

Presse-Information

Rennsportabteilung legt zwei limitierte Sonderserien des Porsche 968 auf

968 Turbo S als Basis für neuen GT-Cup und für engagierte Sportfahrer

Mit den Modellen 968 Turbo S und Turbo RS bietet die Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG jetzt zwei neue, deutlich leistungsgesteigerte Versionen des erfolgreichen Vierzylinder-Sportwagens an. Ursprünglich unter der Bezeichnung 968 Turbo RS als Basis für die neue Motorsport-Rennserie des ADAC GT-Cup entwickelt, wird es unter der Bezeichnung 968 Turbo S auch eine kleine Stückzahl einer Straßenversion für sportlich engagierte Fahrer geben.

Der 968 Turbo S mit 305 PS (224 kW) wird zum Preis von ca. 175 000 DM (inkl. 15 Prozent MWSt) ab April 1993 verfügbar sein. Der neue Turbo RS mit Rennsportausstattung und 337 PS (248 kW) wird zum Preis von etwa 225 000 DM angeboten und ab März ausgeliefert. Von beiden Modellen sollen insgesamt nur zwischen 50 und 100 Fahrzeuge gebaut werden. Sie entstehen - im Gegensatz zu den Serienmodellen - in der Rennsportabteilung der Porsche AG im Entwicklungszentrum Weissach.

Motor im Turbo S bietet Drehmoment im Überfluß

Der 3,0-Liter Motor des Porsche 968 nimmt unter den Vierzylinder-Saugmotoren die Spitzenposition ein. Kein anderer Vierzylinder erreicht den vom 968 gesetzten Leistungswert von 240 PS (176 kW). Nun hat die Porsche-Rennsportabteilung auf dieser Basis eine Turbovariante entwickelt, die unter dem Namen 968 Turbo S über 305 PS (224 kW) verfügt.

Während in der Sauger-Grundversion des Motors vier Ventile je Zylinder eingesetzt sind, gab Porsche beim Turbo S dem Zweiventilkonzept den Vorzug. Der von KKK gebaute Abgasturbolader ist wassergekühlt und mit einem Bypassventil versehen, das mit einem zusätzlichen Katalysator zur optimalen Abgasreinigung versehen wurde. Die Ladedruckregelung erfolgt über ein Taktventil, der maximale Ladedruck liegt bei einem Bar. Ein Ladeluftkühler sorgt für zusätzliches Leistungspotential.

Der Turbomotor weist das enorme Drehmoment von 500 Nm auf, ein Wert, der für Motoren dieser Hubraumklasse außergewöhnlich ist. Das Drehmomentmaximum steht bereits bei 3000 U/min zur Verfügung, die maximale Leistung bei 5600 U/min.

Sechs Gänge und Sportkupplung

Für die Kraftübertragung stellt das Serien-Sechsganggetriebe des 968 eine hervorragende Ausgangsbasis dar. Es konnte weitgehend unverändert bleiben. Lediglich Teller- und Kegelrad wurden länger übersetzt sowie der fünfte und sechste Gang länger ausgelegt.

Ein Sperrdifferential an der Hinterachse ermöglicht eine Sperrwirkung bei Zug und Schub gleichermaßen, der maximale Sperrgrad beträgt in beiden Fällen 75 Prozent. Der höheren Motorleistung angepaßt wurde die Kupplung.

Mit 1300 kg (Leergewicht mit vollem Tank) wiegt die sportliche Version 70 Kilogramm weniger als das 968 Basismodell. In Verbindung mit der hohen Motorleistung ergeben sich beeindruckende Fahrleistungen. Der 968 Turbo S erreicht die Tempo-100-Marke aus dem Stand nach nur rund fünf Sekunden. Die Spitzengeschwindigkeit liegt bei etwa 280 km/h.

Fahrwerk erfüllt Anforderungen des Motorsports

Um den hohen Fahrleistungen kompromißlos entsprechen zu können, erfuhr das Fahrwerk des 968 beim Turbo S zahlreiche Änderungen. Es wurde um zwanzig Millimeter tiefergelegt und mit einer strafferen Feder- und Dämpferabstimmung versehen. Die Bremsanlage an den Vorderrädern wurde vom Sondermodell 911 Turbo S übernommen, das heißt: Vierkolben-Aluminium Festsattelbremsen mit innenbelüfteten und gelochten Scheiben. Die hintere Bremsanlage ist nach gleicher Technik aufgebaut und damit ebenfalls zur Bewältigung extremer Anforderungen ausgelegt. Die Bremssättel vorn und hinten sind rot lackiert.

Der Turbo S ist mit einem Antiblockier-Bremssystem ausgerüstet. Auch bei dieser Sportversion erleichtert die zielgenaue Servolenkung sicheres und ermüdungsarmes Fahren in allen Geschwindigkeitsbereichen und bei allen Straßenzuständen.

Erstmals zum Einsatz kommen in dieser Modellreihe nun auch die aus dem Carrera-Cup bekannten Räder. Dreiteilige Felgen der Dimension 8 J x 18 vorn und 10 J x 18 hinten tragen Reifen der Dimension 235/40 ZR 18 (vorn) beziehungsweise 265/35 ZR 18 (hinten). Damit konnte die Haftung und Kurvenstabilität gegenüber den bereits hervorragenden Werten des Serienmodells nochmals deutlich gesteigert werden.

Zusätzliche Luftöffnungen und verstellbarer Heckspoiler

Optisch unterscheidet sich der Turbo S vom Modell 968 vor allem durch zwei zusätzliche Öffnungen in der Motorhaube. Sie ermöglichen eine erhöhte Luftzufuhr für den Turbomotor und dessen Kühlsystem. Zudem ist die vordere Öffnung im Bugteil vergrößert, um eine optimale Kühlung des Motors auch unter extremen Belastungen sicherzustellen.

An der unteren Kante des Bugteils fällt beim Turbo S eine neue Kunststofflippe auf. Sie entstand nach umfangreichen Versuchen im Windkanal und fügt sich harmonisch an den Spoiler an. Zusammen mit dem neuen, in seiner Neigung um bis zu zehn Grad verstellbaren Heckspoiler ergibt sich damit eine deutliche Verbesserung der Abtriebswerte des Fahrzeugs.

Aus Gewichtsgründen verzichtet Porsche beim Turbo S auf die PVC-Beschichtung des Unterbodens. Eine weitere Erleichterung des Sportwagens bringt der Verzicht auf Komfortextras wie elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung und Rücksitzanlage. Die Vordersitze sind als Kunststoff-Sitzschalen mit Lederpolstern ausgeführt, ohne Mehrpreis sind auch Normalsitze erhältlich. Der neue Turbo S entspricht damit im Innenraum weitgehend dem 968 CS, trägt allerdings auf der Ablage hinter den Vordersitzen einen markanten, farbigen "Turbo S"-Schriftzug. Auf Wunsch ist für den Turbo S eine vielfältige Zusatzausstattung erhältlich.

Turbo RS als reinrassiges Rennsportfahrzeug

Im Unterschied zum Turbo S verfügt die "RS"-Rennsportversion über alle Details, die für den Einsatz in der neuen GT-Cup Rennserie gefordert sind. Hierzu gehört ein Überrollkäfig, der beim Turbo RS an A- und B-Säule sowie am Dach fest verschweißt ist. Außerdem ist der Turbo RS mit einer Feuerlöschanlage, einem 43-Liter Sicherheitstank (nach Reglement) sowie Sechspunkt-Sicherheitsgurten ausgestattet. Auf die Verwendung von Dämmmaterialien und Innenraumauskleidungen wurde völlig verzichtet.

Das Fahrwerk erfährt im RS noch deutlichere Änderungen als beim Turbo S. Es ist in Feder- und Dämpfercharakteristik kompromißlos auf den Wettbewerbszweck abgestimmt. Die Felgen der Dimension 9,5 x 18 vorn und 11 x 18 hinten sind mit Rennreifen der Dimension 265 x 630 beziehungsweise 305 x 650 versehen. Auch in der Rennsportversion haben die erfahrenen Porsche-Ingenieure nicht auf die Verwendung der Servolenkung verzichtet, was sich vor allem beim Einsatz in Langstreckenprüfungen günstig auf die Konstitution des Fahrers auswirken wird.

Die zusätzliche Leistungssteigerung gegenüber dem Turbo S auf 337 PS (248 kW) wurde durch Modifikationen am Turbolader sowie im Ansaug- und Abgassystem erreicht. Mit 1350 Kilogramm entspricht der 968 Turbo RS damit exakt dem beim ADAC GT-Cup geforderten Leistungsgewicht von vier Kilogramm pro PS.

Technische Daten Porsche 968 Turbo S

[Werte für Turbo RS in Klammern]

Karosserie:	Selbsttragende zweitürige Coupé-Karosserie mit Heckklappe.	
Motor:	Vierzylinder Reihenmotor, zwei Ventile pro Zylinder, zwei Ausgleichswellen für des Massenausgleich. Abgasturboaufladung, Bypassventil mit separatem Katalysator, Ladeluftkühlung. Lambdageregelter Dreiwege-Metallkatalysator.	
Motordaten:	Hubraum 2990 cm ³ , Bohrung/Hub 104/88 mm, Verdichtungsverhältnis 7,5:1. Leistung 305 PS (224 kW) bei 5600 U/min, max. Drehmoment 500 Nm bei 3000 U/min [337 PS / 248 kW].	
Kraftübertragung:	Transaxle-Einheit mit Frontmotor und Sechsgang-Getriebe im Heck, mittels Verbindungsrohr zu starrer Einheit verschraubt. Hinterradantrieb. Hinterachssperre mit bis zu 75prozentiger Sperrwirkung in Zug und Schub.	
Bremsen:	Hydraulische Zweikreisbremsanlage mit Antiblockiersystem, rot lackierte Vierkolben-Aluminium Festsattelbremsen mit innenbelüfteten, perforierten Bremscheiben.	
Räder:	Dreiteilige Leichtmetallfelgen vorn 8 x 18 Zoll mit Reifen 235/40 ZR 18 [9,5 x 18, Reifen 265 x 630] hinten 10 x 18 Zoll mit Reifen 265/35 ZR 18 [11 x 18, Reifen 305 x 650]	
Gewicht:	1300 kg	[1350 kg]
Fahrleistungen:	Beschleunigung 0-100 km/h in ca. 5 Sek.	Vmax ca. 280 km/h

Sonderausstattung RS: Verschweißter Überrollkäfig, Feuerlöschanlage, Renngurte, Sicherheitstank 42 Liter nach FISA FT-3 Reglement