

SONDER



Seine Name: Porsche 968. Seine Bestimmung: das Modellprogramm verschlanken und Kosten einsparen. Der neue Name sollte den als 944 S3 projektierten Vierzylinder näher an den Elfer der Baureihe 964 rücken. Ob das Vorhaben gelang?

Für den 944 brauchte man sich nicht zu schämen.“ Paul Frère, altgedienter Motorjournalist mit Rennerfahrung bis hin zur Formel 1 und intimer Porsche-Kenner, urteilt bei der Premiere vor 30 Jahren über den neuen Porsche 968. „Ich glaube, dass ein passender Name für den 968 Porsche 944 S3 gewesen wäre.“ Darüber hinaus mutmaßt der polyglotte Belgier, dass vor allem die Marketingleute bei der Namenvergabe mitgeredet hätten – mit Recht. Die neue Modellbezeichnung soll-

te suggerieren, dass es sich um ein völlig neues Modell handele, das mit den bisherigen Vierzylinder-Frontmotormodellen nichts mehr zu tun hatte.

Denn eines jedenfalls stand damals fest: Zu einem Markenzeichen wie die Bezeichnung 911 hatte sich die Zahl 944 nicht entwickelt, ganz zu schweigen vom 924. Die Transaxle-Modelle mit wassergekühlten Reihenvierzylindern litten von Beginn an unter dem Ruf, keine echten Porsche zu sein. Da halfen auch die Verweise auf die Anfänge des Sportwa-

genherstellers nicht, der bekanntlich mit VW-Motoren begonnen und bis 1962 nur Vierzylinder gebaut hatte.

Der Ruf des Porsche zweiter Klasse gründete auch in der Entstehungsgeschichte des 924 – der ursprünglich als VW auf den Markt kommen sollte – und den vielen Teilen aus dem VW-Regal, die im Lauf der Jahre allerdings immer weniger wurden. Auch der Produktionsstandort war vielen nicht Porsche-gemäß, denn Audi montierte 924 und 944 im Lohnauftrag in Neckarsulm. Erst als die Ver-

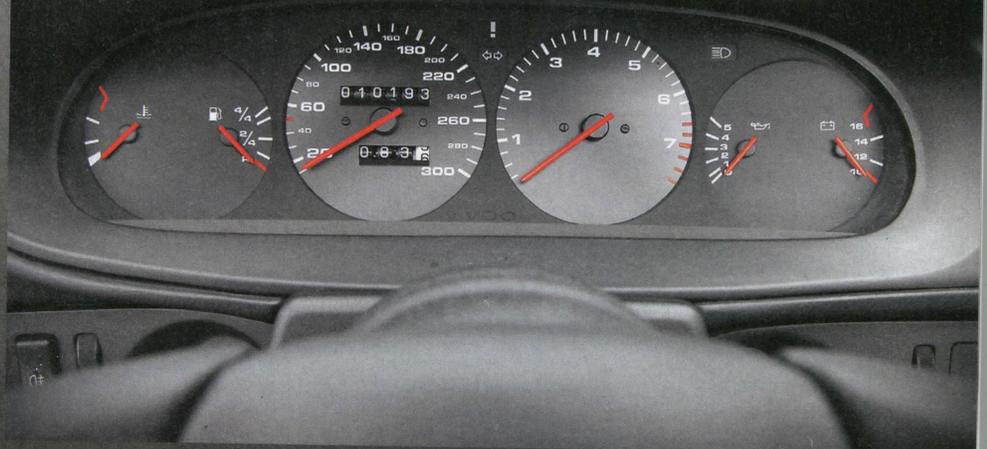
NUMMER



träge mit den vier Ringen 1990 ausliefen, kam die Produktion des Vierundvierzigers nach Zuffenhausen, während nun Karmann aus Rheine die Karosserien zulieferte.

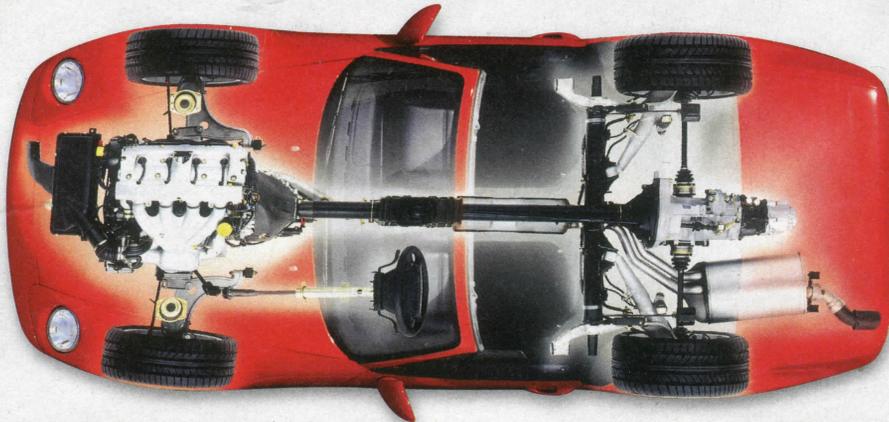
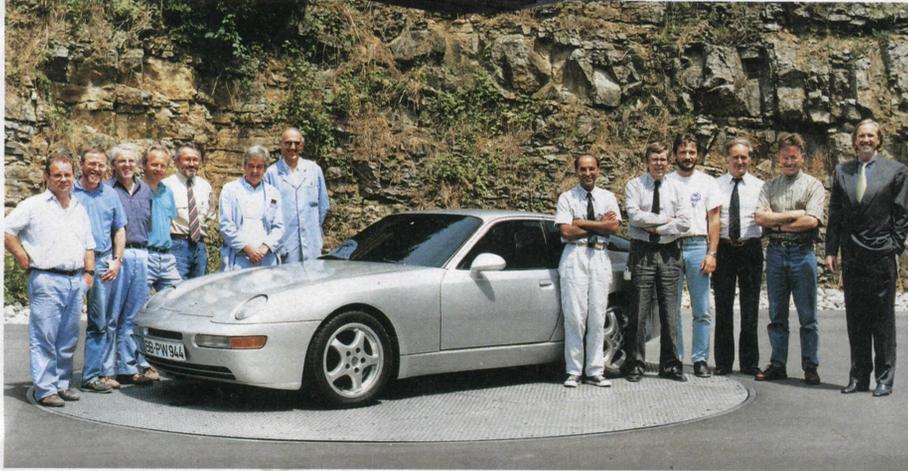
Diesem Umstand war es zu verdanken, dass der 968 von Anfang an ein bisschen mehr als echter Porsche wahrgenommen wurde, teilte er sich das Fließband doch mit den 928 S4 und GT. Was allerdings einen sehr pragmatischen Hintergrund hatte, denn da die Absatzzahlen des Achtundzwanzigers im Sinkflug waren, gab es freie Kapazitäten. Außerdem erwartete Porsche vom 968 keine so hohen Verkäufe, wie in der Hochphase von 924 und 944. Die 8750 Stück im Jahr, so die Prognose, würden sich auch noch in Zuffenhausen zusammenbauen lassen, obendrein

Der klar gegliederte Armaturenräger mit seinen mustergültig ablesbaren Instrumenten wurde vom Porsche 944 übernommen. Tacho und Drehzahlmesser stehen ebenbürtig nebeneinander

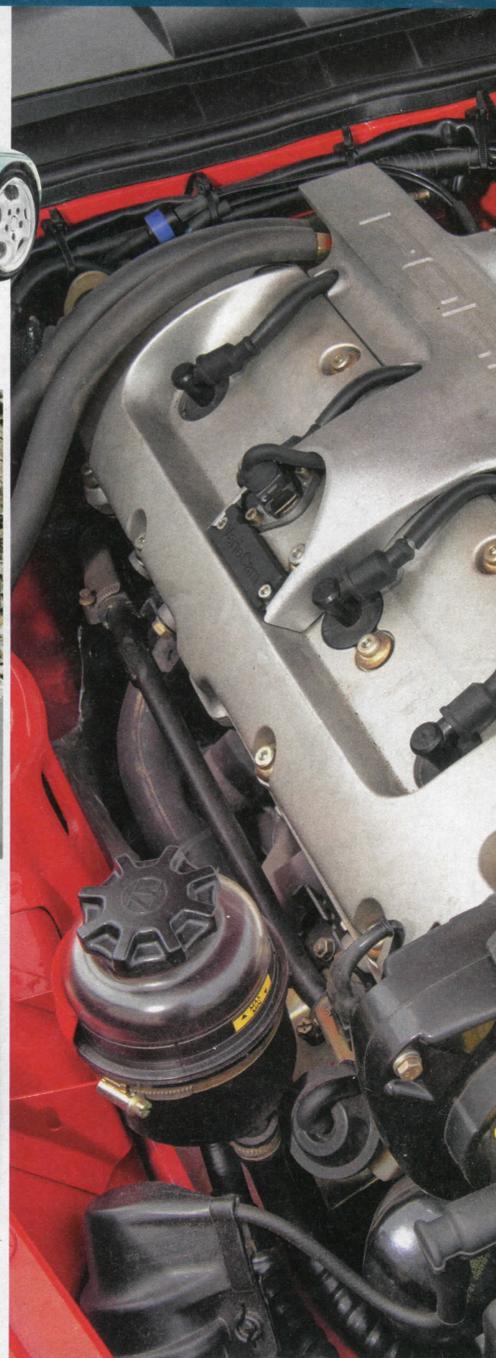


AUTOMOBIL 30 JAHRE PORSCHE 968

Der 968 war der erste Porsche, dessen Design unter der Leitung von Harm Lagaay (unten rechts) entstand. Vom Speedster wurde leider nur ein Prototyp gebaut. In Serie ging der Entwurf nicht



Fifty-Fifty: Die Grafik veranschaulicht die optimale Gewichtsverteilung mit dem Getriebe an der Hinterachse. Zwischen Motor und Sechsgang-Box rotiert die „schnelle Welle“ in einem Rohr



günstiger als in Neckarsulm. Letztlich wäre der Porsche-Vorstand rund um Arno Bohn froh gewesen, wenn der 968 auf annähernd diese Zahlen gekommen wäre. In der rund vierjährigen Bauzeit wären das etwa 35.000 gewesen. Insgesamt rollten bis 1995 aber gerade einmal 11.248 Exemplare aus den Hallen, 3959 davon Cabriolets.

Dennoch war der 968 so etwas wie ein Rettungswagen, der Porsche die Unabhängigkeit sicherte und den Hersteller wieder ins Gespräch brachte. Der 968 brachte Geld in die Kasse, wenn auch nicht so viel wie erhofft.

Die Entwicklungen an einer weiteren Ausbaustufe des 944 hatten bereits 1987 begonnen. Damals ging es vor allem darum, dem in die Jahre gekommenen Modell in Sachen Image auf die Sprünge zu helfen. Das große Manko des 944 war trotz guter Fahrleistungen und hervorragender Handling-Eigenschaften sein wenig prestigeträchtiger Vierzylinder. Japan-Sportler wie der Nissan 300 ZX hatten Sechszylinder, der Mazda RX-7 ei-

nen Zweischeiben-Wankelmotor und die Corvette, vor allem in den USA ein 944-Konkurrent, sogar einen V8.

Der Superlativ, den stärksten, nicht aufgeladenen Pkw-Vierzylinder der Welt unter der Haube zu haben, zog nur bei einer bestimmten Klientel und die war nicht groß genug, um dauerhaft in der Gewinnzone zu bleiben. Das Entwicklungszentrum Weissach erarbeitete verschiedene Lösungsansätze: Selbst ein um zwei Zylinder beschnittener Porsche-V8 aus der Indy-Car-Serie wurde erwogen, genau wie ein Volvo-Reihensechszylinder, den Porsche damals im Lohnauftrag für die Schweden entwickelte.

Experimentalfahrzeuge waren mit einem doh-Reihensechser von BMW unterwegs. Da Porsche damals je nach Sichtweise nicht mehr oder noch nicht mit VW verbandelt

war, wären die Münchner sogar bereit gewesen, die entsprechenden Motoren zu liefern. Da der kultivierte M50 mit 24 Ventilen keine Porsche-typische Leistungsentfaltung hatte, fiel die Entscheidung gegen die Kooperation.

Es blieb also beim bewährten Vierzylinder, der Anfang der Achtziger aus einem halbierten 928-V8 entstanden war und seitdem eine erstaunliche Karriere hingelegt hatte, die allerdings zu einer nicht eben günstigen Modellvielfalt geführt hatte: 944 (2,7-Liter-Zweiventil-Sauger, 165 PS), 944 S2 (Dreiliter-Vierventil-Sauger, 211 PS) und 944 Turbo (2,5-Liter-Zweiventil-Turbo, 250 PS). Damit musste Schluss sein. Porsche konnte sich den Luxus mehrerer Varianten nicht leisten. Der zunächst als 944 S3 projektierte Nachfolger sollte alle drei Versionen ersetzen und dabei aus Kosten-



Harm Lagaay, Designer des 924, verantwortete als Chefstylist die Gestaltung des Porsche 968



Erstmals in der Porsche-Geschichte waren auch die Designer gefragt, als es um die Gestaltung des Motorraums ging. Heraus kamen ein schlichter Ventildeckel und eine Verkleidung, die die Ansaugrohre einbezog und Zündkabel und Einspritzdüsen abdeckte

gründen auf den Lader verzichten, leistungsmäßig aber dem bisherigen Turbo nahekommen. Keine leichte Aufgabe, zumal auch weniger Verbrauch und besseres Abgasverhalten im Lastenheft standen.

Das Zauberwort lautete VarioCam. Dahinter verbarg sich ein neu entwickelter Ventil-Zylinderkopf mit verstellbaren Einlass-Steuerzeiten. Die Überschneidung bei niedrigen Drehzahlen wurde reduziert, um einen stabilen Leerlauf zu erreichen. Bei hohen Drehzahlen schlossen die Ventile später, um den Aufladeeffekt des Ansaugtrakts zu verstärken, und im mittleren Bereich stand dank größerer Überschneidung mehr Drehmoment zur Verfügung. Erreicht wurde das durch einen hydraulischen Kettenspanner, der über den Motoröl Druck bewegt wurde. Die entsprechenden Signale lieferte die Bosch-Motronic. Der 968 geriet so zum Drehmomentwunder: 305 Nm bei 4100 U/min. Die 240 PS bei 6200 U/min lagen fast auf dem Niveau des 944 Turbo.



Patriarch Ferry Porsche, damals 82, ließ es sich nicht nehmen, neben dem neuen Modell zu posieren

TECHNISCHE DATEN

Porsche
968 CS

Baujahr 1993

MOTOR

BAUART Wassergekühlter dohc-Vierzylinder-viertakt-Reihenmotor; je vier v-förmig im Kopf hängende Ventile, von obenliegenden Nockenwellen betätigt, Nockenwellenverstellung *VarioCam*; fünffach gelagerte Kurbelwelle; Bosch KE-Jetronic

BOHRUNG × HUB 104 × 88 mm

HUBRAUM 2990 ccm

LEISTUNG 240 PS bei 6200 U/min

DREHMOMENT 305 Nm bei 4100 U/min

ANTRIEB Einscheiben-Trockenkupplung; Sechsgang-Getriebe mit Mittelschaltung; Transaxle (Getriebe an der Hinterachse); Sperrdifferential (40 Prozent); Hinterradantrieb

KAROSSERIE

AUFBAU Selbsttragende Ganzstahlkarosserie

L × B × H 4230 × 1735 × 1274 mm

RADSTAND 2400 mm

SPUR V./H. 1477/1451 mm

LEERGEWICHT 1320 kg

FAHRWERK

VORDERACHSE Dreiecksquerlenker, MacPherson-Federbeine; Drehstab-Stabilisator, Zahnstangenlenkung

HINTERACHSE Schräglenkerachse mit Drehstabfeder; Teleskopstoßdämpfer; Drehstabilisator

BREMSEN Innenbelüftete Scheiben, ABS

REIFEN V./H. 225/45 ZR 17/225/40 ZR 17

DATEN & MESSWERTE

VERBRAUCH Ø 10,2 Liter/100 km

VMAX 252 km/h

BAUZEIT 1991-1995 (968 CS ab 1993)

STÜCKZAHL 1538 (968 CS), 11.248 (alle 968)

Um so viel neue Technik zu verpacken, wurden die Designer erstmals in der Porsche-Geschichte auch unter der Haube tätig. Das Team von Harm Lagaay, seit Januar 1989 Designchef, gestaltete den neuen Zylinderkopf ansprechend, sodass optisch verborgen blieb, dass der Rumpfmotor quasi vom Vorgänger stammte.

Ähnliches auch bei der Außenhaut, deren Ursprünge aus den Siebzigern so gut es ging kaschiert wurden, zum Beispiel durch verklebte hintere Seitenscheiben. Die Frontschürze bestand genau wie die Heckpartie aus in Wagenfarbe lackiertem Polyurethan, aus demselben Material gab es auch Schwelerverkleidungen, die in die hinteren Radläufe übergingen. All das war bereits 1988 entworfen worden. An der Front legte Harm Lagaay, fast zwei Jahrzehnte zuvor der kreative Kopf hinter dem 924, Hand an. Das Ziel: eine Familienähnlichkeit schaffen, was dank der runden Klappscheinwerfer auch gelang: Eingefahren

erinnerte der Wagen an den 928, mit ausgeklappten Leuchten ein wenig an den 911.

Im Heck am Ende der „schnellen Welle“ (Porsche-interner Ausdruck für die in einem Rohr mit Motordrehzahl rotierende Welle zum Getriebe an der Hinterachse) steckte eine neue Sechsgang-Box von Getrag, die das bisherige Audi-Fünfgang-Getriebe aus dem 944 ersetzte. Manche Tester kritisierten, dass die Übersetzungen der Gänge zu dicht beieinanderlägen und man auf das sechste Zahnrad zugunsten der oft beschworenen Kostenersparnis getrost hätte verzichten können. Das Zuffenhausener Marketing argumentierte, dass Porsche-Fahrer gerne schalten würden. Für schaltfaule Piloten gab es erstmals in einem Transaxle-Modell die Tiptronic, die 1989 im 911 Carrera 2 debütierte hatte. Die Vier-

50

KILOGRAMM

war der 968 CS leichter als die Komfortversion. Beim Verkaufspreis sparte das 1993 satte 18.122 D-Mark ein.

gang-ZF-Automatik verfügte über einen Mini-Computer mit acht Bit und ermöglichte neben dem klassischen Automatikmodus auch die Wahl des Schaltzeitpunkts durch den Fahrer. Dafür gab es eine zweite Schaltgasse, in der der Schalthebel nach vorn oder nach hinten „getippt“ wurde. Heute sind ähnlich zu bedienende Getriebe Standard bis hinunter zu den Kleinwagen. Damals nahm Porsche die Vorreiterrolle ein und bewies Weitsicht, was zukünftige

Entwicklungen im Automobilbau betraf.

All das hatte seinen Preis: 89.800 D-Mark kostete der 968 bei seiner Markteinführung. Für das Cabriolet waren noch einmal 10.000 mehr fällig. Nur zwei Jahre zuvor war der günstigste 944 für gerade einmal 65.865 Mark zu haben gewesen. Klar, jetzt gab's deutlich modernere Technik und mehr Leis-



Unser Fotoauto anno 1993: Porsche-Chef Wendelin Wiedeking übergibt Journalist Herhard Plattner den Langzeit-Testwagen



Bei offener Motorhaube sieht man die verschärften Testbedingungen: Hier die Karosserie nur von der Zinkschicht geschützt



Das Ersatzrad liegt im Kofferraum, da der 225er nicht in die Reserveradmulde aus 924-Tagen passt – der hatte noch 185er



Porsche 968 CS Cabriolet: Das leichtgewichtige Frischluftvergnügen blieb den Kunden vorenthalten



Im Profil ist die Abstammung vom Urentwurf 924 noch am deutlichsten zu erkennen



Die offenen 968 wurden in Handarbeit bei Weinsberg – die Firma gehörte zum US-Konzern ASC – aus Coupé-Rohkarosserien gebaut



Die Armaturentafel hatte schon der 944 seit 1985. Das wulstige Dreispeichenlenkrad ohne Airbag gab es nur im 968 CS

tung, doch die Hürde, Mitglied im Club der Porsche-Fahrer zu werden, lag nun höher und deutlich über der Inflationsrate.

Um der schwachen Nachfrage zu begegnen, ersannen die Marktstrategen ein Sondermodell: Porsche-Fahrer neigen seit jeher dazu, ihre Autos im sportlichen Wettbewerb zu bewegen. Doch die Zeiten, als ein Straßenauto ohne weiteres für einen Klassensieg auf der Rennstrecke oder am Berg gut war, gehörten Anfang der Neunziger längst der Vergangenheit an. Dafür boomten sportliche Veranstaltungen von Clubs und Vereinen. Für Kunden, die ihren Porsche gerne mal auf der Rennstrecke ausführen wollten, gab's den 968 CS. Das Kürzel stand für *Club-Sport*. Mit der Begründung, den Wagen leichter und somit sportlicher zu machen, wurde der 968 einiger Komfortmerkmale wie der elektrischen Fensterheber und Spiegel sowie der automatischen Steuerung der Heizung beraubt. Die Batterie war wegen der fehlenden Verbraucher kleiner. Die Rücksitzbank entfiel, dafür gab es Schalensitze ohne Lehnenverstellung und ein Dreispeichenlenkrad ohne Airbag, der damals noch keine Pflicht war. Der 968 CS war nicht nur 50 Kilo leichter, er kostete mit 77.500 Mark auch deutlich weniger. Eine Zugabe gab's in Sachen Felgen, denn der Clubsportler rollte auf den 17-Zoll-Felgen des *Porsche Carrera Cup*, außerdem war das Fahrwerk sportlicher abgestimmt. Insgesamt 1538 Käufer entschieden sich für das sportliche Sparmodell.

Ursprünglich gab es Überlegungen, auch das Cabriolet als CS anzubieten, doch es blieb bei einem Versuchsfahrzeug, dem roten Exemplar auf diesen Seiten, das sich heute in der Obhut des Porsche-Museums befindet.

Auch das zweite Auto hat eine besondere Geschichte: Mit diesem CS unternahm der österreichische Journalist Gerhard Plattner

TECHNISCHE DATEN

Porsche 968 Turbo RS

Baujahr 1994

MOTOR

BAUART Wassergekühlter Vierzylinderviertakt-Reihenmotor; je zwei v-förmig im Kopf hängende Ventile, von oberliegender Nockenwelle betätigt, fünffach gelagerte Kurbelwelle; Bosch KE-Jetronic, KKK-Turbolader mit Ladeluftkühler

BOHRUNG * HUB 104 x 88 mm

HUBRAUM 2990 ccm

LEISTUNG 337 PS bei 5400 U/min

ANTRIEB Einscheiben-Trockenkupplung; Sechsgang-Getriebe mit Mittelschaltung; Transaxle (Getriebe an der Hinterachse); Sperrdifferential (75 Prozent); Hinterradantrieb

KAROSSERIE

AUFBAU Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit serienmäßigem Überrollkäfig

L * B * H 4320 x 1735 x 1255 mm

RADSTAND 2400 mm

SPUR V./H. 1522/1500 mm

LEERGEWICHT 1350 kg

FAHRWERK

VORDERACHSE Dreiecksquerlenker, MacPherson-Federbeine; verstellbarer Querstabilisator, Zahnstangenlenkung

HINTERACHSE Schräglenkerachse mit Drehstabfeder; Teleskopstoßdämpfer; verstellbarer Querstabilisator

BREMSEN Innenbelüftete Scheiben, ABS

FELGEN V./H. 10 J x 18/11 J x 18

DATEN & MESSWERTE

VMAX 280 km/h

BAUZEIT 1993-1994

STÜCKZAHL 4 (davon ein Prototyp)

1993/94 einen Härte- und Witterungstest auf mehreren Kontinenten. Das Besondere: Der Wagen war partiell nicht lackiert, um die Qualität der Verzinkung zu demonstrieren. Über 100.000 Kilometer legte Plattner damals zurück, und das mit dem erhofften Erfolg: Trotz Eis, Schnee und Salz zeigte die Karosserie keinerlei Korrosion.

Porsche wäre nicht Porsche, wenn es vom 968 nicht auch eine Version speziell für den Motorsport gegeben hätte. In Weissach besann man sich des Porsche 944 Turbo, der 1991 ohne Nachfolger entfallen war. So entstand der 968 Turbo S.

Hier kam nicht der 968-Kopf mit der *VarioCam* zum Einsatz, sondern der bewährte ohc-Zweiventiler aus dem 2,5-Liter 944 Turbo, der an den Dreiliter-Block des 968 angepasst wurde. Für die Beatmung sorgte ein wassergekühlter KKK-Lader mit Ladeluftkühler, der bei einem Ladedruck von einem bar 305 PS bei 5400 U/min zu generieren half. Das Drehmoment von 500

Nm bei 3000 U/min war beachtlich. Um Motor und Nebenaggregate zu beatmen, war nicht nur die Kühleröffnung im vorderen Stoßfänger größer, in der Haube waren auch zwei NACA-Einlässe. Eine Frontschürze sorgte für mehr Fahrstabilität und das war auch nötig, denn die Höchstgeschwindigkeit des 968 Turbo S lag bei 283 km/h und damit drei Stundenkilometer über der des 911 Turbo der Baureihe 964.

An der gläsernen Heckklappe saß ein um zehn Grad verstellbarer Heckflügel. So viel Technik aus dem Rennsport hatte natürlich ihren Preis: 175.000 Mark rief Porsche bei der Premiere des Turbo S auf – 50.000 Mark als für einen 911. Ursprünglich war geplant, zwischen 50 und 100 Exemplare des Turbo S zu bauen – angesichts des Preises eine realistische Einschätzung. Doch selbst die erfüllte sich nicht. Am Ende entstanden gerade einmal 13 Stück.

Plus vier 968 Turbo RS, wie der hier zeigte, der gerade in der Böblinger *Motorworld* zu sehen ist. Der einst 228.000 Mark





Das besondere Geburtstagsgeschenk

Eine 968-Studie aus dem Jahr 2021, gebaut von Porsche? Richtig gelesen. Der 968 L'ART entstand in 18-monatiger Arbeit aus der Kooperation des Autobauers mit der Modemarke L'Art De L'Automobile und soll eine Verbindung zwischen Kunst und Automobilbau schaffen. Die Premiere war im Oktober auf der Pariser Modewoche. Das Ergebnis ist sicherlich Geschmackssache, allerdings hebt es sich wohlwollend vom meist sehr aggressiv geratenen Sportwagen-Design der Gegenwart ab und zeigt, in welche Richtung es formal auch hätte gehen können.

Die Blaue Mauritius der Transaxle-Porsche, lackiert in *Speedgelb*. Nur vier 968 Turbo RS entstanden. Dieser hier steht bei *Messina Classics* zum Verkauf (www.messinaclassics.de) und ist zur Zeit in der *Motorworld Region Stuttgart* ausgestellt

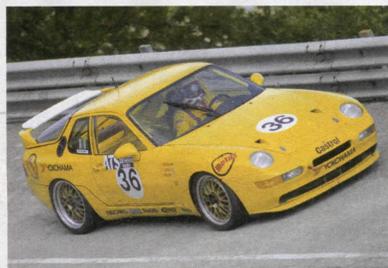
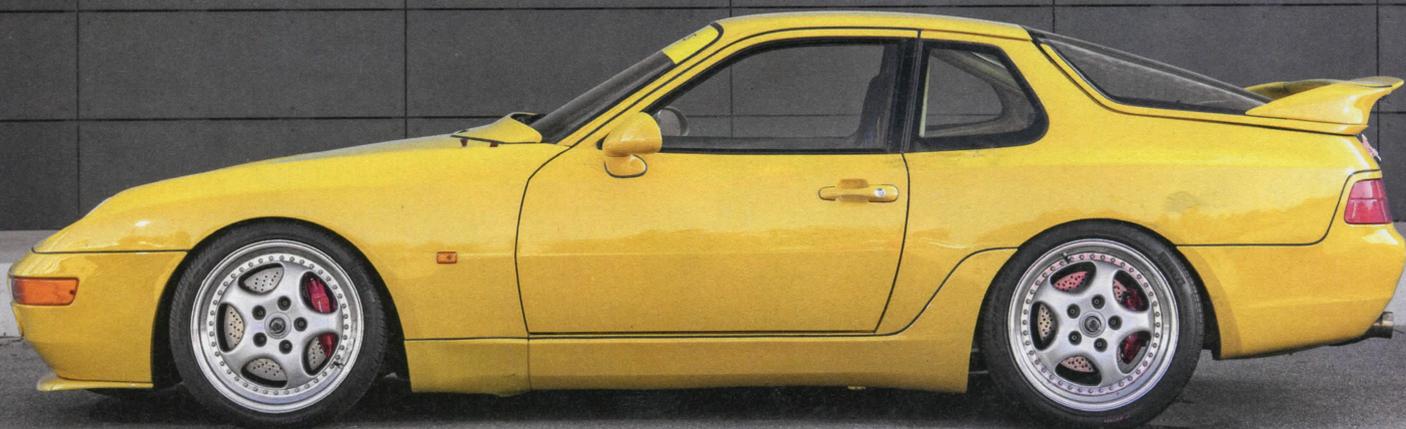
Unter der Motorhaube erinnert fast nichts an die Serie. Vorne sitzt der Ladeluftkühler, eine Domstrebe versteift den Vorderwagen



Der Innenraum ist auf die Bestimmung als Rennwagen zugeschnitten, das zweifarbiges Lenkrad ist original. Ein Überrollkäfig gehörte zum Lieferumfang



Von der Seite sieht der 968 Turbo RS beinahe aus wie der viel bravere CS. Nichts verrät, dass man mit diesem Auto seinerzeit geradewegs nach Le Mans auf die Rennstrecke fahren konnte



Thomas Bscher und John Nielsen traten mit dem 968 Turbo RS in der BPR-Serie an



In Sachen Fahrleistungen war der 968 Turbo S der Ikone 911 Turbo ebenbürtig

teure 968 Turbo RS ist das seltenste, jemals offiziell zum Verkauf angebotene RS-Modell und quasi die *Blau Mauritius* der Transaxle-Modelle. Bestimmung des RS war der GT-Rennsport, der in den Neunzigern eine Renaissance erlebte, an der Jürgen Barth, damals Kundensportbetreuer bei Porsche, nicht ganz unbeteiligt war. Serienbasierte Rennwagen in Kundenhand versprachen Umsatz, woran sich nichts geändert hat, wie die vielen käuflichen GT-Rennwagen von heute beweisen.

Ausschlaggebend für die Entwicklung war der ab 1993 ausgetragene *ADAC-GT-Cup*, in dem *Joest Racing* schließlich einen 968 Turbo RS für Manuel Reuter einsetzte – allerdings ohne nennenswerten Erfolg. Auch in der ersten Saison der *BPR Global GT Series* 1994 trat das Modell

500

NEWTONMETER

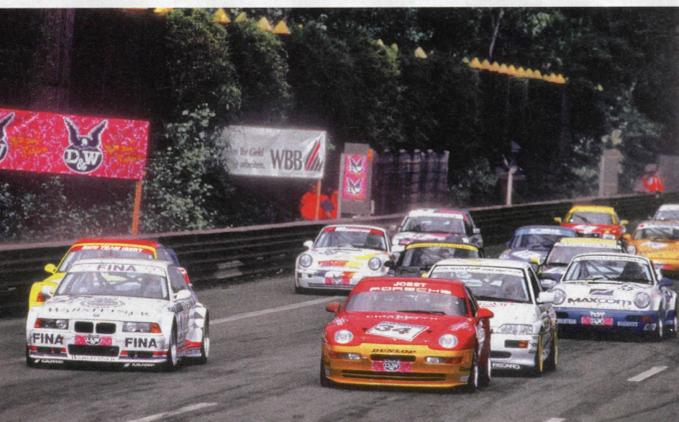
bei 3000 U/min war das beachtliche Drehmoment des 968 Turbo S. Für die Rennversion machte Porsche keine Angaben.

an, gefahren unter anderem vom deutschen Herrenfahrer Thomas Bscher, der den Wagen auch bei den 24 Stunden von Le Mans, an den Start brachte – 13 Jahre, nachdem der hauseigene Porsche-Vierzylinder an gleicher Stelle einen Klassensieg geholt hatte. Der 944 trat 1981 übrigens unter der Bezeichnung 924 GTP an, um den neuen, geteilten Porsche-V8-Motor, zu verschleiern.

Wie sich die Zeiten ändern. Der erste 944 durfte noch nicht so heißen, weil niemand merken sollte, wie viel sich im Vergleich zum 924 getan hatte. Der letzte dagegen – der 944 S3 alias 968 – nicht mehr, um den Kunden Glauben zu machen, es handle sich um ein neues Auto.

TEXT **Gregor Schulz**

FOTOS **Hardy Mutschler, Porsche**
g.schulz@oldtimer-markt.de



Beim ersten Rennen des ADAC-GT-Cup 1993 auf der Avus startete Manuel Reuter im Joest-Porsche aus der ersten Startreihe



Der Heckflügel ist sowohl beim Turbo S als auch bei der Rennversion um zehn Grad verstellbar