

DE ANATO VAN DE 96



MIE 8 CS

Met een 968 Clubsport met een sportpakket legde Porsche-technicus Rolf Kaul zo'n 40.000 kilometer af op de Nürburgring-Nordschleife. Dus als er een is die een betrouwbaar oordeel vellen over de voor- en nadelen van de Porsche 968, is hij het wel.

TEKST CARSTEN KROME





Rolf Kaul heeft veertig jaar als technicus bij Porsche gewerkt. Dus hij weet waar ie het over heeft. Eén van zijn favorieten is de Porsche 968 CS (Clubsport) met sportpakket dat op de optielijst als M030 staat genoteerd. Kaul is eigenaar van twee van deze auto's uit de negentiger jaren. "Waarom? Dat zit zo: de 968 was de onmiskenbare opvolger van de 944 S2 die ik precies twintig jaar geleden als mijn eerste, eigen Porsche kocht. De 968 was bovendien de laatste ontwikkelingsfase en de bekroning op het in 1976 geïntroduceerde Transaxle systeem, met de motor voorin en aandrijving op de achterwielen. Sterke punten van deze auto zijn volgens mij een geslaagde vormgeving, een betrouwbare, krachtige viercilinder voorin, een goede tractie, goede rijeigenschappen en een ruim interieur. Toen in het najaar van 1992 de 968 in de Clubsport-uitvoering op de markt kwam, die ook nog eens zeer concurrerend geprijsd was, was ik dan ook helemaal verkocht. Ik gebruikte iedere gelegenheid die zich voordeed om zelf van de prestaties van deze auto te kunnen genieten. En omdat de 968 CS op alle fronten aan mijn wensen voldeed, greep ik in 2000 mijn kans. Ik kocht een originele Clubsport-uitvoering. Die auto had op dat moment 118.000 kilometer gereden. Twaalf jaar later zijn dat

er inmiddels 160.000 km en die 40.000 kilometers verschil zijn er bijna uitsluitend op de Nürburgring-Nordschleife bij gereden!"

ONDERGEWAARDEERD

Kaul vindt dat de 968 heel lang sterk ondergewaardeerd is geweest en alleen geroemd werd door echte kenners! "Deze auto verdient veel meer. Wie zo'n auto aanschafft moet om te beginnen naar de typische zwakheden kijken. Kenmerkend voor deze auto zijn versleten fuseekogels. Dit is een normaal verouderingsverschijnsel en niet zozeer afhankelijk van de kilometerstand van de auto. De dorpels kunnen ter hoogte van de B-stijl doorroesten van binnenuit. Aan de voorzijde van de beide sluitplaten zit een langwerpige plastic kap. Als deze voorzichtig verwijderd wordt, is te zien of er zich water in de holle ruimte bevindt. Meestal is dit een gevolg van een verstopte afvoer, waardoor er zich veel vocht kan verzamelen. En als vocht zich gedurende lange tijd kan ophopen, leidt dat altijd tot roestvorming. Daar is zelfs een geheel verzinkte carrosserie op termijn niet tegen bestand."

Rolf Kaul adviseert dat net als bij alle andere Porsches met de motor voorin de distributieriem regelmatig vervangen moet



worden. Bij de eerste modellen moest dat om de 100.000 kilometer, bij de latere modellen werd deze interval verkort tot eens per 80.000 kilometer. “Daarmee was de interval gelijk aan die van de 944. Voor wat betreft de Variocam; soms breken er wel eens tanden af van de inlaatnokkenas. Let ook goed op slijtage van de kettingspanner van deze ketting. Dit kan weer tot overmatige speling leiden. In tegenstelling tot wat algemeen nogal eens beweerd wordt, is het Variocam-systeem eigenlijk probleemloos. Los van deze technologie zijn verrassend hoge kilometerstanden mogelijk, maar dan moet je je wel strikt aan het onderhoudsschema houden. Dus elke 20.000 kilometer een grote beurt met olie verversen. Bij 180.000 kilometer heb ik bij mijn 968 CS de waterpomp vervangen. Verder zijn er ten aanzien van de motor geen bijzonderheden te melden. Door slijtage van de zuigerveren kan in sommige gevallen sprake zijn van een iets hoger oliegebruik. Dergelijke zaken zullen echter niet tot stilvallen leiden. ”

BETROUWBAAR

Ook de zesversnellingsbak van de 968 is volgens Kaul zeer betrouwbaar. Soms is er sprake van hinderlijke bijgeluiden, die worden meestal veroorzaakt door een versleten



lager. Of er eerder aan gesleuteld is, is vaak te zien aan de achteraf aangebrachte vloeibare pakking. Kaul: "Naast een eenvoudige visuele inspectie is het uitbouwen en demonteren van de versnellingsbak de enige manier om de staat ervan goed te kunnen beoordelen. En als je toch met een inventarisatie bezig bent, kijk dan ook waar je een 968 met meer dan gemiddelde circuitervaring aan kunt herkennen. Feit is dat juist de perfect voor trackdays uitgeruste modellen met een sportpakket door de veelal jonge, sportief ingestelde eerste eigenaren bij voorkeur worden gebruikt om rondjes op een circuit te rijden. Daarom moet je de achterwielophanging ten eerste op scheurvorming controleren. De bevestigingspunten kunnen door de zware belasting ook ingeslagen zijn. Het systeem zoekt dan zelf een breekpunt terwijl scheurtjes in de oersterke carrosserie uitblijven - ik heb dit echter nog nooit gezien! Voor de remmen geldt hetzelfde als voor die van de 964. Door veelvuldig en onzorgvuldig wielen wisselen, hebben de aluminium remzadels uiterlijk veel te leiden. Maar de slijtage van remschijven en remblokken is natuurlijk belangrijker. Het M030-sportpakket betekent niet alleen dat de auto is uitgerust met een in hoogte verstelbaar Bilstein onderstel, maar ook dat ie iets dikkere, geventileerde remschijven heeft. Bij zorgvuldig onderhoud zijn de remmen van de 968 CS met sportpakket bijzonder betrouwbaar en gaan ze lang mee." In de tweedehands handel wordt wel geprobeerd om de standaard coupé voor een CS te verkopen, omdat die vaak meer waard is. Dat komt volgens Kaul omdat de verhoudingen van 1992 inmiddels omgekeerd zijn. Destijds was de 968 CS goedkoper dan de Coupé of de Cabriolet. De

lichtgewicht-uitvoering van dit model heeft alle andere ingehaald. Wat zijn nu de specifieke kenmerken? "Afgezien van een 40 procent sperdifferentieel van Torsen zijn de beschermplaten van de bodem deels weggelaten en ontbreekt de elektrisch bediende achterklep. In plaats van de schakelaar voor de bediening van de achterklep is er onder de linker achterraut een eenvoudige zwarte hendel die je wel herkent als de motorkapontgrendeling van de 911. Op speciaal verzoek was de elektrische bediening van de achterklep toch leverbaar, als onderdeel van een pakket met een alarminstallatie en anti-diefstalsysteem voor de velgen. Mijn 968 CS wijkt op drie punten af van de fabrieksversie. Ik heb de grote voorspoiler van de 968 turbo S gemonteerd voor meer neerwaartse druk op de voorzijde van de auto. Achter zijn geen aerodynamische trucs nodig. De airbag is uitgeschakeld en ik heb 18 inch wielen met plattere banden gemonteerd. Die zijn stugger, beter bestand tegen zijwaartse krachten en verhogen de stabiliteit."

CIRCUIT

De 968 CS met sportpakket is een auto die puur rijplezier biedt en dat met name op het circuit, concludeert de oud Porsche-technicus. "Lichtgewicht sportstoelen zijn standaard en de moderne sportbanden passen goed bij het onderstel. De torsiestaafvering is behouden gebleven, maar net als bij de 944 Turbo Cup zijn er aan beide zijden extra schroefveren geplaatst. Wie met een gewone 968 CS op circuits wil gaan rijden, moet het standaard onderstel zeker vervangen door het stuggere Clubsport-systeem." Ook het remsysteem van de standaard 968 CS is anders





Porsche 968 CS (Clubsport)

met sportpakket (M030, met sperdifferentieel),
modeljaar 1993 tot 1995

Start productie: Oktober 1992 (Modeljaar 1993)

Carrosserie: gesloten, 2-deurs, 2-zits Coupé, dubbelzijdig verzinkt; Originele kleuren: "Indischrot" (80 K), "Grand-Prix-Weiß" (908), "Speedgelb" (12 G); "Maritimblau" (38 B), "Schwarz" (741)
Specifieke kenmerken 968 CS (Clubsport): Handbediende buitenspiegels; alleen isolatiematten in portieren; isolatiematten zonder folie; koffervloer zonder isolatie; achterspoiler in carrosseriekleur; geen ruitenwisser achter, achterraut met gat en afdekopje

Motor: vloeistofgekoelde, lichtmetalen viercilinder lijnmotor; vier kleppen per cilinder; twee bovenliggende nokkenassen; Variocam variabele kleptiming inlaat; Bosch multi-point injectie
Cilinderinhoud: 2.990 cc Boring: 104 mm
Slag: 88 mm Vermogen: 240 pk bij 6.200/min
Maximum koppel: 305 Nm bij 4.100/min

Compressieverhouding: 11,0 : 1

Krachtoverbrenging: Handgeschakelde zesversnellingsbak

Remmen: Aluminium remklauwen met 4 zuigers; dubbele, geventileerde remschijven (sportpakket M030); handrem op de achterwielen, ABS)

Wielophanging: McPherson veerpoten vóór; 20 mm verlaagd, stabilisatorstang; torsiestaafvering achter, aangepast aan verlaging vóór, schokdempers; stabilisatorstang

Velgen, banden: 235/40 ZR 18 op 8J x 18 voor en 265/35 ZR 18 op 10J x 18 achter (net als de optie bij de 968 turbo S)

Leeggewicht volgens DIN 70020: 1.320 kg

Topsnelheid: 252 km/h

Acceleratie (0 - 100 km/h): 6,5 s

Aantallen 968 CS (Clubsport) totaal: 1.538 auto's

bij de auto van Kaul dan dat van de 968 CS met sportpakket. Wie op zoek is naar krachtige, goed pakkende remmen doet er volgens de Duitser goed aan te kiezen voor M030-onderdelen of door de remklauwen en schijven van de 944 Turbo S (250 pk) te monteren. "Deze zijn bijna identiek aan die van de 968 CS met sportpakket en vanwege de grotere markt waarschijnlijk goedkoper te krijgen dan het M030-pakket. Voor de ombouw van het remsysteem van de 944 Turbo S zijn wel andere fusees of tenminste verloopstukken nodig. Voor wat betreft de aandrijving is het allemaal wat ingewikkelder. Wie van de voordelen van een sperdifferentieel wil genieten, of wie onderdelen nodig heeft voor reparatie kan niet meer bij de officiële dealer terecht. De bestaande voorraad is uitverkocht en je bent dan aangewezen op specialisten. Alle andere onderdelen zijn nog wel via de officiële kanalen verkrijgbaar."

'Voor een dubbeltje op de eerste rang zitten' bestaat volgens Kaul al lang niet meer bij de 968. Dat geldt vooral voor de 968 CS M030 waarvoor je momenteel tot € 30.000 moet neertellen. Dan spreken we eigenlijk over de pure verzamelwaarde, de kilometerstand is minder belangrijk. De marktwaarde van de 968 CS ligt daar iets onder. Die is voor zo'n € 20.000 te koop. 