

## PORSCHÉ 944



ZUR BILDERGALERIE

## KAUFBERATUNG: DIE NEUESTEN ARTIKEL

Ferrari Mondial Quattrovalvole - Rasanter Romantiker  
 Rover Vitesse (SD1) - British Bulldog  
 Simca Vedette Chambord - Französischer Ford  
 Mercedes 420 SE (W 126) - Stuttgarter Stilikone  
 Tatra T613 - Tschechischer Technokrat  
 Kaufberatung: [Alle Beiträge im Überblick](#)

KLASSIK

Porsche 944 — 01.09.2010

## Vier sind wieder da

Hört auf, mit dem Finger auf ihn zu zeigen, er ist viel besser, als ihr denkt. Ohne das Stückzahl-Wunder 944 gäbe es Porsche heute gar nicht mehr. 163.303 verkaufte 944 markierten 1991 den Firmen-Rekord!

**K**urz vor Schluss kam er doch noch zu Hause an: Die letzten Exemplare des 944 bauten sie nicht mehr im Neckarsulmer Exil, sondern in Zuffenhausen, wie es sich für einen echten Porsche gehört. Die Männer am Fließband wollten für die bevorstehende Produktion des 968 Erfahrung mit dem Vierzylinder sammeln und gaben sich bei den finalen 944 S2 besonders viel Mühe. So entstanden die besten Autos dieser ganzen langen Serie, einige behaupten sogar, die qualitativ besten Porsche überhaupt. Wie kann es also sein, dass solche Autos für kleines Geld gehandelt werden? Ein echter Porsche: gut aussehend, schnell und von erhabener Machart. Ja, wie nur?

### Macht Geld glücklich? Fünf klassische Porsche im Vergleich

Der einstige Rettungswagen des hohen Hauses ist in die Jahre gekommen, nur zögerlich trauen sich die treuen Anhänger des 944-Konzepts nach vorn. Ende der 90er-Jahre galt der Besitz eines 944 noch als Beleg dafür, dass es für den 911 nicht gereicht hatte. Das Bild der Billig-Ausgabe, des Soft-Porsche für Best Ager haftete zäh und fest. Wie undankbar war diese Geisteshaltung. In all den Jahren, als Porsche vor sich hin krebste, füllte der populäre Vierzylinder die Kassen und sicherte so das Überleben in schweren Zeiten. 1986, im besten Jahr der Modellreihe, verkaufte Porsche vom 944 satte 27.688 Einheiten, vom 911 nur ganze 17.747 Stück. Am Ende waren 163.302 Porsche 944 verkauft. Firmen-Rekord! Dafür zollten sie ihm Respekt, aber Bewunderung oder gar Liebe erntete der 944 nicht. Viele sahen in ihm immer nur den Porsche für die Zahnarzt-Gattin.



Mehr Porsche für derart wenig Geld gibt es nicht: Schon ab rund 4000 Euro gibt es 944er in solidem Zustand 3. Zugreifen!

#### Klassische Coupés bis 10.000 Euro (Stand 11/2010)

<a href="#">Mercedes C 123</a>	<a href="#">Opel Manta A</a>
<a href="#">Datsun 300ZX</a>	<a href="#">Skoda S110 R</a>
<a href="#">Alfasud Sprint</a>	<a href="#">VW Scirocco I</a>
<a href="#">Peugeot 504 Coupé</a>	

Noch heute leidet der 944 unter dem Idealbild 911. Eng, laut und kompromisslos ist der. Ein Extrem-Sportler, nicht mehr und nicht weniger. All das will das Multitalent 944 gar nicht sein. Er ist weiter geschnitten und gern auch ein bisschen praktisch: Bei umgelegter Rückbank passt eine Euro-Palette ins Heck. Porsche-Ingenieure, angestachelt durch eine Wette, bekamen sogar einmal zwölf Bierkisten verstaute, ohne Fahrer- und Beifahrersitz zu beladen. Und leise ist er – am ehesten dringt noch das allgegenwärtige Pfeifen der rotierenden Ausgleichswellen ans Ohr. Mit denen brachte Porsche dem Großkolben-Triebwerk einst Laufruhe bei.



Bei umgelegter Rückbank passt eine Euro-Palette ins Heck – oder zwölf Bierkisten.

### Der Motor des 944: ein halbiertes V8 aus dem 928

Das war der eigentliche Startschuss ins Leben des 944, denn mit dem Motor aus eigener Zucht trieb Porsche der neuen Vierzylinder-Transaxle-Baureihe den Makel des VW-Derivats aus, unter dem der hübsche und 924 immer litt. Anstelle des braven Zweiliters aus VW LT und Audi 100 wurde beim 944 die rechte Zylinderbank des 928-V8 installiert, im Hubraum auf 2479 ccm vergrößert, 163 PS stark. Ein Motor mit der Kraft eines Wasserbüffels und mindestens so ausdauernd: Anspruchsloser war kaum ein anderes Porsche-Aggregat, seine Qualitäten begeistern noch 30 Jahre später.

### Wenig Durst, viel Dampf

Die Stärke des 944-Motors heißt Drehmoment. Bei 3000 Touren liegen maximale 205 Nm an. Drehzahlen wie ein 911 beherrscht er zwar ebenfalls, aber er klingt gequält jenseits der 5000 Touren. Er schätzt die unteren Tonlagen und zeigt sich genügsam: Die Kollegen von "Sport Auto" fuhren damals mit 66 Liter Super von Stuttgart an die Costa Brava, 1160 Kilometer weit. Durchschnittsverbrauch: 5,7 Liter. Frühen Vertretern der langlebigen Baureihe ist dieser Hang zur Sparsamkeit deutlich anzusehen. Sie sind karg möbliert, Flankenschutzleisten und rechter Außenspiegel sind bereits aufpreispflichtige Extras, die Ähnlichkeit zum billigeren 924 ist groß. Das ganze Cockpit atmet noch den Geist der 70er-Jahre: drei große Uhren, drei kleine in der Mittelkonsole, ein eckiger Kasten vor dem Fahrer.

### Jeder moderne Kleinwagen federt unkomfortabler als ein früher 944

Score 450000  
Level 3

Jetzt den passenden Wagen finden im

**Auto Bild MARKT**

Suchen, kaufen, fahren!

**Auto Bild.de**

Selbst die Karosserie trägt die Grundform des [924](#) auf, aber mit eckigen Verbreiterungen versehen, die Porsche 1981 an einem getarnten Prototyp in Le Mans erprobt hatte. Die Anprobe kann überzeugen: Sitzhaltung und Sitzposition, eingeschlossen zwischen Tür und Mittelunnel, vermitteln Geborgenheit. Bequem ist der 944 ohnehin: Jeder moderne Kleinwagen ist härter gefedert und gedämpft als ein 944 der ersten Generation. Dank Transaxle-Technik und perfekter Gewichtsverteilung läuft er deshalb ruhig und gelassen mit dem Verbrauch einer Mittelklasse-Limousine und den Ladekapazitäten eines Sport-Kombis dahin.

Schnell ist er dabei immer, hektisch nie. Spätere 944 konnten das alles noch besser. Nach Turbo-Versionen mit 220 und 250 PS, der S-Variante mit Vierventiltechnik und 190 PS, der 2,7-Liter-Ausbaustufe des Saugers und 165 PS kam der ultimative S2. Diese letzte Bauform des 944 mit 16V-Saugmotor leistete sich den ingeniosen Luxus, mit drei Liter Hubraum den größten Vierzylinder ihrer Zeit zu besitzen. Im Sommer 1991, als die letzten S2 in Zuffenhausen das Band verließen, wussten längst alle, wie gut der 944 wirklich war. Wie konnte dieses Wissen nur verloren gehen?

## Historie

Oktober 1981: Vorstellung des 944 mit 2479 ccm Hubraum und 163 PS. März 1985: Facelift mit neuem Armaturenbrett und aufgewertetem Innenraum. Debüt des 944 Turbo, 220 PS stark und 245 km/h schnell. Der 944 Turbo ist der erste Porsche, der mit Katalysator-Technik über die gleiche Leistung verfügt wie die Variante ohne Kat. September 1986: 944 S mit Vierventiltechnik und 190 PS. November 1987: Sondermodell 944 Turbo S, das 250 PS starke Aggregat ist eine Ableitung des Rennmotors aus dem Turbo-Cup. September 1988: mehr Hubraum für die Sauger-Modelle, mehr Leistung für den Turbo. 944 mit 2681 cm<sup>3</sup> und 165 PS, der 944 S wird durch den 944 S2 mit 2990 cm<sup>3</sup> und 211 PS ersetzt. Der 944 Turbo kommt serienmäßig mit dem Motor des 944 Turbo S. November 1988: Verkaufsstart des 944 S2 Cabrio. Februar 1991: Sondermodell 944 Turbo Cabrio. Sein Preis: 103725 Mark – der einzige Porsche-Vierzylinder, der mehr als 100 000 Mark kostet. April 1991: Ende der Fertigung in Neckarsulm, die letzten S2 werden in Zuffenhausen gebaut. Gesamtstückzahl aller 944: 163.302 Stück.

## Technische Daten

### Porsche 944

Reihenvierzylinder, vorn längs • zwei Ventile pro Zylinder • oben liegende Nockenwelle, über Zahnriemen angetrieben • Einspritzung Bosch L-Jetronic • Hubraum 2479 ccm • Leistung 120 kW (163 PS) bei 5800/min • max. Drehmoment 205 Nm bei 3000/ min • Hinterradantrieb • Fünfgangschaltgetriebe, auf Wunsch Dreistufenautomatik • Einzerradaufhängung, Federbeine vorne, Schräglenker und Drehstabfedern hinten • Reifen/Räder 185/70 VR 15 auf 7x15" • Radstand 2400 mm • Länge/Breite/Höhe 4200/1735/1275 mm • Leergewicht 1180 kg • 0-100 km/h 8,4 s • Spitze 220 km/h • Verbrauch 9 l Super • **Preis 1982: 38.900 D-Mark.**

## Plus/Minus

In vielerlei Hinsicht ist der 944 allen anderen Porsche seiner Zeit überlegen: Viel sportlicher als der kleine 924 ist er, im Unterhalt deutlich günstiger als der große 928 und dem berühmten 911 in Sachen Komfort und Platzangebot weit voraus. Ungeheuer solide und langlebig ist er auch, kein anderer Porsche hält mit einem Minimum an Wartung und Pflege so lange durch, seine Karosserie ist durch eine Vollverzinkung geschützt. Außerdem kostet er auch noch wenig! Ja, macht der Typ denn gar nichts falsch? Doch. Der Motor hat null Klang, Serie-I-Fahrzeuge klingen und riechen im Innenraum allzu deutlich nach [VW](#) und [Audi](#). Und in Sachen Image hinkt der 944 seinen Brüdern mit Heckmotor weit hinterher. Doch das ändert sich gerade: Die Preise ziehen an, immer mehr Porsche-Fahrer bekennen sich offensiv zum großen Vierzylinder-Transaxle-Modell.

## Ersatzteile

Neuteile für den 944 sind – typisch Porsche – oft noch erhältlich, aber sehr teuer. Zum Glück ist vieles gebraucht zu bekommen, einzig die anfälligen Armaturenräger der ersten Serie, die unter UV-Strahlung zerbröselten, gelten als nicht ersetzbar. Freie Händler und Spezialisten halten die 944-Modellfamilie am Laufen. Allerdings zeichnet sich auch hier eine Tendenz ab: Die billigen Zeiten sind vorbei, die Preise ziehen deutlich an – ein Schnäppchen-Porsche ist der 944 schon nicht mehr.

## Marktlage

Mist, Mittelmaß und Makellosigkeit – der 944-Markt hält alles bereit. Am günstigsten werden (Stand: Oktober 2010) frühe Sauger-Modelle gehandelt, 4000 Euro kostet ein solides Exemplar, ein lächerlicher Preis für so viel solide, in rassige Coupé-Form gegessene Porsche-Technik. Die teuersten Vertreter sind die seltenen 944 Turbo Cabrios, von denen nur 528 Stück gebaut wurden. Aber selbst Sammlerstücke im Topzustand enden im Preis dort, wo der ganz normale [Porsche 911](#) gerade erst beginnt.

## Empfehlung

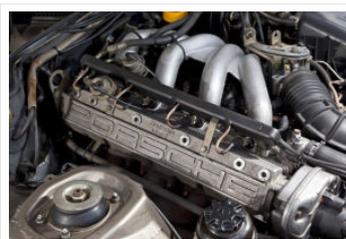
Ein gut gepflegter und sorgsam gewarteter 944 S2 ist der Idealtyp des 944. Fast so schnell wie ein 944 Turbo (aber im Unterhalt deutlich günstiger), langlebig, alltagstauglich und sportlich zugleich. Ein Fall für Genießer und Kapitalanleger sind sehr gute Cabrios. Transaxle-Liebhaber mit Faible für viel Leistung greifen zum Turbo mit 250 PS, Freunde des Ursprünglichen zum kleinen Sauger. Einzig der 944 S kann aufgrund der unharmonischen Motor-Charakteristik nicht überzeugen. Nie vergessen: Auch Frontmotor-Porsche kosten bei Reparaturen richtig Geld.



Die 70er-Jahre fahren im Cockpit der frühen 944 stets mit. 1985 spendierte Porsche dem 944 ein moderneres Cockpit.



Licht und Schatten: Klappscheinwerfer waren Anfang der 80er topmodisch, die Nebelscheinwerfer kosteten extra.



Kaum ein anderes Porsche-Triebwerk gilt als so langlebig wie der Vierzylinder des 944.



Der teuerste und seltenste 944: Das 944 Turbo Cabrio wurde nur 528-mal gebaut, Spitzenexemplare erzielen 25.000 Euro.

Autor: J. H. Muche

Sie suchen weitere Artikel?

Suchbegriff oder Inserats-ID eingeben

SUCHEN | ▶