

## IG YOUNG - OLDTIMER NEUWIED e.V.

Porsche 944, Baujahr 1984



Der Porsche 944 wurde 1981 eingeführt und basiert äußerlich auf dem Porsche 924 Carrera GT. Der 944 ist eine Weiterentwicklung der Baureihe 924. Im Hinblick auf Preis und Leistung waren die Fahrzeuge zwischen dem Porsche 924 und dem Porsche 911 angesiedelt. Der Porsche 944 wurde einer der erfolgreichsten Sportwagen weltweit und bis 1991, als er von der Baureihe 968 abgelöst wurde, gebaut.

Die Motorenpalette des 944 reicht von 110 kW (150 PS) bis 184 kW (250 PS) beim Topmodell 944 Turbo. Als technische Besonderheit des 944 sitzt der Motor wie beim 924 vorne im Fahrzeug, das Getriebe jedoch an der angetriebenen Hinterachse (sogenannte Transaxle-Bauweise).

Das Grundmodell des 944 wurde von 1981 bis 1989 gebaut. Bei der Einführung kostete das Grundmodell mit manuellem Getriebe 38.900 D-Mark, mit Automatik-Getriebe 40.400 D-Mark.

Das ursprüngliche Basismodell ist mit einem 2449 cm<sup>3</sup> großen Vierzylinder, entwickelt aus der rechten Zylinderbank des V8-Motors des Porsche 928, ausgestattet. Der 944-Motor hat in der Version ohne Katalysator eine höhere spezifische Leistung mit 120 kW (163 PS) im Vergleich zum frühen 928, der mit 4,5 Litern Hubraum 176 kW (240 PS) und später aus 5,4 Litern bis zu 257 kW (350 PS) leistete.

Dank eines hohen Verdichtungsverhältnisses von 10,6 : 1 besitzt der Motor einen hohen thermodynamischen Wirkungsgrad. Deswegen erreicht der Motor sein höchstes Drehmoment von 205 Nm bereits bei einer Drehzahl von 3000/min. Die Höchstleistung von 120 kW (163 PS) wird bei 5800/min erreicht, die elektronisch begrenzte Maximaldrehzahl liegt bei 6500/min.

Der Verbrauch des Motors ist für einen Sportwagen niedrig, er beträgt bei 90 km/h ca. 7 Liter/100 km, bei 120 km/h ca. 9 Liter/100 km und im Stadtzyklus ca. 11 Liter.

Der Motor des 944 besteht ganz aus einer Aluminium-Silizium-Legierung, ausschlaggebend für geringes Gewicht und gute Temperatureigenschaften, aber auch problematisch, da das relativ weiche Material bei Reparaturen vorsichtiger behandelt werden muss, und der Motor ein schlechteres Vibrationsverhalten hat. Dem zweiten Problem wurde beim 944 mit dem Einbau von zwei Ausgleichswellen begegnet. Diese Art der Vibrationsdämpfung zusammen mit einer besonderen Motorlagerung erzielt einen besonderen, eigentlich sportwagenuntypischen Komfort und ein eher limousinenartiges Fahrgefühl des 944.

