

PORSCHE 968 CS

VOOR LIEFHEBBERS, DOOR LIEFHEBBERS



VANAF HET MOMENT VAN INTRODUCTIE IN 1991 WAS HET VOOR PORSCHE ERG MOEILIK OM DE 968 AAN DE MAN TE BRENGEN. DE AUTO WAS, TEN TIJDE VAN EEN RECESSIE, TE DUUR EN HET GAT NAAR DE 911 WAS DAARDOOR TE KLEIN. OM DIE LEEGTE TE VULLEN EN DE VERKOPEN EEN BOOST TE GEVEN WERD DE 968 CLUBSPORT GEÏNTRUCHEERD. HARDCORE EN VOOR DE ECHE LIEFHEBBER!

TEKST EN FOTOGRAFIE MARK NAUTA

Een uitgekede 'hardcore' variant voor de echte liefhebber in de stijl van de 911 Carrera RS. 17% goedkoper, minder gewicht en een sportiever karakter. Het kon de 968 CS echter niet helpen. De teller bleef na twee jaar produceren steken op 1.538 exemplaren. Auto's die nu vrijwel allemaal hun weg gevonden hebben naar echte liefhebbers die de 968 een warm hart toedragen. Jaap Heida is één van deze mensen. In de afgelopen anderhalf jaar heeft hij zijn Clubsport omgetoverd tot één van de fraaiste 968's van het land.

EVOLUTIE, GEEN REVOLUTIE

Eind jaren '80 liepen de verkopen van de 944 terug en ook de evolutievarianten 944 S en 944 S2 konden het model niet meer redden. Het was tijd voor een nieuw model. Technisch geavanceerder en beter uitgerust. Eigenlijk zou het model op de markt komen als 944 S3, maar omdat er dusdanig veel aanpassingen waren gemaakt en men de associatie met de 944 een beetje

wilde laten vieren, werd gekozen voor de introductie van een nieuwe typenaam. De grootste verschillen zien we aan de voor en achterkant. Door de ronde koplampen paste de 968 beter in het familieplaatje. De 928 gebruikte al dergelijke opklappende lichten. Daarnaast kwam twee jaar na de 968 de 911 (993) op de markt met een fris nieuw front, wat het nieuwe familiebeeld compleet maakte. Het basisprincipe van de 968 bleef ongewijzigd. Een coupé en een cabriolet in 2+2 configuratie met een watergekoelde 4-cilinder motor voorin en de versnellingsbak achter, het Transaxle principe.

Waar de 944 S2 het nog moest doen met 211 pk, was de 968 voorzien van dezelfde drie liter motor, met nu 240 pk. De 4-cilinder is eigenlijk een op de helft gehakte en daarna aangepaste V8 van de 928. Nu niet met 8, maar met 16 kleppen per cilinder. Het interieur van de 968 kwam vrijwel één op één over uit de 944 S2, een klokje onder de radio en twee airbags waren de enige belang-

rijke verschillen. Om toch aan Porsche's eigen uitspraak te kunnen voldoen; '83 procent van de 968 is anders dan de 944 S2', werd de auto vooral optisch en technisch ingrijpend verbeterd. Variabele kleptiming (VarioCam) leidde tot een hoger vermogen, meer koppel en lagere emissiewaarden. En de 5-bak van de 944 S2 werd vervangen door een 6-traps versnellingsbak van Getrag. Toch werd de nieuwe auto niet goed ontvangen. Het uiterlijk sprak niet aan en vooral het middendeel van de 968 deed te veel denken aan de 944's die tien jaar eerder al van de band rolden. De Coupé kreeg de meeste negatieve reacties, de rondere vormen van de Cabriolet werden meer gewaardeerd en die kon dan nog enkele lovende woorden tegemoet zien.

In een poging de slechte kritieken op de 968 recht te trekken, werd de auto vanaf 1993 voorzien van vele opties waarvoor men eerder nog voor moest bijbetalen. Daarnaast introduceerde Porsche de Clubsport. Een

uitgekede versie met sportievere aspiraties voor een lagere prijs.

KAALGEPLUKT

Heel oneerbiedig gezegd was de Clubsport een kaalgeplukte 968 Coupé, maar juist dat gaf de auto het karakter dat ook een 911 Carrera RS bezat. Een pure rijdersauto, zonder overbodige luxe. Buitenspiegels, ramen en kachel moesten met de hand worden bediend. Er was geen achterrauwenswisser gemonteerd, verwarmde koplampsproei-installatie en dakantenne (tenzij een radio als optie werd gekozen) verdwenen en ook de alarminstallatie en centrale deurvergrendeling moesten het veld ruimen. In het interieur werden de achterste stoelkuisjes vervangen door een glasfiber afdekplaat, wat van de 968 CS een echte tweezitter maakte. Verder werden de stoelen vervangen door lichtere Recaro stoelen, die ook in de 911 Carrera RS terug te vinden waren. Per stoel bracht dat ruim acht



HEEL ONEERBIEDIG GEZEGD WAS DE CLUBSPORT EEN KAALGEPLUKTE 968 COUPÉ, MAAR JUIST DAT GAF DE AUTO HET KARAKTER DAT OOK EEN 911 CARRERA RS BEZAT.



kilo aan gewichtsreductie. De achterkant van de stoel was uitgevoerd in carrosseriekleur. Een airbag verdween door het installeren van een kleiner sportstuur en de achterklep was niet langer elektrisch te openen, maar moest via een omslachtige manier van binnenuit via een hendel achter de bestuurdersstoel worden geopend. Onder de motorkap verdwenen de afdekplaten en verdere geluidsdempende materialen. Daarnaast was er slechts een enkele koelfan en werden er een lichtere accu en wisselstroomdynamo gemonteerd. Om die reden kon er ook een lichtere kabelboom in de auto worden verwerkt. Wanneer echter werd gekozen voor airconditioning, dan kwamen de grotere accu en wisselstroomdynamo weer terug en werd ook een dubbele koelfan gemonteerd.

De totale gewichtsbesparing ten opzichte van een gewone 968 bedroeg zo'n vijftig kilo. Dit was echter per markt afhankelijk, omdat de normale 968 wisselende uitrustingsniveaus kende. Zo was het verschil tussen de 968 en de Clubsport in Engeland wel honderd kilo. 1.320 kilogram woog een kale 968 CS. De optielijst was zo uitgebreid dat wanneer veel zaken werden aangevinkt er eigenlijk weer een normale 968 ontstond. Voor de echte sportievelingen stonden er ook enkele interessante opties in de lijst. Het Sport-pakket, dat ook bekend is onder code M030, was wel de meest aansprekende en bestond uit stuggere veren, schokbrekers en stabilisatorstangen. De voorste remschijven werden vergroot tot 304 mm en een 40% Torsen sperdifferentieel werd gemonteerd.





DE AUTO VERKEERT WEER IN DE STAAT WAARIN HIJ IN 1995 DE PRODUCTIEHAL VAN PORSCHE VERLIET.

Qua uiterlijk was de auto te herkennen aan de speciale kleuren: schwarz, maritimblau, indischrot, grandprix-weiß en speedgelb. De 7,5J en 9J 17 inch wielen waren standaard uitgevoerd in carrosseriekleur. Behalve als men koos voor zwart, in dat geval waren de wielen gewoon zilver, wat weer een optie was op de overige kleuren. Op de zijkant was het opschrift 'Club Sport' te vinden en achterop de auto een in kleur meegespoten spoiler. Niet alleen voor de 'looks', maar ook voor de rijeigenschappen werd de auto verlaagd met 20mm.

Door alle aanpassingen ontstond eigenlijk een compleet andere auto. Lovend werd hij door de meeste media ontvangen en zijn handling, prestaties en rijeigenschappen werden geprezen. Op papier gaf Porsche officieel ongewijzigde prestaties, de CS had tenslotte een onveranderde motor, maar door de gewichtsreductie was de acceleratie naar 100 km/h nu in 0,2 seconden sneller af te leggen en nam die nu slechts 6,3 seconden in beslag. Porsche gaf als fabrieksopgave echter een top van 250 km/u en 0-100 in 6,5 seconden op. Samen met

de korte productieperiode en het 'low-profile' houden van de prestaties werd daarmee een nieuwe typegoedkeuring omzeild.

LIEFHEBBERSAUTO

Tegenwoordig is de 968 CS een gewilde Porsche-occasion en onder de liefhebbers wordt de auto gezien als een van de best sturende Porsches dankzij z'n bijna ideale gewichtsverdeling van 48% voor tegen 52% achter. Jaap Heida is één van deze liefhebbers én de eigenaar van het schitterende witte exemplaar op deze pagina's. Er is echter nogal het een en ander gebeurd voordat de auto er zo uitzag zoals hij nu doet.

"Binnen een week na de aanschaf stond de auto al bij de spuiiter," vertelt Heida, die overduidelijk vol trots over z'n passie voor de 968 CS spreekt. "Toen de auto werd gekocht was het lakwerk niet in de allerbeste staat en daar moest daarom spoedig wat aan gebeuren. Uiteraard bleef de kleur grandprixweiß, want hij moest zo origineel mogelijk blijven. De auto werd geheel strak

gemaakt en gespoten, tot en met de velgen aan toe. Deze waren eerst zwart, maar werden op aanraden van de spuiiter wit gemaakt. Ik heb nog wel even getwijfeld over de velgen, maar de heren bij Autoherstel Mid-Friesland hadden me na het wit spuiten volledig overtuigd." Het mag gezegd worden, witte wielen op deze witte auto staan hem perfect. Naast het spuitwerk zijn de ruiten en alle raamrubbers vervangen en werden er een nieuwe grille en motorbeschermingsplaat gemonteerd. Het hele proces heeft maanden in beslag genomen omdat alles tot in de perfectie moest worden uitgevoerd. Als een cadeautje haalde hij de auto één dag voor z'n verjaardag in augustus weer op om hem daarna ook technisch in perfecte staat te kunnen brengen.

Het preventief vervangen van de nokkenassen, ketting en glijplaatjes bleek geen overbodige luxe. Heida toont enkele foto's die duidelijke slijtage laten zien. "Daar zou ik niet lang van hebben kunnen genieten, dat had dan zeker fout afgelopen." Om zeker te zijn van een perfecte technische en optische staat van de auto is hij door een

Porsche dealer gekeurd en heeft hij dankzij de Porsche Classic Check een officieel certificaat van originaliteit. De auto verkeert weer in de staat waarin hij in 1995 de productiehal van Porsche verliet.

Het geboortecertificaat dat bij de auto zit, laat zien dat deze auto er een is uit het laatste productiejaar. Met een totaal van 259 geproduceerde Clubsports in 1995, zijn er na deze witte 968 CS met productienummer 177 nog slechts 82 auto's gemaakt voordat het einde van de 968 werd ingeluid.

EINDE VAN EEN TIJDPERK

Het einde van de productie van de 968 CS betekende ook direct het einde van het tijdperk 4-cilinder-Transaxle-Porsche's. Na de in 1975 geïntroduceerde 924 en de 944 die tussen 1981 en 1991 in verschillende gedaantes van de band rolde, viel in 1995 na vier jaar in productie te zijn geweest ook het doek voor de 968. Allemaal gebaseerd op hetzelfde principe. Een 4-cilinder motor voorin met de versnellingsbak achter.

968CS

TECHNISCHE GEGEVENS - PORSCHE 968 CS

Prijs - 62.576 (nieuwprijs 1995)

Topsnelheid - 252 km/h

Acceleratie 0-100 - 6,5 sec.

Motor - viercilinder in lijn

Cilinderinhoud - 2990 cm³Max. vermogen - 240 pk bij 6.200 min⁻¹Max. koppel - 305 Nm bij 4.100 min⁻¹

Aandrijving - zestraps handgeschakeld,

achterwielaandrijving

Leeggewicht - 1.320 kg

HET MEEST GEËVOLUEERDE MODEL, DE 968,
KRIJGT DE TWIJFELACHTIGE EER OM ALS
MINST GEPRODUCEERDE TE BOEK TE STAAN

Het meest geëvolueerde model, de 968, krijgt de twijfelachtige eer om als minst geproduceerde te boek te staan. In totaal zijn er 5.731 Coupés, 3.959 Cabriolets en slechts 1.538 Clubsports gebouwd. De meest spectaculaire was wel de zeldzame Turbo S. 305 pk en 500 Nm dankzij een KKK-Turbo. Goed voor een topsnelheid van 280 km/h en een sprint van 0 naar 100 in 5 seconden. Voorzien van 3-delige Speedline velgen, een 20mm verlaagd onderstel (ten opzichte van de Clubsport), een grotere achterspoiler, een diepere voorspoiler, twee inlaten in de motorkap en de remmerij van een 911 Turbo S. Slechts 14 exemplaren liepen er van de band. Met een prijs van 175.000 Duitse Mark en daarmee bijna een ton duurder dan de 968 Clubsport was dat niet geheel onlogisch. Voor de racerij heeft Porsche nog drie Turbo RS'en gemaakt. Tezamen komt de totale productie dan op 11.245 stuks.

Of er ooit nog een Porsche met een 4-cilinder gaat komen is afwachten. De motor voorin een Porsche coupé wordt wellicht met een Panamera Coupé bewaarheid en over een 4-cilinder wordt gesproken voor het model dat onder de Boxster zal verschijnen, nu nog aangeduid als de 'nieuwe 356'. De tijd zal het leren.

