

# Porsche 924 (1976–1988)

---

Porsche 924 (1976-1988) — AUTO BILD 32/2003 — 08.08.2003

---

Sein Ruf als Langzeitauto hat sich herumgesprochen – **924** mit niedrigem Kilometerstand werden knapp. Möhren gibt es ab 400 Euro, empfehlenswerte mit intakter Mechanik kosten ab 2000 Euro. Wichtig: Ab Modelljahr 1982 ist der 924 verzinkt, hat die Rostprobleme der frühen Jahre weitgehend abgelegt. Und wer den brummigen Audi-Vierzylinder nicht mag, nimmt einen 924 S ab Baujahr 1986 mit dem auf 150 **PS** (ab 8/87: 160 PS) gedrosselten 944-Motor und **Katalysator**. Die guten Seiten des 924: sehr stabile Karosserie, ausgezeichnetes Handling und unter der Glaskuppel im Heck ausreichend Kofferraum. Die schlechten: Gebrauchtteile werden knapp, vor allem das häufig rissige Armaturenbrett.

**Schwachstellen:** Häufigstes Problem sind ausgeschlagene Traggelenke der Vorderachse, hinten werden eher die Buchsen der Schräglenker porös. Bei dem Alter der Baureihe kein Wunder: Ölverlust am Motor, seltener am Getriebe. Teuer: Defekte Lager der Transaxle-Welle, die sich als drehzahlabhängiges Brummen unterm Auto outen. Typisch Schlaufen: ausgeschlagene Aufhängung der Klappscheinwerfer.

**Technische Daten:** Bauzeit: 1976 bis 1988, Motoren: zunächst 125 PS, ab 8/85 150 PS, ab 1/86 mit G-Kat (ohne Turbo und GT) • **Unterhaltskosten (Porsche 924, 125 PS):** • **Testverbrauch:** 11,2 l Super/100 km • **Inspektion:** 300 bis 600 Euro • **Haftpflicht (14):** 669 Euro • **Teilkasko (19):** 161 Euro • **Vollkasko (21):** 988 Euro • **Kfz-Steuer (o. Kat):** 508 Euro

## Ersatzteilpreise:

- **Lichtmaschine (AT):** 400 Euro
- **Anlasser (AT):** 300 Euro
- **Wasserpumpe:** 190 Euro
- **Zahnriemen:** 240 Euro
- **Endschalldämpfer:** 400 Euro
- **Kotflügel vorn, lackiert:** 550 Euro
- **Bremsscheiben u. -klötze vorn:** 500 Euro

## Fazit von Hajo Mau, AUTO BILD-Fotograf und schon ewig 924-Fan:

"Diesen roten 924 von 1982 habe ich kürzlich für 1800 Euro gekauft, als ich schnell ein Auto benötigte. Bisher hat er mich nicht enttäuscht, nur die leckende Wasserpumpe muß der Schrauber meines Vertrauens demnächst mal erneuern. Ich hatte vor 15 Jahren schon mal einen, der lief ebenfalls völlig problemlos. Das sind wirklich dankbare Autos."

*Gebrauchte Porsche - Porsche für jeden Geldbeutel - Testberichte - auto...*

*[http://www.autobild.de/artikel/gebrauchte-porsche\\_56151.html](http://www.autobild.de/artikel/gebrauchte-porsche_56151.html)*

# Porsche 924 (1976–1988)

---

## Ein echter Schlager

---

Seine Geburtsstunde schlug in den Siebzigern, Erfolge feierte er in den Achtzigern. Doch auch noch heute ist der Porsche 924 ein wahrer Hit.

### *Porsche 924 als Gebrauchtwagen oder neues Auto*

Der Porsche 924, ein 2+2-Sitzer mit wassergekühltem Frontmotor, wurde von 1976 bis 1988 gebaut. Damals erhielt Porsche von Volkswagen den Auftrag, einen möglichst günstigen Sportwagen zu konstruieren. So wurde der Porsche 924 zum Großteil aus Fahrzeugteilen gefertigt, die von Audi und VW stammen. Die Karosserie des Porsche 924 diente als Basis für die Modelle 924 Turbo, 924 Carrera und den 924-Nachfolger Porsche 944. Ab 1985 wurde das Coupé nur noch in der Version Porsche 924 S mit 150 PS starkem 2,5 Liter Vierzylinder-Saugmotor gebaut. Damit beschleunigt der Sportwagen in 8,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 215 km/h. Für Kunden, denen die Serienversionen zu zahm waren, bot Porsche die Rennversionen 924 Carrera GTS mit 245 PS und Carrera GTR mit 375 PS an. Von einem 2,0 Liter-Vierzylinder-Turbomotor angetrieben, sind diese Versionen des Porsche 924 heute bei Sammlern sehr begehrte Autos.

---

Die Bosch-K-Jetronic hat mit dem warmen Motor Startschwierigkeiten. Ab 1978 bemühten sich zwei Druckspeicher und ein zusätzliches Magnetventil um Abhilfe.



# Porsche 924 (1976–1988)

---

Wenn der Audi-Motor im Porsche leckt, liegt es meistens an der Ölwanne



Seit 1981 zählte der schwarze Spoiler zur Serienausstattung.



# Porsche 924 (1976–1988)

---

Schäden im Innenraum kommen teuer, es gibt kaum noch einen 924 ohne Riss im Cockpit-Kunststoff.



Der Motorblock arbeitete bereits im Audi 100 und VW LT. Von Porsche stammt der Zylinderkopf, von Bosch die Einspritzung



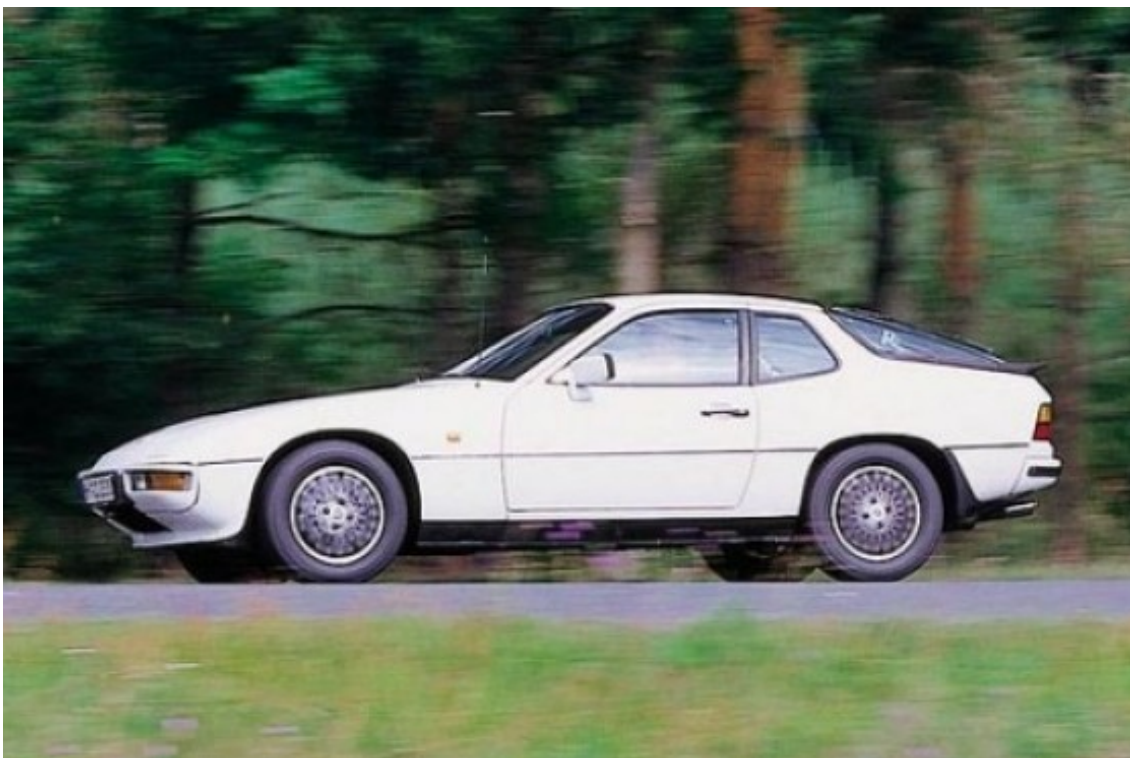
# Porsche 924 (1976–1988)

---

Ein Typ von gestern? Die Mechanik des Porsche 924 gilt als sehr zuverlässig, bekannte Probleme sind leicht zu beheben



Porsche 924 – schon 13 Jahre nach Produktionsende ein Evergreen auf Rädern.



# Porsche 924 (1976–1988)

---

Die lackierte Front des 924 ist oft von Steinschlägen übersät – typisch für schnelle Porschefahrten auf der Autobahn.



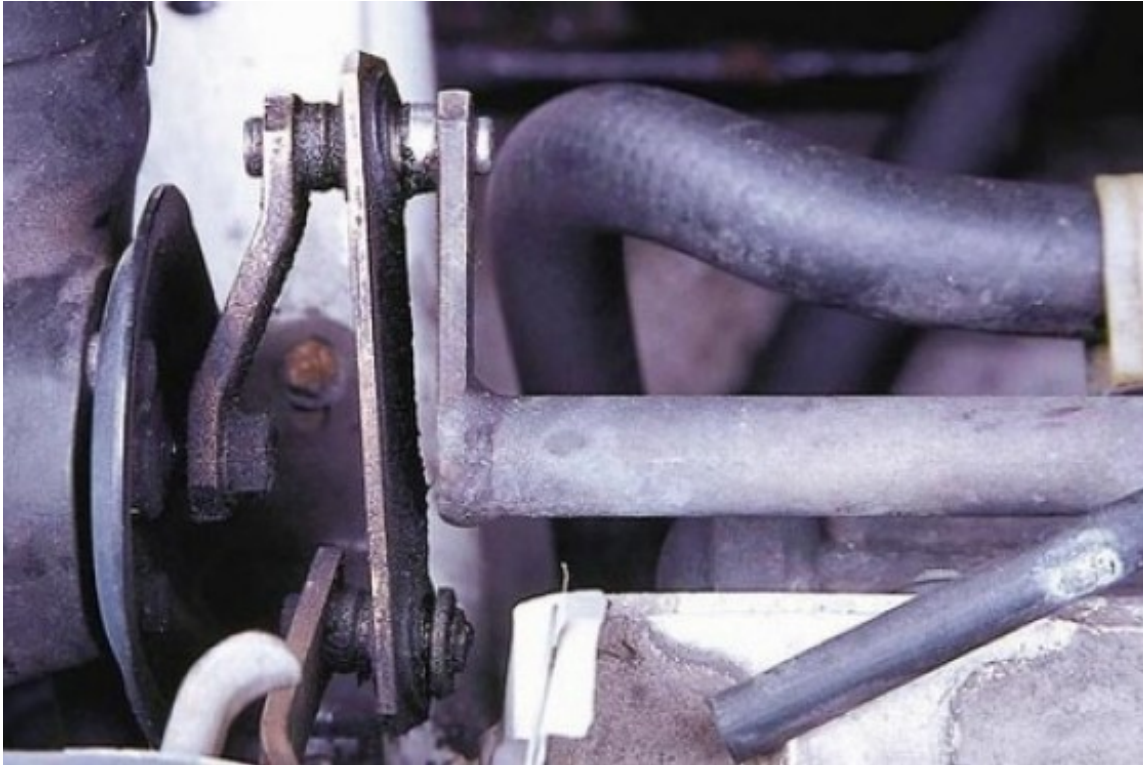
Die Reflektoren sind nicht wirklich dicht und rosten gerne mal.



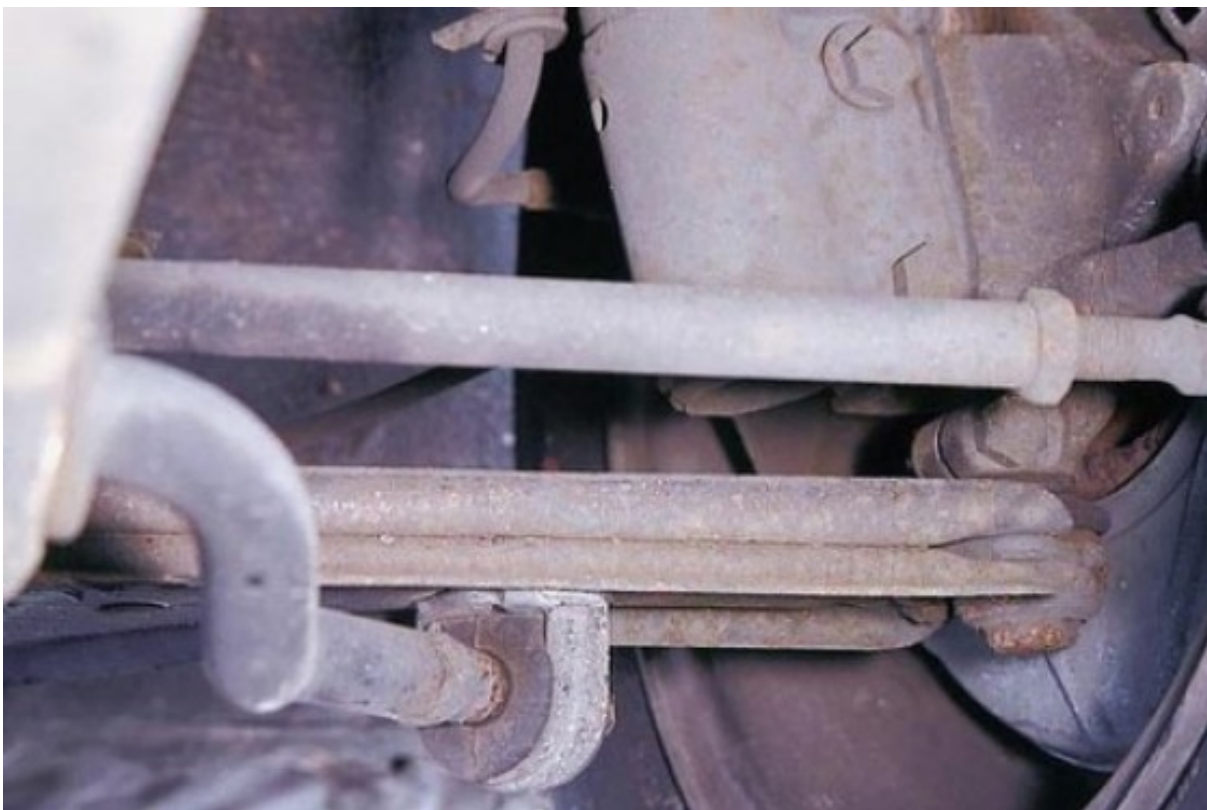
# Porsche 924 (1976–1988)

---

Der Mechanismus der Klappscheinwerfer muss regelmäßig gefettet werden.



Ausgeleierte Spurstangenköpfe machen Probleme beim TÜV, eingeroostete Trapezgewinde erschweren das präzise Einstellen der Lenkgeometrie.



# Porsche 924 (1976–1988)

---

Die Lichtmaschine hält selten länger als fünf Jahre, auch an unserem Testwagen war kürzlich wieder ein Austausch fällig.



Stimmt das Spiel zwischen Kegel- und Tellerrad im Hinterachsgetriebe nicht mehr, macht es sich nach 200.000 Kilometern lautstark bemerkbar.



# Porsche 924 (1976–1988)

---

Sämtliche Fahrwerkklager werden mit den Jahren spröde. Das Einpressen der neuen Gummiblöcke sollte in der Porsche-Werkstatt gemacht werden.



## Technik und Marktlage

Einmal einen eigenen Porsche besitzen – wer träumte nicht schon als Kind davon? Mit den Jahren kommt der Führerschein, diverse Golf, Astra und mit dreißig vielleicht ein praktischer Kombi, in dessen Fond das eigene Kind bereits den rauen [TDI](#) übertönt. Selbst ein mager ausgestatteter Porsche Boxster kostet über 42.000 Euro, zu viel für ein Wochenendspielzeug. Aber es gibt ihn, den Traumerfüller.

In Kleinanzeigen, im Internet und – wenn auch selten – beim Händler. Den Porsche 924. Und wer jetzt sagt, der 924 ist kein richtiger Porsche, soll sich mal den aktuellen [Turbo](#) ansehen. Telefon, Klima und Leder unterstreichen den puristischen Sportwagengedanken der frühen Tage bestimmt nicht. Und der Preis, die erste Frage rund um jeden Porsche? Zweitausend Euro werden für ein gesundes Auto mit TÜV aufgerufen, billigere Porsche taugen bestenfalls als Teileträger.

Technisch ist der 924 jedenfalls noch immer kein Typ von gestern, wie die Tage mit unserem Testwagen zeigten. Der Transaxle-Antrieb (Motor vorn, Getriebe hinten) wirkt heute ungewohnt, aber nicht unsympathisch. Der Vierzylinder mit 125 PS faucht zuverlässig wie schon vor 21 Jahren. Klar, jeder Opel Zafira zieht an dem Porsche locker vorbei. Leistung unterliegt einer Inflation. In 20 Jahren fahren die Muttis vielleicht alle im 400-PS-Van zum Kindergarten. Aber das Flair eines alten Porsche werden sie nicht kennen und dessen Problemlosigkeit auch nicht.

## Motor und Karosserie

Immerhin werkte der Zweiliter schon in Audi 100 und [VW](#) LT, bekam aber einen speziellen [Zylinderkopf](#) mit der Bosch-K-Jetronic. Letztere sorgte bei den ersten Baujahren für schlechtes Warmstartverhalten, der Zylinderkopf macht sich mit eingelaufenen Nockenwellen laut durch Klappern bemerkbar. Den Nockenwellenaustausch kann aber jeder Schrauber ohne Spezialwerkzeug und Probleme machen.

# Porsche 924 (1976–1988)

---

Der Zahnriemen (vorgeschriebener Wechselintervall: 80.000 Kilometer) wird bei dieser Gelegenheit natürlich auch ausgewechselt. Komplizierter wird es, wenn der Auspuffkrümmer einen Riss hat. Dann wird der Porsche laut, und der Mechaniker flucht über die versteckten, meist eingerosteten Stehbolzen. Ölverlust ist an der Wanne fast schon Pflicht, bei unserem Testwagen wurde die Dichtung erst vor wenigen Wochen getauscht.

Der Motor ist grundsätzlich sehr solide, nur Kühlwassermangel kann er nicht leiden. Das Leck ist häufig schwer zu finden. Tipp: Mit einer Spezialpumpe (wird am Ausgleichsbehälter befestigt) den Kreislauf unter Druck setzen. Nicht selten rinnt das Wasser aus einem Haarriss des Ausgleichsbehälters aus. Im Innenraum zeigen fast alle 924 das gleiche Alters-Bild: zerschlissene Sitze und Risse im Cockpit-Kunststoff. Ersatz kann mehrere tausend Euro kosten.

Was Rost anlangt, war Porsche schon in den Siebzigern sehr selbstbewusst. Sechs Jahre Garantie gegen Durchrostung der Bodengruppe war eine starke Ansage. Die verzinkten Bleche kamen gut über die Jahre, nur gegen Kantenrost ist selbst der 924 nicht immun. Gute Autos sind mittlerweile selten geworden, doch wer einen schönen 924 erwischt, sollte nicht lange zögern. Ein unverbastelter Porsche 924 bringt Fahrspaß in den Alltag und nervt überraschend selten. Ein Typ von gestern ist er jedenfalls noch lange nicht.

## Historie, Schwächen, Kosten

### Modellgeschichte

- **1976** Modelleinführung des Porsche 924. Der Zweiliter-Vierzylinder leistet 92 [kW](#)/125 [PS](#). Preis: 23.240 Mark
- **1977** Gegen Aufpreis Dreigangautomatik und Klimaanlage
- **1978** Auf Wunsch Fünfganggetriebe (ZF) und 14-Zoll-Aluräder
- **1979** Start des 924 Turbo mit Zweifarbenlackierung (170 PS)
- **1980** Leichtes Innenraum-Facelift, auf Wunsch Alarmanlage
- **1983** Heckspoiler, synchronisierter Rückwärtsgang serienmäßig
- **1985** 924 S löst den 924 ab. 150 PS aus 2,5 Litern, 944-Bremsen
- **1988** Produktionsstopp am 1. August

**Schwachstellen** • spröde Bremsschläuche • Ölverlust an Motor und Getriebe • Bremsscheiben und -beläge verschlissen • Scheinwerfer-Reflektoren korrodiert • Armaturenbrett rissig durch UV-Strahlung • Risse am Auspuffkrümmer • hakelige Getriebe • Kühlwasserverlust durch Riss im Ausgleichsbehälter • Schaden an der Zylinderkopfdichtung nach Überhitzung • Einspritzventile verkocht und undicht • ausgeschlagene Spurstangen • das Nadellager am Transaxle-Antrieb rattert nach großer Laufleistung (ca. 200.000 Kilometer) • die Elektrik leistet sich nach Massefehlern gelegentlich Funktionsschwächen • eingelaufene Nockenwellen bewirken Ventileklappern • Rostschäden sind meist nur am Radlauf zu sehen.

**Reparaturkosten** Preise inklusive Lohn und Mehrwertsteuer am Beispiel Porsche 924, 92 kW/125 PS, Baujahr 1983. Auch nach zwanzig Jahren haben Porsche- Ersatzteile ihren Preis. Allerdings stimmt auch die Qualität und das Angebot an Originalteilen.

Reparaturkosten	Porsche 924, 92 kW/125 PS, Bj. 83
Kotflügel vorn, lackiert	550 Euro
Scheinwerfer komplett	130 Euro
Bremsscheiben vorn	190 Euro
Bremssklötze vorn (ein Satz)	150 Euro
Getriebe (AT)	3100 Euro
Motor ohne Anbauteile (AT)	4600 Euro
Lichtmaschine (AT)	600 Euro
Anlasser (AT)	300 Euro
Wasserpumpe	650 Euro
Auspuffanlage (ohne Kat)	720 Euro

# Porsche 924 (1976–1988)

---

## Fazit und Modellempfehlung

**Fazit** "Verzinkte Karosserie, robuste Mechanik, akzeptable Preise – für einen gut gepflegten Porsche 924 sprechen viele Argumente. Mein Tipp: Finger weg vom exotischen Turbo und den Fahrzeugen der ersten Jahre. Begeehrt sind 924 ab Baujahr 83 mit guter Ausstattung sowie der 924 S mit 160 PS. Bei Autos ohne [Katalysator](#) macht sich eine Nachrüstung rasch bezahlt, auch wenn wahre Fans bei diesem Thema nur die Nase rümpfen." **Nikolaus Eickmann, Redakteur autobild.de und Kfz-Mechaniker**

- **Modellempfehlung Porsche 924 (92 kW/125 PS)**
- **Steuer:** 507 Euro im Jahr
- **Testverbrauch:** Werksangabe 11,5 Liter, gemessen 13 Liter (S)
- **Versicherung:** Vollkasko (21/504 Euro SB): 1222 Euro. Teilkasko (27/151 Euro SB): 191 Euro. Haftpflicht (16): 894 Euro Basis: ONTOS-Jahrestarife für Regionalklasse Berlin, 100 Prozent)
- **Inspektion/Kosten:** 15.000 Kilometer, etwa 150 bis 200 Euro
- **Wertverlust:** Großartige Wertsteigerungen sind nicht zu erwarten, doch ein gut gepflegter 924 wird im Preis kaum mehr sinken

# Porsche 924 (1976–1988)

---

## PORSCHE 924S, BAUJAHR 1987

---

### *Purist mit kleinen Aussetzern*

**Ein fast ungetrübtes Vergnügen: Mit dem 924S fand SPIEGEL-ONLINE-Leser *Frank Muschalle* seinen Traumporsche. Nur ein technisches Problem schmälerte das Fahrerlebnis - doch die Suche nach einer Lösung schweißte Fahrer und Auto noch enger zusammen.**

Das Durchschnittsalter der rund 46 Millionen Pkw in Deutschland liegt bei knapp acht Jahren, einige Autos sind noch deutlich älter. SPIEGEL ONLINE testet mit Hilfe der Leser, wo die Stärken und Schwächen des Altmetalls liegen. Diesmal berichtet Frank Muschalle aus Berlin-Wilmersdorf über seinen Porsche 924S aus dem Baujahr 1987.

#### **Frank Muschalle:**

Es war keine Liebe auf den ersten Blick. Als Porsche den 924 im Jahr 1976 auf den Markt brachte, war ich acht Jahre alt und ein Autofreak. Der 924 hatte nur vier Zylinder und mit 125 PS war man beim Autoquartettspiel auch nicht gerade vorne.

Schnitt.

2001 wohne ich in Berlin-Wilmersdorf und breche jedes Frühjahr in Begeisterung aus, wenn die Freaks ihre Youngtimer anmelden und zur Veredelung des Berliner Straßenbilds beitragen. Irgendwann - meine Frau und ich hatten unseren Volvo Kombi längst verkauft - fing ich an, mich auch wieder nach Autos umzuschauen. Wenn in Berlin alle Mercedes fahren, dann musste es bei mir ein Porsche sein, aber keiner, den alle wollen. Nach mehreren negativen Testerlebnissen mit Porsche 928ern probierte ich dann mal einige 924er aus.

#### **PORSCHE 924S, BAUJAHR 1987: NOUGATBRAUNER PURIST MIT AUSSETZERN**



# Porsche 924 (1976–1988)

---



Fotostrecke starten: Klicken Sie auf ein Bild (3 Bilder)

Und dann einen 924S. Das "S" muss man hier besonders betonen, denn statt 125 hat dieser je nach Baujahr immerhin 150 oder sogar 163 PS unter der Haube! Mit seinem nougatbraunen Metalliclack wirkte er auf Anhieb sehr edel und die Probefahrt überzeugte vollends. Höchstgeschwindigkeit ganzklar über 220 km/h und eine Beschleunigung, bei der man auch heute noch auf der linken Spur mithalten kann.

## **Porsche fährt man für sich selbst**

Innen gibt es Porsche pur, keinen Schnickschnack. Fensterheber mechanisch. Kein Airbag. Kein Heckscheibenwischer. Und kein rechter Außenspiegel. Aber eine 1a-Straßenlage und Beschleunigung. Man hat das Gefühl in einem puren Sportwagen zu sitzen.

# Porsche 924 (1976–1988)

---

Was ich nach dem Kauf schnell kapierte: Man fährt einen Porsche nicht für andere, sondern für sich selbst. Man will nicht tausend Leute um sich herum, sondern die Straße für sich. Das macht süchtig! Wenn (wenn!) er anspringt und dezent aufheult, lacht das Herz. Im Gegensatz zu vielen anderen Coupes und Roadstern sitzt man in einem Porsche auch mit 1,87m Körperlänge ganz entspannt.

So kann ich stundenlang die [Avus](#) rauf und runter cruisen, an der Tribüne und dem alten Rennturm mit dem Mercedesstern auf dem Dach vorbei und frage mich, wann in Berlin endlich wieder Autorennen gefahren werden? Immerhin war es der letzte deutsche Kaiser, der mit dem Bau der Avus, samt Steilkurve, die deutsche Automobilbranche in Schwung brachte!

## Sicher im Winter, anfällig im Sommer

Und was ich nicht glauben wollte, inzwischen aber bestätigen kann: Der 924S ist ein sparsamer Porsche. Man fährt ihn leicht mit acht Litern Super Benzin pro 100 km. Auch im Winter macht der Wagen viel Spaß, denn das Transaxleprinzip (Motor vorn, Getriebe hinten) versetzt den 924 in eine sichere Straßenlage - auch bei Neuschnee.

Im Sommer hingegen, als die Temperaturen tropisch wurden, hatte unser Kleiner hin und wieder Probleme mit dem Anspringen. Noch schlimmer: Nach längeren Autobahnfahrten ging er an der nächsten roten Ampel einfach aus und wollte erst wieder, wenn sein Blutdruck etwas heruntergekommen war. Was ich zunächst für Divaallüren hielt, wuchs sich zu einem echten Problem aus. Fuhr ich auf eine Ampelkreuzung zu, begann das große Zittern.

Ich durchforstete Onlineforen. Es kamen zig Ursachen in Frage. Ich lernte alles über die die alte Bosch-Einspritzanlage L-Jetronic, erfuhr, was ein Luftmengenmesser ist, wo man gebrauchte Motronic Steuergeräte bekommt und so weiter. So wechselte ich nacheinander Bauteile der Zündanlage und der Einspritzanlage aus - aber nichts besserte sich.

Da meine Frau und ich trotzdem nicht auf unsere Sucht verzichten wollten, lernten wir die regionalen Unterschiede von Autofahrermentalitäten gründlich kennen: Wir blockierten mit halbstündigem Stillständen die Linksabbiegerspuren bedeutender Großstädte wie Berlin, Gelsenkirchen, Dortmund, Rügen, Zürich und Luzern. Besonders beliebt war ich an Kreuzungen, an denen sich Restaurants befanden. Nicht selten lernte ich andere Porsche-, VW- und Audifahrer kennen, die mir von ähnlichen Problemen in den neunziger Jahren erzählten. Die seien bei ihnen erst nach Jahren (nach Jahren!) endlich abgestellt worden.

## Vertracktes Problem

Die Mechaniker waren ratlos - weil der Wagen sich dort keine Blöße geben wollte und stets zuverlässig ansprang. Ich war nach zahlreichen Versuchen mit freien Werkstätten schließlich im Porschezentrum Berlin gelandet und ein freundlicher ehemaliger Besitzer eines 944 half mir, wo er nur konnte. Richtig beeindruckend waren die ADAC Engel, die innerhalb von Sekunden feststellen, ob es am Zündfunken oder an der Benzinpumpe hapert.

Irgendwann gab mir im [PFF-Onlineforum](#) ein Experte den entscheidenden Tipp: Es könnten die Impulsgeber für die Drehzahlmessung sein. Und in der Tat, die waren völlig abgeschliffen. Seitdem ist Ruhe und der Wagen hat vor kurzem sogar eine 2500-Kilometer-Tour von Berlin über den San Bernadino bis hinunter nach Mailand ohne Mucken hingelegt.

In dem Auto kann man stundenlang fahren, ohne dass man es satt wird. Ich habe in diesem ersten Porschejahr unendlich viel über alte Einspritzanlagen und Motorelektronik von Bosch gelernt. Ich weiß so viel über diese Baureihe, dass es mir intim vorkommt. Ich möchte mich von unserem 924S nicht mehr trennen, denn ich fühle mich für seine Gesundheit verantwortlich.