Ein richtiger Porsche?", fragte

"Ein richtiger Porsche?", fragte auto motor und sport im Februar 1976 beim ersten Test des neuen Porsche 924. "Nein!", meinen viele Porsche-Anhänger bis heute. Aber das Image der Transaxle-Vierzylinder wandelt sich gerade.



Porsche-Welt

TEXT Dirk Johae // Foros Hardy Mutschler



einer Telkamp wundert sich: "Das hatten wir noch nie." Üblicherweise rollten in den Wintermonaten regelmäßig Porsche-Sportwagen der Typen 924, 944 oder 968 zur Wartung auf Telkamps Hof im Ludwigsburger Norden. Doch jetzt herrscht Ebbe in der Werkstatt im Gewerbegebiet. Zum ersten Mal. "Die Autos werden mehr und mehr zu Sammlerobjekten", meint der 49-jährige Experte.

Als Folge bleiben die Autos in der kalten Jahreszeit in der Garage. Ein weiteres Indiz für den Wertewandel der Transaxle-Autos mit den wassergekühlten Vierzylindern im Bug: Die Preise ziehen deutlich an. Besonders preisbewusste Einsteiger in die Porsche-Welt sollten sich beeilen. "Für einen akzeptablen 924 mit Saugmotor muss man mit einem Einstandspreis von 3500 Euro rechnen", schätzt Telkamp. Ein entscheidendes Kriterium sollte die intakte Technik der Sportwagen sein.

Falsches Sparen

Wer schon beim Kauf sparen will, zahlt für die erforderlichen Reparaturen nachher doppelt und dreifach drauf. Die Enttäuschungen beginnen dann schon, bevor es richtig losgehen kann.

Dass der Porsche 924 und seine jüngeren Transaxle-Brüder es recht schwer haben, sich in der Porsche-Familie zu behaupten, liegt an deren unglücklicher Kindheit mit Entwicklungsstörungen. Als der Prototyp fertig war, beendete der damalige VW-Chef Rudolf Leiding die Entwicklungskooperation mit Porsche und zog VW aus der gemeinsamen Vertriebsgesellschaft zurück: Die Weissacher Sportwagen-Entwicklung wollte er aber für die Marke VW behalten. Unter dem internen Kürzel EA 425 hatten die Porsche-



Ingenieure im Auftrag des Wolfsburger Autobauers einen neuen Serien-Sportwagen mit einer 2+2-Sitzer-Coupé-Karosserie und wassergekühltem Vierzylinder entwickelt. Im Gegensatz zum 914 entschied diesmal auch der Vertrieb beim Lastenheft: Der Innenraum sollte 911-Format haben, der Kofferraum alltagstauglich sein und der Sportwagen insgesamt einen besseren Komfort bieten.

Diesen "Wolfsburger Geheimplan" enthüllte auto motor und sport im März 1975. Das Preisziel war mit 15 000 bis 19 000 Mark ehrgeizig kalkuliert. Die Grundlage für den vorn eingebauten Motor stammt vom Audi 100: Porsche entwickelte dafür einen neuen Zylinderkopf mit einer obenliegenden Nockenwelle und Benzineinspritzung.

Entwicklungsarbeit

Viele Teile für die Radaufhängungen wurden aus der Konzern-Großserie übernommen. An der Vorderachse stammen Querlenker und Lenkung aus dem VW Golf, die Federbeine vom VW 1303 und die Bremssättel vom Audi 100. Der Teilemix an der Hinterachse: Schräglenker und Federstreben vom 1303, Drehstäbe und Antriebswellen vom VW 181 und die Bremsen vom 1303/K 70.

Einen wesentlichen Charakterzug steuerten aber die Antriebsspezialisten in Weissach bei: Sie schufen eine 20 Millimeter dicke Antriebswelle ohne Gelenke, die in einem zwei Meter langen, starren Tragrohr läuft. Diese Konstruktion besaß zusätzliche Eigenschaften: "Sie erlaubte eine sehr korrekte Führung des Schaltgestänges und eine solide Befestigung der Auspuffanlage", fasste ams-Autor Clauspeter Becker in der detaillierten Entwicklungsgeschichte von EA 425 zusammen. So verknüpften die Weissacher Technikgurus die Vorteile der Transaxle-Bauweise, die vor allem in der ausgeglichenen Gewichtsbalance liegt, mit weiteren Vorzügen.

Aber nur wenige Wochen nach der Veröffentlichung erster Fakten und Zeichnungen vom EA 425 stand der Sportwagen wieder ohne Vater da: Der am 10. Februar 1975 als Volkswagen-Chef angetretene Rheinstahl-Sanierer Toni Schmücker setzte den Transaxle vor die Tür: Ein Sportwagen in kleiner Stückzahl passte ihm nicht ins Konzept. Porsche holte die Konstruktion zurück, stand aber ohne Produktionsanlagen für ein neues Modell da.

VW wiederum haderte mit dem Schicksal des Werks in Neckarsulm, das nicht ausgelastet war. Daraus wurde ein Geschäft: VW baute das jetzt 924 getauften 2+2-Coupé für die Zuffenhausener.

Doch kaum rollte der neue Porsche vom Band, wurde der Mief des Großserienprodukts bemängelt: "Zu wenig Originalität und durch das hochgezogene hintere Seitenfenster fehlende Harmonie in der Seitenansicht", fasste der Tester von auto motor und sport die am lautesten geäußerten

DATEN UND FAKTEN PORSCHE 924 TURBO

Motor: Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Reihenmotor (M 31/03) mit Abgasturbolader (KKK), eine obenliegende Nockenwelle, über Zahnriemen angetrieben, zwei hängende Ventile pro Zylinder, über Tassenstößel betätigt, fünffach gelagerte Kurbelwelle, Bohrung x Hub 86,5 x 84,4 mm, Hubraum 1984 cm3, Verdichtung: 8,5:1, Leistung: 177

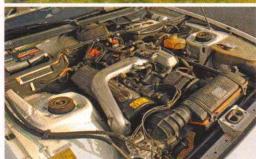
PS bei 5500/min, maximales Drehmoment 250 Nm bei 3500/ min, Bosch K-Jetronic

- Kraftübertragung: Hinterradantrieb, Einscheibentrockenkupplung, Fünfgang-Getriebe, I. 3,166, II. 1,777, III. 1,217, IV. 0,931, V. 0,729
- Karosserie und Fahrwerk: Selbsttragende Stahlkarosserie, auf Wunsch mit herausnehm-

barem Dachteil, Einzelradaufhängung, vorn Querlenker und McPherson-Federbeine, Stabilisator, hinten Schräglenker, je Seite eine querliegende Drehstabfeder im Achsrohr, Stabilisator, hydraulische Stoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen, Felgen 6J x 15, Reifengröße 185/70 VR 15 (auf Wunsch 205/55 VR 15)

- Maße und Gewichte: Radstand 2400 mm, Länge 4212 mm, Breite 1685 mm, Höhe 1270 mm, Leergewicht 1245 kg
- Fahrleistungen und Verbrauch: Beschleunigung 0-100 km/h in 6,7 s, Höchstgeschwindigkeit 232,2 km/h, Verbrauch 13,2 I/100 km
- Bauzeit und Stückzahl: 1979 bis 1984 (ab 1982 nur I), 12 385 Ex.













DATEN UND FAKTEN PORSCHE 944

Motor: Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Reihenmotor (M 44.01), eine obenliegende Nockenwelle, über Zahnriemen angetrieben, zwei Ventile pro Zylinder, über Tassenstößel betätigt mit hydraulischem Spielausgleich, 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: Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfgang-Getriebe, I. 3,6, II. 2,125, III. 1,458, IV. 1,071, V. 0,828
- Karosserie und Fahrwerk: Selbsttragende Stahlkarosserie,

Einzelradaufhängung, vorn Querlenker und McPherson-Federbeine, Stabilisator, hinten Schräglenker, Drehstabfeder, Stabilisator, hydraulische Federbeine, Zahnstangenlenkung, Schreibenbremsen, Felgen 7J x 15, Reifengröße 185/70 VR 15

Maße und Gewichte: Radstand 2400 mm, Länge 4200 mm, Breite 1735 mm, Höhe 1275 mm, Gewicht 1290 kg

Fahrleistungen und Verbrauch: Beschleunigung 0-100 km/h in 6,7 s, Höchstgeschwindigkeit 232,2 km/h, Verbrauch 13,2 I/100 km

Bauzeit und Stückzahl: 1981 (Modelljahr 1982) bis 1991, 115 925 Exemplare (nur 944)

Kritikpunkte zusammen. Die vom jungen Harm Lagaay unter Porsche-Designchef Anatole Lapine gezeichnete Karosserie wies zwar einen günstigen Luftwiderstandsbeiwert von 0,36 auf. Das verhalf dem Transaxle-Sportler zu einer Höchstgeschwindigkeit von 206,9 km/h sowie einem vergleichsweise moderaten Testverbrauch von 12,3 Liter auf 100 Kilometern.

Doch nach den Entbehrungen der Ölkrise wünschten sich Sportwagenfans mehr Eigenständigkeit und Faszination. Und trotz der vielen biederen Großserienteile fiel der Kaufpreis mit 23 240 Mark recht hoch aus. Zum Vergleich: Für 8000 Mark weniger gab es einen Ford Capri GT mit Dreiliter-Sechszylindermotor. Der Preis für den nicht mehr angebotenen VW-Porsche 914 2.0 wurde um fast 5000 Mark überboten.

Turbo als Bruder

Eher bescheiden fiel die Leistung aus: Der ursprüngliche 924 mit Saugmotor leistete 125 PS, zu wenig für einen echten Porsche. In Zuffenhausen spürte man das Fremdeln des Juniors und stellte die Werbekampagne darauf ab: "Sein großer Bruder ist ein Turbo", lautete der Slogan, und der Text endete mit der Feststellung: "Denn beide sind echte Porsche". Die Zwangsbeatmung per Turbolader, ein Import aus dem Rennmotorenbau von Porsche, nutzten die Entwickler auch für den Vierzylinder-Reihenmotor des 924. Drei Jahre nach der Premiere des Saugers begann die Produktion des 170 PS starken 924 Turbo, der intern mit Typ 931 bezeichnet wird. Optisch unterscheidet er sich vor allem durch vier Lufteinlässe vorn und den "NACA"-Einlass auf der Motorhaube.

Der mit einer KKK-Abgasturbine bestückte Transaxle-Porsche erfüllt zwar mit seinen Fahrleistungen die Erwartungen an einen Sportwagen. Aber wegen der vergleichsweise kleinen Stückzahl von 12 385 Exemplaren steigen die Preise heute kontinuierlich an. Unser 924 Turbo ist ein 1981 gebautes Italien-Modell, das vor rund zwei



FAZIT

Spätestens beim Sitzen im Auto ist die Welt für mich in Ordnung. Ein Porsche passt mir immer wie ein Turnschuh. Lenkradstellung, Schalthebel und Knöpfe liegen ergonomisch günstig. Selbst in den schon etwas ausgesessenen Sitzen fühle ich mich wohl. Hätte ich die Wahl, so würde ich mich klar für den 944 entscheiden. Er wirkt insgesamt erwachsener und fährt sich schöner. Doch entscheidend für den Kauf wäre letztlich der Zustand der Technik bei den angebotenen Autos: Ich will vor allem Porsche fahren.

Der neue Motor hat aus dem 944 etwas gemacht, was der 924 nicht schaffte: einen echten Porsche. Jahren noch für 4500 Euro zu bekommen war. Mittlerweile wäre der Preis etwa doppelt so hoch. Die nicht originalen Fuchs-Felgen, der Heckspoiler vom 944, die Sportspiegel aus dem Zubehör wie auch die Veränderungen am Fahrwerk senken den Preis nicht: Sie sind alle zurückrüstbar.

Im gleichen Jahr, in dem der weiße Turbo in Neckarsulm vom Band lief, feierte die Weiterentwicklung des Transaxle-Vierzylinders von Porsche ihre Premiere. Der 944 verfügt über einen von Porsche entwickelten Aluminium-Vierzylinder mit 2,5 Litern Hubraum mit 163 PS Leistung. Damit war er ohne Turboaufladung nicht nur fast so schnell wie der 924 Turbo, sondern im Benzinverbrauch sparsamer und vom Anschaffungspreis günstiger.

Beliebt ist der 944 bis heute, weil der neue Motor wesentlich kultivierter wirkt und sich das Auto angenehmer fahren lässt. Außerdem bringt er neben der Sportlichkeit eine wichtige Porsche-Tugend mit: Er ist selbst mit hohen Laufleistungen bei sachgerechter Pflege zuverlässig. Unser roter 944 hat bereits über 400 000 Kilometer absolviert. "Selbst 700 000 Kilometer und sogar mehr sind möglich", weiß Transaxle-Spezialist Reiner Telkamp aus Erfahrung. Die höchste Priorität beim Kauf eines klassischen 944 gilt einem guten technischen Zustand, der weit wichtiger als die optische Erscheinung ist. "Ich habe mir bestimmt 20 Autos angeschaut, bis ich diesen gefunden habe", beschreibt Telkamp-Mitarbeiter Matthias Veyhle die Geduldsprobe.

Heute ist er mit dem täglich genutzten 2+2-Sitzer so glücklich wie die Autotester 1981. Gert Hack urteilte in auto motor und sport über den neuen Transaxle-Spross: "Der neue Motor hat aus dem 944 etwas gemacht, was Turbolader und sämtliche anderen technischen und optischen Retuschen beim 924 bisher nicht vermochten: einen echten Porsche." Im Windschatten des Porsche 944 fährt sich als Klassiker jetzt auch der 924 in die Herzen der Fans.



KAUFBERATUNG PORSCHE 924/TURBO

Letztlich entscheidet das Portemonnaie über die Wahl zwischen dem leistungsstärkeren Turbo oder dem Basis-924 mit Saugmotor. Finger weg von schlechten Autos!

KAROSSERIE-CHECK

■Egal ob Sauger oder Turbo: Alle Autos mit Baujahren vor 1981 sollten besonders genau nach Rost an den Karosserieteilen angeschaut werden: Bei den frühen Autos war nur die Bodengruppe aus verzinktem Stahl gefertigt. Besonders gefährdet sind Türunterkanten, die Kanten der Motorhauben, die Schweller und die Radläufe. Verstopfte Ablauflöcher beschleunigen die Rostbildung im Motorraum vor der Windschutzscheibe und im Bereich der Batterie. Ebenfalls genau begutachten sollte man die Bodengruppe bei der Hinterachsaufnahme. Ein typisches 924-Leiden sind gerissene Instrumentenbretter, für die es zwar keine Ersatzteile mehr gibt, aber Reparaturlösungen aus GfK-Cover.

TECHNIK-CHECK

Die Vierzylinder-Motoren sind sowohl als Sauger wie auch als Turbo grundsätzlich sehr haltbar, wenn sie gut behandelt wurden: Die Turbos der zweiten Serie (ab Modelljahr 1981) gelten aber als standfester. Mangelhafte Ölversorgung kann zu eingelaufenen Nockenwellen führen. Die Kraftstoffleitung sollte vor allem im Motorraum, aber auch am Unterboden überprüft werden. Rechnen muss man mit Problemen bei der K-Jetronic: Kritische Bauteile sind der Warmlaufregler und die Einspritzdüsen, Beim 924 Turbo erfordern alle Gummischläuche im Motorraum wie der Turbolader und das Bypass-Ventil eine Prüfung.

Bei Einführung 1979 (924Turbo) Classic-Tax-Preis 2013 (Turbo, Zustand 2/4)

39 480 Mark 16 100/3300 Euro

■Vereinzelt sind Ersatzteile nicht mehr verfügbar. Bei anderen häufig verschlissenen Teilen wie dem Instrumentenbrett sind Gebrauchtteile eine Ausweichmöglichkeit.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

Porsche Club 924/944 Deutschland e.V., Tel. 0163/9 44 44 44, www.porsche-924-944-club-deutschland.de

Reiner Telkamp, 71634 Ludwigsburg, Werkstatt für 924, 944 und 968, Tel. 07141/8 65 83 52, www.telkamp.de

Andrea Schlosser, 07318 Saalfeld, Tel. 03441/7 79 94 89, www.werk924.com

SCHWACHPUNKTE

- Bereich vor Windschutzscheibe
- Unterer Bereich der Türen
- Schwellerenden
- Instrumentenbretter
- Eingelaufene Nockenwelle 6 Ausgleichsbehälter Kühlwasser
- Kraftstoffleitungen (Bereich HA)
- Teile der K-Jetronic Gummischläuche i. Motorraum
- 10 Auspuffkrümmer (Risse)
- 11 Turbolader revisionsbedürftig
- 12 Bypass-Ventil beim Turbo



ALLTAGSTAUGLICHKEIT	****
ERSATZTEILLAGE	****
REPARATURFREUNDLICHKEIT	****
UNTERHALTSKOSTEN	****
VERFÜGBARKEIT	****
NACHFRAGE	***

KAUFBERATUNG PORSCHE 944

Der 944 ist das kultiviertere Auto, Der Schutz vor Korrosion ist wirkungsvoll, und die 2,5 Liter-Motoren gelten als langlebig. Aber nur gepflegte Autos machen auf Dauer Freude.

KAROSSERIE-CHECK

■Zwar ist der 944 nicht für schwere Rostschäden bekannt. Aber wie beim 924 sollte die Bodengruppe im Bereich der Hinterachsaufnahmen (am Verlauf der Benzinleitungen) überprüft werden. Ein Tipp ist außerdem das Entfernen des Lüftungsgitters in der B-Säule, um im Taschenlampenlicht hinter das Seitenteil zu schauen. Der beste Korrosionsschutz hilft nichts bei Unfallschäden, die nicht fachgerecht repariert wurden. Tuning-Umbauten mindern den Wert eines Autos teilweise erheblich. Wie beim 924 sind gerissene Instrumentenbretter ein verbreitetes Übel, zumindest bei den Autos bis einschließlich Modelliahr 1984. Doch Priorität hat die intakte Technik. sonst rauben hohe Reparaturkosten den Spaß.

TECHNIK-CHECK

Der 2,5-Liter-Motor verfügt über einen hydraulischen Ventilspielausgleich und zwei Ausgleichswellen. Bis auf das typische Heulen des Zahnriemens läuft er selbst bei hohen Kilometerleistungen ohne Nebengeräusche. Eine Sichtprüfung gilt einem möglichen Ölverlust an der Stirnseite des Motors (Simmeringe/O-Ringe). Der Zahnriemen sollte alle 80 000 Kilometer gewechselt worden sein, wenigstens bei jedem zweiten Mal auch die Wasserpumpe (teure Reparatur). Bei originalen Kupplungen mit Gummitorsionsdämpfer kann der Gummipuck spröde werden und brechen: Der fällige Kupplungswechsel wird teuer.

PREISE

Bei Einführung 1981 (944) Classic-Tax-Preis 2013 (Zustand 2/4)

39 800 Mark 11 400/3200 Euro

ERSATZTEILE

Es gibt vereinzelt Lücken in der Ersatzteilversorgung und originale Teile können recht teuer sein. Doch wie beim Autokauf gilt: Sparen am falschen Ende kann letztlich sehr kostspielig werden.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

IG 924-944-968, 30823 Garbsen, Club mit Forum und regionalen Stammtischtreffen, www.ig924-944-968.de

Mittelmotor GmbH, 44803 Bochum, Werkstatt und Rennteam, Tel. 0234/9 35 14 14, www.mittelmotor.de

Porsche Classic (Werksrestaurierungen), Tel. 0711/911-2 75 10, www.porsche.com/germany/accessoriesandservices/classic

SCHWACHPUNKTE

- Bereich Hinterachsaufnahme
- Unfallschäden/Umbauten
- Verschlissene Sitze
- Instrumentenbretter (1. Serie)
- Verklebung Heckscheibe
- Ölverlust Motor-Stirnseite
- 7 Zahnriemenwechsel überfällig
- 8 Wasserpumpe zu alt
- Kupplung (Gummipuck) 10 Traggelenk Vorderachse (Alu)
- Kraftstoffleitungen
- 12 Gummischläuche (Motorraum)



ALLTAGSTAUGLICHKEIT	****
ERSATZTEILLAGE	****
REPARATURFREUNDLICHKEIT	****
UNTERHALTSKOSTEN	****
VERFÜGBARKEIT	****
NACHFRAGE	****