

IG YOUNG - OLDTIMER NEUWIED e.V.

Porsche 944 turbo Cabrio (Typ 951), Baujahr 1991



Porsche 944 ist eine Automobilbaureihe der **Porsche AG**, die 1981 als Weiterentwicklung der Baureihe 924 eingeführt wurde. Im Hinblick auf Preis und Leistung waren die Fahrzeuge zwischen dem Porsche 924 und dem Porsche 911 angesiedelt. Der Porsche 944 wurde bis 1991 gebaut und dann von der Baureihe 968 abgelöst. Er ist mit 176.126 gebauten Exemplaren einer der erfolgreichsten Sportwagen der Welt und gilt als „Retter“ der Porsche AG. Die Motorenpalette des 944 reicht von 150 PS bis 250 PS. Als technische Besonderheit des 944 sitzt der Motor vorne im Fahrzeug, das Getriebe jedoch an der angetriebenen Hinterachse = **Transaxle-Bauweise**.

Der **Porsche 951** wurde als „**Porsche 944 Turbo**“ bzw. „**Porsche 944 Turbo Cabrio**“ vermarktet und stellte das Spitzenmodell der 944er-Reihe dar. Der **Porsche 944 Turbo** war bei seinem Debüt 1985 vielleicht der bis dahin beste **Porsche** seiner Zeit. Er war ein Sportwagen aus dem Lehrbuch des Prof. Ing. h.c. Ferdinand Porsche. Und das bezieht sich nicht nur auf seinen extrem souveränen Antriebsstrang, sondern auch auf das Fahrwerk. Auch über **30 Jahre** nach seiner Vorstellung ist der **250-PS-Motor** der letzten Serie ein absolutes Sahnestück: Der **2,5-Liter-Vierzylinder** mit KKK-Lader im 944 Turbo Cabrio wird u. a. wegen seiner sanften Leistungscharakteristik gelobt. Der Motorblock des 944 besteht aus einer **Aluminium-Silizium-Legierung**, ausschlaggebend für geringes Gewicht und gute Temperatureigenschaften, aber auch problematisch, da das relativ weiche Material bei Reparaturen vorsichtig behandelt werden muss, und der Motorblock Vibrationen schlechter dämpft als einer aus Grauguss. Dem Problem des unvollkommenen Massenausgleichs des Vierzylindermotors wurde beim 944 mit dem Einbau von zwei Ausgleichswellen begegnet. Völlig unspektakulär schießt der 944 turbo in **5,9 Sekunden auf Tempo 100** und erreicht nach kurzem Anlauf echte **260 km/h**. Das **Fahrwerk** hätte zweifelsohne noch mehr Leistung verkräftet. Dank der extrem steifen Karosserie, dem **Transaxle-Konzept** mit optimaler Gewichtsverteilung und dem Fahrwerk mit Aluminiumlenkern zeigt der Porsche ein sehr ausbalanciertes Handling. Vor allem die Achslastverteilung von 48 Prozent vorn und 52 Prozent hinten befreien den 944 von den überraschenden Lastwechselreaktionen im Grenzbereich.

Eine Besonderheit ist das **944 Cabrio**: Cabrio und Coupé sind technisch identisch, jedoch wurde die Rohkarosserie bei der Firma **ASC** bearbeitet. Dort hat man nicht nur das Dach entfernt, sondern die Karosserie durch einen **zweiten eingeschweißten Boden** verstärkt.



Neben dem rund 60mm verkürzten Windschutzscheibenrahmen wurde auch die Glaskuppel über dem Kofferraum durch einen Heckdeckel aus Stahlblech ersetzt, was neben dem Stoffdach den größten Unterschied zum Coupé ausmacht. Das 944 S2 Cabrio wurde von 1989 bis 1991 in einer Stückzahl von 6.980 Exemplaren gebaut, aber nur **528 Stück der limitierten Sonderserie des 944 Turbo Cabriolet** verließen das Werk. Die nur ein Jahr lang gebaute Turbovariante hat eine **serienmäßige Klimaanlage** und ein **elektrisches Verdeck** und war zu dieser Zeit wohl das **schnellste Vierzylinder-Cabriolet der Welt**. Die Preisliste des 944 Turbo Cabrio begann jenseits der 103.000 DM - Grenze.

Viele Details des 944 sind heute Standard im Fahrzeugbau, waren aber in den 80er-Jahren ein Novum.

