

Klasyczny klin z klimatem

„944” przypomina prostą prawdę: dobre zawieszenie i odpowiedni rozkład mas zapewniają więcej radości z jazdy niż setki koni mechanicznych. Jak kupić tego youngtimera?

Powodem, dla którego powstało „944” była chęć poprawienia słabego wizerunku bazowego modelu 924 z 1976 r. Krytykowano go za zbyt słaby silnik 2.0. W odpowiedzi Porsche przedstawiło w 1981 r. auto nazwane „944”, które miało poszerzone nadwozie z „924”, ale i zupełnie nowy, 2,5-litrowy silnik 4-cylindrowy. W rzeczywistości była to po prostu połowa jednostki V8 znanej z luksusowego Porsche 928.

Duża pojemność i tylko 4 cylindry zmusiły producenta do zastosowania wałków wyrównowazających. W dodatku na 2,5 litra się nie skończyło – wersja z katalizatorem otrzymała silnik 2.7, a topowa odmiana wolnossąca S2 – jednostkę trzylitrową o mocy 211 KM. To największy benzynowy silnik 4-cylindrowy we współczesnym aucie.

Podobnie jak 924, także 944 ma układ transaxle: silnik z przodu, skrzynia biegów z tyłu, a wszystko połączone wałem bez przegubów. Aby zredukować wibracje na sprzęgle, zdecydowano się na nietypowy zabieg – zamiast sprężyny w docisku, zastosowano element z gumy. Wciąż są auta, w których pracuje część fabryczna. Wymiana jednak będzie nieunikniona i kosztowna – ok. 4000 zł.

Stworzony do sportu

Układ transaxle oznacza, że rozkład mas w tym samochodzie jest niemal idealny, a do tego dochodzi jeszcze niski środek ciężkości. Efekt: genialne prowadzenie z minimalną skłonnością do nadsterowności.

Najwięcej radości gwarantuje trzylitrowy model S2, jednak jest bardzo trudny do ku-

pienia i drogi, a ponadto dużo trudniej dokupić do niego części. Wariant Turbo przyspiesza z typową „turbodziurą”.

Silniki Porsche należą do bardzo dopracowanych, ale trzeba zwrócić szczególną uwagę na układ rozrządu: w 8-zaworowych jest on napędzany paskiem, który trzeba wymieniać co 50-60 tys. km, koniecznie razem z pompą wody. Rozrząd jest kolizyjny, więc zerwanie paska oznacza uszkodzenie głowicy.

Wersje S i S2 mają 16-zaworową głowicę i napęd wałków łańcuchem – tu kluczowy jest stan napinacza, na szczęście jego zużycie da się wychwycić „na słuch”. Zużycie oleju raczej nie występuje. Prędkiej wycieki z uszczelniającego wału korbowego – zarówno z przodu, jak i z tyłu.

W początkowych egzemplarzach (jak na zdjęciach) zda-



Deska rozdzielcza najstarszego typu – kierownica jest ogromna i niemal idealnie pionowo. Inaczej niż w „911”, obrotomierz nie jest



umieszczona pośrodku. Tak wyglądały sportowe fotele ponad 30 lat temu. Uwagę zwraca „ręczny” po lewej stronie siedziska.

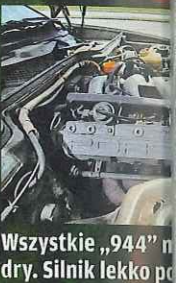


Miejsca z tyłu są świetnie wyprofilowane, ale przestrzeń na głowę sprawia, że powinny być wykorzystywane tylko w naprawdę awaryjnej sytuacji.

Stare samochody z klimatyzacją to stały problem – nie sprzedaje się już czynnika, który służy do jej napełniania. Wskaźnik po lewej pokazuje ciśnienie oleju.



Dostęp do bagażnika. Za to pojemność to



Wszystkie „944” mają suchy. Silnik lekko po

Porsche 944

Lata produkcji: 1981-1991
Ceny od: 10 000 zł



Drożej, ale nie aż tak...

Ceny części do „944” są bardzo zróżnicowane. Czasem da się trafić w ASO na coś bardzo taniego, innym razem kwota zwała z nóg. Jednak poza sprzęgłem, rozrządem i ewentualnie wahaczami (2000 zł za regenerację przodu), „944” nie ma istotnych słabych punktów. Aby kupić dobre auto, trzeba pojechać do Niemiec i przygotować ok. 10 000 euro (40 000 zł). To Porsche zaczęło już drożać, ale nie można dać się zwariować – nawet idealne egzemplarze nie są warte 25-30 tys. euro.

TEKST: TYMON GRABOWSKI
ZDJĘCIA: RAFAŁ ANDRZEJEWSKI

Stylistycznie to model 924 z „nadmuchanymi” błotnikami. Z tyłu unosi się sama szyba.



DANE TECHNICZNE	944 2.5	944 2.7
Silnik	benzynowy	benzynowy
Pojemność skokowa	2479 cm ³	2681 cm ³
Układ cylindrów/zawory	R4/8	R4/8
Moc maksymalna	150 KM/5800	165 KM/5800
Maks. moment obrotowy	195 Nm/3000	225 Nm/4500
OŚIĄGI		
Prędkość maksymalna	220 km/h	214 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,5 s	8,4 s
Średnie zużycie paliwa	8,8 l/100 km	9,0 l/100 km



944 Cabriolet, na zdjęciu z silnikiem 3.0, czyli S2 (rok 1989).

	944 S	944 TURBO	944 S2
Silnik	benzynowy	benzynowy, turbo	benzynowy
Pojemność skokowa	2479 cm ³	2479 cm ³	2990 cm ³
Układ cylindrów/zawory	R4/16	R4/16	R4/16
Moc maksymalna	190 KM/6000	220 KM/5800	211 KM/5800
Maks. moment obrotowy	230 Nm/4300	330 Nm/3500	280 Nm/4000
OŚIĄGI			
Prędkość maksymalna	228 km/h	245 km/h	240 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,9 s	6,3 s	6,8 s
Średnie zużycie paliwa	8,8 l/100 km	9,3 l/100 km	9,1 l/100 km



Wersja specjalna: Turbo S (1635 sztuk), lata produkcji 1988-1989.

Typowe usterki i problemy

- **Sprzęgło z gumowym elementem w docisku:** to nietypowe rozwiązanie miało minimalizować wibracje. Wciąż są auta w których nie wymieniono gumy na standardową sprężynę. Guma rozkleja się i sprzęgło nie działa. Naprawa? 4000 zł!
- **Awaria mechanizmu prędkościomierza.**
- **Wybite łożyska wału bieżącego od silnika do skrzyni biegów.** Objaw to głośne rżenie.
- **Klekozące kompensatory luzu zaworowego.**

Sytuacja rynkowa

Jeszcze parę lat temu w polskich ogłoszeniach było kilka a dziś - jedno. Co się stało? Niektóre samochody wróciły do N ofert jest ponad 200), inne są trzymane jako lokata kapitału.

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE				
MODEL	STAN 1	STAN 2	STAN 3	STAN 4
944 S	brak ofert	52 000 zł	32 000 zł	20 000 zł

motor **PODSUMOWANIE**
Jakość wykonania tego samochodu zasługuje na najwyższe stety - części potrafią kosztować krocie, a samo auto wciąż za „gorsze Porsche”, stąd w zaniedbane egzemplarze ma stuje. Jednak „944” w dobrym stanie gwarantuje wiele p doznań i nadaje się do codziennej jazdy (poza okresem