

924 Einleitung

Anfang der 70er wurde in Weissach der 928 entwickelt. Das war der Beginn der Porsche Transaxlebaureihe die anschließend ca. 20 Jahre bei Porsche mitbestimmend war und gleich zum Ende des zweiten Produktionsjahr 1977 mit über 26.000 verkauften Fahrzeugen zu einem Verkaufsrekord führte. Inspiriert vom Design des 928 entwickelten Konstrukteure in Weissach parallel den 924er, der dann als erstes Transaxlefahrzeug der Käuferschaft im Herbst 1975 präsentiert wurde.

Mit der Entwicklung der 924er-Baureihe verfolgte Porsche ein neues Konzept. Hier sollten sich neue ökologische Trends, Familientauglichkeit, Alltagstauglichkeit, Zuverlässigkeit, Fahreigenschaften, erschwinglicher Kaufpreis und Sportwagen vereinen. Und diese Anfangs doch recht widersprüchliche Symbiose ist Porsche mit diesem klassischen, zeitlosen Wagen gelungen. Das von Porsche angestrebte Langzeitkonzept ist in Erfüllung gegangen, denn auch heute nach über 30 Jahren überzeugen all diese Eigenschaften eine ständig wachsende Anhängerschaft.

ökologische Ansprüche

Durch das in den 70er Jahren aufkommende Umweltbewusstsein und die Nachwirkungen der Ölkrise verlangte der Markt nach einem sparsamen Benzinverbrauch.

Eine sehr gute Aerodynamik mit einem cw-Wert von 0,36 und einer Stirnfläche von 1,76 m² ermöglichte den über 200 km/h schnellen Porsche 924 mit einem Spritverbrauch um die 9 l - 11 l / 100km zu bewegen.

Familientauglich und Alltagsfähigkeit

Porsche galt vorher als unbezahlbarer Männertraum und wenn die Haushaltskasse schliesslich den Erwerb eines Porsches zuließ, war es kaum möglich Frau und Kinder sachgerecht zu verstauen. Dieses Dilemma wollte Porsche mit seinem neuen "Raumwunder" beseitigen. Ausreichend Platz für 2 Erwachsene, 2 hintere Sitzmulden für die Kinder bzw. für Kurzstrecken auch für 2 Erwachsene geeignet, ein Kofferraumvolumen von 370 Litern bei vorgeklappter Rücksitzbank und 2 zusätzliche Mulden im Kofferraumboden, ermöglichten eine vollkommen neue Nutzung des Sportwagens im Alltag oder als Dienstwagen.

Nun war Platz für die Familie oder Freunde, dem Reisegepäck, für den Wocheneinkauf, für Sport- und Freizeitutensilien, dem preiswerten Kühlschrank vom Flohmarkt und vielem mehr.

Eine optionale AHK zog das Boot, die Enduro, das Segelflugzeug oder den Ersatzwagen.

Die Zuverlässigkeit

Geringere Wartungskosten und gestreckte Wartungsintervalle waren ebenfalls Auslöser für den großen Erfolg des 924. Nur alle 10.000 Kilometer brauchte er einen Ölwechsel und nur alle 20.000 Kilometer mußte er zu einer Inspektion. Das waren in Europa seinerzeit die längsten Wartungsintervalle. Auch mit folgenden Punkten warb Porsche für seine kostenfreundlichen Autos:

1 Jahr Garantie auf das Gesamtfahrzeug ohne Kilometer-Limit, 6 Jahre Garantie gegen Durchrostung der Bodengruppe - dank beidseitiger Feuerverzinkung. Kantenschutzleiste über die volle Wagenlänge zum Schutz des Lackes, die vorderen Kotflügel sind reparaturfreundlich verschraubt.

Die Fahreigenschaften

Getriebe hinten, Motor vorn, verbunden durch ein starres Stahlrohr (GTS : Aluminium) . Durch die gleichmäßige Gewichtsverteilung ergibt sich eine ausgewogene Achslastverteilung von 48 zu 52 Prozent. Schwingungsdämpfer an der Motoraufhängung und Getriebelager verringern die Vibrationen.

Verschiedene Reifengrößen von 165er - 205er, Sportstoßdämpfer und eine geänderte Bremsanlage waren Optionen der verschiedenen Modelljahre.

Anfangs wurden die 924er mit einem vollsynchronisierten 4-Gang-Getriebe ausgestattet. Kurz darauf war die 3-Gang-Vollautomatic (1977) , sowie das sportlichere 5-Gang-Getriebe (1978) gegen Aufpreis erhältlich. Motorenvarianten: Der wirklich gute 2 Liter Vierzylinder mit dem unsäglichen "Audi-Logos" am Block und anderswo, wurde bis August 1985 in den Porsche 924 eingebaut. Abgesehen von seinen aufgeladenen Deviraten, erfuhr der Motor keine tiefgreifenden Konstruktionsänderungen während der Jahre '76 -'85. Wie auch...? Der Motor wurde nur bis Ende '79 gebaut und dann bis zum Lagerbestandsende verbaut. Ursprünglich dachte man bei PORSCHE, dass dies Ende 1981 erreicht sei, aufgrund des boomenden Absatzes in '77 und '78. Folglich kümmerte man sich rechtzeitig um Ersatz und konstruierte einen

komplett neuen Motor für den 924. Na ja, so "komplett neu" war der neue Motor (2.5 l) nun auch nicht. Es ist eine Zylinderbank des 1976 entwickelten 8 -Zylinder des 928, vereinfacht gesehen. Dieser Motor war 1981 einsatzbereit und kam in den ersten 924 als Versuchsträger zum Einsatz. Wie wir alle wissen, wurde dann aber schnell die Modellpalette um den 944 erweitert. Noch schnell ein paar dicke Kotflügel dran - fertig! Ein Bombenerfolg. Der kleinere 924er musste/durfte trotzdem noch eine Weile bleiben. Zu Modelljahr 1986 bekam der 924 nun seinen verdienten Nachfolgemotor, der seit 1982 im 944 seinen Dienst tat. Zuerst mit 150 PS danach, ab 1988, mit 160 PS. Zum Modelljahreswechsel 1989 (also im August 1988) wurde der PORSCHE 924 aus dem Programm genommen. Nach 12 Jahren Bauzeit... Ein Fehler, der schwerer wiegt, als den gewagten Versuch VW inklusive neun dazugehöriger Automarken auf einen Schlag zu erwerben.... unser bescheidener Meinung nach. Wohnlichkeit Der Innenraum war ein Kind seiner Zeit. Erstaunlich finden wir jedoch, wie dieser sich alleine durch Details und wertigeren Materialien in den 87er Modellen von den frühen 76er zu unterscheiden vermag . Mit einigen, auch später noch nachrüstbaren Optionen (Lederlenkrad, Sportsitze, Komfortoptionen), versprüht die Fahrgastzelle auch heute noch ein wohnliches Ambiente. Aber Obacht : Hier in diesem Cockpit bimmelt nichts, wenn die Gattin die Türe nicht richtig zugezogen hat, oder bei Tempo 80km/h Ausfahrt Aldi-Parkplatz das Heck wegzuschmieren droht ! 1976 1987