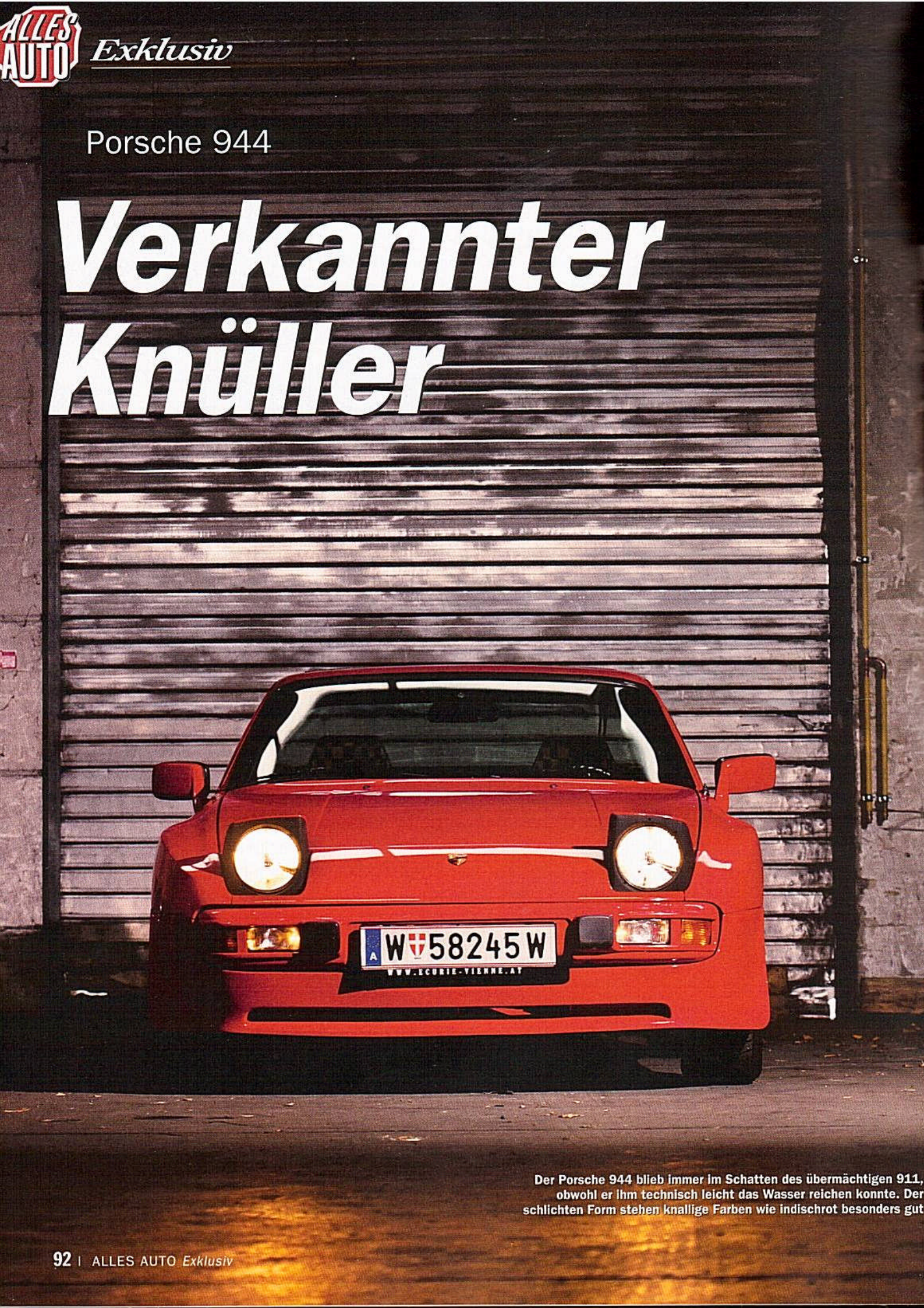
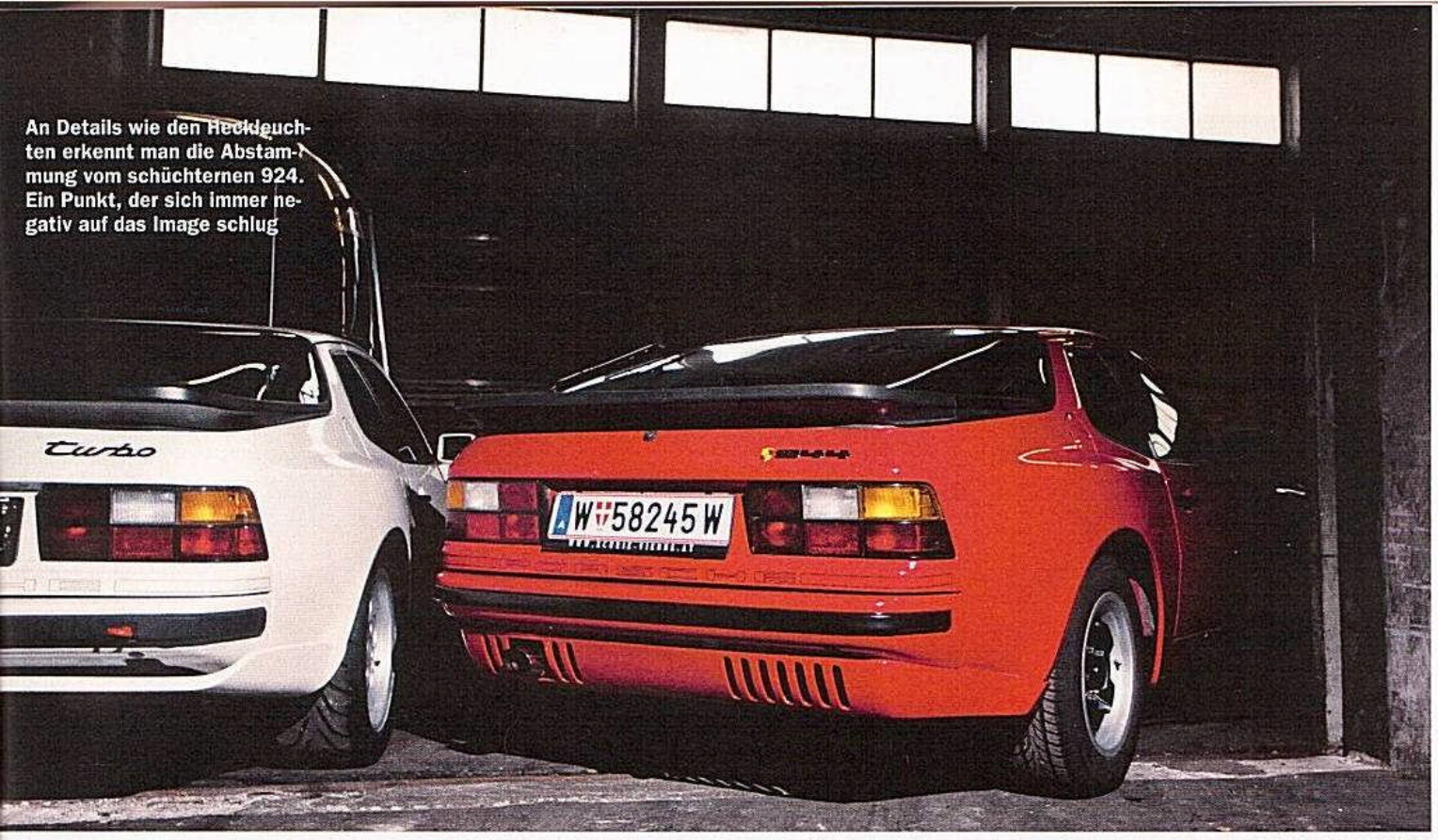
Porsche 944

Verkannter Knüller



Der Porsche 944 blieb immer im Schatten des übermächtigen 911, obwohl er ihm technisch leicht das Wasser reichen konnte. Der schlichten Form stehen knallige Farben wie indischrot besonders gut



An Details wie den Heckleuchten erkennt man die Abstammung vom schüchternen 924. Ein Punkt, der sich immer negativ auf das Image schlug

Der ***944*** ist durch und durch ein ***echter Porsche.*** Dass er dem Urmeter Neunelf technisch sogar überlegen war, besiegelte sein Schicksal als ***ungeliebtes Nachwuchstalent*** – weil man den alten Meister halt nicht ärgert. Das macht ihn heute umso attraktiver.

Von Roland Scharf mit Fotos von Robert May

Kult kann man nicht konstruieren. Wer anders denkt, sollte einmal bei Porsche nachfragen. Die Stuttgarter hatten eine Phase, da glaubten sie wirklich, es ginge. Man bemühte sich redlich, doch der ewige 911 ließ sich einfach nicht austauschen. Nicht vom 928, der immerhin 18 Jahre im Programm blieb. Auch nicht vom 944. Der durfte anfänglich nicht einmal ein Porsche sein, obwohl er das Fortschrittlichste darstellte, was die Stuttgarter seit langem auf die Räder stellten.

Alles startete mit einem Entwicklungsauftrag. 1970 betraute Volkswagen die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG mit der Mission, einen Sportwagen für die Tochter Audi zu bauen. Wie gestaltet man ein Nischenmodell für eine Nischenmarke? Am besten ohne Risiko und unter Verwendung bewährter Bauteile, um im Falle eines Misserfolges noch günstig wegzukommen. Das Fahrwerk stammte vom 1303 S, dem modernsten Käfer mit damals revolutionärer Federbein-Vorderachse und Schräglenker-Aufhängung hinten.

Den Motor lieferte der Audi 100 in Form eines braven, aber etwas öden (wenn auch modifizierten) Vierzylinders. Ein typisches Konzern-Produkt also? Dass kein neuer Karmann Ghia entstand, ist nur der Magie einer echten Porsche-Konstruktion zu verdanken, die aus durchschnittlichen Zutaten etwas ganz besonderes zaubert. In diesem Fall sorgte die Transaxle-Bauweise (Motor hinter der Vorderachse, Getriebe an der Hinterachse) für eine perfekt austarierte Gewichtsverteilung und ein entsprechend sauberes Fahrverhalten. Porsche hatte gerade den 928 mit ähnlichem Layout in der Mache, das Konzept noch einmal zu verwenden, lag auf der Hand.

Vielleicht war das Ergebnis schon zu fahraktiv für den stocksteifen VW-Konzern, jedenfalls verlor die Geschäftsführung 1974 just die Lust am Projekt, als Porsche mit der Entwicklung fertig war. Die Ölkrise und der im Sterben liegende Käfer hatte Wolfsburg voll im Griff. Mit dem Scirocco gab's ohnehin schon einen Sportler im Programm, noch einen könnte man beim besten Willen nicht brauchen. Also verkaufte Konzern-Chef Toni Schmücker die Konstruktion zum Freundschaftspreis zurück an Zuffenhausen, dort wurde sie schlicht 924 getauft und 1976 als Nachfolger des glücklosen 914 präsentiert.

Im Prinzip war der 924 ganz OK. Doch ein Porsche muss doch einen echten Porsche-Murl unter der Haube haben. Und breite Backen, schöne Räder – einfach weg vom Mauerblümchen-Image, das dem verkappten VW-Klon immer an den Rädern hing. Diverse Ausbau-Stufen mit Turbo und aufgeplusterter Karosserie führten zur Erkenntnis, grundlegende Komponenten zu ändern: Wenn schon ein neuer Motor für dieses Auto, dann bitteschön auch einen neuen Namen. Das war die Geburtsstunde des 944.

Auf Basis des 924 Carrera GT entstand der echte Porsche also erst 1981. Ein Modell mit 2,5 Liter großem Vollalu-Vierzylinder, der anfangs mit 163 PS auskommen musste. Simpel formuliert verwendete man einfach die rechte Hälfte des 300 PS starken V8 aus dem 928. Fast noch wichtiger waren allerdings die zahlreichen Änderungen, die im Zuge des Modellwechsels zum Einsatz kamen: weiterentwickeltes Fahrwerk, maskulin geformte Kotflügel, ab 1985 ein schönerer Innenraum mit völlig umgekrempeltem Armaturenbrett – in Summe einfach mehr Eigenständigkeit im Vergleich zum schüchternen 924, der immerhin bis 1988 im Programm bleiben sollte.

Das Auto gelang den Konstrukteuren so gut, dass unter den Hardcore-Porscheanern eine schaurige Erkenntnis reifte: ▶

Das Geheimnis der guten Straßenlage: Der Motor lag hinter der Vorder-, das Getriebe vor der Hinterachse. Diese Transaxle-Bauweise sorgt für eine perfekte Gewichtsbalance

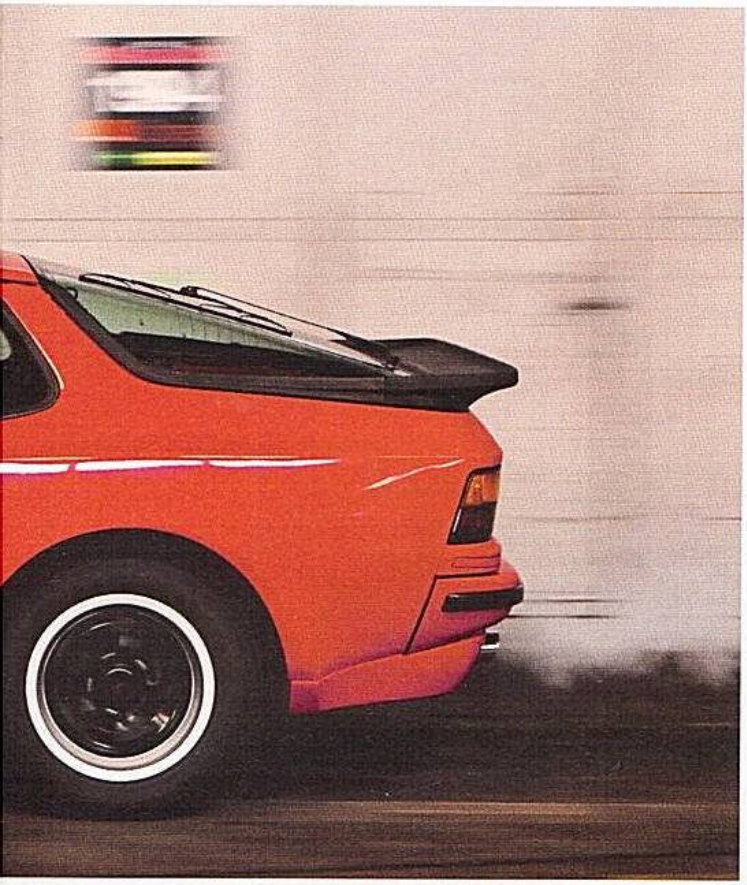
Erst ab 1985 bekam der 944 ein eigenständiges Armaturenbrett. Bis dahin blieb innen alles weitgehend so, wie es im 924 schon war. Typisch 80er-Jahre: psychedelisches Karo-Muster. Beim Platzangebot zeigt sich das Alter der Konstruktion: Sowohl Größe als auch Verstell-Bereich der Sitze zeugen vom Kleinbürgertum der 70er-Jahre

Eigentlich ist der 944 besser als der 911. Geschichten von schweißgebadeten Elfer-Fahrern wanderten über die Stammtische, wie gnadenlos sie von den Transaxle-Jüngern hergebastelt wurden, die dabei noch einhändig lenkten. So manifestierte die technische Überlegenheit des 944 sein Schicksal, ein sophistisch-geniales Auto mit Besserwisser-Attitüden zu sein, das genau deswegen nie so geliebt wurde wie sein überalterter Bruder. Der genoss damals schon Kult-Status, war über alle Zweifel erhaben. Porsche selbst tat eine Menge, um das volle Potenzial der 944er-Baureihe zu mobilisieren, ließ die Leistung von S (190 PS) über S2 (211 PS) bis hin zum Turbo (220 PS) und schließlich dem Turbo S (250 PS) immer weiter steigern.

Dem Image kam der Leistungsgewinn nur wenig zugute. Auf ewig galt der 944-Fahrer als kleiner Schnorrer, der sich keinen richtigen Porsche leisten kann. Gebrauchte Modelle waren bald entsprechend günstig, kamen in falsche Hände, was dem Ruf des 44ers erst recht nicht dienlich war. Verunfallte Exemplare wurden von motivierten Käfer-Fahrern ausgeschlachtet, um an die verschärften Fahrwerksteile und Bremsen zu kommen. Und was dann noch an Fahrzeugen übrig blieb, vermummten kreative Tuner unter viel Glasfaser oder ließen Bösewichte bei Derrick überschlagen.

Dass Porsche dennoch am Adoptivkind festhielt, hatte nicht nur mit der tollen Konstruktion zu tun. Ende der 80er-Jahre fehlte schlicht die Kohle für eine komplette Neukonstruktion. Dass die Firma zum Überleben mehr braucht als nur den Elfer, war damals schon klar. Bis zum Boxster vergingen aber noch fast zehn Jahre. Den Gipfel der Transaxle-Modelle aus Zuffenhausen markierte der 968, der den 944 1991 ablöste. Grundsätzlich immer noch der gleiche Volkswagen, aber mit frischer Front, neuem Heck und runderen Formen, die für viele Fans die Ur-Linie des Wagens ein wenig zerstörte.

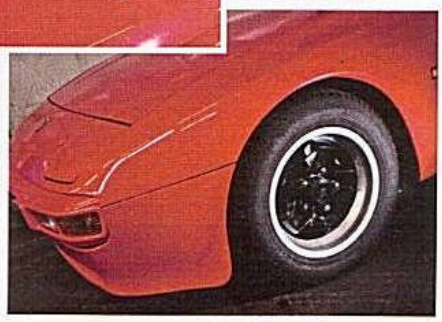
Der 944 wird immer das flinke Ding zwischen Urversion (924) und Endlösung (968) bleiben. Kein Wunder, dass er den Sprung aus der Talsohle des Wertverfalls nach wie vor nicht gemeistert hat. Auch gepflegte Exemplare sind schon für zehn Tausender zu haben. Der Einstieg in die Porsche-Welt ist nicht nur günstig, sondern re-



lativ risikofrei. Alle 944 ab 1985 sind voll verzinkt und gelten als robust, Laufleistungen von weit über 300.000 Kilometern können locker passieren. Von den Unterhalts- und Servicekosten, die im Vergleich zum Neunelf fast schon lächerlich niedrig sind, ganz zu schweigen.

Vor allem aber gelten sie nicht nur als praktischer, sondern auch als deutlich fahraktiver als Elfer dieser Epoche, die schon das Dreifache kosten. Ein funktionierender 944 wirkt leichtfüßiger, agiler. Er lässt sich neutraler ums Eck werfen und verlangt keine so saubere Linie. Er verzeiht mehr und ist ideal für alle, die mit Hecktrieblern noch nicht so gut vertraut sind. Vor allem aber lässt sich hier ein ausbrechender Popsch leichter kontrollieren. Er lädt mehr zum Spielen ein.Wer einen Porsche also lieber fährt als streichelt, kommt am 944 nicht so leicht vorbei. Verdient hätte der sich einen zweiten Frühling in jedem Fall. ◄

Auf bis zu drei Liter bohrte Porsche den Vierzylinder im 944 auf. Das ergab geschmeidige 211 PS und jede Menge Drehmoment. Gegenläufig rotierende Ausgleichswellen sorgen für hohe Laufruhe



Die Räder von ATS bekamen vom Volksmund schnell den Namen Hackmesser verpasst. Ganz wichtig: Der Felgenstern muss schwarz sein. Diese Schürze trug der 944 bis 1985, dann kam der Turbo in den Genuss einer Auffrischung, die später auch der S2 verpasst bekam

Daten & Fakten — *Porsche 944 (1984)*

R4, 8V, Bosch L-Jetronic Einspritzung, **2479 ccm, 163 PS** (120 kW) bei 5800 U/min, **205 Nm** bei 3000/min, Transistorzündung, Fünfgang-Schaltgetriebe (optional Dreigang-Automatikgetriebe), Hinterradantrieb; vorne Einzelradaufhängung an Längslenkern mit Schraubenfedern, Querstabilisator, hinten Schräglenkerachse, Scheibenbremsen (v/h (bel.), Zahnstangenlenkung, L/B/H **4200/1735/1275 mm,** Radstand **2400 mm,** Spurweite v/h **1477/1451 mm,** Wendekreis **10,3 m,** Reifendimension **185/70 R 15 (v), 195/65 R 15 (h),** Tank **66 l, 4** Sitze, Leergewicht **1180 kg,** Gewichtsverteilung v:h **48:52,** 0–100 km/h **8,4 sec**, Spitze **220 km/h**, Verbrauch (90/120/Stadt) **7,0/8,7/11,4 l ROZ 95**

- **Bauzeit:** 1981–1991
- **Lebenslauf:** ***1981:*** Vorstellung der Baureihe; ***Modelljahr 1985:*** Vollverzinkung; ***MJ 1986:*** große Modellpflege inkl. neuem Armaturenbrett und Sitzen. Tankvolumen 80 Liter. Einführung 944 Turbo mit 220 PS und eigenständiger Frontschürze. Basismodell wahlweise mit Katalysator (150 PS) erhältlich; ***MJ 1987:*** Einführung 944 S: Vierventil-Technik (Kopf stammt vom 928 S4) ergibt 190 PS; ***MJ 1988:*** Leistungssteigerung Kat-Modell auf 160 PS. Servolenkung und Hinterachs-Stabi, FB-Zentralsperre und heizbare Außenspiegel Serie. Sondermodell Turbo S: Kat ab Werk, 250 PS (Werkstuning gar mit 300 PS), nur 1000 Stück gebaut;***MJ 1989:*** Erweiterung des Hubraums auf 2,7 Liter, ab sofort 165 PS. Der S2 ersetzt den S, drei Liter ergeben 211 PS. Das S2 Cabrio wird bei ASC in Weinsberg montiert. Der 944 Turbo erhält den Lader des Turbo S, und somit auch 250 PS (erkennbar am neuen Heckflügel). ***MJ 1990:*** 528 Turbo Cabrios entstehen. Elektrisches Verdeck Serie. ***MJ 1991:*** Ab sofort mit Fahrer-Airbag. Heckspoiler des 944 Turbo bei allen Versionen. Einstellung der Baureihe, 944 S2 ist die Basis für den Nachfolger 968
- **Stückzahlen: gesamt:** 64.486 (davon 7324 944 S, 21.365 Turbo, 1635 Turbo S, 9352 944 S2, 6980 Cabrio, 528 Turbo Cabrio)
- **Neupreis (1984): ca. € 27.700,–**
- **Marktwert heute** (guter Zustand, lt. Classic Tax): **ca. € 12.000,–**
- **Alternativen:** Alfa GTV 6, Alpine A310, Chevrolet Corvette C4, Mazda RX-7, Nissan 280 ZX Turbo

Der 924 sollte ursprünglich ein Audi werden, Mutter VW verlor aber die Lust am Projekt. Also wurde aus der Auftragsarbeit eben ein eigenes Modell

Der 944 Turbo heizte dem Neunelf so richtig ein, bis zu 250 PS sorgten für fabelhafte Fahrleistungen. Das Fahrwerk hatte die Leistung locker im Griff

Nach dem 944 kam der 968, unverändert mit dem Dreiliter-Vierzylinder und Transaxle, aber völlig neuer Front und aufgefrischtem Heck. Heute schon gesucht

Das 944 Cabrio entstand nie bei Porsche direkt, sondern ausschließlich bei ASC in Weinsberg. Ganz selten: das nur 528-mal gebaute Turbo Cabrio

Fotos: Werk