

# IG YOUNG - OLDTIMER NEUWIED e.V.

Marke

**Porsche**

Modell

**968 Coupé**

Baujahr

**1992**

PS (kW)

**240 (176)**

Hubraum (ccm)

**3 Liter (2.990)**

Besonderheiten

Sportwagen mit 2 + 2 Sitzen, Transaxle-Bauweise (Motor vorne und Getriebe hinten), feuerverzinktes Chassis, Aluminium-Motor mit „VarioCam“ Einlass-Nockenwellen-Steuerung, „Targa“-Dach



PORSCHE



Ende der 1980er-Jahre befand sich Porsche in einer wirtschaftlichen Krise. Weltweit wurden weniger Sportwagen verkauft. Porsche war als relativ kleiner Sportwagenhersteller besonders betroffen, zumal der Porsche 944 mit seinem seit der Einführung 1981 fast unveränderten Design auf immer weniger Kundeninteresse stieß.

Die Mitte der 1970er-Jahre eingeführten Transaxle-Modelle waren bis etwa Mitte der 1980er-Jahre mit mehr als der Hälfte der verkauften Sportwagen die wirtschaftliche Grundlage des Sportwagenherstellers. Hier wollte Porsche mit dem 968 anknüpfen und somit ist der finale Nachfolger der Modelle 924 (gebaut 1975 – 1988), 928 (1977 – 1995) und 944 (1982 – 1991) ein waschechter Porsche, der komplett in Stuttgart-Zuffenhausen gebaut wurde. Mit frischem Design, optimierten Fahreigenschaften und einer beeindruckenderen Leistungsentfaltung eroberte er sich einen Spitzenplatz in der Kategorie der alltagstauglichen Sportwagen.

Mit 176 kW / 240 PS und einem maximalen Drehmoment von 305 Newtonmeter ist der Vierventil-Vierzylinder mit der von Porsche neu entwickelten VarioCam Einlass-Nockenwellen-Steuerung 1992 der drehmomentstärkste 3 Liter-Saugmotor im Serienfahrzeugbau. Das Sechsgang-Getriebe in diesem 968 oder wahlweise ein Tiptronic Automatikgetriebe setzten 1992 Maßstäbe für sportliche und ökonomische Leistungsnutzung.

Das auf exakten Fahrbahnkontakt abgestimmte Fahrwerk, die rennerprobte Bremsanlage, die serienmäßig eingebauten Airbags für Fahrer und Beifahrer und die optimierte Struktur der Karosserie kennzeichnen das hohe Niveau der aktiven und passiven Sicherheit. Dieses Fahrzeug wurde ab Werk mit 17 Zoll Rädern im Cup-Design und nachträglich mit einem Gewindefahrwerk V3 (1995 eingeführt) der Firma KW ausgestattet.

Die Qualitäten des 968 wurden damals allerdings wenig gewürdigt. Der Blick auf die Ikone 911 ließ, wie schon bei seinem Vorgänger Porsche 944, kaum Platz für einen Porsche-Sportwagen mit einem davon abweichenden Charakter und einem eher unspektakulären Auftritt. So entstanden von 1991 bis 1995 nur 11.245 Exemplare, was die Fahrzeuge diese Baureihe zu relativ raren Modellen mit entsprechenden Preisen macht. Dieses Modell, u.a. mit elektrischem und herausnehmbarem Hubdach („Targa“), automatischer Klimaanlage und beheizbaren Teil-Ledersitzen, kostete 1992 100.505 DM (51.387 €) und heute müssen für einen 968 Coupé oder Cabrio mit der Zustandsnote 2 über 30.000 €, für einen 968 CS 50.000 € und mehr investiert werden und der 968 turbo RS ist mit nur 4 Exemplaren der seltenste gebaute Porsche.