

924 Turbo Einleitung

924 turbo Zum Modelljahr ’79 macht PORSCHE ernst. Der 924, der bis dato hauptsächlich mit Hilfe von Aufkleber, Stickern und einem Voltmeter in der Mittelkonsole getunt wurde, bekommt einen Booster. Ein Turbolader drückt mit 0,7 bar zusätzliche Luft in die Brennräume und macht aus dem kleinen, agilen PORSCHE 924 einen Verwandten des 1975 ausgelassenen Apolloprogramms. Ab 3000 U/min fliegt das Handschuhfach auf! Kippen, Döner und Dosenbier, welche sonst sicher in der Mittelkonsole verharren, segeln nun bei Vollgas durch die Fahrgastzelle und werden nur durch Personen in den Rücksitzen auf ihrem Flug ins Heck aufgehalten. Der 924 turbo, interne Entwicklungsnummer 931, droht auch außen schon optisch mit den zusätzlichen PS. Waffenschein fordernd glotzt er einen mit seinen Nüstern in Haube, Frontblech und Frontschürze an. Hier muss heiße Luft raus, bzw. kühle rein, wenn der „Kleine“ zum Galopp ansetzt. Auf Wunsch eine 2-Farbenlackierung, größer dimensionierte Speichenräder, schwarze Kunststoffflanken und ein Turboschriftzug… der 924 turbo wirkt durch diese Attribute teuer, was er definitiv auch ist. Innen läuten neue Stoffe (zuerst Schottenkaro, später das sehr beliebte Paschadesign), ein dezentriertes 3 - Speichen-Lederlenkrad, sowie ein Leder ummanteltes Schaltknüppel eine neue Wertigkeit ein.

Das optionale, "digitale" Radio von Blaupunkt Bamberg, für die Kleinigkeit von 1.300,- DM, bringt audiophiles hightech Ambiente in die Rennstube. Dieses Auto schürt Respekt. Im Stand und im Flug. 1979 waren 225km/h einfach eine Ansage. Noch heute beeindruckt der schlagartig einsetzende Schub bei vollem Ladedruck, zumal die Geräuschkulisse, bestehend aus dem Laderpfeifen und abblasenden Bypassventil, einfach sau-gefährlich klingt. 40.000,- Deutsche Mark sind auf die Theke der schwäbischen Autobauer zu legen. Mit Radio, herausnehmbarem Dach, elektrischen Spiegeln und weiteren Gimmicks geht’s auch mal schnell Richtung 45.000,- DM. Damals noch zähneknirschend in bar mitzubringen. Leasing und Kredite waren noch der Großindustrie vorbehalten und nicht für den privaten Spaß grenzsolventer Einmannunternehmen zugänglich. Apollo war teuer. 924 turbo Treffen 2010 in Tamm /

Ludwigsburg _____ Produktionsda

ten des 924 turbo (Intern 931) Frühjahr 1979 : Verkaufstart des ROW Modells Juni 1979 : Verkaufstart des US/Kanada/Japan-Modells mit 143 PS August 1980 (Modelljahrwechsel) : Verkaufstart des überarbeiteten ROW-Modells mit 177 PS,

Verkaufsstart 924 Carrera GT (210 PS),

Verkaufsstart des überarbeiteten US/Kanada/Japan-Modells mit 153 PS 1981: Verkaufsstart des 924 Carrera GTS Januar

1982: Produktionseinstellung des 924 Turbo in USA/Kanada/Japan Juni 1982: Produktionseinstellung des 924 Turbo

ROW 1984 : Auslauf des letzten Sondermodells für Italien in Zermatt-Silber - 88 Stück Insgesamt wurden für Italien zwischen Juni 1982 und Frühjahr 1984 noch 339 Stk. 924 turbo gebaut .Produktionszahlen / Modelljahr:

1979: ROW 924 turbo VIN 9249400001 bis -1982 / 1982 Stück 1980: ROW 924 turbo VIN WP0ZZZ934AO140001 bis -1803 / 1743 Stück

US/Kanada/Japan 924 turbo VIN WP0ZZZ934AO150001 bis -3440 / 3440 Stück

Carrera GT Prototyp VIN WP0ZZZ93BN700003 bis -8/ 6 Stück

Carrera GT VIN WP0ZZZ93BN700051 bis -450 / 400 Stück

Carrera GT Le Mans VIN 924001-004 1981: ROW 924 turbo VIN WP0ZZZ93ZBN100001 bis -1783 / 1723 Stück

USA/Kanada/Japan 924 turbo VIN WP0AA093BN150001 bis -1529 / 1529 Stück

Carrera GTS VIN WP0ZZZ93ZBS710001 bis -0059 / insgesamt 50 Stück (Nr. 0001: weiß - ab 00011 : 49 Stück indisch rot)

Carrera Wettbewerbsmodelle VIN WP0ZZZ93ZBS720001 bis -0012; WP0ZZZ93ZBS720014 bis -0017;

WP0ZZZ93ZBS720022 / 17 Stück 1982: ROW 924 turbo VIN WP0ZZZ93ZCN100001 bis -943 / 883 Stück

USA/Kanada/Japan 924 turbo VIN WP0AA093CN150001 bis -876 / 876 Stück 1983: Italien 924

turbo VIN WP0ZZZ93ZDN100001 bis -310 / 250 Stück 1984: Italien 924 turbo VIN WP0ZZZ93EN1000001 bis -149 / 89 Stück