

## Porsche 924 - Typ 1975



Der 924 verdankt seine Entstehung dem Entwicklungsauftrag (EA) 425, den VW schon 1970 an Porsche erteilte, mit dem Inhalt, einen Nachfolger für den 914 zu kreieren. Später wurde entschieden, daß daraus ein reinrassiger VW-Sportwagen werden sollte. Doch die Energiekrise Anfang der 70er Jahre, unter der besonders die Verkaufszahlen von Sportwagen litten, bewog VW, von diesem Vorhaben wieder Abstand zu nehmen. Daraufhin nutzte Porsche die Gelegenheit, mit dem EA 425 die eigene Modellpalette um ein Einsteigermodell zu ergänzen.

Der daraus entstandene Porsche 924 brach mit vielen Traditionen des Hauses. Er besaß einen vorne montierten, wassergekühlten Motor, Schraubenfedern an der Vorderachse und wartete mit Transaxle-Bauweise auf. Dieses Konstruktionsprinzip war von den Porsche-Ingenieuren schon ausgiebig getestet worden und für den Porsche 928 vorgesehen, der dann aber nach dem 924 auf den Markt kam. Die Transaxle-Bauweise, bei der Motor und Kupplung vorne montiert waren und ein starres Tragrohr mit innenliegender Antriebswelle die Verbindung zum an der Hinterachse positionierten Getriebe darstellte, versprach eine günstige Gewichtsverteilung und ermöglichte im Vergleich zur Mittelmotoranordnung eine geräumigere Karosserie. "Im 914 gibt es ja noch nicht einmal eine Möglichkeit, einen Mantel abzulegen", hatte einst einer der Verkaufsleiter der VW-Porsche Vertriebsgesellschaft bemängelt. Dieses Problem war nun aus der Welt geschafft.

Die Karosserie des 924 bot hinten zwei Notsitze, war glattflächig gestaltet, was für eine sehr gute Aerodynamik sorgte, und bot mit der riesigen gläsernen Heckklappe ein markantes Designelement, das bald auch andere Autohersteller übernahmen.

Unter dem Blech fand sich viel Technik von VW und Audi – eine Folge der ursprünglichen Vorgabe von VW, möglichst viele Teile aus laufenden Programmen zu übernehmen, um den Preis des Autos in Grenzen zu halten.

Motor Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, eine obenliegende Nockenwelle

Leistung 125 PS (92 kW) bei 5800/min

Hubraum 1984 ccm

Kraftstoffanlage Bosch K-Jetronic, Tankinhalt 62 Liter

Kraftübertragung Vierganggetriebe

Fahrgestell Selbsttragende Karosserie mit vorderer Einzelaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzelaufhängung an Schräglenkern und querliegenden Drehstabfedern, Teleskopstoßdämpfer

Maße und Radstand: 2400 mm Länge: 4213 mm

Gewicht Breite: 1685 mm Höhe: 1270 mm Gewicht: 1080 kg

Fahrleistung: 200 km/h

# Porsche 924 - Typ 1976



“Wir werden mit dem 924 unseren bisherigen Porsche-Kunden keineswegs untreu – wir erweitern lediglich unseren Käuferkreis”, sagte damals der Vorstandsvorsitzende Dr. Ernst Fuhrmann, weil viele den völlig anders als den 911 konstruierten 924 nicht recht einzuordnen wussten. Laut Fuhrmann war die Zielgruppe “junge Leute, die noch keine Familie haben und sich keinen 911 leisten können oder auch ältere Fahrer, die auf die Unterbringung einer großen Familie nicht mehr angewiesen sind, aber gern einen Sportwagen besitzen möchten, der nicht unbedingt die Leistung eines 911 erbringen muß”.

Zur Form des neuen Porsche notierte die amerikanische Zeitschrift Autoweek: “Wo man mit ihm auftaucht, die Leute bleiben stehen.” Und die Käufer freuten sich nicht nur über den für einen Sportwagen relativ geräumigen Innenraum, sondern auch darüber, daß es von Anfang an eine sechsjährige Garantie gegen Durchrostung der Bodengruppe gab.

Die Transaxle-Bauweise machte sich bei der Bewertung der Fahreigenschaften positiv bemerkbar. “Im Fahrverhalten gibt der 924 dem Fahrer keine Probleme auf”, schrieb auto motor und sport und resümierte zum Temperament des mit einem 125 PS starken, wassergekühlten Vierzylinder ausgerüsteten 924:

“Dennoch sind die Fahrleistungen des mit 1080 kg nicht gerade leichten Coupés überraschend gut.” Besonders glänzte der Wagen im Kapitel Benzinverbrauch.

Die österreichische Auto Revue, die den 924 wegen der vielen verbauten VW und Audi-Teile “Puzzle-Porsche” nannte, vermerkte: “Es ist denkbar, dass Porsche am Beispiel des 924 erkannt hat, wie der Sportwagen der Zukunft auszusehen hat.”

Motor Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, eine obenliegende Nockenwelle

Leistung 125 PS (92 kW) bei 5800/min

Hubraum 1984 ccm

Kraftstoffanlage Bosch K-Jetronic, Tankinhalt 62 Liter

Kraftübertragung Vierganggetriebe

Fahrgestell Selbsttragende Karosserie mit vorderer Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und querliegenden Drehstabfedern, Teleskopstoßdämpfer

Maße und Radstand: 2400 mm Länge: 4213 mm

Gewicht Breite: 1685 mm Höhe: 1270 mm Gewicht: 1080 kg

Fahrleistung: 200 km/h

## Porsche 924 - Typ 1977



Der 924 erfuhr für das neue Modelljahr nur wenige Modifikationen. So wurde beispielsweise die Serienausstattung um einen Öldruckmesser und ein Voltmeter ergänzt, und es gab nun eine flexible Kofferraumabdeckung, die das Gepäck vor den Blicken Neugieriger schützte. Ab jetzt war auch das bereits angekündigte Dreigang-Automatikgetriebe lieferbar.

Im Januar 1977 kündigte die Presseabteilung den "Porsche 924 im Weltmeisterlook" an, dabei handelte es sich um ein Sondermodell, mit dem die Porsche AG den Gewinn zweier Weltmeisterschaften im Automobilsport feierte. Die weiß lackierten Fahrzeuge trugen die blauen und roten Martini-Dekorstreifen der Rennwagen. Die Sitze waren mit roten Stoff-Mittelbahnen und blauen Nahtkanten ausgestattet, und als zusätzliche Extras gab es Stabilisatoren, weiße Leichtmetallfelgen, 185er Reifen sowie ein Lederlenkrad – und nicht zu vergessen eine Plakette am Getriebetunnel, die auf die Sporterfolge hinwies. Wie beliebt der 924 war, bewies eine von auto motor und sport durchgeführte Wahl, bei der die Leser den kleinen Porsche zum besten Sportwagen des Jahres 1977 in der Hubraumklasse bis zwei Liter wählten – mit der überwältigenden Mehrheit von 40,7 Prozent der Stimmen. Und welche Qualitäten im 924 steckten, bewiesen die Österreicher Gerhard Plattner und Rudi Lins. Waren sie bereits im Jahr zuvor mit solch einem Auto in 28 Tagen um die Welt gefahren, hatten sie nun eine Tour vom Nordkap nach Kap Horn unternommen. "Die Bedingung während der Fahrt von der nördlichsten zur südlichsten Stadt der Welt wurden der Bezeichnung Extremtest vollkommen gerecht", sagte Plattner. Sein Kollege Lins erzählte von der einzigen gravierenden Panne auf der 32 136 km langen Strecke: "Plattner hatte eine Bodenwelle übersehen, das Auto flog etwa vier Meter durch die Luft und landete äußerst lautstark." Danach war ein Stoßdämpfer defekt.

MotorVierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, eine obenliegende Nockenwelle

Leistung125 PS (92 kW) bei 5800/min

Hubraum1984 ccm

KraftstoffanlageBosch K-Jetronic, Tankinhalt 62 Liter

KraftübertragungVierganggetriebe

FahrgestellSelbsttragende Karosserie mit vorderer Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und querliegenden Drehstabfedern, Teleskopstoßdämpfer

Maße undRadstand: 2400 mm Länge: 4213 mm

GewichtBreite: 1685 mm Höhe: 1270 mm Gewicht: 1080 kg

Fahrleistung: 200 km/h

# Porsche 924 - Typ 1978



Schon Ende 1977 hatte es der 924 zu einem der meistverkauften Sportwagen der Welt gebracht und im April 1978 lief das 50 000. Exemplar vom Band. Gegen Aufpreis war nun das bereits von vielen Testern ersehnte Fünfganggetriebe erhältlich, das auch entsprechendes Lob erntete. "Es läßt sich relativ leicht und exakt schalten und seine Abstufung ist so gewählt, daß der Motor stets im besten Drehmoentbereich bewegt werden kann", schrieb Gert Hack in auto motor und sport. Auch die anderen Modellpflfegemaßnahmen wie eine geänderte Auspuffanlage mit ovalem Endrohr oder eine verfeinerte Radaufhängung wurden wohlwollend aufgenommen. In der Liste der aufpreispflichtigen Extras fanden sich übrigens erstmals elektrische Fensterheber. Ferner konnten Sportdämpfer und breitere Reifen und Felgen geordert werden.

In diesem Jahr unterstrichen nicht nur Gerhard Plattner und Rudi Lins mit einer erneuten Fernfahrt von New York nach Wien die Zuverlässigkeit des Porsche 924, sondern auch das Magazin Gute Fahrt, das die Ergebnisse eines durchgeführten Dauertests veröffentlichte. "Porsches Kleiner schafft gut 200 km/h bei äußerster Genügsamkeit. Er legte während eines Jahres 50 000 Kilometer zurück und gab sich dabei ungewöhnlich sparsam", stand in dem Bericht zu lesen. Das Resümee lautete: "Man fährt diesen Sportwagen, weil er Exklusivität ausstrahlt, aber nicht anfällig ist, weil er Fahrvergnügen, aber nicht falsch verstandene Sportlichkeit ausstrahlt."

Motor Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, eine obenliegende Nockenwelle

Leistung 125 PS (92 kW) bei 5800/min

Hubraum 1984 ccm

Kraftstoffanlage Bosch K-Jetronic, Tankinhalt 62 Liter

Kraftübertragung Vierganggetriebe

Fahrgestell Selbsttragende Karosserie mit vorderer Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und querliegenden Drehstabfedern, Teleskopstoßdämpfer

Maße und Radstand: 2400 mm Länge: 4213 mm

Gewicht Breite: 1685 mm Höhe: 1270 mm Gewicht: 1080 kg

Fahrleistung: 200 km/h

# Porsche 924 - Typ 1979



Das Modellprogramm wurde um einen "der leistungsfähigsten Sportwagen der Welt" ergänzt, so eine zeitgenössische Pressemitteilung. Gemeint war der 924 turbo, dessen Motor mit Hilfe eines Abgasturboladers 170 PS bei 5500/min mobilisierte. Zu den äußerlichen Erkennungsmerkmalen zählten eine Zweifarbenlackierung (die auf Wunsch abbestellt werden konnte), spezielle Felgen, ein dezenter Heckspoiler und zusätzlich Kühlluftschlitze in der Front. Unter dem Blech hatte sich einiges getan, so war der Motor der höheren thermischen Belastung angepaßt worden, der Antriebsstrang und Teile des Fahrwerks präsentierten sich robuster, und um das neue flotte Pferd im Stall wieder sicher zum Stehen zu bringen, kam eine Bremsanlage mit vier innenbelüfteten Bremsscheiben zum Einsatz. "Immerhin verhilft der Turbomotor dem Zweiliter-Auto zu Fahrleistungen, wie sie sonst nur weitaus großvolumigere Sportwagen zu bieten vermögen", attestierte auto motor und sport dem turbo, der laut Messung des Magazins fast 230 km/h schnell war.

Die Basisversion des 924 blieb fast unverändert, "die einzigen Änderungen betreffen Kundenwünsche, neue Farben, stoffverkleidete Türinnenseiten sowie die nunmehr serienmäßige Ausstattung mit Leichtmetallfelgen", hieß es im Hause Porsche.

Jüngste Besitzerin des "am stärksten gefragten Sportwagens, den Porsche je entwickelt hat", wie eine Pressemitteilung verkündete, war die 16-jährige Amerikanerin Tracy Austin, die das Fahrzeug beim Stuttgarter Porsche-Tennis-Grand-Prix gewonnen hatte. Für die USA gab es übrigens 1979 ein in rot gehaltenes Sondermodell namens Sebring.

## Motor 924

Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, eine obenliegende Nockenwelle

924 turbo

Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, eine obenliegende Nockenwelle, Abgasturbolader

## Leistung 924

125 PS (92 kW) bei 5800/min

924 turbo

170 PS (125 kW) bei 5500/min

## Hubraum 1984 ccm

Kraftstoffanlage Bosch K-Jetronic, Tankinhalt 62 Liter

## Kraftübertragung 924

Vierganggetriebe

924 turbo

Fünfganggetriebe

## Fahrgestell 924

Selbsttragende Karosserie mit vorderer Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung an

Schräglenkern und querliegenden Drehstabfedern,  
Teleskopstoßdämpfer

924 turbo

Selbsttragende Karosserie mit vorderer Einzelradaufhängung an  
Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung an  
Schräglenkern und querliegenden Drehstabfedern,  
Teleskopstoßdämpfer, Stabilisatoren

Maße und 924

Gewicht Radstand: 2400 mm Länge: 4213 mm

Breite: 1685 mm Höhe: 1270 mm Gewicht: 1080 kg

924 turbo

Radstand: 2400 mm Länge: 4213 mm

Breite: 1685 mm Höhe: 1270 mm Gewicht: 1180 kg

Fahrleistung: 924: 200 km/h

924 turbo: 225km/h

# Porsche 924 - Typ 1980



“Kann der ambitionierte Fahrer auf beste Fahrleistungen nicht verzichten, dann muß dem Fünfganggetriebe uneingeschränkt der Vorrang eingeräumt werden”, hatte die Zeitschrift Gute Fahrt bei einem Vergleich der für den 924 erhältlichen Kraftübertragungen schon im Jahr zuvor fest gestellt. Damals kostete die Fünfgangausführung Aufpreis, ab Modelljahr 1980 wurde ein neues, von VW gebautes Getriebe mit fünf Fahrstufen serienmäßig eingebaut. Zu den weiteren Modifikationen gehörten eine Transistorzündung, ein größerer Bremskraftverstärker und ein von innen mechanisch (nicht elektrisch) verstellbarer Außenspiegel.

Im April 1980 kündigte eine Pressemitteilung die Auflage eines Sondermodells an, den 924 Le Mans. Diese Exemplare waren in alpin-weiß lackiert und besaßen dreifarbige Dekorstreifen sowie Le Mans-Schriftzüge. Zur Ausstattung gehörten speziell bezogene Sitze, Sechszoll-Leichtmetallfelgen mit blanken Speichen, 205er Reifen, Sportstoßdämpfer, Heckspoiler und ein Vierspeichenlenkrad mit 36 Zentimeter Durchmesser.

Der 924 turbo, vom Porsche-Hausblatt Christophorus als “neuer Stern am Sportwagenhimmel” bezeichnet, wurde ebenfalls aufgewertet. Bei ihm wurden elektrische Fensterheber und Nebelschlußleuchten in die Serie übernommen. Seine Fahrleistungen beeindruckten nach wie vor die Tester. “Der 924 turbo ist ein Zweiliterauto, das die meisten der sogenannten Superautos zu einem Bruchteil deren Preises in den Schatten stellt”, schrieb der erfahrene britische Journalist John Bolster in Autosport.

Keine Sonder- sondern Versuchsmodelle waren jene zehn Porsche 924 mit der Aufschrift “Methanol”, die in dieser Zeit das Straßenbild bereicherten. Die Fahrzeuge gehörten zu einem Forschungsprojekt, bei dem es um die Erprobung neuer Energiequellen für den Straßenverkehr ging.

## Motor924

Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, eine obenliegende Nockenwelle  
924 turbo

Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, eine obenliegende Nockenwelle,  
Abgasturbolader

## Leistung924

125 PS (92 kW) bei 5800/min

924 turbo

170 PS (125 kW) bei 5500/min

## Hubraum 1984 ccm

Kraftstoffanlage Bosch K-Jetronic, Tankinhalt 62 Liter

Kraftübertragung Fünfganggetriebe

## Fahrgestell924

Selbsttragende Karosserie mit vorderer Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und querliegenden Drehstabfedern, Teleskopstoßdämpfer

924 turbo

Selbsttragende Karosserie mit vorderer Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und querliegenden Drehstabfedern, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisatoren

Maße und 924

Gewicht Radstand: 2400 mm Länge: 4213 mm

Breite: 1685 mm Höhe: 1270 mm Gewicht: 1080 kg

924 turbo

Radstand: 2400 mm Länge: 4213 mm

Breite: 1685 mm Höhe: 1270 mm Gewicht: 1180 kg

Fahrleistung: 924: 204 km/h

924 turbo: 225 km/h



# Porsche 924 - Typ 1981



Ende 1981, also schon im Modelljahr 1982, entstanden 600 Sondermodelle des 924 anlässlich des Firmenjubiläums 50 Jahre Porsche. Die Fahrzeuge waren in zinnmetallic lackiert, aufwendig ausgestattet, und die Kopfstützen der Sitze zierte der eingestickte Schriftzug "F. Porsche". Ansonsten blieben natürlich die Qualitäten des 924 unberührt, wozu laut auto motor und sport beispielsweise die "schottische Sparsamkeit" und die sportlichen Fahreigenschaften gehörten. "Der Grenzbereich ist so hoch angesiedelt, daß man ihn auf normalen Straßen nur dann erreicht, wenn man eine Straßenkrümmung erheblich unterschätzt hat", stellte das Stuttgarter Fachblatt fest. Zu den Veränderungen für das 82er Modelljahr gehörten ein Dreispeichen-Sportlenkrad, eine verbesserte Heizung und marginale Fahrwerksmodifikationen – unter anderem wurde der Durchmesser des vorderen Stabilisators geändert. Auch beim 924 turbo wurden die Stärken der Stabis neu festgelegt und die Heizung optimiert. Die bereits für das Modelljahr zuvor durchgeführten Veränderungen am Motor hatten sich bestens bewährt. Durch einen kleineren Lader sprach der turbo mit geringerer Verzögerung auf Gaspedalbewegungen an, "...setzt der Schub schon bei knapp 2000/min sanft ein, um sich dann gleichmäßig, aber vehement bis zur Schaltdrehzahl von immerhin 6700/min zu steigern", stand in einem Test von auto motor und sport zu lesen, in dem auch auf den nun geringeren Treibstoffverbrauch hingewiesen wurde. Zu den berühmtesten Käufern eines 924 turbo im Jahr 1982 zählte der Rennfahrer und Le Mans-Sieger auf Porsche, Derek Bell.

## Motor924

Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, eine obenliegende Nockenwelle

## 924 turbo

Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, eine obenliegende Nockenwelle, Abgasturbolader

## Leistung924

125 PS (92 kW) bei 5800/min

## 924 turbo

177 PS (130 kW) bei 5500/min

## Hubraum1984 ccm

## Kraftstoffanlage924

Bosch K-Jetronic, Tankinhalt 66 Liter

## 924 turbo

Bosch K-Jetronic, Tankinhalt 84 Liter

## KraftübertragungFünfganggetriebe

## Fahrgestell924

Selbsttragende Karosserie mit vorderer Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und querliegenden Drehstabfedern,

## Teleskopstoßdämpfer

### 924 turbo und

Selbsttragende Karosserie mit vorderer Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und querliegenden Drehstabfedern, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisatoren

### Maße und 924

Gewicht Radstand: 2400 mm Länge: 4213 mm

Breite: 1685 mm Höhe: 1270 mm Gewicht: 1080 kg

### 924 turbo

Radstand: 2400 mm Länge: 4213 mm

Breite: 1685 mm Höhe: 1270 mm Gewicht: 1180 kg

Fahrleistung: 924: 204 km/h

924 turbo: 230 km/h

# Porsche 924 - Typ 1982



Ende 1981, also schon im Modelljahr 1982, entstanden 600 Sondermodelle des 924 anlässlich des Firmenjubiläums 50 Jahre Porsche. Die Fahrzeuge waren in zinnmetallic lackiert, aufwendig ausgestattet, und die Kopfstützen der Sitze zierte der eingestickte Schriftzug "F. Porsche". Ansonsten blieben natürlich die Qualitäten des 924 unberührt, wozu laut auto motor und sport beispielsweise die "schottische Sparsamkeit" und die sportlichen Fahreigenschaften gehörten. "Der Grenzbereich ist so hoch angesiedelt, daß man ihn auf normalen Straßen nur dann erreicht, wenn man eine Straßenkrümmung erheblich unterschätzt hat", stellte das Stuttgarter Fachblatt fest. Zu den Veränderungen für das 82er Modelljahr gehörten ein Dreispeichen-Sportlenkrad, eine verbesserte Heizung und marginale Fahrwerksmodifikationen – unter anderem wurde der Durchmesser des vorderen Stabilisators geändert. Auch beim 924 turbo wurden die Stärken der Stabis neu festgelegt und die Heizung optimiert. Die bereits für das Modelljahr zuvor durchgeführten Veränderungen am Motor hatten sich bestens bewährt. Durch einen kleineren Lader sprach der turbo mit geringerer Verzögerung auf Gaspedalbewegungen an, "...setzt der Schub schon bei knapp 2000/min sanft ein, um sich dann gleichmäßig, aber vehement bis zur Schaltdrehzahl von immerhin 6700/min zu steigern", stand in einem Test von auto motor und sport zu lesen, in dem auch auf den nun geringeren Treibstoffverbrauch hingewiesen wurde. Zu den berühmtesten Käufern eines 924 turbo im Jahr 1982 zählte der Rennfahrer und Le Mans-Sieger auf Porsche, Derek Bell.

## Motor 924

Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, eine obenliegende Nockenwelle  
924 turbo  
Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, eine obenliegende Nockenwelle, Abgasturbolader

## Leistung 924

125 PS (92 kW) bei 5800/min  
  
924 turbo  
177 PS (130 kW) bei 5500/min

## Hubraum 1984 ccm

## Kraftstoffanlage 924

Bosch K-Jetronic, Tankinhalt 66 Liter  
  
924 turbo  
Bosch K-Jetronic, Tankinhalt 84 Liter

## Kraftübertragung Fünfganggetriebe

## Fahrgestell 924

Selbsttragende Karosserie mit vorderer Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung an

Schräglenkern und querliegenden Drehstabfedern,  
Teleskopstoßdämpfer

924 turbo und  
Selbsttragende Karosserie mit vorderer Einzelradaufhängung an  
Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung an  
Schräglenkern und querliegenden Drehstabfedern,  
Teleskopstoßdämpfer, Stabilisatoren

Maße und 924

Gewicht Radstand: 2400 mm Länge: 4213 mm

Breite: 1685 mm Höhe: 1270 mm Gewicht: 1080 kg

924 turbo

Radstand: 2400 mm Länge: 4213 mm

Breite: 1685 mm Höhe: 1270 mm Gewicht: 1180 kg

Fahrleistung: 924: 204 km/h

924 turbo: 230 km/h

# Porsche 924 - Typ 1983



Der 924 reifte in seinem neunten Modelljahr weiter im Detail, was seine Alltagsqualitäten zusehends verbesserte. Am bewährten, 125 PS starken Zweilitermotor und dem Fünfganggetriebe gab es keine Änderungen zu vermelden. Eine willkommene Verbesserung der Ausstattung war die Fernentriegelung für die gläserne Heckklappe. Der Deckel konnte nun vom Fahrersitz aus elektrisch entriegelt werden, ohne dass man dazu aussteigen oder den Zündschlüssel abziehen mußte.

Frischlufffans begrüßten das neue Hubdach. Dabei handelte es sich um das schon bisher auf Wunsch lieferbare, herausnehmbare Dachteil, das eine weitere Spielmöglichkeit bot. Wer sich nur mit einer leichten Brise begnügen wollte, konnte über einen Kippschalter auf der Mittelkonsole das Dach lediglich ausstellen. Eine weitere Veränderung betraf die Rücksitzlehnen, die sich nun über Druckknöpfe vom Innenraum als auch vom Kofferraum aus entriegeln ließen. Und damit die Besatzung stets über ihr Äußeres im Bilde war, bekamen beide Sonnenblenden einen Make-up-Spiegel.

## Motor924

Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, eine obenliegende Nockenwelle

## Leistung924

125 PS (92 kW) bei 5800/min

Hubraum1984 ccm

## Kraftstoffanlage924

Bosch K-Jetronic, Tankinhalt 66 Liter

KraftübertragungFünfganggetriebe

## Fahrgestell924

Selbsttragende Karosserie mit vorderer Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und querliegenden Drehstabfedern, Teleskopstoßdämpfer

## Maße und924

GewichtRadstand: 2400 mm Länge: 4213 mm

Breite: 1685 mm Höhe: 1270 mm Gewicht: 1080 kg

Fahrleistung: 924: 204 km/h

# Porsche 924 - Typ 1984



Der 924 reifte in seinem neunten Modelljahr weiter im Detail, was seine Alltagsqualitäten zusehends verbesserte. Am bewährten, 125 PS starken Zweilitermotor und dem Fünfganggetriebe gab es keine Änderungen zu vermelden. Eine willkommene Verbesserung der Ausstattung war die Fernentriegelung für die gläserne Heckklappe. Der Deckel konnte nun vom Fahrersitz aus elektrisch entriegelt werden, ohne dass man dazu aussteigen oder den Zündschlüssel abziehen mußte.

Frischlufffans begrüßten das neue Hubdach. Dabei handelte es sich um das schon bisher auf Wunsch lieferbare, herausnehmbare Dachteil, das eine weitere Spielmöglichkeit bot. Wer sich nur mit einer leichten Brise begnügen wollte, konnte über einen Kippschalter auf der Mittelkonsole das Dach lediglich ausstellen. Eine weitere Veränderung betraf die Rücksitzlehnen, die sich nun über Druckknöpfe vom Innenraum als auch vom Kofferraum aus entriegeln ließen. Und damit die Besatzung stets über ihr Äußeres im Bilde war, bekamen beide Sonnenblenden einen Make-up-Spiegel.

## Motor924

Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, eine obenliegende Nockenwelle

## Leistung924

125 PS (92 kW) bei 5800/min

Hubraum1984 ccm

## Kraftstoffanlage924

Bosch K-Jetronic, Tankinhalt 66 Liter

KraftübertragungFünfganggetriebe

## Fahrgestell924

Selbsttragende Karosserie mit vorderer Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und querliegenden Drehstabfedern, Teleskopstoßdämpfer

## Maße und924

GewichtRadstand: 2400 mm Länge: 4213 mm

Breite: 1685 mm Höhe: 1270 mm Gewicht: 1080 kg

Fahrleistung: 924: 204 km/h

# Porsche 924 S - Typ 1985



Porsche ergänzte seine Vierzylinder-Baureihe um den 944 turbo, der 924 blieb aber weiter im Programm und behauptete seine Rolle als Einsteiger-Porsche. Die Modifikationen für den neuen Jahrgang waren gering. Die Technik blieb unverändert, lediglich die Ausstattung des 924 wurde aufgewertet. So erweiterte sich die Serienausrüstung um beheizbare Waschdüsen für die Scheibenwaschanlage und um eine grün getönte Verglasung. Außerdem standen neue Außenfarben zur Wahl, und die Liste der Extras wuchs um die Radio-Typen Hamburg und Boston.

Die Popularität des 924 machte sich in den USA, wohin das Fahrzeug allerdings nicht mehr geliefert wurde, ein Café-Besitzer zu nutze. Er ließ einen 924 in der Mitte zersägen und das Hinterteil im ersten Stock seines Hauses an der Außenwand befestigen. Zur Eröffnung seines Hauses warb er dann in einer Anzeige mit dem Slogan: "Das Café mit dem Porsche in der Hauswand."

## Motor 924

Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, eine obenliegende Nockenwelle

## Leistung 924

125 PS (92 kW) bei 5800/min

Hubraum 1984 ccm

## Kraftstoffanlage 924

Bosch K-Jetronic, Tankinhalt 66 Liter

Kraftübertragung Fünfganggetriebe

## Fahrgestell 924

Selbsttragende Karosserie mit vorderer Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und querliegenden Drehstabfedern, Teleskopstoßdämpfer

## Maße und 924

Gewicht Radstand: 2400 mm Länge: 4213 mm

Breite: 1685 mm Höhe: 1270 mm Gewicht: 1080 kg

Fahrleistung: 924: 204 km/h

# Porsche 924 S - Typ 1986



Nach einer umfangreichen Überarbeitung reifte der 924 zum 924 S. Künftig tat unter der Haube der für den 944 entwickelte 2,5-Liter-Motor mit zwei Ausgleichswellen und digitaler Motor Elektronik (DME) Dienst. Dabei handelte es sich um die USA-Version des 944-Triebwerks, das 150 PS leistete und wegen der geringen Verdichtung das Tanken von Normalbenzin gestattete. Außerdem waren bei dieser Version die Vorbereitungen zum Anbau eines Katalysators mit Lambdasonde getroffen. Die Leistung blieb mit und ohne Kat identisch.

Die Fachjournalisten waren vom 924 S sehr angetan, sprachen vom gepflegten Auftreten des Motors, und der Tester von auto motor und sport lobte, "... ist es geradezu eine Wohltat, mit ihm unterwegs zu sein", und "man kann angenehm aus dem Vollen schöpfen".

Nicht nur der Vierzylindermotor, auch das Fahrwerk war verändert worden. Nun zählten vorne und hinten innenbelüftete Scheiben zur Bremsanlage, und die stählernen Hinterachslenker waren durch Exemplare aus Leichtmetall ersetzt worden. Außerdem rollte der 215 km/h schnelle S auf neu gestalteten Druckguß-Felgen im sogenannten Telefonscheiben-Styling, auf die breite Reifen der Größe 195/65 VR 15 montiert wurden. Auf Wunsch waren auch Leichtmetallräder der Größe 6 J x 16 mit Reifen des Formats 205/55 VR 16 lieferbar.

Motor	924 S Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, eine obenliegende Nockenwelle
Leistung	924 S 150 PS (110 kW) bei 5800/min
Hubraum	2479 ccm
Kraftstoffanlage	924 S Bosch L-Jetronic, Tankinhalt 66 Liter
Kraftübertragung	Fünfganggetriebe
Fahrgestell	924 S Selbsttragende Karosserie mit vorderer Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und querliegenden Drehstabfedern, Teleskopstoßdämpfer
Maße und Gewicht	924 S Radstand: 2400 mm Länge: 4213 mm Breite: 1685 mm Höhe: 1270 mm Gewicht: 1190 kg
Fahrleistung:	924 S: 215 km/h



# Porsche 924 S - Typ 1987



Viele Käufer nutzten das Angebot, den 924 S mit Katalysator zu bestellen, zumal der Aufpreis für den Kat schon 1986 von zunächst 2190 auf 1300 DM reduziert worden war. "Wenn wir zur Verbreitung des Katalysators schon jetzt beitragen wollen, dürfen wir den Käufern keine weniger temperamentvollen Autos zumuten", hatte Paul Hensler, Chef der Abteilung Antriebe, gesagt. Deshalb besaßen die Versionen mit und ohne Kat die gleiche Leistung von 150 PS.

Der bereits im vergangenen Modelljahr eingeführte neue Antrieb war überall gut angekommen. So stand beispielsweise in der Porsche-Hauszeitschrift Christophorus zu lesen: "Es kommt selten vor, dass sich ein Fahrzeug durch einen anderen Motor so stark verändert wie der 924 bei seiner Umwandlung in den 924 S. Hier ist im vertrauten Kleid ein neuer Porsche entstanden, der den anderen Zuffenhausener Autos, ob mit vier, sechs oder acht Zylindern, in keiner Weise nachsteht."

Für das Modelljahr 1987 waren neue Außenfarben und ein mit einer kleinen Leuchte versehener Zündschlüssel hinzugekommen, um das Aufschließen der Tür bei Dunkelheit zu erleichtern. Die Radios waren nun mit einer Diebstahl-Codierung versehen, das heißt, sie mußten nach dem Ausbau neu kodiert werden, was nur dem Kenner der Codennummer möglich war.

## Motor 924 S

Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, eine obenliegende Nockenwelle

## Leistung 924 S

150 PS (110 kW) bei 5800/min

Hubraum 2479 ccm

## Kraftstoffanlage 924 S

Bosch L-Jetronic, Tankinhalt 66 Liter

Kraftübertragung Fünfganggetriebe

## Fahrgestell 924 S

Selbsttragende Karosserie mit vorderer Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und querliegenden Drehstabfedern, Teleskopstoßdämpfer

## Maße und 924 S

Gewicht Radstand: 2400 mm Länge: 4213 mm

Breite: 1685 mm Höhe: 1270 mm Gewicht: 1190 kg

Fahrleistung: 924 S: 215 km/h

# Porsche 924 S - Typ 1988



Für sein letztes Produktionsjahr war der 924 S noch einmal sichtlich aufgefrischt worden. So wuchs die Leistung des nach wie vor 2,5 Liter großen Motors von 150 auf 160 PS – für Modelle mit und ohne Katalysator. Die höhere Verdichtung des überarbeiteten Triebwerks machte zwar nun die Verwendung von Superbenzin erforderlich, doch galt der 924 eh als ein Muster an Sparsamkeit.

Die Zeitschrift Gute Fahrt widmete dem 924 S Anfang 1988 einen Testbericht, in dem lobend “der runde Motorlauf, vibrations- und geräuscharm” erwähnt wurde. Auch der Gewinn an Leistung und Drehmoment der 160 PS-Version floss positiv in die Bewertung mit ein: “Die Maschine zeichnet sich mit einer spontanen Gasannahme aus, die meist unverzüglich in kräftigen Vortrieb umgesetzt wird. Beim Durchbeschleunigen der Gänge macht sich das ansehnliche Leistungspotential und das relativ geringe Gewicht des 924 S eindrucksvoll bemerkbar.”

Die Serienausstattung des nun 220 km/h schnellen S enthielt zahlreiche neue Positionen. Unter anderem zählten elektrisch verstell- und beheizbare Außenspiegel, Heckscheibenwischer, elektrische Fensterheber, Stabilisator an der Hinterachse und ein Dreispeichen-Lederlenkrad dazu. Außerdem gab es auf der Basis des S noch zwei Exklusiv-Modelle, die in schwarz beziehungsweise alpinweiß lackiert waren und zusätzliche sportliche Extras enthielten, unter anderem ein Sportfahrwerk.

Im August 1988 gab dann der 924 S seine Rolle als Einsteiger-Porsche an den 944 ab.

## Motor 924 S

Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, eine obenliegende Nockenwelle

## Leistung 924 S

160 PS (118 kW) bei 5900/min

## Hubraum 2479 ccm

## Kraftstoffanlage 924 S

Bosch L-Jetronic, Tankinhalt 66 Liter

## Kraftübertragung Fünfganggetriebe

## Fahrgestell 924 S

Selbsttragende Karosserie mit vorderer Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und querliegenden Drehstabfedern, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator

## Maße und 924 S

Gewicht Radstand: 2400 mm Länge: 4213 mm

Breite: 1685 mm Höhe: 1190 mm Gewicht: 1190 kg

Fahrleistung: 924 S: 220 km/h