Porsche 968

Kein Anschluss unter dieser Nummer

Text: Sven Jürisch
Fotos: Jan Richter
Foto-Fahrzeug: Porsche 968 CS

Es war ein trauriger Karrierestart, damals 1979. Von den Eltern unerwünscht, aufgewachsen in einer ländlichen Strickmaschinenfabrik in der Rufweite des noblen Elternhauses in Zuffenhausen. Dazu von Beginn an mit einem Herzfehler versehen, der sportliche Betätigung zunächst komplett ausschloss. Später, als Heranwachsender, brachten zwar regelmäßige Besuche im Fitnessstudio ein breiteres Kreuz und eine bessere Kondition, aber die gesellschaftliche Anerkennung blieb ihm bis zu seinem Ableben im Jahre 1991 versagt. Haben Sie erkannt, um wen sich die Geschichte dreht?

Kenner wissen es längst, die Rede ist vom hässlichen Entlein der jüngeren Porsche Geschichte, der Baureihe 924, die ihr Endstadium im Modell 968 erreichte. Mit dem 968 läuteten die Zuffenhausener im Juli 1991 das letzte Kapitel der Geschichte rund um den Transaxle-Sportwagen ein und änderten den Lebenslauf der Modellreihe radikal. Statt bei Audi in Neckarsulm holte man die Produktion des als Cabriolet und Coupé erhältlichen Autos zur besseren Auslastung der Bänder nach Zuffenhausen. Das war allein schon deshalb möglich, weil Porsche zu diesem Zeitpunkt um das eigene Überleben kämpfte. Zwar lief der Klassiker 911 nach wie vor gut, doch das Topmodell Porsche 928 wurde weitgehend unter Ausschluss der Öffentlichkeit verkauft und auch die bis dahin durchaus erfolgreiche Baureihe 924/944 schwächelte im Absatz merklich. Diese finanzielle Misere war dafür verantwortlich, dass es sich bei dem 968 lediglich um eine Weiterentwicklung des bisherigen Konzepts handelte, denn für eine Neuentwicklung fehlte schlicht das Geld. Und so blieb es auch im 968 bei dem Arrangement aus großvolumigem Vierzylinder vorne, Transaxlerohr in der Mitte und dem Sechsganggetriebe an der Hinterachse.

Dieses Antriebskonzept und der neu entwickelte 3,0-Liter-Vierzylinder mit variabler Nockenwellenverstellung (VarioCam) und rund 240 PS boten die Vorraussetzung, um den 968 flott zu bewegen. Aber ein Porsche reinsten Wassers wurde der Wagen, trotz der dauerhaften Bekundungen des Marketings, nie. Daran änderte auch die Einführung des sportlich asketischen und mit rund 77.500 DM deutlich preiswerteren 968 CS im Oktober 1992 nichts. Ohne Rückbank und Klimaanlage, dafür mit weniger Dämmaterial, Sportfahrwerk und 17-Zoll-Felgen, bot dieser 968 ein deutliches Plus an Handling und Performance. Der im Frühjahr 1993 präsentierte 968 Turbo S mit 305 PS aus dem umkonstruierten Zweiventil-Vierzylinder der 944-Baureihe

setzte diesbezüglich noch Einen drauf. Eine Höchstgeschwindigkeit von 285 km/h und eine Beschleunigung von nur 4,8 Sekunden auf 100 km/h waren Werte, die auch dem verwöhntesten Autogourmet schmecken mussten. Mehr gab es nur noch mit dem lediglich viermal gebauten 968 Turbo RS, der dank eines reduzierten Gewichts von nur 1.212 kg und einem nochmals leistungsgesteigerten Motor mit 350 PS ideal für den Rennsport war. Ein Softtop-Cabriolet auf Basis der 968 Grundversion rundete die Baureihe ab. Trotz aller Bemühungen war der Porsche 968 kein großer Erfolg. Nach nur vierjähriger Bauzeit und insgesamt 11.763 Exemplaren stellte Porsche im Juli 1995 die Produktion mangels Nachfrage ein. Mit der Doppelentwicklung des sechszylindrigen Porsche Boxsters und des Porsche 996 war wenig später eine wirtschaftliche Lösung gefunden, die Porsche ein Überleben sichern sollte.

Technik und Wartung

Fast wäre dies Kapitel leer geblieben, denn die Baureihe 968 gehört zu den seltenen Fahrzeugen, die sowohl in ihrer Bauzeit als auch in ihrem späteren Dasein kaum Probleme bereiten. Sofern der Wunschporsche unfallfrei und einigermaßen gepflegt ist, gilt die Nummer 968 als außergewöhnlich robust. Rost ist dank Vollverzinkung kein Thema. Typische Mängel gibt es kaum. Im Interieur kommt es gelegentlich zum Verschleiß der Sitzbezüge, wobei die damals besonders psychedelischen Farben, wie etwa Mintgrün oder Violett, mitunter nicht mehr lieferbar sind. Zudem können bei Fahrzeugen, die lange intensiver Sonnenstrahlung ausgesetzt waren, die Armaturenbretter reißen.

Instrumente und Schalter geben sich hingegen problemlos, genauso, wie die wenigen elektrischen Helfer. Das herausnehmbare Aufstelldach kann gelegentlich Geräusche machen, was aber mit etwas Fett in den Griff zu bekommen ist. Gute Schmierung ist auch bei schwergängigen elektrischen Fensterhebern das Geheimnis. Denn das Fett verharzt und lässt die Mechanik bockig werden. Etwas Silikon in den Fensterführungen erleichtert das Rauf und Runter der Fenster zusätzlich.

Weniger Selbsthilfe ist im Motorraum angesagt: Bei Kilometerstand 160.000 ist der alterungsempfindliche Zahnriemen zum Austausch fällig. Der Wechsel ist jedoch kein Hexenwerk, und muss nicht zwingend bei Porsche durchgeführt werden. Aber auch freie Werkstätten berechnen für die Arbeit samt Material, zu dem auch die Wasserpumpe und die Spannrollen gehören, rund 1.500 Euro. Gewechselt werden sollten dabei auch die Gleitschiene und die Kette, die die Nockenwelle antreibt. Dies kostet zwar zusätzlich, bietet aber ein größtmöglichstes Maß an Sicherheit, denn das Ritzel der Welle neigt bei ausgeschlagener Kette zum vorzeitigen Verschleiß. Bis auf gelegentliche Lagerschäden durch fehlerhaft bediente Turbolader ist das Motorenkapitel aber auch schon wieder zu Ende.

Laufleistung jenseits der 300.000-km-Marke sind für den großvolumigen Vierzylinder keine Seltenheit. Das

trifft auch für die an der Hinterachse ruhende Kraftübertragung zu. Sowohl das Sechsgang-Schaltgetriebe als auch die etwas hakelig schaltende Tiptronic gelten als langlebig. Ein Getriebeölwechsel mit speziellem Transaxle-Öl beseitigt mitunter Schaltschwierigkeiten, verlängert die Lebensdauer und ist alle 80.000 km fällig.

Das Fahrwerk des 968 verfügt über die gleichen Merkmale wie das des Porsche 924. Bis auf den üblichen Verschleiß von Dämpfern und Gummibuchsen besteht bei serienmäßigen Fahrzeugen keine erhöhte Verschleißgefahr. Extreme Reifengrößen, Renneinsätze (man achte auf Nürburgringaufkleber am Fahrzeug) oder Sportfahrwerke belasten die Fahrwerksbuchsen und auch das Lenkgetriebe naturgemäß mehr. Klappert der 968 auf schlechter Wegstrecke (Radio ausschalten bei der Probefahrt), ist dies ein Indiz für einen Defekt an der Aufhängung.

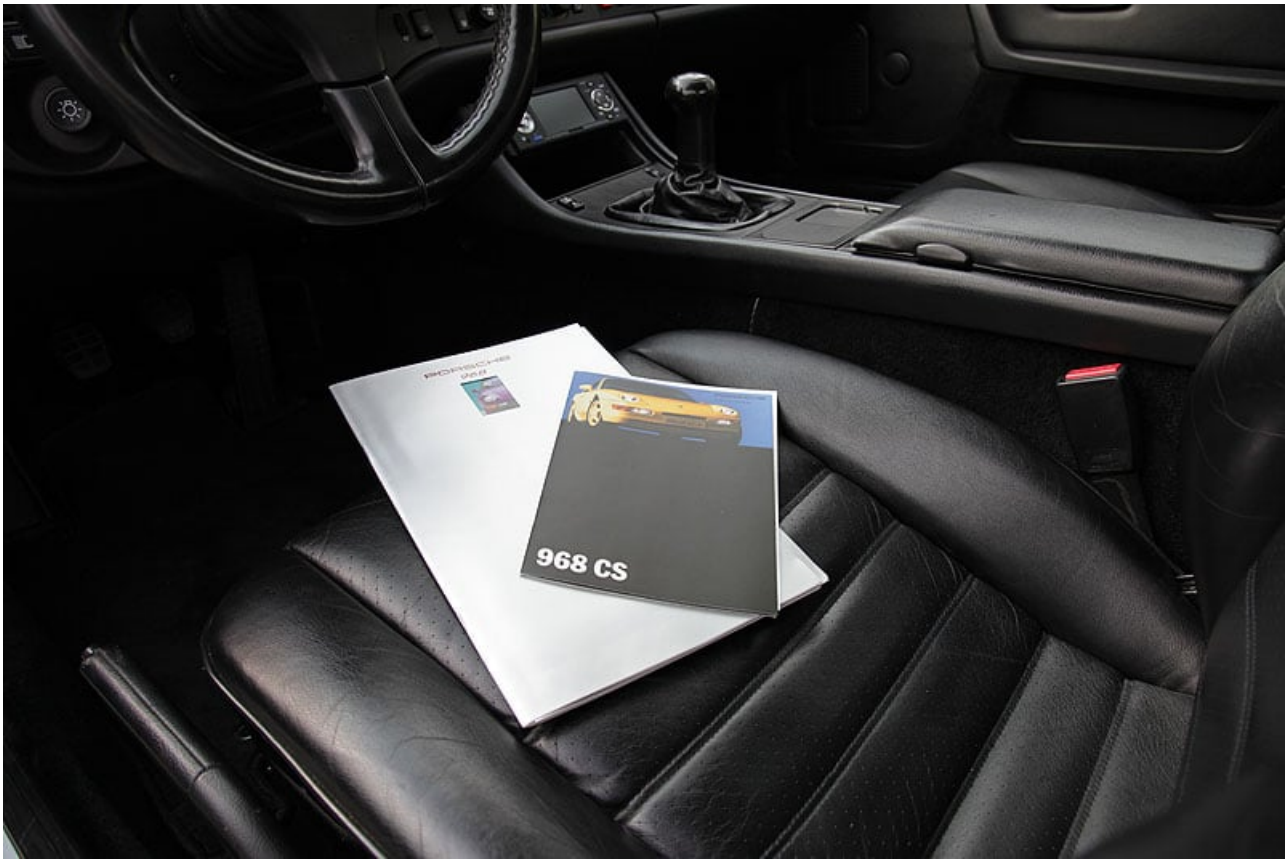
Kosten und Fakten 968 CS

Wenig Schatten, viel Licht bei der Nummer 968. Selten hat es einen so ausgereiften Sportwagen gegeben, der sich im Alltag derart unprätentiös gibt. Und preiswert ist das Vergnügen dazu: Ein gepflegter 968 mit 120.000 km ist schon ab 12.000 Euro erhältlich. Das formell umstrittene Cabriolet bietet Frischluftgefühl unterm Sternenhimmel ab 15.000 Euro. Beide Versionen sind im Gegensatz zu den raren Turbomodellen häufig in guten Pflegezuständen am Markt. Im Gegensatz zu den 911er-Modellen steht dem 968 in den nächsten Jahren kein rasanter Wertzuwachs bevor – aber voraussichtlich auch kein Wertverlust. Dies und die Tatsache, dass sich die Unterhaltskosten dank niedrigem Verbrauch (10 bis 12 Liter) und solider Technik auf einem akzeptablen Niveau bewegen, macht die Baureihe auch für Einsteiger interessant.

Fahrzeugaufbau:	2+2-sitziges Sportcoupé / Cabriolet mit Heckantrieb und Transaxlebauweise (Getriebe sitzt an der Hinterachse)
Getriebe:	Sechsgangschaltgetriebe oder wahlweise Tiptronicgetriebe
Motor:	3,0-Liter-Vierzylindermotor mit 16 Ventilen und variabler Nockenwellenverstellung (VarioCam)
Beschleunigung:	0 auf 100 km/h in 6,5 Sekunden
Höchstgeschwindigkeit:	252 km/h
Durchschnittsverbrauch:	Zwischen 10 und 12 Liter SuperPlus
Versicherung:	Oldie Car Cover: Anfrage für Versicherungsangebot stellen

Das Fotofahrzeug wurde uns von Gebr. Knoke freundlicherweise zur Verfügung gestellt und wird aktuell in Lübeck-Stockelsdorf zum Verkauf angeboten.

Fotogalerie


968 CS

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/porsche-968
© Classic Driver. All rights reserved.