

IG YOUNG - OLDTIMER NEUWIED e.V.

Marke	Porsche
Modell (Typ)	944 S2 Cabrio
Baujahr	1991
PS (kW)	211 (155)
Hubraum (ccm)	3 Liter (2.990)
Besonderheiten	Cabrio-Sportwagen mit 2 + 2 Sitzen, Transaxle-Bauweise (Motor vorne und Getriebe hinten), verzinktes Chassis, Aluminium-Motor, einer der letzten 944 Exemplare, gefertigt bei Porsche in Zuffenhausen



PORSCHE

Porsche 944 ist eine Automobilbaureihe der **Porsche AG**, die 1981 als Weiterentwicklung der Baureihe 924 eingeführt wurde. Im Hinblick auf Preis und Leistung waren die Fahrzeuge etwas unterhalb des Porsche 911 angesiedelt. Der Porsche 944 wurde bis 1991 gebaut und dann von der Baureihe 968 abgelöst, die bis 1995 gebaut wurde.

Der Porsche 944 ist mit **176.126 gebauten Exemplaren** einer der erfolgreichsten Sportwagen der Welt und gilt als „Retter“ der Porsche AG. Die Motorenpalette des 944 reicht von 150 PS bis 250 PS. Als technische Besonderheit des 944 sitzt der Motor vorne im Fahrzeug, das Getriebe jedoch an der angetriebenen Hinterachse = **Transaxle-Bauweise**.

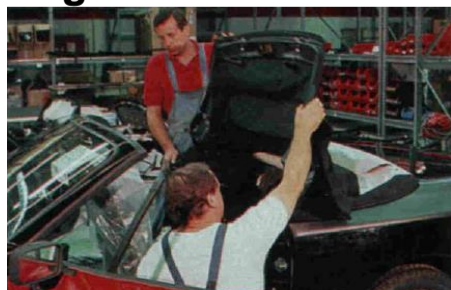
Das **Porsche 944 S2 Cabrio** wurde nur von 1989 bis 1991 in einer Stückzahl von 6.980 Exemplaren gebaut. Den Abschluss dieser Baureihe waren die 528 Exemplare des **Porsche 944 Turbo Cabrio** und stellten 1991 das Spitzenmodell und den Abschluss der 944er-Reihe dar.

Der **Motor des Porsche 944 S2** war zur Zeit seiner Präsentation der Reihenvierzylinder mit dem größten Hubraum in einem Serien-Pkw und war bei seinem Debüt vielleicht der bis dahin beste **Porsche** seiner Zeit. Der 944 S2 war ein Sportwagen aus dem Lehrbuch des Prof. Ing. h.c. Ferdinand Porsche. Und das bezieht sich nicht nur auf seinen souveränen Antriebsstrang, sondern auch auf das Fahrwerk.

Auch über **30 Jahre** nach seiner Vorstellung ist der **3-Liter-Motor** ein absolutes Meisterwerk der Ingenieur-Kunst und wird u. a. wegen seiner sanften Leistungscharakteristik gelobt. Der Motorblock des 944 besteht aus einer **Aluminium-Silizium-Legierung**, ausschlaggebend für geringes Gewicht und gute Temperatureigenschaften, aber auch problematisch, da das relativ weiche Material bei Reparaturen vorsichtig behandelt werden muss, und der Motorblock Vibrationen schlechter dämpft als einer aus Grauguss. Dem Problem des unvollkommenen Massenausgleichs des Vierzylindermotors wurde beim 944 mit dem Einbau von zwei Ausgleichswellen begegnet. Völlig unspektakulär erreicht der 944 S2 in **7,1 Sekunden Tempo 100** und nach kurzem Anlauf echte **240 km/h**. Das **Fahrwerk** des 944 hätte zweifelsohne noch mehr Leistung verkraftet. Dank der extrem steifen Karosserie, dem **Transaxle-Konzept** mit optimaler Gewichtsverteilung und dem Fahrwerk mit Aluminiumlenkern zeigt der Porsche ein sehr ausbalanciertes Handling. Vor allem die Achslastverteilung von 48 Prozent vorn und 52 Prozent hinten befreien den 944 von den überraschenden Lastwechselreaktionen im Grenzbereich.

Eine Besonderheit ist das **944 Cabrio**:

Cabrio und Coupé sind technisch identisch, jedoch wurde die Rohkarosserie bei der Firma **ASC** bearbeitet. Dort wurde das Dach entfernt und die Karosserie durch einen **zweiten eingeschweißten Boden** verstärkt.



Neben dem rund 60mm verkürzten Windschutzscheibenrahmen wurde auch die Glaskuppel über dem Kofferraum durch einen Heckdeckel aus Stahlblech ersetzt, was neben dem Stoffdach den größten Unterschied zum Coupé ausmacht. Die letzten gut 350 Cabrios des 944 wurden nicht mehr im Audi-Werk in Neckarsulm, sondern im Porsche-Werk in Stuttgart-Zuffenhausen parallel zu den ersten Porsche 968 gefertigt. Dieses Fahrzeug wurde ab Werk mit **Airbags** für Fahrer und Beifahrer, **Klimaanlage** und einem **elektrischen Verdeck ausgeliefert**. Gemäß Preisliste betrug der Neuwagenpreis dieses Fahrzeuges im Frühjahr 1991 94.500 DM (48.300 €).

Viele Details des 944 sind heute Standard im Fahrzeugbau, waren aber Ende der 80er-Jahre ein Novum.