



PORSCHÉ 968 (1991-1995)

FIJNPROEVEVERS ZONDER 911-TIC

WAT EEN RIJPINGSPROCES KAN DOEN, DAT ZIEN WE BIJ DE PORSCHÉ 968, DE VOLMAAKTE EVOLUTIE VAN DE AL ZO VERSCHRIKKELIJK GOEDE 944. HIJ SPREEKT NADRUKKELIJK EEN ANDERE DOELGROEP AAN DAN DE LIEFHEBBERS DIE BLINDVAREN OP DE 911. ZOEK JE EEN ZEER UITGEWOGEN SPORTWAGEN MET FANTASTISCHE RIJEIGENSCHAPPEN EN TOPKWALITEIT, DAN ZIT JE BIJ DE 968 GEBEITELD. >



IN

crisistijd komen de mooiste dingen tot stand', hoor je wel eens zeggen. Over uiterlijk kun je twisten, maar in het geval van de Porsche 968 mag je 'mooiste' sowieso altijd door 'beste' vervangen. De viercilinder-transaxle generatie bereikte zijn ultieme niveau, iets dat kenners vandaag de dag beslist op waarde weten te schatten, aangezien een frisse auto van de laatste lichting zich behoorlijk laat betalen. Goedkoop is dit uitgebalanceerde evolutiemodel nooit geweest, wat verband houdt met zijn kwaliteiten, maar zeker ook met zijn lage productieaantal: slechts 11.241 eenheden, waarvan 3.959 Cabriolets. Kopers stonden er indertijd allerm minst voor in de rij en daarmee mag de van 1991 tot en met 1995 gebouwde 968 zich misschien wel de meest onderschatte Porsche uit de geschiedenis noemen. Dat ligt tegenwoordig gelukkig anders, hoewel hij nog aardig binnen het bereik

TWINTIG PROCENT GEHANDHAAFD

Eind jaren tachtig zat Porsche in een diep dal, maar moest het zich wel blijven vernieuwen om bij het publiek in beeld te blijven. Na de lancering van de 964 ontbrak het aan middelen om aan de onderzijde van het gamma, waar de 944 steeds minder belangstelling trok, een totale modelwissel te plegen. Aldus viel het besluit om de S2 op te waarderen tot S3, een proces dat ontwerper Harm Lagaaïj en de ingenieurs in zijn nabijheid toch nog zodanig rigoureuus aanpakten, dat slechts twintig procent van de bestaande onderdelen gehandhaafd bleef. Dat betrof dan hoofdzakelijk de carrossierestructuur, het grootste deel van het interieur, de wieldraagarmen en de Brembo-remmen. Een en ander vormde voor Porsche reden genoeg om de auto als een geheel nieuwe generatie te positioneren, getooid met een andere naam: 968. In de belijning van het aanmerkelijk aërodynamischer koetswerk reflecteerde zich nog overduidelijk de 944, maar vrijwel alle delen waren gladgestreken. Speedster-achterlichten, wielen in Cup-stijl en een neuspartij in lijn met de 928 en de latere 993 verhoogden het onderscheidend vermogen. Het principe van wegklapbare koplampen bleef.

ONDERDELENVOORZIENING

Vrijwel alles is nog nieuw via Porsche leverbaar. Beschikbaarheid gebruikte delen moeilijker, weinig 968's gemonteerd als donor. Heel duur zijn carrosseriedelen, onder andere koplampunits, buitenspiegels en plaatwerk. Technische slijtgedelen relatief betaalbaar, behalve RVS uitlaat, maar gaat niet vaak stuk. Imitatie nauwelijks verkrijgbaar; Porsche werkt veel met patenten en verlangt exclusiviteit bij toeleveranciers. Onder andere remmen, bepaalde onderblokdelen, deuren, voor- en portieruitten, Targa-delen, cabrioletkap, stoelen en instrumentarium kun je uitwisselen met 944.

ADVIEZEN

Volgens Ludy Wolfs van Automobielfabriek Wolfs in Eijsden geldt de Porsche 968 kwalitatief als een hoogstandje, overigens samen met een 944 S2. "Ik durf deze series nog betrouwbaarder te noemen dan een 911. Zelfs de motorelektronica functioneert probleemloos, mits hobbyisten er met hun handen afgebleven zijn. Qua waardeontwikkeling heeft de 968 nooit een groot dieptepunt gekend, wat ervoor zorgde dat hij niet vaak in verkeerde handen viel. Je ziet best mooie, 'echte' exemplaren te koop, vooral in Duitsland. Auto's met hoge kilometerstanden zou ik overslaan, ook al zitten er rekeningen van hier tot in de hemel bij. Alles slijt nu eenmaal en dat voel je meteen. Zo verliest een carrosserie zijn stijfheid en dan ga je niet zomaar alle rubbers vervangen, want daar hangt een schrikbarend prijskaartje aan. Spaar liever een tijdje door voor iets beters; ik ken genoeg voorbeelden van mensen die later spijt kregen van de keuze voor een goedkopere 968 met meer ervaring. Daar kwamen dan toch een hoop kosten aan. Overigens liggen in Duitsland de prijzen hoger dan bij ons. Kijk ook eens in België of Frankrijk; daar zitten opvallend veel Porsche-liefhebbers en toen het Nederlandse belastingstelsel voor oldtimers veranderde, kochten veel Belgen hier 968's op. In de Verenigde Staten, waar je altijd moet oppassen voor verknoeiide auto's, beginnen goede exemplaren duidelijk in prijs te stijgen. Je ziet ook wel import uit Japan en daar zit regelmatig echt kwaliteit tussen, maar hecht niet teveel waarde aan een certificaat dat van alles zou verklaren, zoals een originele kilometerstand. Dat klopt namelijk lang niet altijd."

RICHTPRIJZEN IN EURO

type	subliem	redelijk	matig
968 Coupé (1991-95)	40.000	25.000	15.000
968 CS (1992-95)	70.000	35.000	25.000
968 Cabriolet (1991-95)	45.000	28.000	16.000
968 Turbo S (1993)	200.000	n.v.t.	n.v.t.

Tiptronic-versies zijn ± 10% minder waard



UITGEKLEDE 968 CS

De vele inspanningen ten spijt wist Porsches jongste aanwinst na zijn lancering in 1991 maar mondjesmaat geïnteresseerden om zich heen te verzamelen. In de hoop de belangstelling aan te wakkeren, introduceerde de fabrikant na een jaar de uitgekledede, scherper geprijsde 968 CS, een afkorting van Clubsport. Het weglaten van een ruitenwisser achter, elektrische raam- en spiegelbediening, ruitensproeierverwarming, automatische temperatuurregeling, een radio (wel leverbaar) en andere kleine gemakken leverde in combinatie met een airbagloos driespaaksstuur en sportstoelen een gewichtsbesparing van vijftig kilogram op. Achter de manueel verstelbare Recaro-kuipen met gefixeerde rugleuningen waren de zittinkjes verdwenen, hoewel ze later alsnog te verkrijgen waren, in combinatie met normale stoelen. De Clubsport ligt twee centimeter dichter bij het asfalt en rust op verbrede 17-inch wielen met het hart in de carrosseriekleur, behalve bij een zwarte koets. Daarmee groeide de bandenmaat vóór/achter naar 225/45 ZR17 respectievelijk 255/40 ZR17, waar die normaal 205/55 ZR16 en 225/50 ZR16 bedroeg. Het kleurenpalet beperkte zich tot Grand Prix-wit, Indisch Rood, Speed-geel, Zwart en Maritiem-blauw, gecombineerd met rode, witte of zwarte 'Club Sport'-bedrukking van de flanken, die je ook kon afbestellen. Maar 1.538 eenheden zouden de fabriek verlaten.

LEESVOER

Das Original: Porsche 924/944/968; Peter Morgan
 Porsche 924-944-968; Jörg Austen
 Porsche 924/928/944/968 - The Complete Story; G. Smale
 Porsche 924/944/968 - A Collector's Guide; Michael Cotton
 Porsche 924/928/944/968; David Vivian
 Porsche 924/944/968 1975-1995; Schrader-Typen-Chronik
 Porsche 928, 924, 944 and 968 - The Front Engined Sports Cars; Marc Cranswick
 Porsche 944-924-968; Aurélien Gueldry
 Porsche 968 - Limited Edition Extra; Brooklands Books
 Ultimate Buyer's Guide Porsche 944 and 968 1981-1995; Peter Morgan



CHRONOLOGIE

- 1991 Introductie 968 Coupé en Cabriolet (240 pk), ook als Tiptronic.
- 1992 Toevoeging 968 CS, kortstondig 968 Turbo S (305 pk) gebouwd, nu watergedragen lakken.
- 1993 968 Turbo S geschrapt, pollenfilter standaard, optiepakketten leverbaar.
- 1994 968 CS met achterbank leverbaar.
- 1995 Einde productie.

TIEN STUKS TURBO S

Om de 911 niet teveel in de wielen te rijden, moest de Porsche 968 een Turbo-uitvoering ontberen, hoewel in een zeer kleine oplage van tien stuks de Turbo S tot stand kwam. De productie daarvan vond uitsluitend in 1993 plaats. Feitelijk ging het om een straatlegale variant van de 337 of 350 pk sterke Turbo RS voor de racerij, die zich bediende van een achtkleps drielitermotor. Onder een volle 1,0 bar compressordruk perste hij er 305 pk uit, goed voor een topsnelheid van 280 km/h en een 0-100-sprint in 5,0 seconden, waar een handgeschakelde 968 het normaliter voor gezien hield bij 252 km/h en 6,5 seconden (7,9 tellen voor de Tiptronic). Logisch dus dat Porsche een sperdifferentieel, zwaardere remmen en een sportonderstel monteerde. Qua lichtgewichtconcept leunt de Turbo S volledig op de CS, maar hij laat zich gemakkelijk identificeren aan de hand van driedelige 18-inch Speedline-wielen, twee centimeter extra verlaging, een verstelbare achterspoiler, een voorbumper met een dikke onderlip en een grotere luchtopening en twee NACA-luchthappers in de motorkap.

Sterker Porsche-DNA

Met de sublieme bouwkwaliteit en de bijzonder uitgebalanceerde rijeigenschappen van de 944 in het achterhoofd verwacht je eigenlijk niet anders dan dat de 968 dat minstens evenaart. Welnu, dat blijkt geheel en al realiteit, waarbij hij nog net iets meer snelheid, scherpte, raffinement en vooral luxe biedt. Nog meer in het voordeel van het evolutiemodel spreekt de tijdloze uitstraling, die bovendien een sterker Porsche-DNA herbergt. Qua bruikbaarheid, beheersbaarheid in het grensbereik en totaalkostenplaatje verwijst hij elke 911 naar het tweede plan, ook al willen de freaks die boodschap eigenlijk niet horen. Afgezet tegen concurrenten als de Chevrolet Corvette, de Nissan 300ZX, de Mazda RX-7 en de Alpine A610 gaat de 968 qua algehele mix eveneens met de winst aan de haal. Wel rijdt hij net even wat klinischer en veroorzaakt het uitlaatgeluid weinig opwinding. Als sportwagen heeft hij zijn sporen verdiend, als betrouwbare en gerieflijke gran turismo met genoeg laadruimte bovendien, zonder dat noemenswaardige nadelen hem parten spelen. Het wordt dus tijd om een 968 te kopen, voordat meer mensen zijn vele kwaliteiten beginnen te ontdekken.



VARIOCAM, TIPTRONIC

In de basis erfde de 968 de zestienkleppenmotor van de 944 S2, maar dan fors opgewaardeerd met lichter drijfwerk, andere koppen, een inlaattraject met een betere flow en een primeur binnen het merk: VarioCam, oftewel variabele nokkenasverstelling om de kleptiming te beïnvloeden. Nu 240 pk sterk joeg de drieliter viercilindermotor zijn krachten een zesversnellingsbak in, met als alternatief een viertraps Tiptronic, reeds bekend uit de 964. Porsche maakte de hogere prijsstelling beter verteerbaar door de 968 compleet uit te rusten, onder meer met twee airbags, elektrische raambediening en spiegelverstelling. De optielijst vermeldde prettige zaken als een uitneembaar Targa-dak, climate control, lederen bekleding, elektrische stoelverstelling en -verwarming, hifi-installaties met eventueel een cd-wisselaar, cruise control, een sperdifferentieel en 17- in plaats van 16-inch Cup-wielen. Later volgde ook nog een aantal pakketten. Van meet af aan stond op de prijslijst ook de 968 Cabriolet, standaard aangeboden met een elektrisch bedienbare kap.



SPECIFICATIES

type	motor	inhoud	vermogen	bak	top	verbruik	massa
968 Coupé (1991-95)	L4	2990 cm³	240 pk	H6/A4	252 km/h	10,3 l/100 km	1370 kg
968 CS (1992-95)	L4	2990 cm³	240 pk	H6	252 km/h	10,3 l/100 km	1320 kg
968 Cabriolet (1991-95)	L4	2990 cm³	240 pk	H6/A4	252 km/h	10,3 l/100 km	1440 kg
968 Turbo S (1993)	L4	2990 cm³	305 pk	H6	280 km/h	10,3 l/100 km	1300 kg

type	l x b x h
968 Coupé (1991-95)	432 x 174 x 128 cm
968 CS (1992-95)	432 x 174 x 125 cm
968 Cabriolet (1991-95)	432 x 174 x 128 cm
968 Turbo S (1993)	432 x 174 x 125 cm

Aandrijving	achterwielen
Wieloph. vóór	McPherson, schroefveren, stabilisator
Wieloph. achter	langsdraagarmen, torsievering, stabilisator
Remmen vóór	geventileerde schijven
Remmen achter	geventileerde schijven
Carosserietypen	coupé, cabriolet
Fabrieksopties o.a.	Targa-dak, climate control, lederen bekleding, elektrische stoelverstelling, stoelverwarming, audiosystemen, cruise control, Tiptronic, sperdifferentieel, 17-inch Cup-wielen
Geschikt voor LPG	ja, bij voorkeur wel kop laten aanpassen

AANDACHTSPUNTEN

AANDRIJLIJN

Geleideplaten van ketting tussen nokkenassen moeten tijdig vervangen worden, bij voorkeur elke 80.000 of zes jaar (Porsche geeft geen service-interval), net als distributieriem.

Kwetsbare nokkenstandwielen; tanden kunnen eruit breken. Dan moet je meteen beide nokkenassen vervangen, ingesleten via de ketting. Cilinderbussen zijn niet vervangbaar, dus uitdraaien en opnieuw nikasilcoaten. Bij zesbak lopen lagers snel uit en gaan dan lawaai maken. Niet te lang mee doorrijden.

WIELOPHANGING/REMMEN/BESTURING

Bij hoge kilometerstanden lekkage stuurhuis mogelijk; geen abnormaal verschijnsel.

ELEKTRISCH CIRCUIT

Aircosysteem blijkt dikwijls defect door ouderdom en verwaarloosd onderhoud.

CARROSSERIE/CHASSIS

Roestvorming alleen mogelijk na slecht schadeherstel.

Verstopte afwatering van Targa-dak zorgt voor lekkage in interieur.

INTERIEUR

Dashboard kan scheuren, vaak bij hoge kilometerstand of langdurige blootstelling aan zon. Valt te repareren of tegen stevig geld nieuw te verkrijgen. Vaak (lichte) instapschade stoelen bij hoge kilometerstanden. Scharnier van opbergvak middenconsole wil wel eens breken, te vervangen door metalen modificatie.

SPECIALISTEN

Automobielbedrijf Wolfs, Eijsden, 043 4093454,
www.autobedrijfwolfs.nl

RFF Motorsport, Aalsmeer, 06 13563561,
www.rff-motorsport.nl

Guldenberg Racing, Delft, 06 10364466,
www.guldenberggracing.nl

Tonny van Zweeden, Middelburg, 0118 436364
Autobedrijf Timmerman, Alteveer, 0528 361874,
www.vof-autobedrijf-timmerman.nl

