

# Porsche 924 S

Nach zehn Jahren Bauzeit steht der 924 im Modelljahr 1986 für eine tiefgreifende Überarbeitung an. Neben dem internen Wettbewerber 944, der seit 1981 auf dem Markt ist, setzen dem Erfolgsmodell die verschärften Abgasgrenzwerte in den USA zu. Der 2-Liter-Vierzylinder bietet kein ausreichendes Potenzial mehr, um die künftigen Anforderungen mit vertretbarem Aufwand zu erfüllen.

Daher ist es einfacher, den 2,5 Liter großen Vierzylinder aus dem 944 zu übertragen. Dieses Triebwerk ist ein reinrassiger Porsche-Motor, eine Ableitung aus dem Achtzylinder des 928. Der hochmoderne Vierzylinder zeichnet sich unter anderem durch zwei Ausgleichswellen aus, die ihm einen seidigen Lauf bescheren. Ursprünglich hoch verdichtet, verringern die Ingenieure seine Kompression auf 9,7:1 ab. Damit ist er für den Einsatz von niederoktanigem bleifreiem Benzin in Kombination mit einem Drei-Wege-Katalysator vorbereitet.

Zwar sinkt die Motorleistung in der Folge auf 110 kW (150 PS), für den knapp 1.200 Kilogramm leichten 924 S jedoch ausreichend um die Höchstgeschwindigkeit von 215 km/h zu erreichen. Ein sportlich abgestuftes Schaltgetriebe mit fünf Gängen ist serienmäßig. Auf Wunsch steht ein Automatikgetriebe mit drei Fahrstufen zur Wahl, das den Sportwagen insbesondere für den US-Markt attraktiv machen soll. Zusammen mit dem Motor passen die Ingenieure auch Fahrwerk und Bremsen des 944 an den 924 S an. Äußerlich gibt sich das neue Modell dagegen praktisch nur an der Typbezeichnung und Leichtmetallrädern zu erkennen.

Ein letztes Mal wertet Porsche den 924 S in seinem letzten Produktionsjahr 1988 auf. Die Motorleistung wird – analog zum 944 – auf 160 PS erhöht. Auch das Interieur gewinnt durch geteilte Lehnen der Rücksitze an Variabilität. Am 1. August läuft der letzte der 16.274 Einheiten des 924 S vom Band. Damit endet auch die Ära der gesamten Modellreihe 924.