

CLASSIC DRIVER

Porsche 928

Concorde der Autobahn

Text: [Sven Jürisch](#)

Fotos: [Axel Schmies](#)

Mit dem Porsche 928 legten die Zuffenhausener Ende der Siebziger Jahre eine zusätzliche Baureihe auf Kiel. Insbesondere die dem 911 entwachsene Klientel sollte mit dem Grand Tourisme Coupé bei Laune gehalten werden. Schnell stellte sich jedoch heraus, dass nicht nur der kraftvolle Antrieb und der hohe Langstreckenkomfort den Porsche 928 zur „Concorde der Autobahn“ machten, sondern auch sein immens hoher Wartungsbedarf. Über die Langzeitqualitäten des einstigen Traumwagens informiert unsere Kaufberatung.

Frau Kommerzialrat war begeistert. Was Louise Piëch, Tochter des Firmengründers Ferdinand Porsche und Großaktionärin der Porsche AG, da am 19. November 1973 in der Wagenauslieferungshalle des Porsche Werkes in Zuffenhausen zu sehen bekam, entsprach voll und ganz ihren Erwartungen an den Sportwagen der Zukunft. Inmitten der erlauchten Konkurrenz von BMW 635 CSI, Mercedes SLC oder Jaguar XJ-C sah der rundliche 928 Versuchswagen aus wie ein Vehikel von einem anderen Stern.



Der von Chefdesigner Anatole Lapine und seinem Stellvertreter Wolfgang Möbius gezeichnete Entwurf war in seiner Konsequenz so anders, so modern, daß die versammelten Fahrzeuge der Mitbewerber plötzlich aussahen wie Artefakte aus dem Museum für Industriegeschichte. Der 928 verfügte neben den Merkmalen eines klassischen GT, wie einer langen, nicht enden wollenden Motorhaube, einem langen Radstand und einer komfortable Anordnung der Fahrersitzposition, über zahlreiche Merkmale, die zuvor an keinem Fahrzeug realisiert worden waren. So waren die Stoßfänger komplett in die Karosse integriert worden und bildeten mit den Leuchten eine Einheit. Dabei boten sie den gleichen Aufprallschutz wie herkömmliche Elemente. Die nunmehr vollständig aus Kunststoff bestehenden Schürzen sollten sich später in nahezu allen Autos wiederfinden.



Die Karosserie wartete zudem mit einer damals ebenfalls wenig verbreiteten Mischbauweise auf. Um Gewicht zu sparen, setzte Porsche für die Motorhaube und die Türen auf Aluminium. Die Karosserie hingegen bestand aus herkömmlichem Stahlblech. Das Gesamtgewicht schrumpfte so um 30,7 kg auf nur 1.550 kg. Dies wiederum kam dem Verbrauch des zu Beginn ausschließlich mit einem 4,5 Liter V8-Motor bestückten Sportwagens zu Gute. Mit für damalige Verhältnisse akzeptablen 18 Litern auf 100 km bewegte sich der mit einem K-Jetronic und einem Fünfgangschaltgetriebe bestückte 928 im Mittelfeld in Sachen Kraftstoffkonsum. Und das war auch gut so, denn schließlich wäre das bereits Anfang der Siebziger gestartete Projekt 928 beinahe durch die erste Ölkrise zum Scheitern verurteilt worden. Doch die Entwicklungsabteilung schaffte es durch immer neue Verbesserungen am Antriebsstrang und an der Aerodynamik, die Vorstände von der Realisierbarkeit des Projektes 928 auch in dieser Zeit zu überzeugen. Ausschlaggebend dafür dürfte aber auch gewesen sein, dass man im Hause Porsche die Möglichkeit sah, mit einem völlig neuen Fahrzeugkonzept die eingefahrenen Spuren des 911 zu verlassen und den Kunden eine hochwertige Aufstiegsmöglichkeit fernab des etwas ruppigen Charismas der Heckmotorbaureihe zu bieten.



Die ersten fahrdynamischen Erlebnisse in mit Achsen des 928 ausgerüsteten Opel Diplomat Modellen ließen auch die ärgsten internen Kritiker verstummen. Die später erlebbare Dynamik des Antriebes in zwei verbreiterten Audi Coupé S Modellen machte die Sache rund. Die hohe Güte des Projekts wird aber auch durch die lange Bauzeit und die vielen Varianten des 928 deutlich. Wären die Ingenieure bei der Konstruktion nicht derart akribisch gewesen, hätte die Baureihe es vermutlich kaum auf eine Bauzeit von 18 Jahren und bis zu einer Leistung von 350 PS (im 928 GTS) gebracht.



Technik und Wartung

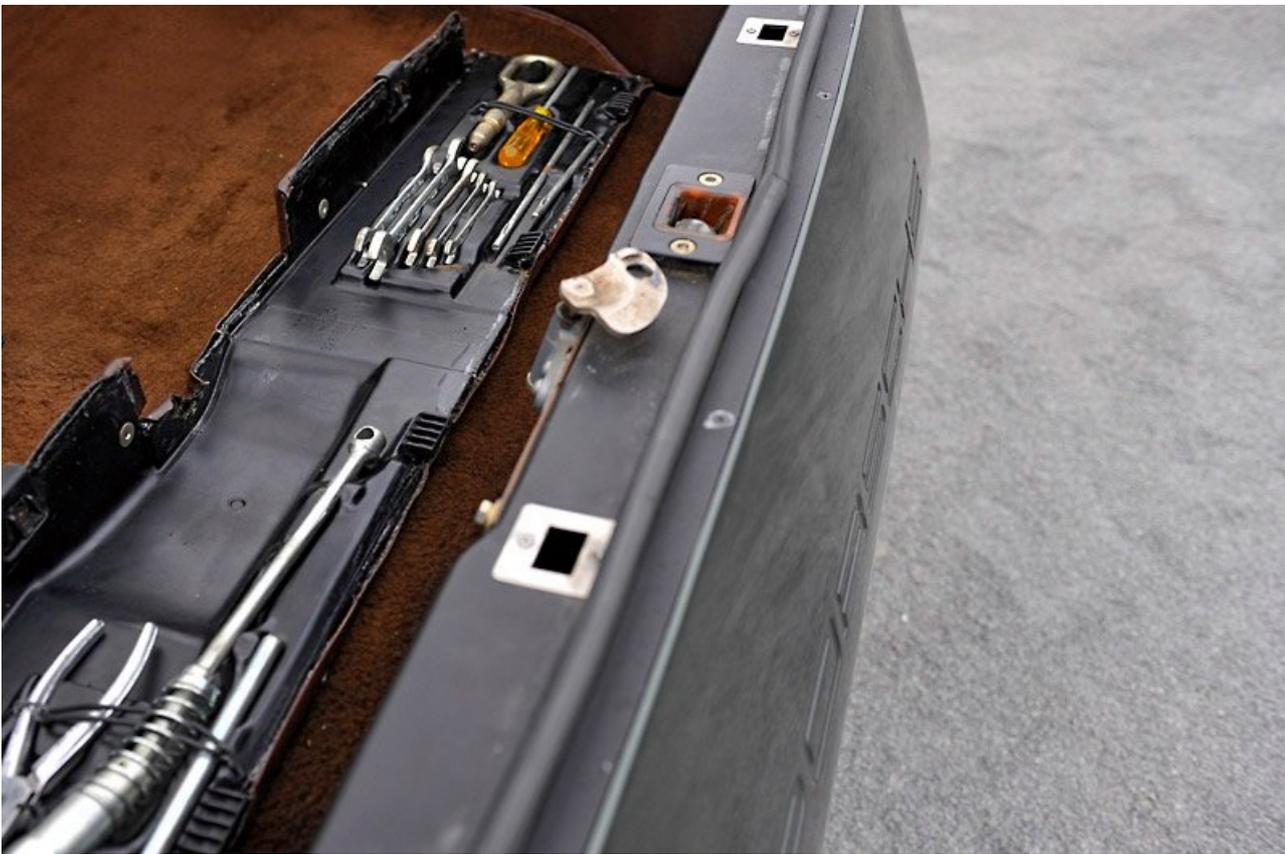
Mit der Technik des 928 beschritt Porsche in vielen Details Neuland. Viele Lösungen waren zuvor noch nie in

einem Sportwagen realisiert worden. Das führte oftmals zu extrem hochwertigen und aufwändigen Konstruktionen, die sich in der heutigen Zeit wohl kaum noch ein Ingenieur dem Finanzvorstand vorzulegen trauen würde. Schon aus diesem Grund treten konstruktive Mängel beim Porsche 928 in den Hintergrund. Vielmehr sind es die typischen Verschleißerscheinungen, die dem nunmehr über 20-jährigen Ur-928 zu schaffen machen.

Von Unfallschäden einmal abgesehen, ist bei der aus verschiedenen Werkstoffen hergestellten Karosserie kaum mit Problemen zu rechnen. Lediglich im Bereich des Aufeinandertreffens der Aluminiumbauteile auf die Stahlkarosserie kann es mitunter zu Unterwanderungen der Lackschicht durch Kontaktkorrosion kommen. Die restliche Karosserie besteht aus verzinktem Stahlblech und ist gegen Rost gut geschützt, was jedoch nicht eine Betrachtung der Unterseite des 928 entbehrt. Denn ist die schützende Zinkschicht erst einmal angegriffen, kann auch das Zink den Rost nicht mehr aufhalten. Besondere Beachtung verdient dabei der Batteriekasten, in dem – nicht zuletzt wegen der schwierigen Demontage und der hohen Kosten – oftmals ein säurespeiender Methusalemakku auf seine Befreiung aus der selbstgeschaffenen feuchten Umgebung wartet.



Bei der Gelegenheit enttarnt auch ein Blick auf das Bordwerkzeug den Zustand der Karosserie. Sind die wenigen Helfer angerostet, dürfte der Kofferraum ein Feuchtbiotop sein. Schuld daran sind die Gummidichtungen der Heckleuchten und der Kofferraumklappe. Für den Käufer eines mit zahlreichen elektrischen Helfern ausgerüsteten Luxuscoupés ist es natürlich Pflicht, deren sämtliche Funktionen zu prüfen. Insbesondere die Klimaanlage, die ausklappbaren Scheinwerfer und die per Unterdruck befehligte Zentralverriegelung stehen ganz oben auf der Checkliste.



Porsche beschritt mit dem 928 erstmals einen Weg weitab des 911er-Heckmotorkonzeptes und realisierte beim 928 eine Transaxle-Bauweise, wie es sie auch beim schwächeren 924 gab. So gewährleistete man, bei hohem konstruktiven Aufwand, eine ausgeglichene Gewichtsverteilung, gute Traktion und ein optimales Crashverhalten. Zum Einsatz gelangte bei den ersten Baujahren neben einem von Porsche selbst gebauten Fünf-Gang-Handschatgetriebe auch ein Drei-Gang-Automatikgetriebe, dessen Ursprung in der Nachbarschaft von Zuffenhausen lag. Beide Aggregate gelten als standfest, solange sie mit Bedacht bedient werden. Beim Schaltgetriebe kratzen bei schnellen Schaltvorgängen gelegentlich die ersten drei Gänge oder das Kupplungspedal der hydraulischen Kupplungsbetätigung findet den Weg zurück ins Licht nicht mehr. Dann sind entweder der Nehmer-, der Geberzylinder verschlissen, oder eben beide. Der Automat, der im Zuge der Modellpflege 1984 einen weiteren Gang erhielt, hält bei vorschriftsmäßiger Wartung ewig. Nur daran hapert es meist. Denn wer nicht turnusmäßig das Getriebeöl samt dem dazugehörigen Filter wechselt, riskiert durch die im Öl befindlichen Ablagerungen einen teuren Schaden.



Die besondere Faszination bezieht der 928 aus seinem großvolumigen Motor. Dieser zunächst mit 4,5 Litern Hubraum ausgerüstete Zweiventiler aus Aluminium verfügte über eine Leistung von 240 PS und brachte es auf ein maximales Drehmoment von 350 Nm bei 3.600/min. Die Kraftstoffversorgung übernahm eine neu entwickelte Einspritzanlage vom Typ Bosch K-Jetronic. Diese Anlage reagiert überaus empfindlich auf lange Standzeiten und lässt im Falle eines Defektes auch heute noch versierte Schrauber verzweifeln. Ohne entsprechende Prüf- und Messgeräte ist einem Defekt kaum auf die Spur zu kommen. Und darin liegt das Problem, denn weder Porsche noch die meisten Fachwerkstätten sind personell und materiell in der Lage, diese Anlagen zu warten. Lediglich Bosch-Dienste mit älterem Personal und den Prüf- und Messgeräten der damaligen Zeit sichern ein optimales Ergebnis. Ein ähnliches Problem ergibt sich bei der restlichen Wartung des im Laufe seiner Bauzeit an den technischen Fortschritt angepassten Motors. Insbesondere der Wechsel des Zahnriemens, der sich bei den meisten Fahrzeugen schon aus Altersgründen anbietet, ist nur etwas für den erfahrenen Schrauber. Dies gilt umso mehr für die ab 1985 erhältliche erste G-Kat-Version des 928 S mit 288 PS, da diese über die aufwändigen Vierventilzylinderköpfe verfügt.



Unbedingt sollte der Interessent auch die Umgebung des Motors untersuchen. Leckende Wasserkühler, defekte Ölleitungen oder jaulende Lichtmaschinen sind oftmals stumme Zeugen verschleppter Wartung und langer Standzeiten. Denn auch, wenn der Wunschwagen über einen geringen Kilometerstand und ein vollständiges Scheckheft bei Porsche verfügt, sind dies keine Garantien für eine störungsfreie Beziehung zum Luxuscoupé der Achtziger.



Unser Fazit

Das Hauptargument gegen den 928 sind die Kosten. Die derzeit noch erschwinglichen Einstandspreise für optisch ansprechende Autos dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, dass 928-Fahren auch kostenmäßig ein

Erlebnis der Extraklasse ist. Neben dem Verbrauch, der sich je nach Modell und Fahrweise um die 15 Liter einpendelt, der happigen Kfz-Steuer und der Versicherung kommen unmittelbar nach der Anschaffung Ausgaben in Höhe von 5.000 bis 6.000 Euro auf den Besitzer zu. Das beginnt mit den meist völlig überalterten Reifen, den wechselweise verschlissenen oder aber verrosteten Bremsscheiben und geht bis zum bereits angesprochenen Zahnriemenwechsel. Kommen dann noch Kleinigkeiten wie der Austausch der meist mürben Batterie oder Schönheitsreparaturen hinzu, wird es noch einmal deutlich teurer. Die Marktlage für Ersatzteile ist dabei, dank der Unterstützung der Porsche AG, exzellent. Selbst für frühe Exemplare ist noch fast alles zu haben, wenn auch zu exorbitanten Preisen. Bisweilen lohnt es sich, bei einschlägigen Clubs oder Internetforen nach preiswerten Gleichteilen zu fahnden, die nicht über den Porsche-Zuschlag verfügen.

Eine klare Empfehlung für den 928 zu stellen, fällt angesichts dieser Kostenexplosion schwer. So kann selbst ein später 928 S mit geringem Tachostand aus der Millionärsgarage in Südfrankreich ein blendendes Wrack sein, da er sich zu Tode gestanden hat, dagegen jedoch ein Fahrzeug der frühen Baujahre dank regelmäßiger Pflege noch bestens dastehen. Für den Kauf kann daher nur eines gelten: Mit kühlem Kopf und gut gefüllter Brieftasche die in Frage kommenden Probanden besichtigen und lieber einmal zuviel die Notbremse ziehen, als die gesamte Altersvorsorge unter der Aluhaube zu verbrennen.



Fakten und Kosten

Fahrzeugaufbau:

Zweitüriges Sportcoupé mit hinteren Notsitzen und umklappbarer Rücksitzbank. Rohkarosserie aus verzinktem Stahlblech mit Aluminium Vorhangteilen.

Abmessungen:

Länge: 4.447 mm
Breite: 1.836 mm
Höhe: 1.313 mm

Kraftübertragung:

Hinterradantrieb mit Transaxle-Bauweise; wahlweise Schaltgetriebe (Fünfgang) oder Automatikgetriebe

Motor:

V8-Leichtmetallmotor (240 PS) ohne Kat. Spätere Modelle verfügen ab 1985 über einen G-Kat (Euro 1), der sich durch einen Euro 2-Kat umrüsten lässt. Für Fahrzeuge ohne Katalysator ist ein Euro 1-Nachrüstsatz erhältlich. Die Steuer für Fahrzeuge ohne Kat beträgt rund 1.200 Euro. Ab 1980 war die Ur-Baureihe auch als 300 PS starke 928 S-Variante mit einem auf 4,7 Liter aufgebohrten V8 lieferbar.

Fahrleistungen:

Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 6,8 Sekunden (Automatik: 7,8)
Vmax: 230 km/h (Automatik: 225 km/h)

Verbrauch:

18 Liter Normalbenzin

Versicherung:

Oldie Car Cover: [Anfrage für Versicherungsangebot stellen](#)

Im Classic Driver-Automarkt stehen verschiedene Exemplare der 928-Baureihe zum Verkauf, [klicken Sie hier](#).

Fotogalerie













Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/porsche-928>
© Classic Driver. All rights reserved.