Vrid: 216 Nm @ 5 100 r/m
 0-100: ca 6 sekunder
 Toppfart: ca 220 km/h



PORSCHE BOXSTER S

Växellåda: 6-växlad manuell
 Vikt: 1 430 kg
 Längd: 4 329 mm
 Bredd: 1 801 mm
 Hjulbas: 2 415 mm
 Cylindervolym: 3 387 cm
 Effekt: 295 hk @ 6 250 r/m
 Vrid: 340 Nm @ 4 400 – 6 000 r/m
 0-100: 5,4 sekunder
 Toppfart: 272 km/h



ANNONS
Folkpool