

# Nummer ohne Kummer

924, so hieß das einstige Einsteiger-Modell von Porsche. Diese Autos gibt es heute für kleines Geld. Auch die Wartungskosten sind überschaubar.



**IN DER PORSCHE-WELT** der 70er Jahre wirkte er wie ein Fremdling. Mit einem vorn montierten, wassergekühlten Motor, Schraubenfedern an der Vorderachse und der Transaxle-Bauweise brach er mit vielen Traditionen der Marke aus Stuttgart-Zuffenhausen. Und wegen etlicher, aus dem VW/Audi-Regal stammender Teile verweigerten ihm viele die Anerkennung als echten Porsche.

Schwamm drüber. Heute ist der 924 die günstigste Möglichkeit, einen Porsche zu fahren. Das betrifft den Kaufpreis ebenso wie die Wartungskosten, wie ein Blick auf die Tabelle auf der folgenden Seite zeigt. Doch das gilt nur, wenn man ein gutes Auto erwirbt hat.

Dummerweise leiden zahlreiche angebotenen Fahrzeuge unter einem Wartungsstau. „Die 924 sind gut gebaute Autos, die sehr lange laufen und viel verzeihen“, weiß Reiner Telkamp. „Doch wenn mangels Pflege viele Reparaturen auf einmal fällig werden, können Kosten entstehen, die dem Zeitwert des Wagens entsprechen“, warnt der in Ludwigsburg ansässige Spezialist für alle Vierzylinder-Porsche.

Regelmäßige Wartung ist also wichtig, „aber die sollte von kompetenten Werkstätten durchgeführt werden“, sagt Porsche-Experte Manfred Krämer von Sport-

wagentechnik Krämer in Vogt im Allgäu. Denn diese Werkstätten können durch gezielte regelmäßige Pflege die bekannten Schwachstellen entschärfen – wie zum Beispiel die zum Korrodieren neigende, am Unterboden des Wagens verlaufende Benzinleitung. „Wurde bei jedem Service der Schmutz in diesem Bereich entfernt und die Leitung vorsichtig gesäubert, entstand auch keine Korrosion“, erläutert Krämer, der den offiziellen Wartungsplan für den 924 um diese und andere Arbeiten ergänzt hat.

Wer einen 924 mit viel Freude und geringem finanziellen Einsatz bewegen will, muss etwas dafür tun. Die Kontrolle von Öl und Kühlwasser sollte selbstverständlich sein. Wichtig zu wissen: Der Ausgleichsbehälter kann Haarrisse aufweisen, weshalb sich ein schleichender Verlust der Kühlflüssigkeit einstellt.

Wer ab und zu mal selbst Hand anlegt, sollte sich dabei eine Art Rundum-Blick angewöhnen. Dann entdeckt er zum Beispiel bei einem Keilriemenwechsel die verschlissenen Gummibuchsen, in denen die Lichtmaschine gelagert ist. Die maroden Buchsen führen dazu, dass der Riemen nicht richtig fluchtet.

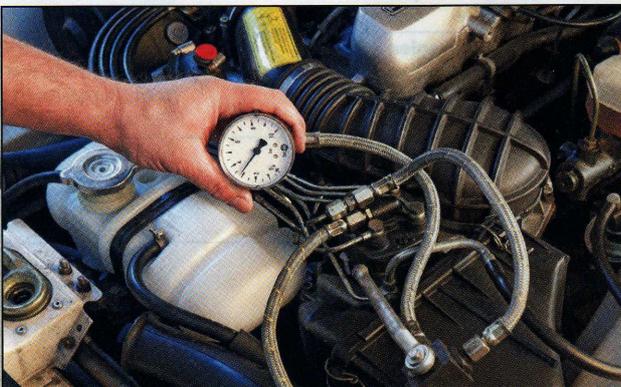
924-Besitzer, die auf Werkstatthilfe angewiesen sind, brauchen sich grundsätz-

lich über horrenden Wartungskosten keine Gedanken zu machen. Unterbrecherkontakte müssen nur bei den Modellen bis 1979 gewechselt werden, danach war die Zündung kontaktlos. Der Austausch der Wasserpumpe, des Kühlmittelthermostats oder sogar des Zahnriemens kostet relativ wenig Geld.

Die Ventilspieleinstellung lässt sich in etwa 1,5 Stunden durchführen. „Aber manchmal weist ein Klappern des Motors darauf hin, dass die Nockenwelle verschlissen ist, meist im Bereich des zweiten Zylinders“, sagt Telkamp. Dann wird die Sache etwas teurer. Durch den Einsatz einer gebrauchten Nockenwelle kommt der Kunde vielleicht mit 350 bis 400 Euro davon.

Ein anderer Bereich, der die Finanzen des Porsche-Fahrers strapazieren kann, ist die Kraftstoffversorgung. Von korrodierten Spritleitungen war bereits die Rede, wobei auch die bei frühen Modellen porös werdende, im Motorraum verlaufende Leitung ein Problem darstellt. „Durch die Motorvibrationen kann die Leitung brechen und sich der austretende Kraftstoff entzünden“, warnt Telkamp.

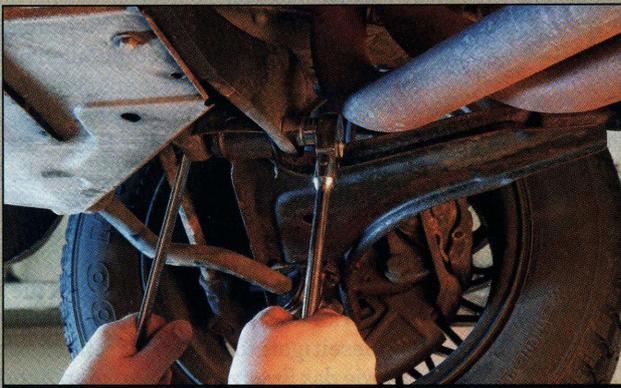
Startet der Motor schlecht oder ruckelt er, findet sich der Fehler meist im Bereich der K-Jetronic (siehe auch Youngtimer,



Ruckelt der Motor oder startet er unwillig, ist ein **Check der K-Jetronic** angebracht. Hier wird gerade eine Druckprüfung vorgenommen



Manchmal zieht der Motor Falschluff. Es lohnt sich deshalb, ab und zu **die Schläuche des Einspritz-Systems** nach Rissen abzusuchen



Zu den typischen Verschleißteilen an der Vorderachse zählen die **Gummilager der vorderen Querlenker**. Der Austausch ist problemlos



Der 924 S besitzt eine Kupplung mit **Gummitorsionsdämpfer**, der mit der Zeit einreißt. Das dann entstehende Spiel lässt sich von Hand prüfen

## SERVICE UND KOSTEN

Arbeiten am Motor	Zirka-Preise*
Keilriemenwechsel	um 35 Euro
Motorölwechsel mit Filter (je nach Ölsorte)	50 - 80 (90 - 120) Euro
Zündkerzenwechsel	um 40 Euro
Neuer Unterbrecherkontakt plus Einstellung der Zündung und Verteilerprüfung (924 bis 1979)	ab 40 Euro
Ventilspiel prüfen und einstellen (924)	ab 90 Euro
Zahnriemenwechsel	ab 90 (um 600) Euro
Neuen Luftfilter montieren	um 20 (25) Euro
Check K-Jetronic 924 (Druckkontrolle, Schläuche prüfen)	ab 50 Euro
Warmlaufregler erneuern 924 (AT, K-Jetronic)	um 650 Euro
Kühlmittelthermostat erneuern (inkl. Frostschutz)	ab 25 (100) Euro
Wasserpumpe erneuern	150 (500 - 600) Euro
Neuer Auspuff ab Krümmer, Originalteile, wenn verfügbar	ab 800 Euro
Kupplungsspiel einstellen (924)	35 Euro
Kupplungswechsel inkl. Ausrücklager	ab 800 (1200) Euro
Zylinderkopf überholen (mit Aus- und Einbau)	ab 400 Euro
<b>Arbeiten am Fahrwerk, den Bremsen etc.</b>	
Einstellen der Achsgeometrie	ab 150 Euro
Neues Lenkungsgetriebe einbauen (AT, 924 S mit Servo)	um 600 Euro
Alle Spurstangengelenke vorn neu inkl. Vermessen	ab 150 Euro
Erneuern der Achs- bzw. Stabgummis und Buchsen vorn	ab 150 Euro
Erneuern der Hinterachsstreben, Lager aufvulkanisiert	ab 750 Euro
Einbau neuer Stoßdämpfer rundum	um 800 Euro
Austausch eines Radlagers vorn	um 100 Euro
Austausch eines Radlagers hinten	um 250 Euro
Austausch des Kupplungsgeberzylinders	um 170 Euro
Wechsel der Bremsbeläge vorn	ca. 70 Euro
Wechsel der Bremsbeläge hinten	ca. 150 (70) Euro
Wechsel der Bremsflüssigkeit	etwa 60 Euro
Neue Bremsbeläge vorn plus neue Bremsscheiben, Bremssättel (AT), 924	um 800 Euro
<b>Sonstige Arbeiten</b>	
Simmerring am Differenzial erneuern	etwa 60 Euro
Wechsel Synchronring 2. Gang	um 500 Euro
Neue Antriebswellen montieren	um 800 Euro
Transaxlerohr neu lagern	ca. 450 Euro

\*Preise für 924, für den 924 S in Klammern. Ist nur ein Preis genannt, gilt er für beide Versionen – sofern bei der Service-Arbeit keine Einschränkung vorgenommen wurde. Alle Preise sind lediglich Richtwerte. Sie können je nach Ersatzteilpreisen und nötigen Zusatzarbeiten sowie den jeweiligen Stundensätzen der Werkstatt deutlich variieren. Die Tabellen erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, die Auswahl der alphabetisch gelisteten Werkstätten ist rein zufällig

## ADRESSEN

<b>Autohaus HVS</b> 41352 Korschenbroich, Tel. 0 21 61/4 02 90 38 Fax 0 21 61/4 02 92 68 <a href="http://www.autohaus-hvs.de">www.autohaus-hvs.de</a>	Auf Transaxle-Modelle und den 914 spezialisierte Werkstatt; Restaurierung, Reparatur
<b>Auto-Service-Schefter</b> 33803 Steinhagen, Tel. 0 52 04/92 30 62 Fax 0 52 04/92 30 82 <a href="http://www.auto-service-schefter.de">www.auto-service-schefter.de</a>	Freie Porsche-Werkstatt für Wartung, Reparatur, Tuning und Teile, auch AT-Lenkungen
<b>Diweis*com</b> 08451 Crimmitschau, Tel. 0 37 62/70 56 89 Fax 0 37 62/70 57 64 <a href="http://www.diweis.com">www.diweis.com</a>	Lieferant von Neu- und Gebrauchtteilen für 924 mit angeschlossener Werkstatt
<b>Eichner Technik</b> 35394 Gießen, Tel. 06 41/49 14 90 Fax 06 41/49 16 16 <a href="http://www.etg-giessen.de">www.etg-giessen.de</a>	Auf Porsche Turbo Fahrzeuge spezialisiert, bietet auch Kat-Nachrüstung für 924 an
<b>Kaul GmbH</b> 53359 Rheinbach, Tel. 0 22 26/92 89 11 Fax 0 22 26/92 89 17 <a href="http://www.kaul-gmbh.de">www.kaul-gmbh.de</a>	Freie Porsche-Werkstatt für Wartung, Service, Reparaturen sowie Restaurierung
<b>Küke Automobilservice</b> 45143 Essen, Tel. 02 01/62 33 80 Fax 02 01/62 13 22 <a href="http://www.kueke.com">www.kueke.com</a>	Freie Porsche-Werkstatt für Wartung, Reparaturen, Restaurierung, Betreuung im Motorsport
<b>Motorsport Rauschenberg</b> 42281 Wuppertal, Tel. 02 02/2 60 43 95 <a href="http://www.motorsport-rauschenberg.de">www.motorsport-rauschenberg.de</a>	Ersatzteillieferant für Transaxle-Modelle, Motorrevisionen, Tuning, Motorsport
<b>Porsche AG Kundenzentrum Classic</b> 70435 Stuttgart, Tel. 07 11/91 12 71 50 Fax 07 11/91 12 78 11 <a href="http://www.porsche.de/classic">www.porsche.de/classic</a>	Porsche liefert Teile, bietet im Werk aber auch die Wartung und Restaurierung von 924 an
<b>Reiner Telkamp</b> 71634 Ludwigsburg, Tel. 0 71 41/8 65 83 52 E-Mail: <a href="mailto:Reiner@Telkamp.de">Reiner@Telkamp.de</a> <a href="http://www.telkamp.de">www.telkamp.de</a>	Spezialist für alle Vierzylinder-Porsche mit einem Rundum-Programm, gute Beratung
<b>Sportgarage Schwegler</b> CH-5624 Waldhäusern, Tel.: 00 41/79/6 62 71 13 <a href="http://www.porsche-schwegler.ch">www.porsche-schwegler.ch</a>	Freie Porsche-Werkstatt in der Schweiz, Wartung, Reparaturen, Restaurierung
<b>Sportwagen-Service Gbr Krämer</b> 88267 Vogt, Tel. 0 75 29/91 19 96 Fax 0 75 29/35 45 <a href="http://www.amak.de">www.amak.de</a>	Freie Porsche-Werkstatt mit viel Erfahrung; Wartung, Service, Reparatur, Restaurierung
<b>VCS Automobile</b> 71384 Weinstadt/Strümpfelbach, Tel. 0 71 51/60 04 94 <a href="http://www.vcs-automobile.de">www.vcs-automobile.de</a>	Klassiker-Werkstatt, in der auch Transaxle-Porsche betreut und restauriert werden

Ausgabe 4/09). Die Fehlerquellen sind zahlreich, das Repertoire reicht von undichten Schläuchen über schlecht justierte Stauscheiben bis hin zu defekten Bauteilen wie Warmlaufregler, Druckspeicher, Zusatzluftschieber oder gar Mengenteiler. Für den Laien ist die Fehlersuche kaum möglich, er sollte das der Fachwerkstatt oder einem geeigneten Bosch-Dienst (zu finden unter [www.automotive-tradition.com](http://www.automotive-tradition.com)) überlassen.

Zumindest in puncto Antrieb ist der 924 S ein ganz anderes Auto – nicht nur, weil er eine L-Jetronic besitzt, sondern einen anderen Motor. Es handelt sich um das 2,5 Liter große Aggregat aus dem



### SERVICE-TIPP

#### Porsche 924

Viele Porsche 924-Besitzer schrauben gerne selbst, tauschen ihre Erfahrungen aus, möchten mehr über ihr Auto wissen oder suchen Ersatzteile. Im Internet bietet sich dafür zum Beispiel die Seite [www.mytransaxle.de](http://www.mytransaxle.de) an. Für das Forum ist eine Anmeldung erforderlich.

Eine weitere informative Seite nennt sich [www.werk924.com](http://www.werk924.com). Dort finden sich beispielsweise eine Liste mit den zahlreichen Sondermodellen des 924, Farbkarten, zeitgenössische Preislisten und ein Online-Shop, über den unter anderem Stoffe für die Innenausstattung des 924 bezogen werden können.

944 mit Ausgleichswellen, das bei einigen Reparaturen deutliche Mehrausgaben erfordert. Merklich teurer fallen hier beispielsweise Zahnriemen-, Wasserpumpen- oder Kupplungswechsel aus, „aber zum Glück sind das alles Dinge, die nicht alle 20 000 Kilometer fällig sind“, beruht Krämer.

Bis auf die hinteren Bremsen – der S hat hier Scheiben-, der 924 Trommelbremsen – unterscheiden sich die Fahrwerke der beiden Versionen wenig. Das Beseitigen üblicher Verschleißschäden wie das Ersetzen der vorderen Achsgummis, der Spurstangenköpfe, der vorderen Radlager oder der Bremsbeläge kostet



Der Porsche 924 ist solide gebaut. Besonders die Motoren erreichen bei guter Pflege erstaunlich hohe Laufleistungen



**„Regelmäßige  
Wartung ist wichtig.  
Defekte werden  
rechtzeitig erkannt,  
bevor größere Schäden  
daraus entstehen“**

Reiner Telkamp, Porsche-Experte



nicht die Welt. Etwas aufwendiger fällt ein Wechsel des hinteren Radlagers aus, weil es aufgeschrumpft werden muss. Und das Erneuern der Hinterachsstreben mit aufvulkanisiertem Lager schlägt mit etwa 800 Euro zu Buche.

Ähnlich hoch fällt die Rechnung aus, wenn neue Stoßdämpfer fällig sind. Hier raten 924-Experten von Sachs-Dämpfern ab, weil die zu weich seien. Wer einen Stoßdämpferwechsel selbst durchführen will, benötigt Federspanner, denn der vordere Dämpfer ist Bestandteil eines Federbeins. Im Verbund mit den Dämpfern sollte man immer die vorderen Domlager austauschen.

Noch ein Hinweis zum Thema Achsgeometrie: Zum Einstellen der Hinterachse ist ein Spezialwerkzeug erforderlich, das nicht in jeder Werkstatt vorliegt.

Aus der Transaxle-Bauweise mit dem an der Hinterachse positionierten Getriebe ergeben sich übrigens keine zusätzlichen Wartungspunkte. Mit der Zeit können allerdings die Lager der Welle im Transaxle-Rohr verschlissen sein, was sich durch Geräusche im Stand bemerkbar macht, die beim Tritt auf die Kupplung verschwinden. Das Austauschen der Lager kostet etwa 450 Euro, eventuell muss jedoch das komplette Rohr samt Welle ersetzt werden.

Doch das zusehends eingeschränkte Teileangebot und die schwankenden Preise erschweren manche Reparatur. Zumindest bei Porsche sind aktuell zum Beispiel der Kühler, das vordere Auspuffteil oder die Kreuzgelenke der Lenkung für 924 ohne Servo nicht lieferbar. Man kann also nicht immer einfach ins Regal greifen.

Doch abgesehen davon betont Manfred Krämer: „Wer einen gut gepflegten 924 besitzt, der hat ein tolles Auto.“

TEXT: Bernd Woytal  
FOTOS: FACT, Mutschler (1)

**Nächste Folge: Jaguar XK**