

50 JAHRE PORSCHE 924



→ Fakten

- * War ursprünglich ein VW-Projekt
- * Übernahm die Rolle des „Einstiegs-Porsche“, der neue Kunden für die Marke erobern sollte
- * Begründete Porsche's Transaxle-Familie mit 944, 968 und 928
- * Wurde von Porsche in einem Werbeslogan als „Familien-Sport-Kombi“ bezeichnet
- * Definierte laut Porsche „die Alltagstauglichkeit eines Sportwagens als echter 2+2-Sitzer neu“
- * Von 1976 bis 1988 sind über 150.000 Fahrzeuge produziert worden (fast so viele wie vom 911 in dieser Zeit)



→ Favoriten

TOP 1

TRANSAXLE – der Motor vorn, das Getriebe hinten, verbunden durch eine stabile Welle. Diese Antriebstechnik prägte den 924 (und ebenso 944, 968 und 928) und auch Porsche, denn zum ersten Mal in der Geschichte der Marke saß der Motor nicht mehr hinter den Insassen. Wobei der größte Transaxle-Vorteil die ausgeglichene Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse darstellt – ideal für sportliche Modelle wie den 924, auch wenn er aus heutiger Sicht mit seinem nur 125 PS starken 2,0-Liter-Vierzylinder eher „sparsam“ motorisiert war (zumindest für einen Porsche).

TOP 2

Beim 924-**DESIGN** ging Porsche komplett neue Wege: Geschärfte Linien, lange Fronthaube und eine große gläserne Heckklappe kannte man von den Sportwagen der Marke, bei denen der Motor hinter den Passagieren platziert war, bis dahin nicht. Das Styling sprach die meisten Automobilisten mit den Klappscheinwerfern sowie der gleichermaßen sportlichen wie eleganten Silhouette dennoch an. Zumal ein Design-Kodex mit der Porsche-DNA in den 1970er-Jahren noch nicht definiert war. Stattdessen diente der „Übervater“ 911 als Referenz.

TOP 3

Streng genommen war der 924 mehr als „nur“ ein neues Modell – mit seiner für Porsche neuen Antriebstechnologie ging auch eine Neuausrichtung der **STRATEGIE** einher. Bei der die Zuffenhausener für sich einige Fragen beantworten mussten: Was macht für die Zielgruppen einen Porsche aus? Welche Rolle spielen die Position des Motors und das „Porsche-Feeling“? Oder stehen vielmehr Power und Performance im Vordergrund? Auch wenn die Transaxle-Familie darauf überzeugende Antworten bot, wurde Porsche's Mut mit diesen Modellen letztlich nicht belohnt. Und dies, obwohl Qualität, Design und Technik von 924/944/968/928 über jeden Zweifel erhaben waren. War der Schatten des 911 noch zu groß? Oder die Zeit für die Transaxle-Modelle möglicherweise noch nicht reif? Porsche zog aus den gemachten Erfahrungen jedenfalls die Konsequenz, den Synergien zwischen den Modellreihen künftig eine noch größere Priorität einzuräumen.



→ Fazit

Der 924 spaltete die Porsche-Fans wie zwei Jahrzehnte später auch die wassergekühlten Motoren des 911. Mir gefiel er von Anfang an. Und klar, 125 PS (noch dazu aus einem Audi-Motor ...) waren für einen Porsche unterste Fahnenstange. Aber das Gesamtpaket aus (Transaxle-)Technik, Design, Fahrspaß, Qualität und Fahrleistungen war dennoch rund. Das i-Tüpfelchen darauf war der Preis, durch den ein Porsche als Neuwagen nun auch für Kundenkreise erschwinglich wurde, die bis dahin nur von einem gebrauchten 911 träumen konnten. Lässt man die raren Top-Modelle wie den 924 Turbo außen vor, zeigte erst der 944 ab Anfang der 1980er-Jahre, welches Potenzial das Konzept bot. Und zwar vor allem mit einem stärkeren (Porsche-)Motor sowie einem aggressiveren Design mit ausgestellten Kotflügeln. Dennoch muss es heute nicht unbedingt ein 944 oder 968 sein, wenn man einen Transaxle aus Zuffenhausen mit attraktivem Preis-/Leistungsverhältnis anschaffen möchte. Denn in den letzten Baujahren rollte der 924 als „S“ mit 150 bzw. 160 PS dank des 944-Motors vom Band. Mehr Porsche-Feeling, -Qualität und -Fahrspaß gibt es günstiger nicht!!! Worauf wartet Ihr?



(Bilder: Porsche)