
Historie und Histörchen (68): Handschlag für den Dino und den 914

Im Mittelalter war es unter seriösen Geschäftsleuten üblich, Verträge per Handschlag zu besiegeln. Im Laufe der Jahrhunderte bürgerte es sich ein, mit den Absprachen nicht so genau zu nehmen. Und so wurde der mündliche Vertrag langsam unüblich. Im industriellen Zeitalter musste alles in Vertragsform schriftlich festgelegt sein. Doch dass es auch in heutiger Zeit noch mit Handschlag geht, zeigen zwei Beispiele, die bekannt wurden: Der Ferrari Dino und der Porsche 914.

Wie Ferrari zum Dino kam

Der erste Fall spielt in Italien. Um 1962 lebte Enzo Ferrari in Existenzängsten. Er fürchtete gar um das Ende der Marke Ferrari. Mit dem Dino schuf Enzo Ferrari einen „kleinen Ferrari“, einen Mittelmotor-Zweisitzer mit hinter den Sitzen verstaubarem Kunststoffdach, mit hoch aufgewölbten Vorderkotflügeln und senkrecht in dem Überrollbügel stehender Heckscheibe. Ursprünglich hatte Enzo Ferrari den Wagen in Erinnerung an seinen Sohn Alfredo (kurz: Dino) geschaffen, der 1932 geboren wurde und 30. Juni 1956 an Muskeldystrophie verstorben war.

Die Karosserie des Dino entwarf und lieferte ab 1961 der Designer Pininfarina. Sein Sohn aus zweiter Ehe war Pietro (geboren 1945), der zehn Prozent Beteiligung an Ferrari erben sollte. Der ursprünglich als eigene Marke geführter Wagen wurde 1962 als Ferrari Dino ins Programm genommen. Der Motor des Dino war wohl das ambitionierteste Projekt. Die Ausgangsbasis dazu war das Rennsport-Reglement, das ab 1966 für Fahrzeuge der Formel 2 einen Motor forderte, der in zwölf aufeinander folgenden Monaten in mindestens 5000 Exemplare gebaut werden musste. Ein Reglement, das Ferrari allein nie hätte erfüllen können.

So wandte sich Enzo Ferrari an den Fiat-Chef Giovanni Agnelli. Im Gespräch von Mann zu Mann und per Handschlag besiegelt wurde die Entwicklung und der Bau eines Sechszylinder-V-Motors mit 1987 ccm Hubraum und aufwendigster Technik. Vier Nockenwellen, drei Weber-Doppelvergaser sorgten schon in der Straßenversion für 160 PS.

In seinem Buch „Fiat Automobili“ beschrieb Autor Jürgen Lewandowski die Szene, dass sich Agnelli 1962 bereits mit Enzo Ferrari per Handschlag verständigt hätte, einen Sportwagen herauszubringen, der sich in den geforderten Stückzahlen verkaufen ließe. Sein Debüt erlebte der Fiat Dino zum 100. Geburtstag des Fiat-Gründers Giovanni Agnelli. So ließ Enzo Ferrari auf Fiat-Kosten den „Dino“-Motor entwickeln; ein Sechszylinder V-Motor mit 1987 ccm Hubraum und 160 PS, ein aufwendiger Motor mit vier Nockenwellen und drei Weber-Doppelvergasern.

Dazu ließ Fiat bei Pininfarina ein zweisitziges Cabriolet und ein Schrägheck-Coupé entwickeln, mit hochstehenden Vorderkotflügeln, mit über die Wagenbreite gezogenen Kühlergrill und vier Rundscheinwerfer. Im Innenraum mit Holzlenkrad und Holzimitat am Armaturenbrett. 1972 kam der Sportwagen als Fiat Dino 206 GT mit der 2,0 Liter-Version auf den Markt und ließ sich nur 152 mal verkaufen, bedingt auch durch die damals beginnende Ölkrise.

Weil die Kunden nach mehr Kraft verlangten, wurde der Dino-Motor später auf 2,4 Liter vergrößert und leistete nun 192 PS. Damit erreichte der 246 GT-Wagen nun eine Spitze von 200 km/h. Vom Fiat Dino wurden 3641 Coupe und 2362 Cabriolet bis 1976 gebaut,

insgesamt über 7500 Dino-Cabriolets und -Coupes kamen bis 1976 aus Lingotto.

Vor 50 Jahren: Porsche 914

Ein anderes Projekt, das mit einem Handschlag entstand, begeht im Monat März seinen 50. Jahrestag; der VW-Porsche 914/4. Ferry Porsche und der mit der Familie Porsche eng verbundene VW-Chef Heinrich Nordhoff (dessen Tochter Elisabeth mit Ferrys Neffen Ernst Piëch verheiratet war) vereinbarten per Handschlag, dass Porsche sich mit seinem Sportwagen-Know-how an der Entwicklung eines gemeinsamen Modells beteiligt, das getrennt als VW-Variante und als Porsche-Fahrzeug vertrieben werden sollte. Volkswagen würde über einen hohen Absatz für geringe Fertigungskosten sorgen; Porsche sollte über die damit erreichbaren geringen Stückkosten für die Entwicklungsarbeit entlohnt werden. Die Karosserien sollte Karmann in Osnabrück fertigen.

In der zweiten Hälfte der 1960er-Jahre suchte VW nach einem sportlichen Modell als Nachfolger des auf dem VW Typ 3 basierenden Karmann Ghia (Typ 34). Porsche hatte kein preiswertes Einstiegsmodell, seit 1965 der 356 eingestellt worden war und der 912 – ein 911 mit dem 90 PS (66 kW) starken Vierzylindermotor des 356 C – sich gegenüber den Sportwagen der Konkurrenz nicht behaupten konnte. Das gemeinsame Projekt sah also nach einem perfekten Win-Win-Geschäft aus.

Als am 1. März 1968 der erste 914-Prototyp vorgestellt wurde, war Nordhoff schwer erkrankt. Er starb am 12. April 1968. Kurt Lotz, sein Nachfolger und der neue VW-Chef Rudolf Leiding waren nicht mit der Porsche-Dynastie verbandelt und sollen die mündliche Vereinbarung zwischen Nordhoff und Ferry Porsche nicht anerkannt haben. Beide sollen der Ansicht gewesen sein, VW habe alle Rechte an der Karosserie, weshalb Porsche sie allenfalls gegen Beteiligung an den Werkzeugkosten erhalten würde. Das Preis- und Vermarktungskonzept des 914 war damit bereits vor Beginn der Serienproduktion gescheitert.

Als Kompromiss gründeten VW und Porsche Anfang 1969 für Marketing und Vertrieb des 914 die „VW-Porsche Vertriebs GmbH“ (VG), die bald vom Stuttgarter Porsche-Gelände ins nahegelegene Ludwigsburg umzog. Dies ist der Grund, wieso Werksfahrzeuge des 914/4 auf Fotos zumeist mit dem Kennzeichen „LB“ zu sehen sind.

Der Porsche 914/4 hatte einen luftgekühlten Boxermotor, der aus einer Kooperation von Volkswagen und Porsche entstand. Er wurde von Herbst 1969 bis Anfang 1976 in knapp 120 000 Einheiten gebaut. Die meisten 914 (115 631 Exemplare) stellte Karmann in Osnabrück als VW-Porsche (914/4) her. Sie hatten einen 1,7-Liter-Vierzylinder-Boxermotor des VW Typ 4 mit 80 PS, der hinter den Sitzen eingebaut war. Der Porsche 914/6 mit dem 110 PS (81 kW) starken 2,0-Liter-Sechszylinder-Boxermotor des Porsche 911 T wurde bei Porsche in Stuttgart montiert. Hiervon wurden 3353 Fahrzeuge gefertigt.

Hauptmerkmal des 914 war die Konstruktion als zweisitziges Mittelmotor-Coupé mit Targa-Dach, das im hinteren Kofferraum verstaut werden konnte. Die Feststellbremse war links vom Fahrersitz angeordnet; zwischen den Sitzen gab es eine schmale Notsitzfläche, die den Wagen offiziell zum Dreisitzer machte.

In Europa wurde der Wagen von der VG als „VW-Porsche“ verkauft. Dies führte zur Verspottung als „Volks-Porsche“ (auch: „Volksporsche“) oder gar als „VoPo“, obwohl der Marketing-Leiter der VG, Fritz Huschke von Hanstein, bei der Pressevorführung eindringlich gebeten hatte, diese Abkürzung der gefürchteten DDR-Volkspolizei nicht für den 914er zu verwenden.

Zu diesem Image und der unklaren Positionierung zwischen VW und Porsche kamen Verarbeitungsmängel der ersten Exemplare und Rostanfälligkeit. Als ältere

Gebrauchtwagen wurden sie von ihren Besitzern häufig wenig gepflegt, aber umso mehr getunt.

Aber auch die US-Modelle des 914 mit Vierzylindermotor wurden vom Volkswagenwerk hergestellt.

Hersteller der Sechszylinder-Modelle war Porsche, und das steht auch im Kfz-Brief. Die von Karmann aus Osnabrück angelieferte Rohkarosse wurde bei Porsche in Stuttgart komplettiert. Von Herbst 1969 bis Sommer 1972 wurde der 914/4 mit dem 80 PS starken 1,7-Liter-Einspritzmotor (D-Jetronic) des VW 411 E angeboten, der den 940 kg schweren Wagen auf 177 km/h beschleunigte. 1970 kostete der Wagen ohne Sonderausstattung 12 250 DM. Der 914/6 mit dem 81 kW (110 PS) starken Sechszylinder-Boxermotor des Porsche 911 T und einer Höchstgeschwindigkeit von 201 km/h kostete 19 980 DM.

Da das vergleichbare Targa-Modell des Porsche 911 T mit mehr Leistung (125 PS) nur etwa 16 Prozent mehr kostete (23 199 DM), entschieden sich im ersten Modelljahr nur 2657 Käufer für den 914/6; in den Folgejahren brachen mit 432 (1971) bzw. 229 (1972) Exemplaren die Verkaufszahlen völlig ein und der 914/6 wurde ab Mitte 1972 (Modelljahr 1973) nicht weiter angeboten.

Zum Modelljahr 1973 wurden einige Schwachstellen des 914 beseitigt: Unter anderem wurde die als sehr hakelig kritisierte Schaltung verbessert und der starre Beifahrersitz durch einen verstellbaren ersetzt. VW ergänzte sein Programm um den auf ebenfalls 2,0 Liter Hubraum vergrößerten Vierzylinder, der mit D-Jetronic jetzt 74 kW (100 PS) leistete. Er erreichte annähernd die Fahrleistungen des 7 kW (10 PS) stärkeren, aber rund 40 kg schwereren Wagens mit Sechszylindermotor.

Zum Modelljahr 1974 bekam das Modell im August 1973 einen auf 1,8 Liter vergrößerten Motor. In Europa leistete er mit zwei Solex-Vergasern 85 PS, in den USA mit Katalysator und L-Jetronic nur 76 PS. Mit der Einführung des 1,8-Liter-Motors wurde die Modellpflege des Motors von VW übernommen, für dessen Modell VW 412 S der 1,8-Liter-Motor ursprünglich entwickelt worden war.

Zum Modelljahr 1975 wurden die bisherigen Stoßfänger aus Pressstahl durch gummiummantelte Sicherheitsstoßfänger ersetzt. Bei den US-Versionen saßen sie an Dämpferelementen an der Karosserie und konnten einen Aufprall von bis zu 8 km/h aufnehmen. Die Dämpferelemente wurden dabei reversibel verformt. Für andere Länder waren die Stoßfänger direkt an der Karosserie angebracht. Die US-Versionen erhielten für die Bundesstaaten Kalifornien und Maryland zusätzlich bereits im Modelljahr 1974 eingeführte Pufferhörner.

Die US-Modelle hatten – je nach Baujahr und Bundesstaat – Katalysatoren, Warnsysteme für das Anlegen des Gurtes und verstärkte Stoßstangen sowie einen Seitenaufprallschutz in den Türen. Alle Nordamerika-Ausführungen hatten vorne seitliche Reflektoren und eine einfarbige Standlicht-Blinkerkombination in Orange statt in Weiß-Gelb. Wegen der Vermarktung als „echter“ Porsche trugen sie anfangs einen goldenen, später einen verchromten Porsche-Schriftzug auf dem Gitter des Motordeckels und ein Porsche-Wappen auf dem Lenkrad.

Im Modelljahr 1976 wurden nur noch 4075 Exemplare produziert, die alle für den US-Markt bestimmt waren. (ampnet/hptb)

Bilder zum Artikel



Deutschland Klassik 2011: VW-Porsche 914-4 von 1972.

Foto: Auto-Medienportal.Net/ADAC



Schlafaugen waren mal modern: Porsche 914.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Prien



Sachsen Classic 2014: Carl H. Hahn im VW-Porsche 914 auf dem Sachsenring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Porsche 914 (1969–1976).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



VW Museum: 60 Jahre Karmann Ghia

Foto: Auto-Medienportal.Net



Heinrich Nordhoff mit der VW-Belegschaft.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Ing. Enzo Ferrari.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari



Enzo Ferrari.

Foto: Hersteller



Ferrari Dino Berlinett special von 1965.

Foto: von Thyssen



Ferrari Dino 206 GT (1965).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari



Erster Ferrari Dino 246 GT (1969).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari



Fiat Dino 2000 Spider, 1967 - 1969

Foto: Fiat



Werkstatt des Porsche-Museums: Porsche 914/6 (1969).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alexander Voigt



Porsche 914/6 GT (1970).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche
