



TEXT Dirk Johae FOTOS Hardy Mutschler

163 PS, AB 3900 EURO

Genau so müsste mein idealer Porsche 944 sein: Außenfarbe Indischrot mit schwarzer Inneneinrichtung. Das Exemplar, das mir Transaxle-Papst Reiner Telkamp für eine Testfahrt überließ, hätte ich am liebsten gleich behalten. Aber der aktuelle Besitzer hätte sofort Einspruch eingelegt. Denn er hat sehr lange nach diesem gut erhaltenen 944 suchen müssen.

Um den Fahrspaß mit dem insgesamt von 1981 bis 1991 gebauten Porsche zu genießen, sollte man zunächst Geduld und Zeit mitbringen. Die Liebe zum 944 muss also schon groß sein, wenn wir uns auf die Suche nach einem technisch wie optisch ak-

zeptablen Auto machen. Grundsätzlich gilt beim im Audi-Werk Neckarsulm gebauten 2+2-Sitzer: Lieber für ein gutes Auto mehr Geld beim Kauf investieren als nachher für Reparaturen mit Schmerzen draufzahlen.

Ich will ihn fahren

Steht der Porsche 944 endlich vor der Tür, will ich ihn auch fahren. Damit keine Zweifel aufkommen, prangt der Porsche-Schriftzug auf dem Ventildeckel des Vierzylinders. Vereinfacht betrachtet, halbierten die Entwickler des Zuffenhausener Sportwagenbauers für das Aggregat den V8 des 928. Der 2,5-Liter-Motor verfügt über einen Leichtmetallzylinderkopf mit Quer-

2 Ausgleichswellen

gewährleisten den **kultivierten Lauf** des Reihen-Vierzylinders. Sie beseitigen den sonst typischen brummi- gen Klang sowie die unangenehmen Schwingungen dieses Motortyps. Der hohe Aufwand beim Bau des Motors lohnt sich.

stromprinzip, Leichtmetallkolben und einer geschmiedeten Kurbelwelle. Viel Aufwand steckt in den zwei Ausgleichswellen, um dem unvollkommenen Massenausgleich des Reihenvierzylinders zu begegnen. Während der Bauzeit wurde der Motor angepasst und weiterentwickelt. So büßte der Motor zum Beispiel mit dem ab 1985 wahlweise eingebauten Katalysator 13 PS ein. Ab 1987 stieg die Leistung auf 160 PS, schon im Jahr darauf dank größerer Entwicklungsarbeiten auf 165 PS aus dann 2,7 Litern Hubraum.

Alle Modelle verfügen über ein Fünfgangschaltgetriebe oder wahlweise eine Automatik. Durch das vor der Hinterachse eingebaute Transaxle-

DATEN & FAKTEN Porsche 944

Motor Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, (M44.01), eine obenliegende Nockenwelle, über Zahnriemen angetrieben, zwei Ventile pro Zylinder, über Tassenstößel betätigt, zwei Ausgleichswellen, fünffach gelagerte Kurbelwelle, Bohrung x Hub 100 x 78,9 mm, 2479 cm³, Verdichtung 10,6:1, Leistung

163 PS bei 5800/min, maximales Drehmoment 205 Nm bei 3000/min, Bosch L-Jetronic

Kraftübertragung Hinterrad-antrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe

Karosserie und Fahrwerk Selbsttragende Stahlkarosserie, Ein-

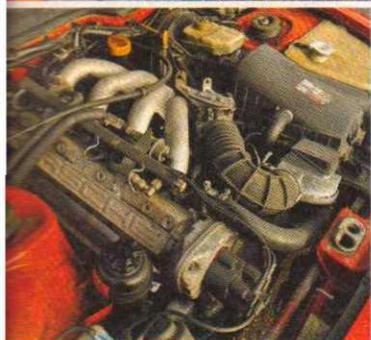
zelradaufhängung, vorn Querlenker und McPherson-Federbeine, Stabilisator, hinten Schräglenker, Drehstabfedern, Stabilisator, hydraulische Federbeine, Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen, Felgen 7J x 15, Reifengröße 195/65 VR 15

Maße und Gewicht Radstand 2400 mm, Länge 4200 mm, Breite

1735 mm, Höhe 1275 mm, Gewicht: 1290 kg

Fahrleistungen und Verbrauch Vmax 227,8 km/h, 0-100 km/h 7,9 s, Verbrauch 12,1 Liter

Bauzeit und Stückzahl 1981 (Modelljahr 1982) bis 1991, 115925 Exemplare (nur 944)



Neben der gepflegten und intakten Technik ist ein gut erhaltener **Innenraum** wichtig. Ersatzteile fürs Interieur sind nämlich rar.



Der Porsche 944 besteht alle Sportwagen-Fächer als Musterschüler. Die Preise sind weiterhin günstig.

Getriebe hat der 944 mit der Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse von 48:52 eine ausgewogene Balance. Das macht sich bei den Fahreigenschaften bezahlt.

Dazu bietet die sportliche Karosserie mit den ausgestellten Kotflügeln im Innenraum ausreichend Platz. Unter der kuppelförmigen Heckklappe aus Glas öffnet sich ein, gemessen an üblichen Sportwagen-Maßstäben, ordentlicher Kofferraum. Viele Besitzer von Transaxle-Coupés schwärmen von der Alltagstauglichkeit des Sportwagens.

Aber jetzt zum Wesentlichen: Der Porsche 944 fährt sich traumhaft. Der Anfang der 80er größte Serien-Vierzylinder hängt schön am Gas und schiebt dank des idealen Drehmomentverlaufs beständig vorwärts. Aus dem Stand sprintet er in 7,9 Sekunden auf 100 km/h. Wer es bei einem Klassiker braucht, erreicht in der Spitze fast 230 km/h. Dafür bekam er im ersten Test von auto motor und sport die Note „sehr gut“. Sitze und Sitzposition passen wie der berühmte Turnschuh.

Das alles garniert der Einspritzer mit einem günstigen Verbrauch von sieben Litern Superbenzin bei 90 km/h. Gibt es einen Grund, keinen 944 haben zu wollen? ■



Fazit

Ich muss das Fazit für einen Wunschzettel missbrauchen: Irgendwann möchte ich einen 944 haben. Es ist die **vernünftigste Art**, Porsche zu fahren. Ich muss aber zugeben, dass es mir bei der Marke schwerfällt, sachlich zu bleiben. Der 944 hat für mich einfach alles: die Rennsport-DNA plus die Altitüde, als bester Kumpel zuverlässig überall hinzufahren.

KAUFBERATUNG PORSCHE 944

Der Porsche 944 kennt als kultiviertes Auto keine Allüren. Ausdauer gilt als stärkste Disziplin des Sportlers: Die Karosserie ist gut gegen Korrosion geschützt, die Motoren gelten als langlebig. Gepflegt sollten die Autos sein.

★★★★★ Alltagstauglichkeit	★★★★★ Unterhaltskosten
★★★★★ Ersatzteillage	★★★★★ Verfügbarkeit
★★★★★ Reparaturfreundlichkeit	★★★★★ Nachfrage

KAROSSERIE-CHECK

Für schwere Rostschäden ist der 944 nicht bekannt. Aber die **Bodengruppe im Bereich der Hinterachsaufnahmen** sollte überprüft werden. Ein guter Tipp: Nach dem Entfernen des Lüftungsgitters in der B-Säule mit einer Taschenlampe den Bereich hinter dem Seitenteil auf Rost prüfen. Der beste Korrosionsschutz schützt aber nicht vor unsachgemäßer Reparatur von **Unfallschäden**. Ebenfalls eine mögliche Ursache von Schäden liefern **Tuning-Umbauten** im Do-it-yourself-Stil. Sie mindern den Wert.

TECHNIK-CHECK

Bis auf das typische Heulen des Zahnriemens läuft der Motor selbst bei hohen Kilometerleistungen ohne Nebengeräusche. Die Sichtprüfung beginnt an der Stirnseite des Motors zum Feststellen von **Ölverlust**. Scheckheft und Werkstattbelege sollten über den Tausch des **Zahnriemens** alle 80 000 Kilometer informieren. Bei jedem zweiten Zahnriemenwechsel sollte außerdem die **Wasserpumpe** ausgetauscht worden sein. Diese Reparatur ist kostspielig.

PREISE

Bei Einführung 1981 Porsche 944	39 800 DM
Bei Produktionsende 1991 Porsche 944	61 900 DM
classic-analytics-Preis 2014 (Zustand 2/4)	10 200/2900 Euro

SPEZIALISTEN & CLUBS

Porsche Club 924/944 Deutschland e.V., Telefon: 01 63/944 44 44, www.porsche-924-944-club-deutschland.de
Reiner Telkamp, 71634 Ludwigsburg, Werkstatt für 924, 944, 968, Telefon: 071 41/865 83 52, www.telkamp.de
Mittelmotor GmbH, 44803 Bochum, Werkstatt und Rennteam, Telefon: 02 34/935 14 14, www.mittelmotor.de

ERSATZTEILE

Es gibt vereinzelt Lücken in der Ersatzteilversorgung, und **originale Teile** können recht teuer sein. Doch wie beim Kauf eines jeden Autos gilt: Sparen am falschen Ende kann letztlich kostspielig werden. Porsche Classic baut gerade ein Netz mit Classic-Zentren auf.

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|-------------------------------|-------------------------------|
| 1 Bereich Hinterachsaufnahme | 6 Wasserpumpe zu alt |
| 2 Instrumentenabdeckung | 7 Kupplung (Gummipuck spröde) |
| 3 Verklebung Heckscheibe | 8 Tragelenk Vorderachse (Alu) |
| 4 Ölverlust Motor-Stirnseite | 9 Kraftstoffleitungen |
| 5 Zahnriemenwechsel-Intervall | 10 Gummischläuche (Motorraum) |

