

35 JAHRE PORSCHE 968



→ Fakten

*Nachfolger des erfolgreichen 944

*Setzte den Schlusspunkt unter Porsche's Transaxle-Ära mit den gleichermaßen fahraktiven wie ausgewogenen Modellen 924, 944, 968 und 928

*Von 1991 bis 1995 liefen nur 11.245 Exemplare von den Bändern



→ Favoriten

TOP 1

Mit der **TECHNIK** der Transaxle-Modelle – Motor vorn, Getriebe und Antrieb hinten – prägte Porsche nicht nur eine Ära, sondern erfand sich sogar in Teilen neu. Der 968 ist das beeindruckende Ergebnis aus 15 Jahren technischer Evolution dieser Antriebstechnik. Mit dem Herzstück eines 240 PS starken 3 Liter-Kraftwerks, das mit 305 Nm nicht nur als drehmomentstärkster Vierzylinder-Saugmotor der Welt galt, sondern den 968 auch auf stolze 252 km/h Spitze beschleunigte. Das Fahrverhalten profitierte zudem von einem fast ausgewogenen Gewichtsverhältnis von Vorder- zu Hinterachse dank des Transaxle-Prinzips.

TOP 2

Das **DESIGN** von Porsche's Transaxle-Modellen vereinte eine markante Glaskuppel hinten mit einer langen Motorhaube und prägnanten Klappscheinwerfern vorne. Während der 968 bei der Seitenlinie und dem Armaturenbrett dem 944 S2 entsprach, setzte er an der Front mit vorweggenommenen Elementen des 911 der Baureihe 993 und den an den 928 angelehnten Scheinwerfern, sowie am Heck mit rot eingefärbten Rückleuchten neue Akzente. In Sachen Attraktivität stand das Cabriolet dem Coupé in nichts nach.

TOP 3

Der 968 **CLUBSPORT** gilt vielen heute als das vielleicht reizvollste Modell der Baureihe. Aus der Not heraus geboren, um die nicht befriedigenden Verkaufszahlen durch einen günstigeren Einstiegspreis (77.500 DM statt 94.790 DM) in Folge einer reduzierten Ausstattung anzukurbeln, machte ihn gerade diese Konzentration auf das Wesentliche – die Fahrdynamik – so verlockend. Zumal der Verzicht auf u.a. elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung, von innen einstellbare Außenspiegel und Sitzheizung die positive Nebenwirkung von rund 50 Kilogramm weniger Gewicht hatte. Den dynamischen Charakter forcierte der Clubsport zudem mit einem Dreispeichen-Volant anstelle des Airbag-Lenkrads, leichten Schalen als Sitzen, einem Gepäcknetz statt hinteren Plätzen und obendrein noch einer Tieferlegung um 20 Millimeter sowie 17-Zöllern. Damit sprach er gerade die Fahrer an, die Porsche-Modelle wegen ihrer Agilität und dem gebotenen Fahrspaß schätzen.



→ Fazit

Obwohl die Transaxle-Modelle unter 911-Hardcore-Fans zeitlebens verpönt – weil nicht als „echte“ Porsche akzeptiert – sind, faszinieren sie mich dennoch seit ihrer Markteinführung bis heute. War der 924 schon attraktiv gestylt, setzte der 944 mit seiner bulligeren Erscheinung noch eins drauf. Die Krönung war natürlich der 928 mit seinem exklusiven Auftritt inklusive Achtzylinder. Der 968 als letztes Transaxle-Modell von Porsche war quasi das Extrakt aus dem Besten dieser drei Baureihen. Dies begann mit dem bärenstarken Vierzylinder-Motor und reichte über das Design bis hin zur von Porsche bekannten und auch geforderten Fahrfreude. Eigentlich (fast) ein typisches Modell aus Zuffenhausen, oder? Bei dem ich drei ganz besondere Sahnestücke sehe, die aus der 968-Familie herausragen: Den seltenen Turbo S, der sich bei den Fahrleistungen auf Augenhöhe mit dem 911 Turbo bewegte. Das attraktive Cabriolet mit dem zusätzlichen Schuss „Oben-ohne-Vergnügen“. Und den Clubsport, der sich nach dem Produktionsende vom „billigen Einstiegsmodell“ zur gefragtesten 968-Variante entwickelte. Wohl dem, der die Auswahl unter den hochattraktiven 968-Modellen hat!



(Alle Bilder: Porsche)