

HALBACHT-PORSCHE

Die Transaxle-Modelle beendeten Zuffenhausens luftgekühlte Monokultur. Nach dem Volksporsche 924 mit VW-Vierzylinder punktete der stämmige **Porsche 944** mit längs halbiertem V8 des 928 durch Leistung, Fahrkultur und endlich richtigen Stallgeruch

Der 944 bietet Porsche-Freuden deutlich unter den Elfer-Einstandspreisen. Über die Risiken und Nebenwirkungen sprachen wir mit Enthusiasten, die den Transaxle-Sportler auf ganz unterschiedliche Weise genießen.

Nur zwei Jahre noch, dann erhalten auch die jüngsten 944 das H auf dem Kennzeichen. Und die Zeiten, als ein gepflegtes Exemplar unter Kleinwagentarif zu haben war, sind längst vorbei. Aber der 944 ist nach dem 924 immer noch die günstigste Möglichkeit, einen klassischen Porsche zu fahren. Mancher gönnt sich das Vergnügen – vollverzinkte Karosserie sei Dank – auch heute noch täglich sommers wie winters. So wie Detlef Stinnen aus Essen, der uns sein 1984er Coupé präsentierte und die unvermeidlichen Gebrauchsspuren so kommen-

tierte: „Das Schöne ist doch, dass dieses Auto 35 Jahre alt ist, mittlerweile 330.000 Kilometer runter hat und immer noch zu jeder Jahreszeit täglich bewegt wird, wobei man ihm die Laufleistung nicht anmerkt. Und dabei hält es meines Erachtens dem Vergleich mit deutlich jüngeren Wagen problemlos stand. Das beweist, wie modern und solide der 944 konstruiert ist. Laufleistungen von mehr als einer halben Million Kilometer bei ungeöffnetem Motor sind keine Seltenheit. Wahrscheinlich hat so mancher 944 viel mehr Kilometer hinter sich, als die Papiere verraten, denn bis zum Facelift 1985 war der Tacho nur fünfstellig.“

Zehn Jahre lang war Detlef Stinnen 924 gefahren, als er 1998 den 944 kaufte. „Seither hatte ich nie das Gefühl, dass ich ein anderes Auto brauche. Der Motor läuft dank der beiden Ausgleichswellen fast so ruhig wie ein Sechszylinder. 163 PS sind für heutige Verhältnisse nicht

TECHNISCHE DATEN

Porsche 944

Bauzeit: 1981–1988*

Motor:

Vierzylinderviertakt-Reihenmotor aus Alusil, wassergekühlt, vorne längs eingebaut; zwei hängende Ventile pro Zylinder, von obenliegender, Zahnriemengetriebener Nockenwelle über Tassenstößel betätigt; zwei Ausgleichswellen; L-Jetronic

Hubraum: 2479 ccm
B x H: 100 x 78,9 mm

PS bei U/min:
163 bei 5800

Maße (L x B x H in mm):
4230 x 1735 x 1275

Leergewicht: 1180 kg

Vmax: 220 km/h

*weitere Versionen bis 1991; alle Daten für das Urmodell

sensationell, aber mir gefällt, dass er mit seinem hohen Drehmoment sehr elastisch ist. Man kann genauso entspannt bummeln, wie mit 200 Sachen auf der Autobahn fahren. Obwohl ich den Wagen durchaus mal fordere, beträgt der Benzinverbrauch nie über neun bis zehn Liter*, unterstreicht der 944-Fan.

Durch das Transaxle-Prinzip mit dem Getriebe an der Hinterachse ist eine ideale Gewichtsverteilung gegeben. Das Fahrwerk mit Federbeinen und Querlenkern vorne sowie Schräglenkern und Drehstäben hinten ist sportlich, aber nicht unkomfortabel abgestimmt. Detlef Stinnen attestiert ein „gutmütiges Fahrverhalten“: „Der 944 lässt sich auch im Winter sicher bewegen. Wenn doch mal das Heck ausbrechen will, merkt man es rechtzeitig, geht vom Gas, und das Auto fängt sich sofort wieder.“

Die Alltagstauglichkeit ist längst erwiesen: Eine ganze Hausrenovie-



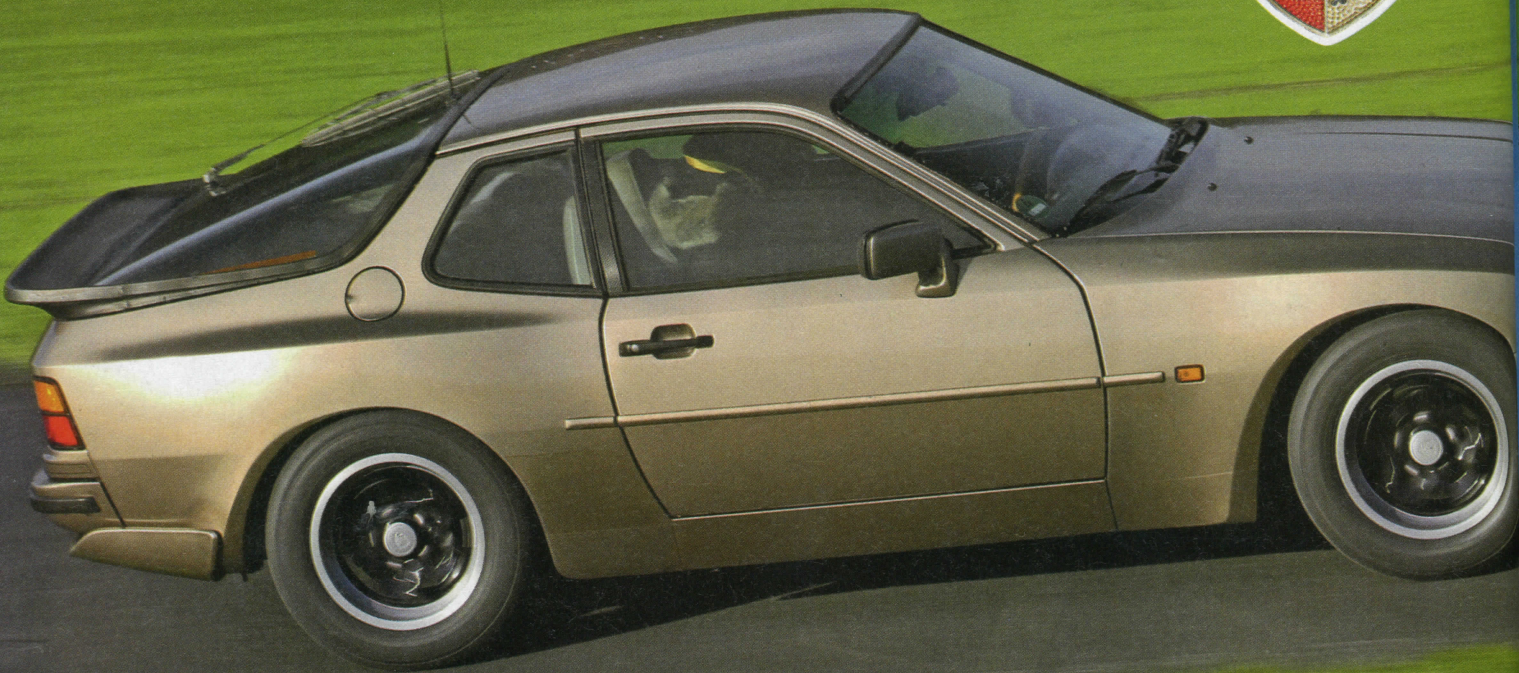
Schräglage: In den flachen Motorraum schmiegt sich der Reihenvierzylinder, der vom V8 des Porsche 928 abgeleitet wurde. Die Domstrebe ist ein Nachrüstteil



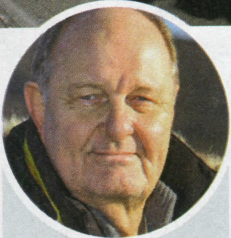
Auch Sperriges passt hinein: Charakteristik der Transaxle-Porsche ist die große Glas-Heckklappe

Erfahrungen > Porsche 944

Mit den ausgestellten Radhäusern wirkt der 944 deutlich kraftvoller als der 924, von dem er die Linienführung übernahm



Hilfreich: Die von Detlef Stinnen nachgerüstete Relais-Box schützt den anfälligen Kombischalter und sorgt für volle Lichtleistung, der Temperaturfühler warnt bei Überhitzung des Triebwerks



Der Besitzer

> **Detlef Stinnen** (63), Fernmeldemechanikermeister und Informatik-Experte, empfiehlt vor allem die erste 944-Generation: „Hier herrscht noch klassische Mechanik vor – Bowdenzüge statt Elektromotoren und Elektronik.“ 944-Tipps auf seiner Webseite: www.stinni.de

rung hat der Porsche als Lastesel mitgemacht, wie Detlef Stinnen erzählt. „Fünf Sack Zement passen allemal unter die Glaskuppel und Dachlatten von zweieinhalb Metern lassen sich ebenfalls verstauen.“ Für den Besitzer mit seinen 1,97 Metern noch wichtiger ist die Ergonomie. Die überraschend flache Sitzposition passt für lange Menschen, wenn gleich dann die hinteren Sitze des 2+2-Coupés nicht mehr als solche nutzbar sind. „Wir sind auch schon mal zu viert gefahren, aber da hatte ich die Knie am Kinn.“ Für etwas mehr Beinfreiheit tauschte der Porsche-Fan das originale Volant gegen ein kleineres Raid-Sportlenkrad aus.



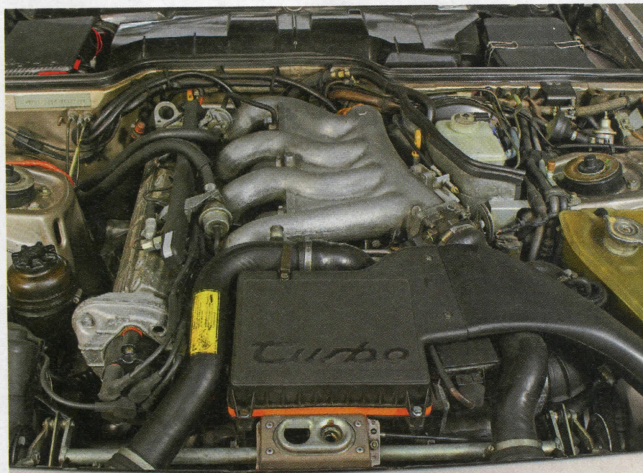
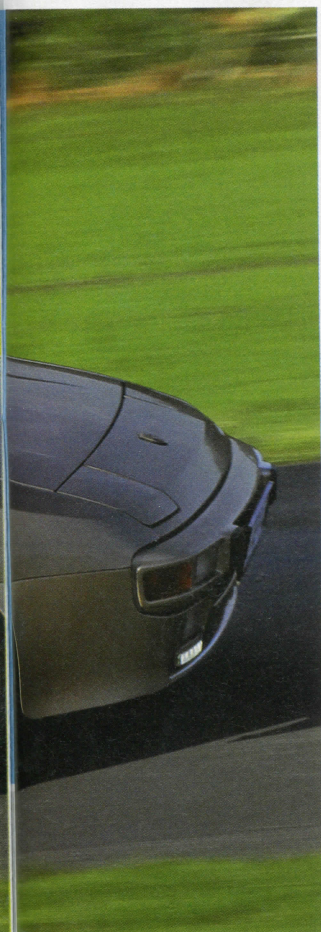
Ein Elektromotor treibt die Klappscheinwerfer an. Sie arbeiten nach 30 Jahren immer noch tadellos. Die LED-Tagfahrleuchten sind Zubehör

„Ich kam auf Porsche, weil ich den dauernden Ärger mit Rostfraß bei Opel Rekord und Co hatte“, sagt der 944-Mann. Sein „Halbacht“-Porsche hatte beim Kauf 119.550 Kilometer auf dem Zähler und kostete 8000 DM. Seither hat Detlef Stinnen akribisch alle Wartungs- und Reparaturkosten notiert. Für 20 Jahre und gut 200.000 Kilometer macht das durchschnittlich 176 Euro pro Monat, in Summe rund 38.000 Euro für unumgängliche Arbeiten zuzüglich „just for fun“ fast 5000 Euro, die unter anderem auf die Nachrüstung von Heckdiffusor, elektrischen Fensterhebern, Zentralverriegelung, rechtem Spiegel und Heckwischer

entfielen. „Man sollte sich keine Illusionen machen“, sagt Detlef Stinnen, „selbst wenn über Wartung und üblichen Verschleiß hinaus nicht viel anfällt, ist der 944 nicht gerade ein Sparmobil. Ersatzteile sind markentypisch teuer.“

Neben Bremsen- und Fahrwerksverschleißteilen sowie einigen Kleinteilen wurden im Wesentlichen Kühler, Lima, Anlasser, Benzinpumpe, Wischermotor und das über 600 Euro teure Zündgeschirr getauscht. „Richtig heftig wird der Wechsel der Kupplung, unter Freunden nicht unter 1800 Euro. Aber sie ist langlebig. Ich habe sie bei Kilometerstand 270.000 wegen Geräuschen aus dem

> **Schnell und für den Alltag zu schade: ein rarer 944 Turbo S**



Der Besitzer

> „Der 944 ist solide wie ein 124er Mercedes und übersichtlich konstruiert“, sagt **Georg Lückner** (59). Der Duisburger greift gerne selbst zum Schraubenschlüssel.



Das Gegenmodell zum Alltags-Klassiker mit den Spuren ständiger begeisterter Nutzung ist dieser 1988er 944 Turbo S, den Enthusiast Georg Lückner hegt und pflegt: statt täglichem Fahrspaß fein dosierter Hochgenuss und Freude am Wertzuwachs einer Zuffenhausener Rarität

Antrieb getauscht, sie war jedoch nicht verschlissen.“ Frisches Öl ist alle 20.000 Kilometer fällig und der Wechsel der beiden Zahnriemen nach acht Jahren oder 80.000 Kilometern. Detlef Stinnen: „Mit allem Drum und Dran und dem empfehlenswerten Tausch der dann zugänglichen Simmerringe kostet der Riemmentausch bei Porsche nicht unter 2000 Euro.“ Ein wiederkehrendes Problem ist nach seiner Erfahrung Wassereintrich zwischen der neu nicht mehr erhältlichen Heckscheibe und dem Alurahmen: „Mit Teichfolienkleber bekam ich das in den Griff.“ Ein typisches Altersleiden sind Risse im Plastik der Armaturenbrett-

abdeckung, für die es keinen Originalersatz gibt. „Die Lösung war ein Glasfaserüberzug aus dem Zubehörhandel, den ich im passenden Brautshop lackierte.“ Die Karosserie, vor ein paar Jahren neu mit Fett versiegelt, zeigte bisher nur die beim 944 nicht seltenen Werkstatt-Schäden: Durch Anheben an den falschen Stellen werden Schwellen gestaucht, und am Unterboden bilden sich Rostnester.

In Detlef Stinnens Langzeitbilanz erscheint der 944 als Auto mit bemerkenswert wenigen Schwächen. Das bestätigt auch Georg Lückner aus Duisburg, der ebenfalls reichlich 944-Erfahrung hat. Der jüngste Neuzugang seiner Sammlung ist der

„Der Porsche nur als Saisonfahrzeug wäre mir zu wenig. Ich will jeden Tag den Spaß am Steuer meines 944 erleben. Das bringt einfach gute Laune.“

Detlef Stinnen

oben abgebildete „Silberrosa“-Sonderserien-944 Turbo S mit 250 PS. Eine Rarität mit Wertzuwachsperspektive, die zum Freizeitvergnügen bewegt wird. Als größte Schwachstelle der Baureihe insgesamt identifiziert der 59-jährige Anästhesist mangelnde Wartung. „Der 944 ist extrem stabil gebaut und hält Vernachlässigung wahrscheinlich länger aus als andere Sportwagen. Aber dann ist er irgendwann auch wirklich fertig.“ Will sagen: Eine Sanierung wird unwirtschaftlich. „Das hat den Bestand schon deutlich dezimiert. Aber auch, wer ein anscheinend gutes Exemplar findet, sollte für verdeckte Mängel 3000 Euro in

> **DATEN & FAKTEN**

Mit vier Zylindern und Tansaxle zum Erfolg

Mit 163.329 Exemplaren, davon 7508 Cabrios, zählt der Porsche 944 zu den erfolgreichsten Baureihen der Marke. Er startete 1981, fünf Jahre nach dem Debüt des Transaxle-Prinzips im ursprünglich für VW entwickelten Typ 924. Chassis und Rohkarosserie entsprachen dem 924, der bullige 2,5-Liter-Vierzylinder war auf Basis der rechten Zylinderbank des seit 1977 gebauten 928-V8-Alu-Motors entwickelt worden. Auf den Ur-944 folgte 1985 ein großes Facelift sowie der 220 PS starke 944 Turbo mit KKK-Lader. 1986 kam der 16-Ventiler 944 S hinzu (190 PS), ab 1988 (S2) mit drei Litern als weltgrößter Serienvierzylinder mit 211 PS. 1991 folgte der 968 als höchste Evolutionsstufe des Themas. **Anlaufstelle für Fans** ist der Porsche 924-944-Club Deutschland, www.porsche-924-944-club-deutschland.de; Tel. 0163/944 4444

Große Mehrkammerrückleuchten prägen die Heckansicht. Der Unterflurdiffusor des Turbo ist vom Besitzer nachgerüstet





Der ausladende Gummispoiler mildert die Kuppelwirkung der Heckscheibe. Er ist ein Erbe des 924 Carrera GT

Das Armaturenbrett der ersten Serie erinnert noch stark an VW Golf und Co. Das kleinere Sportlenkrad sorgt für mehr Beinfreiheit

der Hinterhand haben. Aber das ist nichts im Vergleich zum 928. Da benötigen Sie schnell das Zehnfache.“

Für Freizeitschrauber bietet der 944 keine unüberwindlichen Hürden, da er im Grunde einfach strukturiert sei. Die aufgeladene Variante, wenngleich naturgemäß komplexer, sei beherrschbar. Zu achten ist laut Georg Lückert auf die elektrische Zusatzwasserpumpe, die nach Abstellen des Motors zur Turbokühlung eine Weile nachläuft, nicht ewig hält und sündhaft teuer ist. „Es sei denn, man weiß, dass die gleiche Pumpe im Mercedes W124 für die Heizung zuständig ist. Oder das Pop-Off-Ventil, das es viel günstiger bei Audi gibt, der Klimaanlage-Kompressor, der bei BMW die Hälfte kostet...“

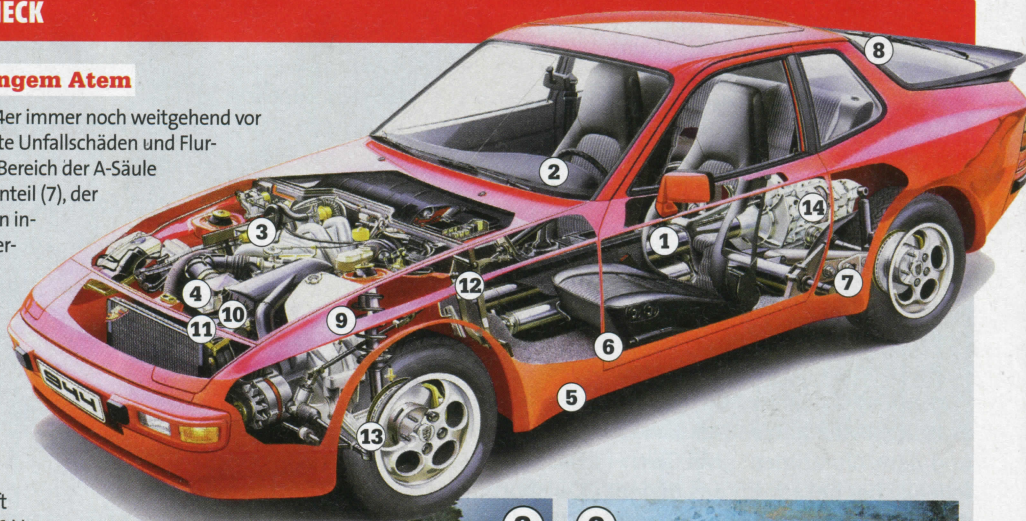
Der Porsche-Fan empfiehlt außerdem die Prüfung des verzweigten Systems aus Über- und Unterdruckleitungen beim Turbo. „Sie werden porös, und der Motor geht in den Notlauf. So wird mancher Lader getauscht, obwohl er nicht defekt ist.“ Hätte man nur rechtzeitig 100 Euro in einen Satz Leitungen investiert...

Text: A. Polaschek, Fotos: S. Traub

> DER PORSCHE 944 IM TECHNIK-CHECK

Bei guter Pflege ein Sportler mit langem Atem

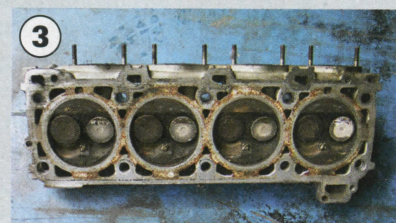
Die verzinkte Karosserie bewahrt die meisten 944er immer noch weitgehend vor dem braunen Tod. Ausnahmen: schlecht reparierte Unfallschäden und Flurschaden durch Wagenheber (5), die Kotflügel im Bereich der A-Säule (6) sowie der Übergang vom Schweller zum Seitenteil (7), der nach Entfernen des Gitters in der Schlosssäule von innen zu inspizieren ist. Die Heckscheibe (8) wird gerne undicht, so dass der Kofferraum geflutet wird. Kapitale Schäden am Motor kosten leicht fünfstelligen Beträge, kommen aber selten vor. Voraussetzung: Korrekter Ölstand (sonst gibt zuerst das zweite Pleuellager Klopfzeichen) und rechtzeitiger Wechsel der beiden Zahnriemen (4). Stirnseitig ist auf undichte Simmerringe von Nocken- und Ausgleichswellen (10), leckende Wasser- und Servopumpen (11) sowie Lenkgetriebe zu achten. Schütteln beim Kaltstart liegt oft an einem defekten Hydro-Motorlager (9). Beim 16-Ventiler verschleißt der Spanner der Kette zwischen beiden Nockenwellen. Bei frühen Kupplungen sind versprödete Gummidämpfer ein Thema (12). Ausgeschlagene Alulenker der Vorderachse (13) ab Modell 1985 verlangen schnell eine fünfstelligen Investition. Hohe Kosten und Arbeitsaufwand erfordern auch verrostete Brems- und Spritleitungen über der Hinterachse (14) (ausführliche Kaufberatung in OLDTIMER-MARKT 10/2004).



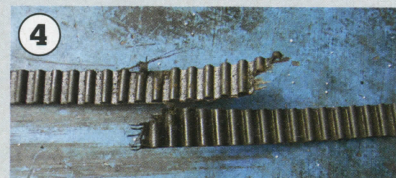
Die Transaxlewellen, die in einem Rohr läuft, verbindet den Motor mit dem Getriebe an der Hinterachse. Rumoren die Lager, wird es teuer



Die Armaturenbretter der ersten Serie sind häufig gerissen. Originalen Ersatz gibt es nicht



Neue Zylinderköpfe sind nicht mehr erhältlich, werden aber auch kaum benötigt



Der Wechsel der beiden Zahnriemen ist kostspielig. Unterbleibt er, wird es teuer