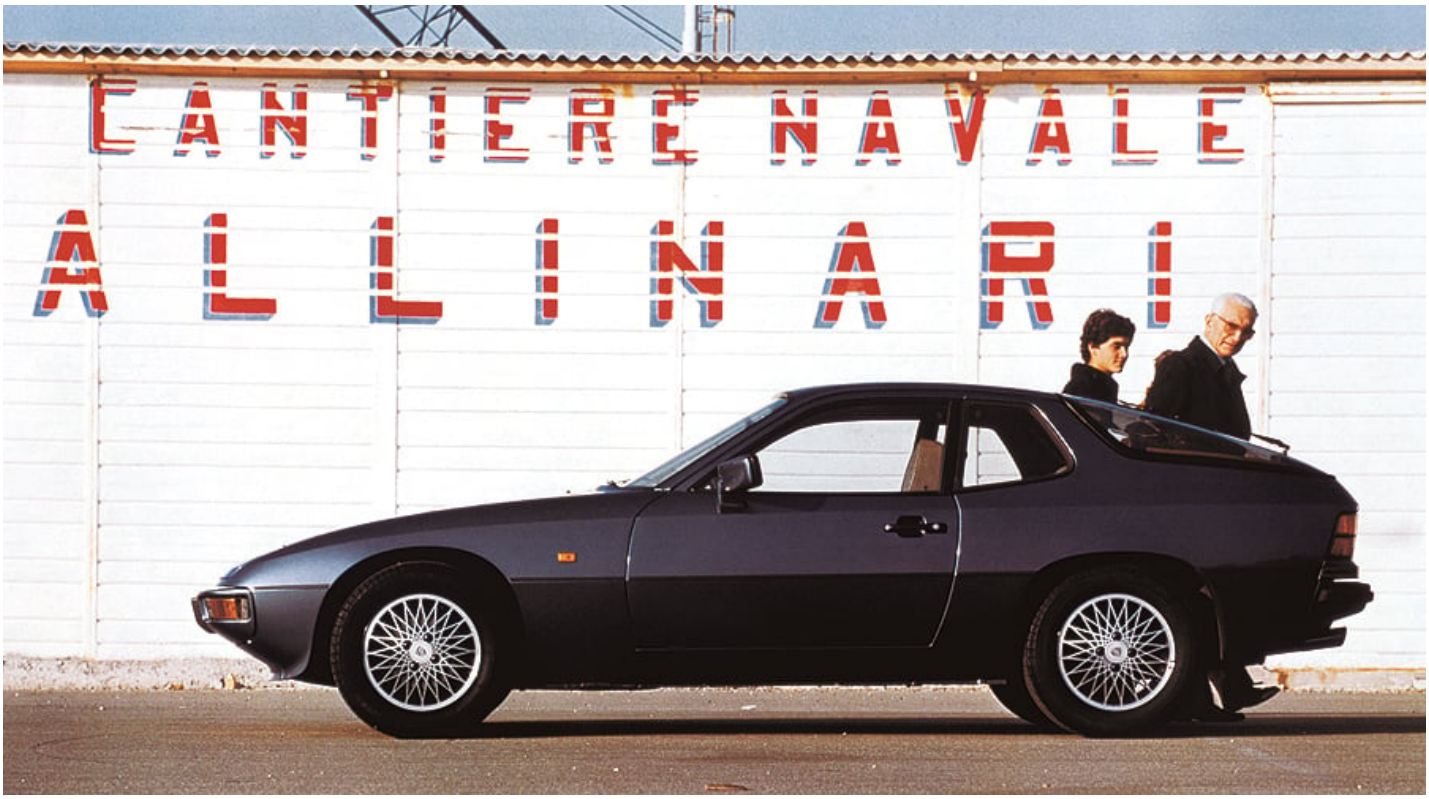
Investment-Tipp: Die Vierzylinder-Porsche 924, 944 und 968

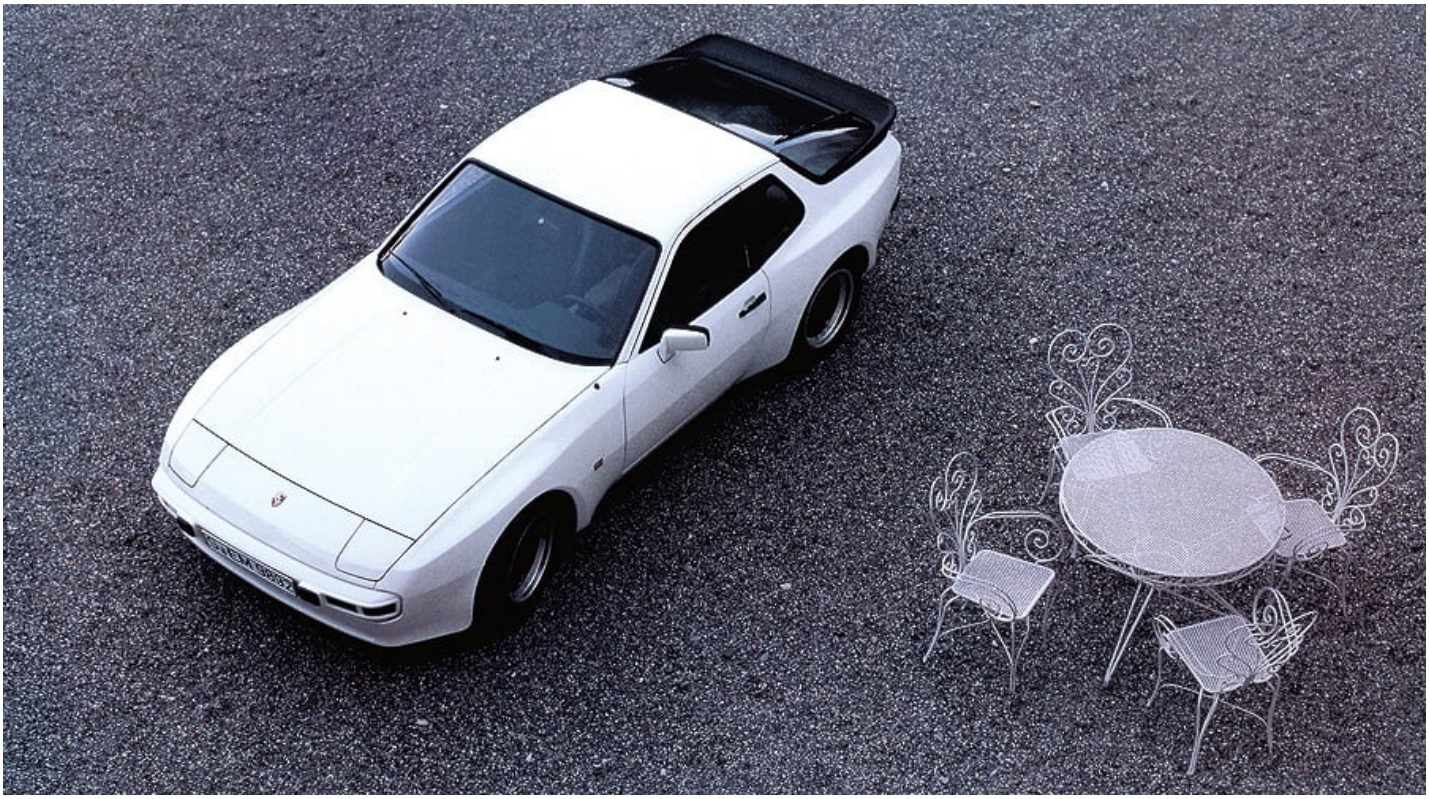
Noch liegt ein Schatten auf den wassergekühlten Frontmotor-Porsche-Modellen, verursacht vom internen Stallgefährten 911 mit dem gegenteiligen Motorisierungskonzept. Marktexperte Stephan Arensmeier empfiehlt daher, jetzt in ein Vierzylindermodell der Baureihen 924, 944 oder 968 zu investieren

Groß war und ist die Faszination für die Sportwagenikone 911 seit ihrer Präsentation 1963, deren Platz die Frontmotor-Porsche doch einmal einnehmen sollten. Doch langsam widmet sich eine größer werdende Schar diesen anderen Modellen aus Stuttgart, auch als Folge einer scheinbar nicht enden wollenden Preisspirale der luftgekühlten Sechszylinder.

Dreieinhalb Jahrzehnte sind seit dem Erscheinen des von Volkswagen initiierten Typs 924 mittlerweile vergangen, doch so richtig hat der als Einstiegsdroge angedachte Vierzylinder die Sportwagenfahrer-Herzen auch bis heute nicht erreicht. Möglicherweise zu Unrecht, denn mit den integrierten Stoßstangen und der riesigen Heckscheibe gelang eine zeitlose Gestaltung, die von einer nahezu optimalen Gewichtsverteilung mittels Transaxle-Bauweise begleitet wurde. Das vermisste Leistungspotential des Zweiliter-Motors wurde 1979 mit Einführung des 924 Turbo aufgehoben.



Ein Jahr später resultierte daraus durch Modifikationen das gewichtsreduzierte und leicht verbreiterte Le-Mans-Homologationsmodell 924 Carrera GT mit 210 PS, das nun schneller war als der damalige 911! Nur 409 Einheiten wurden von diesem Modell gebaut, was den Sportwagen heute zum gesuchten Sammlerobjekt macht. An Seltenheit wird der GT nur noch übertroffen vom 924 Carrera GTS und Carrera GTR (59 bzw. 17 Exemplare). Falls Sie keine dieser Pretiosen finden sollten, halten Sie Ausschau nach einem 924 S der zwischen 1986 und 1988 gebaut wurde. Als letztgebautes Modell der Reihe verfügt er über einen artgerechten und vor allem hauseigenen 2,5 Liter Motor, der den Wagen in 7,9 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h beschleunigt.



Dieses Aggregat wurde anfangs – jedoch etwas leistungsstärker – auch im Schwestermodell 944 verwendet, das 1982 die automobile Bühne befuhr. Im Jahr 1989 wurde der Zylinderinhalt auf 2,7 Liter aufgestockt, was zusätzliches Drehmoment und mehr Leistung bedeutete. Im Modell 944S wurde dann der noch effektivere 16-Ventil-Zylinderkopf verbaut, der seine letzte Evolutionsstufe im 944 S2 mit einem auf 2.990 ccm vergrößerten Hubraum erfuhr. Geschmiedete Kolben mobilisierten 211 PS aus dem seinerzeit größten Vierzylindermotor eines Serien-PKW, der auch in die optional erhältliche Cabrio-Variante verbaut wurde.

Nur 528 Exemplare wurden vom 944 Turbo Cabriolet im Jahr 1991 gefertigt, das seinerzeit mit einer Spitze von circa 260 km/h das schnellste offene Vierzylinder-Serienfahrzeug weltweit sein dürfte und als einziges Modell der gesamten Baureihe einen Listen- Neupreis von über 100.000 D-Mark hatte.

BB PW 221

Anfang der Neunziger waren die Tage des 944 mit dem aus den 70er Jahren stammenden Design gezählt und das Modell wurde modernisiert – durch Stilelemente aus den Siebzigern! Der fortan 968 benannte Wagen hatte eine deutlich dem V8-Modell 928 entlehnte Heck- und Frontpartie. Der abermals optimierte Motor leistete nun 240 PS und wurde baugleich auch im 968 Club Sport implantiert, der ab 1993 die Funktion des Porsche Einstiegsmodells übernahm. Um Unwesentliches wie Rücksitzbank, Airbag und Ähnliches erleichtert wog der Wagen glatte 50 Kilo weniger und war mit einem Preisvorteil von gut 20.000 D-Mark angesetzt, die Verkaufszahlen anzuheben. Letztlich wurden nur 1.538 CS produziert. Weniger Exemplare gab es nur vom 968 Turbo S, der mit ganzen 14 Einheiten die absolute Top-Rarität darstellt.

Die leichten Club-Sport-Modelle mit seinerzeit wahlweise erhältlichen Recaro-Sportsitzen sind heute gesucht für den Einsatz auf Rennstrecken, was bereits einen Preisschub bedingte. Doch erst jetzt beginnen diese Vierzylinder-Modelle sich so recht aus dem Schatten des Übervaters 911 zu lösen. Es sind – jedes Modell für sich genommen – fantastische Sportwagen, die ihre beste Zeit noch vor sich haben. Steigen Sie ein, jetzt ist

die richtige Zeit!

Vierzylinder-Porsche finden Sie im Classic Driver Marktplatz.

Während einige Automobile einen regelrechten Preishöhenflug erleben, sind oder bleiben andere unterbewertet. In dieser Reihe stellt der Automobil- und Marktexperte Stephan Arensmeier (CLASSICON) Ihnen Automobile vor, die aus seiner Sicht gute Chancen auf Wertsteigerung haben.

Text: Stephan Arensmeier
Fotos: Porsche

Galerie

Die Vierzylinder-Porsche 924, 944 und 968

Die Vierzylinder-Porsche 924, 944 und 968

Die Vierzylinder-Porsche 924, 944 und 968

Die Vierzylinder-Porsche 924, 944 und 968

Die Vierzylinder-Porsche 924, 944 und 968

Die Vierzylinder-Porsche 924, 944 und 968

Die Vierzylinder-Porsche 924, 944 und 968

Die Vierzylinder-Porsche 924, 944 und 968

Die Vierzylinder-Porsche 924, 944 und 968

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/investment-tipp-die-vierzylinder-porsche-924-944-und-968
© Classic Driver. All rights reserved.