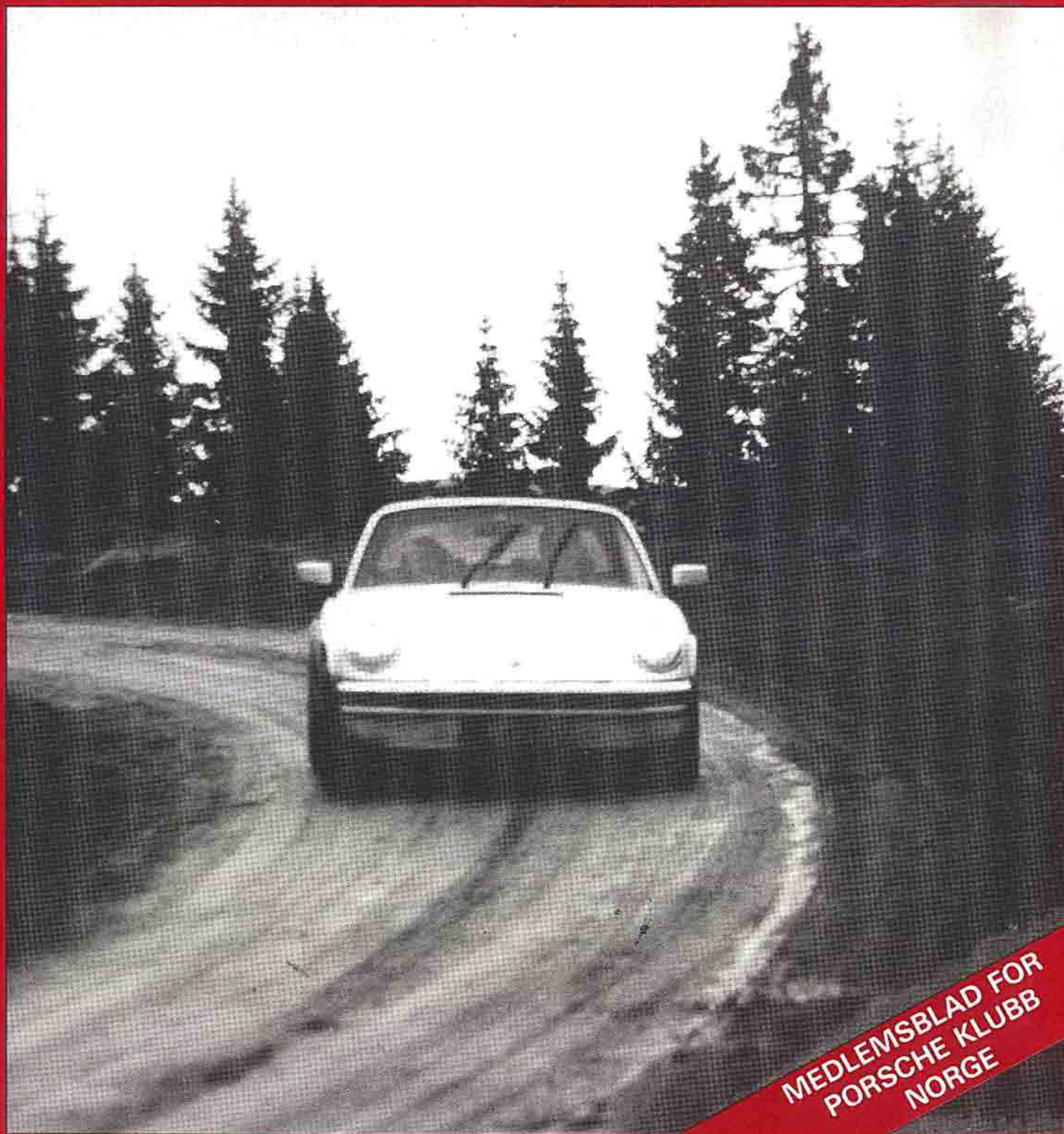


PORSCHE

1
1985

Classic



MEDLEMSBLAD FOR
PORSCHE KLUBB
NORGE

PORSCHE

Classic

NR 1, 1985
BLADET UTKOMMER MED 2 NUMMER/ÅR
DISTRIBUSJON: GRATIS TIL ALLE BETALENDE
MEDLEMMER.
REDAKTØR: SVEN FURULY
RED.ASS.: VIDAR MARTHINSEN

ETTERTRYKK TILLATT MED TYDELIG
KILDEANGIVELSE

PORSCHE KLUBB NORGE,
POSTBOKS 32, LYSEJORDET, 0312 OSLO 3



Det nye styret i Porsche Klubb Norge ble valgt i generalforsamling 1/3-1985. Det hele bar preg av at valgkomiteén hadde lagt ned endel arbeid for å få gjort valget unna raskt og smertefritt.

Olav Helge stilte til valg som formann, etter at den sittende formannen, Tage Odland hadde gjort det kjent at han ikke ønsket å sitte en periode til.

Mange av medlemmene kjenner vel Olav Helge fra før. Som en av initiativtakerne til Porsche Klubb Norge, formann i Landsrådet for motorhistoriske kjøretøyklubber, samt tidligere redaksjonsassistent i Norsk Sportsvogn Klubb, skulle bevise en mangesidig og glødende interesse for motorvogner.

Gjenvalgt ble, som styremedlemmer, Anders Elnæs, Truls Meland og Tage Odland. Nyvalgt styremedlem: Vidar Braate. Varamennene, Finn Vegard Carlsen og Alf Petter Sørsdal ble gjenvalgt. Revisor er Tom Oulie som tidligere.

Det kunne kanskje være interessant å se litt på hvilke Porsche-modeller vårt styre er i besittelse av. En rask opptelling gir følgende resultat: 2 stk 356 Coupe, 1 stk 924, 1 stk 928, 2 stk 911, 1 stk 912 (nei, 911 Carrera) og sist, men ikke minst, 2 stk traktorer.

Å dømme etter vognparken skulle de se ut som de aller fleste av klubbens medlemmer får dekket sitt interessefelt gjennom det valgte styret.

Vi i redaksjonen, som dessuten er valgkomitéved neste generalforsamling, ønsker det nye styret lykke til med arbeidet i Porsche Klubb Norge...

Red

FORMANNEN HAR ORDET

Klar beskjed fra redaktøren : Skriv "Formannen har ordet",
levér manuskriptet innen Nåja, jeg klarte å oversitte
tidsfristen, men redaktøren glemte meg ikke likevel.

På generalforsamlingen fredag den 1.3.85 var 18,75 % av
medlemmene tilstede. Som dere husker, valgte vi et styre som
består av to nyvalgte og fem fra fjorårets styre. Samme kveld
hadde styret sitt første møte. I ukene som er gått, har vi hatt
ytterligere et styremøte, og vi planlegger et til innen dette
bladet når ut til leserne.

På styremøtene diskuterer vi hvordan klubben skal drives. Vi
er enige om å sette igang en vervekampanje. Vi vil aldri oppleve
at alle Porsche-eiere er medlemmer av klubben, men vi bør i
alle fall prøve å oppnå at alle Porsche-eiere har hørt om klubben.

I løpet av sommermånedene arrangerer praktisk talt alle de
motorhistoriske klubbene i Norge er hærskare av treff, turer og
løp. For å unngå stevnekollisjoner, har styret bestemt seg for
å arrangere kun to løp/treff kommende sommer : Et turløp (hvor
vi bl.a. skal konkurrere om klubbens vandrepremie) og et besøk
i Horten (med besøk på bilmuseet). I tillegg kommer det inter-
skandinaviske Porsche-treffet i Sverige. Nærmere opplysninger om
disse treffene kommer vi tilbake til i rundskriv.

Vi er fullstendig klar over at det er vanskelig for dere som
bor andre steder enn Østlandet å delta i klubbens arrangementer.
For dere er det adskillig viktigere at Porsche Classic vil
begynne å komme ut to-tre ganger pr. år, ikke bare i år, men
forhåpentlig i alle år framover. Videre vil vi prøve å øke
omfanget av nyttige opplysninger gjennom rundskrivene.

Av særlig interesse for dere med Porscher som er 21 år eller
eldre, men også av interesse for alle dere andre : Styret har
meldt klubben inn i Landsrådet for Motorhistoriske Kjøretøy-
klubber - LMK. Praktisk talt alle de motorhistoriske kjøretøy-
klubbene i Norge er med i LMK. LMK har et godt samarbeid med
Finansdepartementet, Vegdirektoratet og Stortinget, slik at
forholdene for alle someier gamle kjøretøyer skal bli stadig
bedre. Ved å samarbeide med UNI-forsikring, har LMK fått til
Norges beste forsikring for hobbykjøretøyer som er 21 år eller
eldre. Vi kommer nærmere tilbake til LMK-forsikringen i
rundskrivene.

Klubbarbeid har lett for å bli en-vegs-kommunikasjon: Fra
styret/redaksjonen til medlemmene. Det er i alle fall to ulemper
ved denne en-vegs-kommunikasjonen, ledelsen kommer kanskje i
skade for å prioritere emner som ikke interesserer medlemmene,
og ledelsen går trøtt etter kort tid, fordi de ikke får noen
reaksjoner fra medlemmene. Derfor, kjære medlem, har du gode
ideer om hvordan klubben skal bli bedre, ikke nøl. Kast dere
over telefonen eller brevarket ! Har du tekniske småtips eller
morsomme historier fra årets Paris - Dakar rally (Porsche 911
med firehjulsdrift) ? SKRIV.

La oss hjelpe hverandre med å gjøre klubben stadig bedre !
GOD SOMMER

Hilsen

Ola.

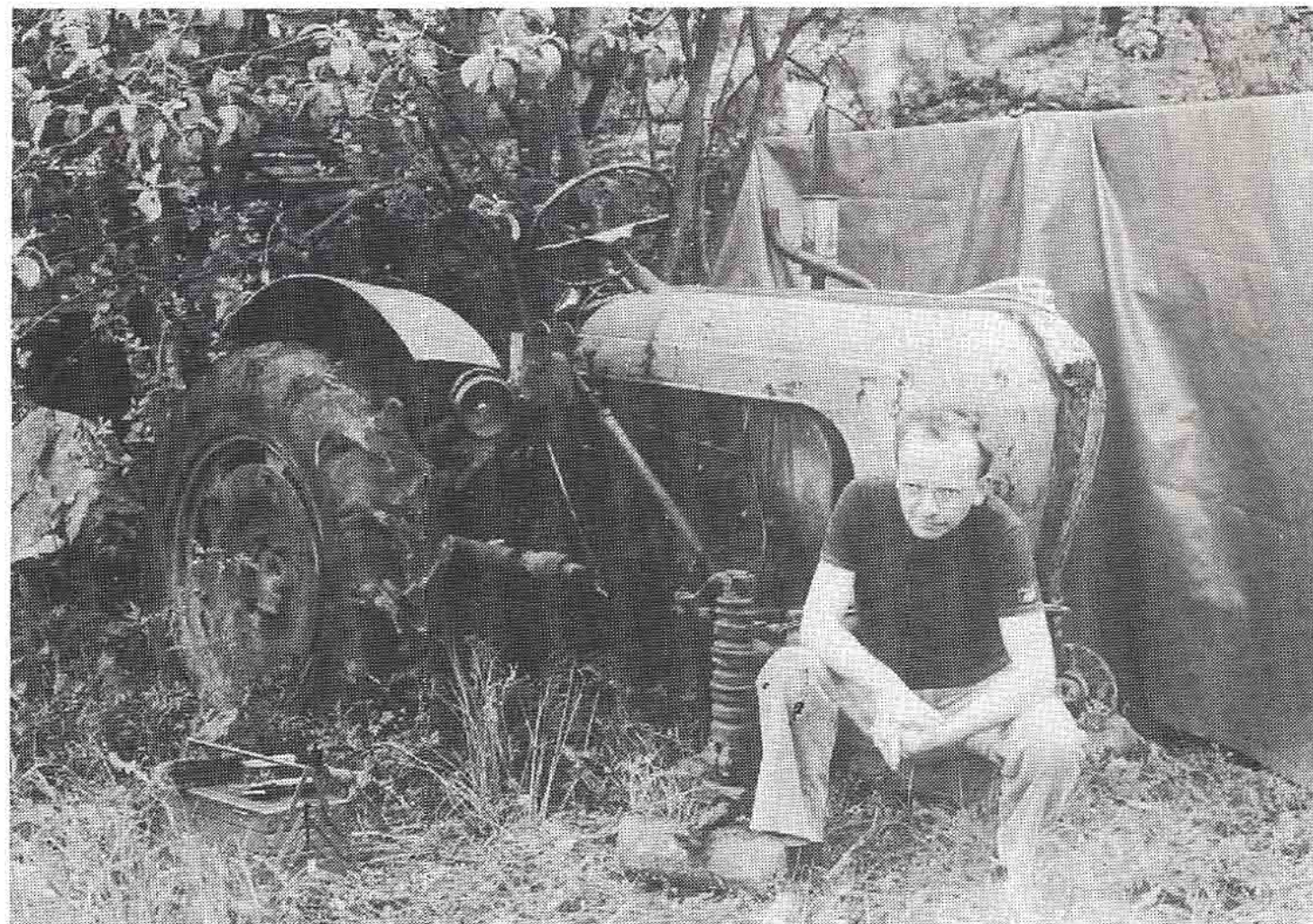
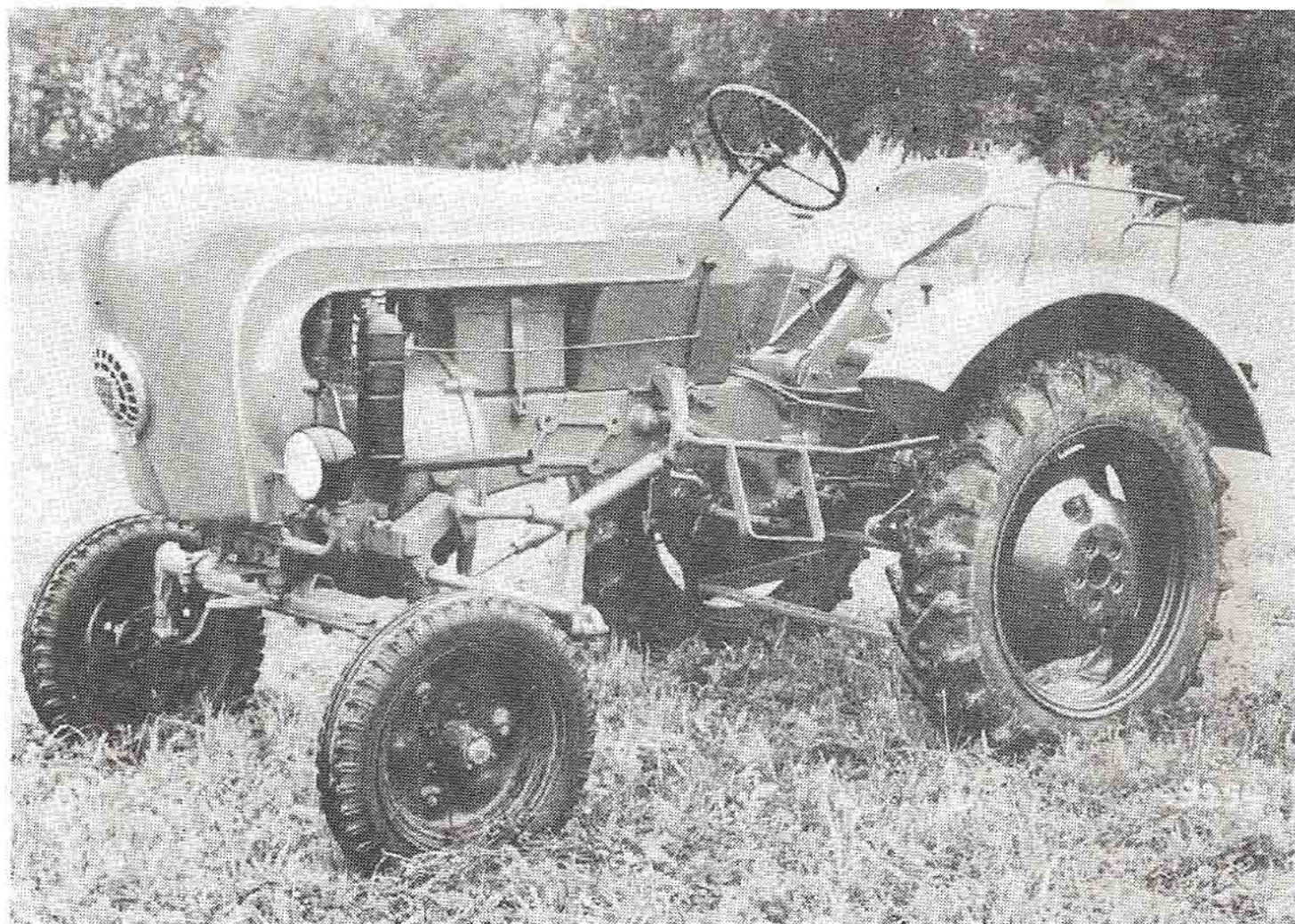
PORSCHE BLIR LANGSOM

Med svært gode resultater har man i mer enn 10 år i Zuffenhausen, bygd de raskeste sportsvognene i sin klasse. Initiativtaker til byggingen var den allerede nå legendariske "motorprofessor" Ferdinand Porsche. Han er kanskje den største på dette området verden kjenner, og samtidig en av de mest beskjedne store menn. Hans sønn Ferry Porsche og dennes medarbeidere har fortsatt arbeidet etter den store professorens død, uten at suksessen har vært brutt. Begynnelsen var store Skoda-motor-motere (en kanontype) i 1914 og fortsatte med tohjuls trekkmaskiner for landbruket i 1919, deretter Mercedes kompressorbiler for racerkjøring og VW, til de inntil i dag ubeseirede Porsche sports- og racerbiler og sluttelig til moderne akertrekkvogner (traktorer). Dette var professorens arbeidsprogram.

Oppriktig talt ventet man i fagkretser at traktorene skulle fortsette den store tradisjonen, fordi Ferry Porsche helt fra første dag ga uttrykk for at han ville ta omhyggelig vare på hele arven fra sin far. Det gjorde også Ferry Porschens medarbeider, professor Prinzing. Under hele utviklingen av de to nye Allgeier-Porsche-traktorene måtte Ferry Porsche finne seg i mye erting, bl.a. fordi han under utviklingen fremholdt at han egentlig ikke bestandig "måtte" kjøre i 140 km. Dette som en innvending til de stadig raskere Porschebilene. Han ville gjerne også ha muligheten til å kjøre med bare 40 km/h. Under en pressekonferanse 1. juni sa han at han hadde overlatt Prinzing ansvaret for videreutviklingen og omsetning av kjøretøyer som til og med kunne kjøre 1 km/h uten nykking eller rykking. Vi har i alle fall tiltro til at Prinzing vil klare denne oppgaven på samme måte som med fullblods Porscher.

Bakgrunnen er at Allgeier skiller ut sin traktorproduksjon fra sin internasjonalt kjente verktøystremstilling for å konsentrere seg sterkere om sin opprinnelige virksomhet. Den Porschetraktoren som er resultatet hittil, og den tilhørende Porschedieselen, blir overført til Porsche-Diesel-Motorenbau G m b H, Friedrichshafen. Aksjene i dette firmaet ble overtatt av Mannesmann AG, og ansvaret for utviklingen ble overlatt til et team fra Porsche. I løpet av inneværende år (1956) blir den samlede produksjonen overført til de nye hallene i Friedrichshafen. Byggingen av anlegget har allerede startet.

Teknisk sett vil det dreie seg om en traktorserie med fra en til firesylindrede luftkjølte dieselmotorer. Type A 111 er en ensylinder med 12 hk ytelse, type AP 16 en tosylindret med 16 hk, AP 22 og A 122 en tosylindret med 22 hk og A 133 en tresylindret motor med 33 hk ytelse. Den firesylindrede A 144, en allsidig traktor, vil foreløpig bli den siste i rekken. Den mest interessante tilvekst til disse traktorene blir en Allgeier drivaksel. Den kan klare en hengervækt på 3,5 t. Gjennom en kardanaxverføring som kan betjenes fra førersetet, kan den forbindes med bakhjulene på traktoren. Prøvene viste at denne innretningen har meget stor praktisk verdi. Det nye fabrikanlegget vil også bygge stasjonære dieselmotorer.



Carrera

Carrera - smak på ordet. Noe bastant, maskulint? Ordet vekker vårfølelser hos noen, ekstase hos andre.

Jeg har lyst til å komme med noen betraktninger omkring navnet, og de fleste av de modeller som har båret navnet opp igjennom årene. Kanskje kommer jeg tilbake senere med en mer inngående beskrivelse av den enkelte modell.

Hvorfor skriver nettopp jeg om Carrera'er - jeg har da ingen Carrera. Nei, men lyst, drømmer, osv det har jeg, så kanskje en dag....

Carrera er et spansk ord og betyr race. Et ord uten særlig mening for entusiastene, inntil man kobler det sammen med et bestemt landeveisløp, og får navnet Carrera Panamericana Mexicana. Dette er noe alle har hørt om. Et stort meksikansk landeveisløp som ble arrangert for siste gang i 1953. Og det året var også Porsche med. Som vi etterhvert vet vinner Porsche det meste av det de stiller opp på, det var også tilfelle i 1953. På grunn av høye ulykkestall og ikke minst politiske vanskeligheter ble løpet det siste - og bare minnet fantes tilbake.

For Porsche - minnet om en strålende seier med to lettere modifiserte standardbiler. Dels for å hedre seg selv, dels for å minnes løpet, ble det besluttet å la den beste (les "skarpeste") av de vanlige produksjonsmodellene hete Carrera.

Og således startet det med 356 modellen i årsskiftet 1955/56. Med A-typen ble navnet introdusert for det store publikum. Og dette på en overbevisende måte. Først og fremst var det motoren - fire sylindere, fire overliggende kamaksler, dobbeltenning og et cylindervolum på 1500 cm³. Det

var ikke tvil om at Carrera-navnet stod for noe ganske spesielt. I det minste på motorsiden. For det var ikke lett å se noen forskjell på karosseriet. Det sies at de første ikke engang hadde Carrera-merke på forskjermene!

Neivel- men så ble forskjellene større etterhvert. Effekten ble øket, og cylindervolumet likeså. Dessuten valgte man å dele produktlinjen i to - en GS for de som var interessert i "the name without the game" dvs. en stor motor i det vanlige karosseriet med full tyngde, den andre muligheten: en GT, der alt som kunne fjernes for å spare vekt var tatt bort. Ergo en bil for den seriøse racerfører.

Alle de forskjellige karosseriformene kunne spesifiseres som Carrera. Til racing må man nok hevde at Speedsteren var mest interessant. Med sin lave vekt, og et "skyv" bakfra på 110-120 hk var den et utrolig fint konkurranseinstrument.



Tiden gikk og 356'en forandret seg. A ble til B og B-karosseriet forandret seg til T-5. Og midt oppe i dette finner vi en ny Carrera. Med en ny, og større motor. Nå med et cylindervolum på 2,0 l. Modellen fikk navnet Carrera 2, om dette henspiller seg til motoren - eller om det indikerer 2. generasjon Carrera vites ikke. Uansett - det var sterke saker - og bilen hadde ingen problem med en marsjfart på 200 km/t på autobahn (dette var i 1963)!

Med Carrera 2 motoren hadde man en utmerket (og sterk) kraftkilde til den nye modellen som var på tegnebrettet - 901. Eller hadde man egentlig det?

Tja, kreftene var der, men service og driftssikkerhet for "vanlige" kjøpere var et stort ankepunkt. Som tidligere nevnt hadde motoren dobbeltenning, dvs. 2 plugg pr. sylinder. Og det er ikke spesielt god plass bak i motor-rommet på en Porsche. Mang en god mekaniker har slengt igjen motorlokket på en 356 Carrera og uttalt:

"Hvordan i allverden skal man kunne skifte plugger man hverken kan se eller få tak i med fingrene" Atter andre skal ha sagt at den enkleste måten å skifte pluggene på: " er å ta motoren ut, skifte pluggene, og sette motoren inn igjen". Dette hørtes håpløst ut. Kanskje denne motoren ikke var det man ønsket i den nye 901 -modellen. Men så var det dette med effekten da. Den var utrolig mye raskere enn alt annet det stod Porsche på - og den kunne nå helt utrolige turtall. Den hadde sin maksimale ytelse på hele 8000 omdreininger. I praksis betød det at man kunne la motoren nå 7999 - men ikke 8001 - da hadde du gjort det - og uten noen form for det som kunne kalles "angrefrist".

Dessuten lot det seg i praksis ikke gjøre å bygge en så komplisert motor i serier så store som man forventet at 901'en skulle bygges i. Kostnadsspørsmålet var også en aktuell faktor å ta med i beregningene.

901 eller 911 som den ganske raskt ble omdøpt til ble derfor utstyrt med en bokser-sekser istedet for Carrera-motoren. Appropos, du har kanskje lurt litt på dette med 901 og 911 betegnelsene. Modellen rakk å bli lansert med betegnelsen 901 - men straks skrek Peugeot opp og hevdet at de hadde "tatt" mønsterbeskyttelse på alle tre-sifrede nummere med 0 i midten som modellbetegnelse på biler!

Og som vi alle vet - 911'en vokste seg større og større - fra den lille sekseren på 2, 0 l til 2,2 og 2,4. Og som alle kjenner til - i forskjellige versjoner, men med S-modellen som den sterkeste.

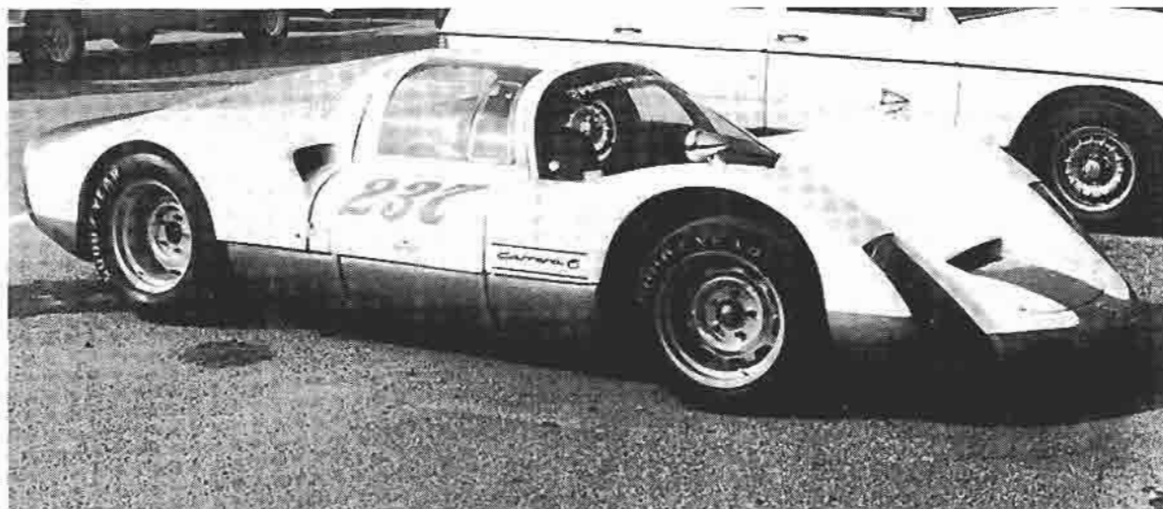
I midten av 60-årene så to flotte Carrera-modeller dagens lys. Det unike med disse var at de ikke hadde mye til felles med produksjonsmodellene. Når jeg hevder "ikke mye til felles" så får man legge hva man vil i det. Som eier av en lang rekke Porscher - er det vel nettopp det som slår en: så forskjellige, men allikevel så like.

Den første av de to, 904 Carrera GTS, ble bygget opp omkring den fire sylindrede 547 motoren, og effekter på hele 180 hk var til disposisjon for føreren. 904 var en ekte GT, og lot seg registrere for bruk på vanlig vei. (Selvsagt til stor glede for de som er den lykkelige eier av en slik bil idag).

Med sin midt-motor løsning var 904 en bil med utrolige kjøreegenskaper, og den beviste straks sine vidtspennende egenskaper: allt fra å vinne på Nürnbergring til 2. plass i Rally Monte Carlo. Som banevogn hadde den et utrolig potensiale, og gjennom sitt livsløp ble den racet med både 6- og 8-sylindrede motorer i tillegg til den opprinnelige Carrera 2 motoren. Hvor god bilen egentlig var gjør kanskje først opp for en når en hører at bilen deltok på Le-Mans så sent som i 1979!

Porsche 906 Carrera 6 var den andre av de to superbilene fra '60-årene. En ren bane-racer med et utrolig aerodynamisk og vakkert karosseri. Modellen ble opprinnelig utstyrt med en 6-sylindret motor, basert på 911 motoren. Men med en lang rekke endringer og finjusteringer. Med et litervolum på 2 liter hadde den en effekt på over 240 hk. For å få klasset bilen inn som sportsvogn ble det bygget 50 stk. Og disse ble umiddelbart solgt for den nette sum av DM 45000.- /stk i 1966.

Kort sagt kan man si at 906 er den Porsche som representerer bruddet mellom racerbiler og biler for bruk på veien hos Porsche. Etter kort tid ble 906 forsøkt utstyrt med en "langheck" og etterhvert startet man en serie endringer som gikk på forbedret aerodynamikk. Ting som man ser videreført i modellene 908, 910, 907 og sist men ikke minst den utrolige Porsche 917.



Vel, tilbake til 911. Slik tenkte Porsche-fabrikken også. Alle banevognene er klart fascinerende, og 911 blir egentlig ganske "tam" i forhold. Men utviklingen og den aktive racingen hadde klare økonomiske konsekvenser. For det første kostet det svært mye for fabrikken, bilene ble så dyre at private teams hadde vanskelig for å kunne kjøpe de, og sist men ikke minst: publikum var ikke lenger istand til å se et klart slektskap mellom den bilen de så vinne et race, og den de kunne kjøpe hos nærmeste Porsche-forhandler.

Dr. Ernst Fuhrman, konstruktøren av den opprinnelige Carrera-motoren 547, ble satt på saken. Resultatet ble vist for pressen tidlig på høsten 1972. Hvitlakkert med røde felger og rød Carrera-script - 911 Carrera RS.

Verdens første "serieprodusert" bil med et avansert aerodynamisk hjelpemiddel som i dag er standard på nesten alle biler: heckspoileren. Spoileren ble straks Carreraens varemerke - og en av de mest populære artiklene hos pirat-produsenter av bildeler. Den opprinnelige planen gikk ut på å bygge 500 biler. Dette for å forhindre at den skulle vurderes og klasses som prototype.

Mange hevder, også seriøse bøker, at alle de 500 var såkalte leichtbau, dvs. lettede/strippede biler beregnet for race. En annen, vanlig påstand, er at alle de 500 første ble levert hvite med røde, grønne eller blåe felger, script og striper.

Etter å ha snakket med endel Carrera-eiere i utlandet synes det å være noe usikkert om de to ovenstående påstander holder stikk. For å begynne med den siste først: det med fargene er bare tull - og dette er bevist flere ganger!

Når det gjelder leichtbau eller ikke - mange har valgt å kalle de to versjonene RSL (leichtbau) og RST (touring) så vet jeg sannelig ikke. Det er helt klart at innenfor de 1036 bilene som ble bygget er det flest leichtbau'er blandt de første 500, men at å hevde at de resterende 536 er touring-modeller er feil. Majoriteten kanskje - men det er helt klart at mange av disse ble levert som baneversjoner, og dessuten ble mange av touringene bygget om til leichtbau på fabrikken senere.



Med sine 5,5 sekunder fra 0-100 var RS modellen rask - selv etter dagens standard. Da G-modellen ble introdusert forsvant også den gamle Carrera'en. Også denne med en motor på 2,7 liter. Også denne ble bygget i RS-versjon, men da med en motor på 3,0 liter. Av begge typer ble det bygget et mindre antall RSR for bruk på bane (Racing).

Fra og med årsmodell 1976 ble Carrera 3,0 introdusert på markedet. Selv om motoren er av noe større volum er effekten "redusert" til 200 hk. Med 150 kg høyere vekt, tykke tepper, soltak og elektriske vinduer, synes Carrera-navnet noe feilplassert. På den annen side: aldri har så mange journalister uttalt seg så enstemmig om en sportsvogns kvaliteter som nettop Porsche Carrera 3.0. Rask, utrolige kjøreegenskaper, komfortabel og sofistikert. En riktig "Autobahn-Express"

I 1978 var det hele slutt- Carrera'en forsvant - og tilbake på programmet stod en ny modell som het SC - med i prinsippet den samme motoren, og det samme utstyret.

Hva i allverden var det som skjedde? Tja, det er ikke godt å si. Her slutter logikken som har preget artikkelen så langt - at den kraftigste og raskeste Porsche-modellen har båret navnet Carrera.

Den raskeste modellen heter nå "Turbo", og blir kun i USA markedsført som Turbo-Carrera. I verden forøvrig er Carrera'en borte. Etter kort tid forsvinner navnet i USA også.

Sommeren 1980. En ny Carrera står på startstreken. Denne gangen heter den 924 Carrera GT. Hva er det fabrikken tenker på nå? Er det et "genialt" forsøk på å forbedre 924-imagen, eller er det noe helt nytt på gang? Under presentasjonen av bilen omtaler fabrikken den som Carrera 3 ! Hva? Ja, men? I 1955 var det 356/1500 GS som var den første Carreraen. Senere (1961) kom Carrera 2, som til og med har et 2-tall på motorluken bak. Men hva med de øvrige Carrera'ene mellom 1961 og 1980? Hva med Carrera 3.0 som også mange har kalt Carrera 3.?

Tilbake til 924 Carrera. Den ble bygget i tre versjoner: GT, GTS og GTR. Alle var skåret over samme lest: hvorav GT var "gatebilen", produsert i 400 eksemplarer, med en motor som ydte 210 hk. GTS var en racer, og tre av disse deltok i Le-Mans i 1981. Alle tre fullførte, to plasserte seg blandt de ti beste, og de vant selvsagt klasseseier. Men med effekter i området 350-380 hk har de vanskelig for å møte den helt store entusiastmen blandt kjøperne av racere. Fabrikken har jo både 935 og 936 til salgs...

Det skulle senere vise seg at 924 Carrera var test-benk for suksess-modellen med den halve "åtterten", Porsche 944. Faktum er at flere av de tilsynelatende 924 Carrera'ere som fabrikken racet med var prototyper, der motoren var tidlige versjoner av 944-typen.

Puh... følger du med enda? Høsten 1983- og atter en ny Carrera ser dagens lys. Borte er SC-modellen, og Carreraen er tilbake på programmet. Ikke bare som Coupé og Targa, men også som Cabriolet.

Større motor har den fått- 3164 cm³ og 231 hk. Den nye modellem er på alle punkter bedre enn den gamle SC'en. K-jetronic er skiftet ut med et nytt, og bedre system med navnet Motronic. Dette resulterer i først og fremst lavere bensinforbruk, men også bedre kald-startegenskaper. Toppfarten er høyere enn noen annen ikke turbo-ladet 911, 254 km/t, og den aksellererer fra 0-100 på 5,8 sekunder.

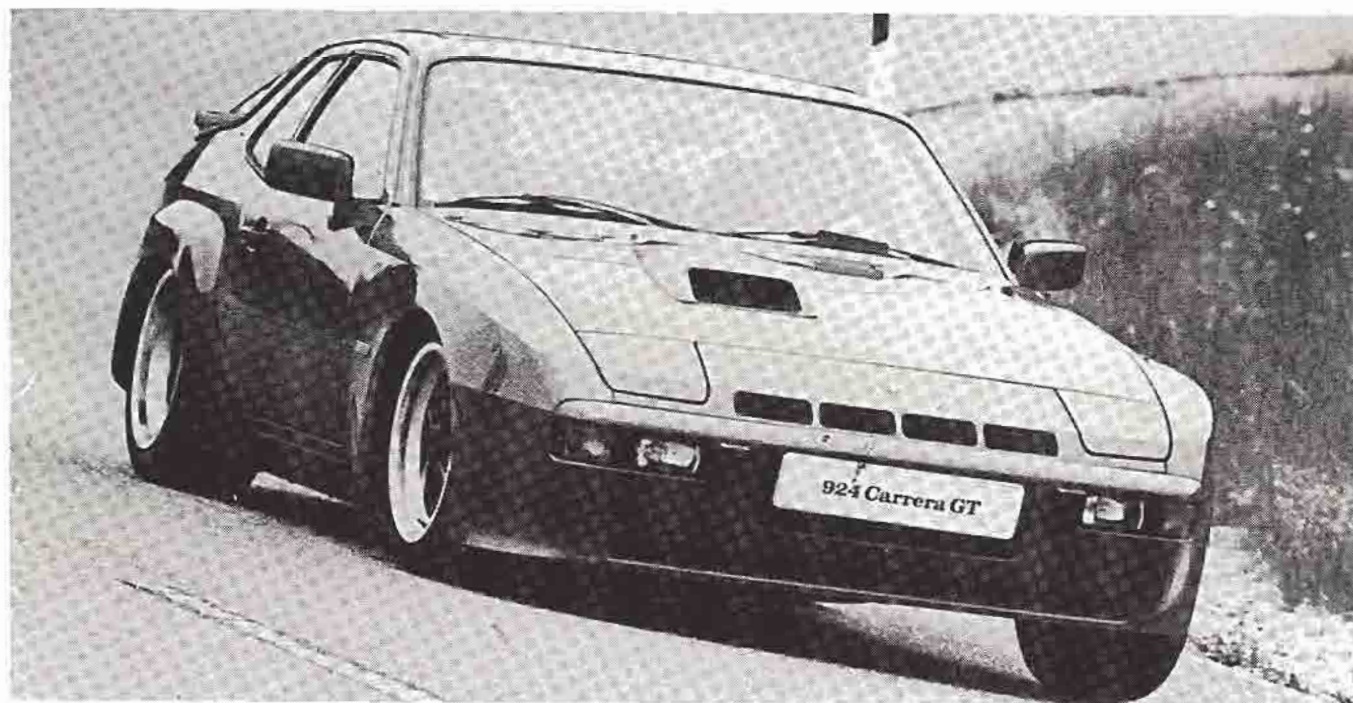
Men allikevel lever den i skyggen av turbo'en, som med sine 300 hk har en toppfart på over 260 km/t, og tar 0-100 km/t på under 5,4 sekunder!

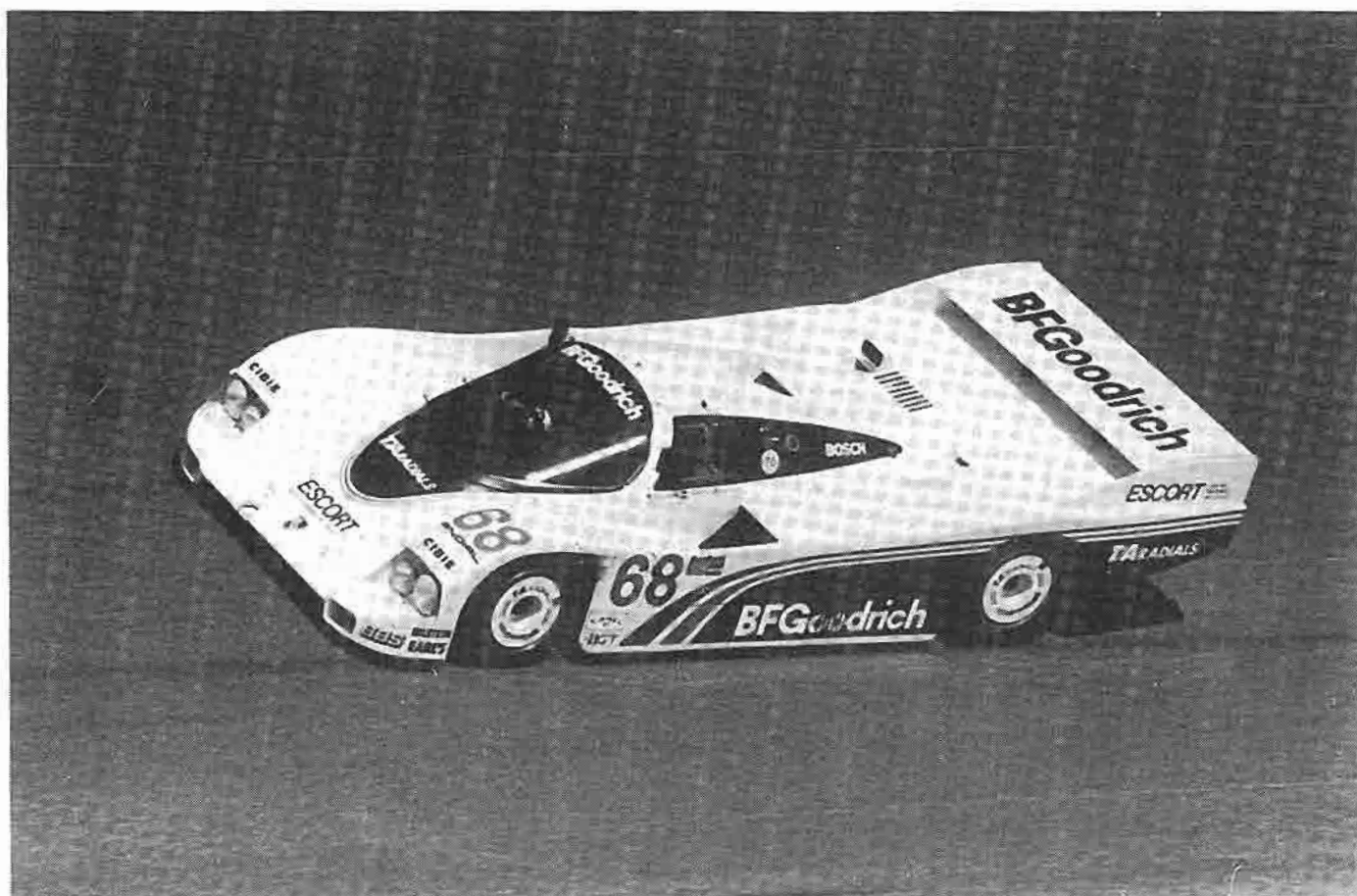
Moral: "If You want the name without the game" er det nok av Carrera-typer å velge i. Det synes klart at som samleobjekter er det de versjonene som er rene racere, eller ligger tett opptil (type 904 og Carrera RS) som begynner å bli de mest etterspurte. Personlig er jeg ikke i tvil: heller en 356 Carrera og en Carrera RS-73 enn å betale prisen for en 1985 911 Carrera.... (dette er iallefall min moral)

Keep the Carrera faith.....

Kanskje jeg skriver om de enkelte Carrera-modeller noe mer inngående i et senere nummer av Porsche-Classic

Sven Furuly





Motorsportens største dekk-krig siden 60-tallet

Liknede krig har ikke racingverden sett siden slutten av 60-tallet da Goodyear og Firestone kjempet. Åtte av verdens ledende dekkfabrikanter satser friskt for å vinne prestisje under IMSA-Camel GT Series, USA sesongen 1985.

Første runde i krigen gikk til BF-Goodrich som sponset to Porsche 962. Dette var under 24 timersløpet på Daytona der bl.a. Jochen Mass kjørte Porschen. Det ble en del problemer med bilen, noe som resulterte i en tredjeplass totalt. Den store taperen denne gang var Goodyear. De sponset to Jaguarer som crasjet på grunn av dekkproblemer etter få timer. Det spesielle med Goodrichdekkene er at slike dekk kan du og jeg kjøpe til våre gatebiler.

BF-Goodrich Porsche 962

Chassis:	Porsche 962
Motor:	Flat 6 syl. luftkjølt 2,8 l Turboladet 650 hk v. 8500 omdr. 7,0 : 1 i komp. Bosch el. inspr. Enkel KKK Turbo
Gear:	Porsche 5 trinns synk.
Styring:	Tannstang (1,5 runde fra side til side)
Fjæring:	Titanium fjærer m/Bilstein dempere foran og bak.
Dekk:	BF-Goodrich Experiment T/A F. 315/35 VR 16 B. 385/35 VR 16
Felg:	BBS 3 delte F. 16 x 13 B. 16 x 15
Bremser:	Porsche 13 x 12 toms ventilerte skiver. To calipere pr. skive.
Drivstoff:	(etter regl.m.) 120 l + 5 l reserve. Bosch el. bensinpumper.
Clutch:	Sachs enkel plate, racing utg.
Karosseri:	Laget av Kevlar/karbonfiber.

"Jeg skaffer deg drømmebilen"

Porsche, BMW, Mercedes. You name it. For oss i Oslo Bil er intet ønske en umulighet. Vi er forretningen for deg som ønsker noe spesielt. For deg som ser på bil som noe mer enn et transportmiddel, og som ønsker en service og behandling som står i stil til den varen du kjøper.



Siviløkonom Arne Eldholm har en ærgjerrig malsetting. Oslo Bil A/S skal bli Norges mest eksklusive bilforretning.



Grenseveien 73, 0663 Oslo 6. Tlf. (02) 19 63 50.

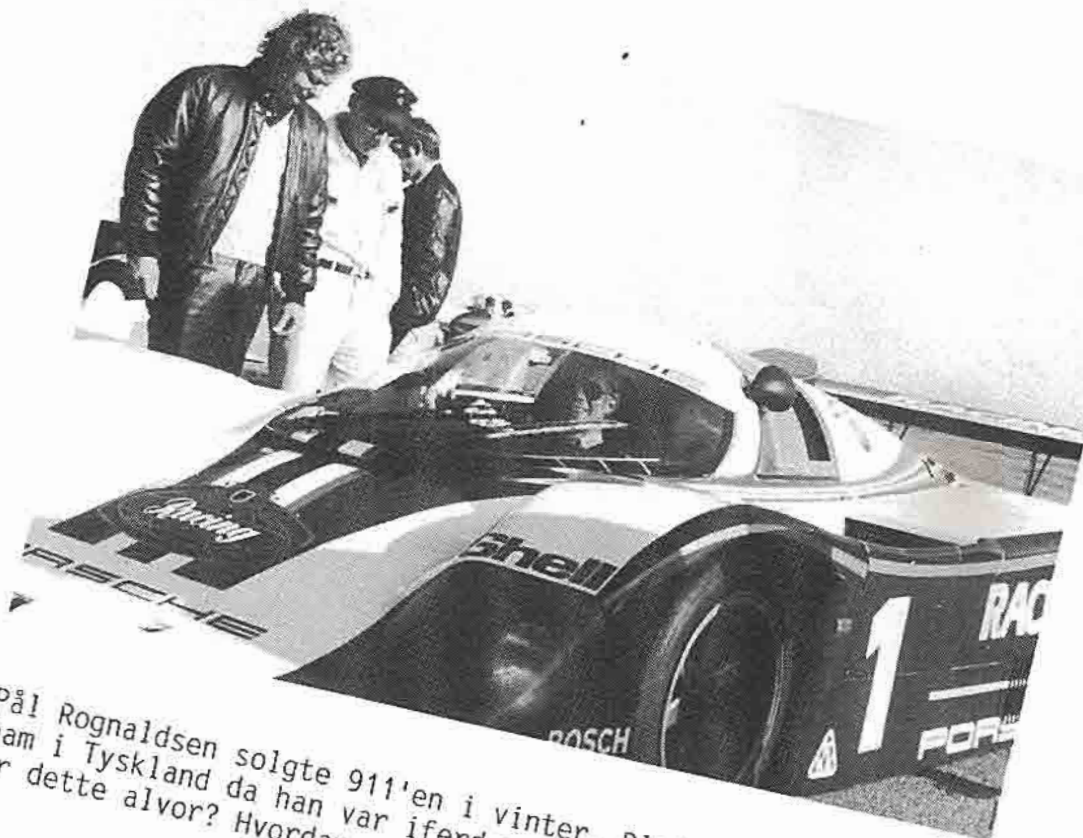
Vi har i dag flere eksklusive biler på lager, og som nevnt – det vi ikke har kan skaffes gjennom vårt store kontaktnett i inn- og utland.

Ring oss eller ta en tur innom. Drømmen er kanskje nærmere enn du tror.



Har du hørt at:

det er mulig å fjerne "hanken" (targabøylen) på 911 targa slik at den blir en cab. Et firma i Østerrike tar ca kr 15000.- for jobben.



Pål Rognaldsen solgte 911'en i vinter. Bladets redaktør oppdaget ham i Tyskland da han var iferd med å prøve en ny Porsche. Pål, er dette alvor? Hvordan skal du få skilter på den i Norge?



Lykken er å ha en fin, gammel 356. Her står drømmebilen din - ikke det? Mange av de fine 356'er du ser på møter både i Norge og utlandet har sett ut som denne før restaurering. Utvilsomt skal interessen for "saken" være stor, dersom den på bildet noengang skal rulle på veien igjen..

Berthel O Steen blir importør for Porsche i Norge. Spekulasjonene om hvem som skulle bli importør har gått høyt i mer enn et år. Skuffelsen var stor hos Møller US da det ble kjent at Berthel O Steen hadde trukket det lengste strået. Det skal bli spennende å se hva dette betyr for vårt kjære merke her oppe på berget...

Porsche Klubb Norge kvalifiserer til å bli med i LMK. Dette betyr bla. at Porscher som den på bildet over kvalifiserer til å bli forsikret på en fordelaktig måte. Ofte kan jo skaden være like bitter å måtte bære, selvom det "bare" er et restaureringsobjekt som går tapt. Ordningen gjelder for kjøretøy som er 20 år eller eldre, og vil således også snart dekke 912/911..



Stadig fler og fler faller for fristelsen til å bygge om gamle VW-transporthere til blodtrimmede racere med Porsche-sekser i hekken. Ombyggingen på bildet til venstre omfatter også dashbord og midtkonsoll. Informerte kilder hevder at takkonsollen kommer fra en Alfa Romeo Guilletta 2,0 lusso. Til venstre på bildet er Alf Rønning iferd med å prøve til-rattet, mens eieren (han vil være anonym) prøver sportomatic'en. Heftige saker, eller...?

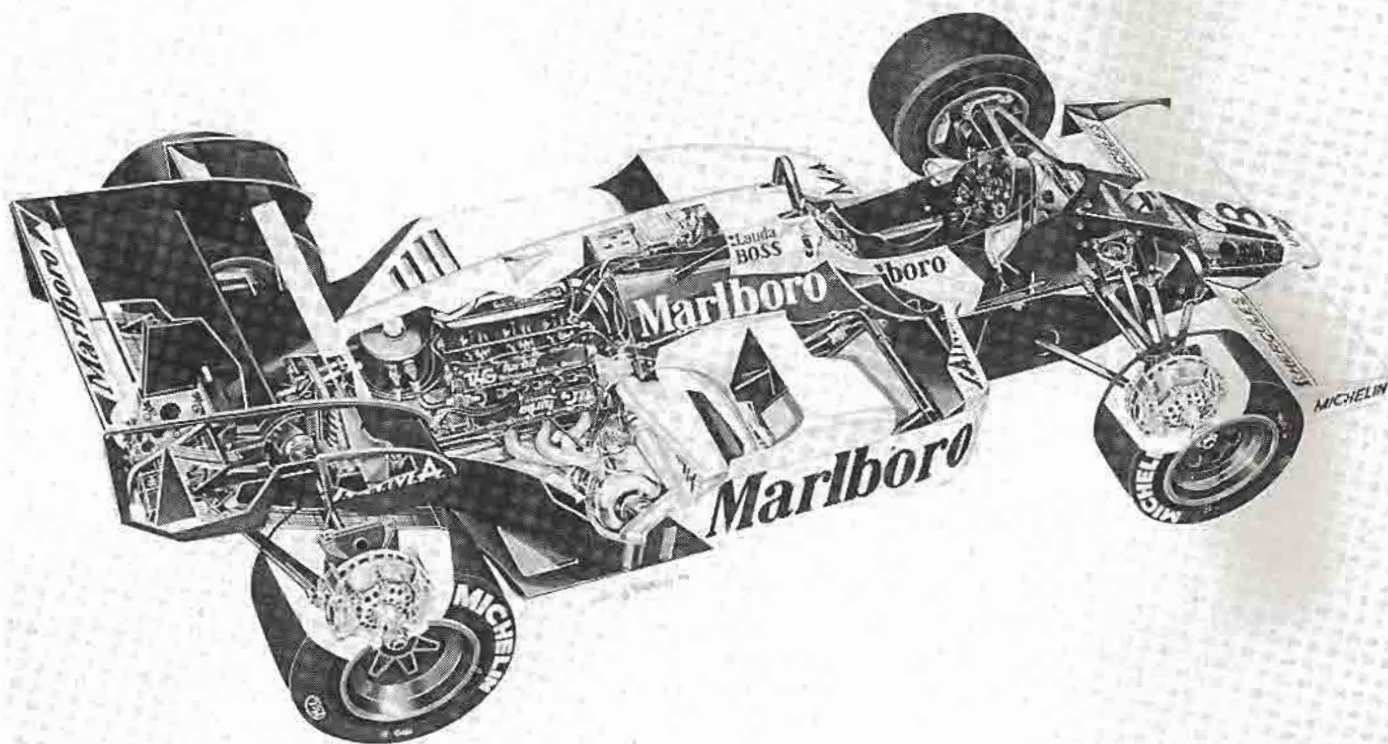
Kostbare biler omsettes i Norge som aldri før. Det går knappest en dag uten at man ser noe "spennende" til salgs. I mange kretser er Porsche blitt "in", noe som gir utslag i bruktpreisen på våre Porscher. Scania i Sverige har lenge kjørt med en annonse som hevder at "bedre investering på bilfronten kan man knappest gjøre" og dette er mer enn sant om man ser på markedet i Norge. At prisen på en og samme bruktbil øker med ca 100'000 på to år - se det er intet mindre enn sensasjonelt.....

Ikke helt billig
 er denne Porsche sportsbilen. Den er nemlig laget i et karatgull. Koster 30-35 000 kroner - men da får du også med to diamanter i ferdig forlyder og bilen er montert som et smykke. Et smykke man kanskje får være uten. Vi kaller nemlig Opel KADETT NR. 45/60.

I Olav Helge's "restaureeringsgarasje" er det nå hele 3 stk 356'er som alle gjennomgår den store restaureringen. For alle tre Porschenes vedkommende skulle det dreie seg om en rask jobb over "vinteren". Dersom redaktøren (som eier en av prosjektene) ikke tar feil, har en 3 vintere bak seg.



— Nu begriper jag varför du måste köra Porsche!
 © EuropaPress



Porsche tilbake i F1

Jada, det er sant, riktignok ikke med egne biler, men som konstruktør og produsent av motoren til nr. en og to i VM 1984.

F1 er som kjent blitt turbomotorenes konkurranse. Cosworth Ford V8 er over og ut etter nesten 15 år på topp. Problemet har hele tiden vært at motorene ikke holder, noe Renault vet. Eller at bensinen ikke strekker til, det vet Ferrari.

Teamet Marlboro-McLaren ville ikke ha problemer, de ville vinne. Derfor besøkte teamets sjef Porsche-fabrikken med "stressen" full av penger. Formålet var å overtale Porsche til å lage en F1 motor. Avtalen gikk i lås og etter ca. 1 års prosjektering og testing var motoren klar. Det passet bra med åpningen av 1984 sesongen. Den første sesongen ble en kjempesuksess ved hjelp av teamets mekanikere, Porsche-TAG som konstruktør og førerne Niki Lauda og Alain Prost.

Resultat: Teamet hadde ni seire, det ble tilsammen 115,5 poeng. Bare fire løp ble vunnet av andre team.

TAG TURBO TTE POL spesifikasjoner:

Sylinder	V6
Borring/slag	82 mm/47 mm
Volum	1499 ccm
Max effekt	750 hk - 11500 omdr.
Stempler	Mahle
Turbo	2 stk. KKK m/interc.
Vekt uten intercooler	- 150 kg

Gratulerer og stå på i 1985.

VM

WAGEN



PORSCHE



Um Jahre früher am Porsche-Ziel

Seit wir Autos bauen, sind Millionen in aller Welt von uns begeistert, und Tausende schwören auf ihren Porsche. Das hat uns immer gefreut, aber nie genügt. Unermüdlich haben wir unsere Wagen verbessert, verfeinert und vervollkommen. Unser Streben nach Perfektion schuf technische Spitzenprodukte. Aber es führte dazu, daß gerade junge Leute und junge Familien sich das »Fahren in seiner schönsten Form« nicht mehr leisten konnten.

Jetzt können sie es wieder. Denn für sie bauen wir den 924: unter Verwendung erprobter Großserienteile, aber mit unserem ganzen »know-how« aus 27 Jahren Sportwagen-Erfahrung. Und mit der Präzision und Faszination eines Porsche 911. Nur eben rund zehntausend Mark billiger.

PORSCHE

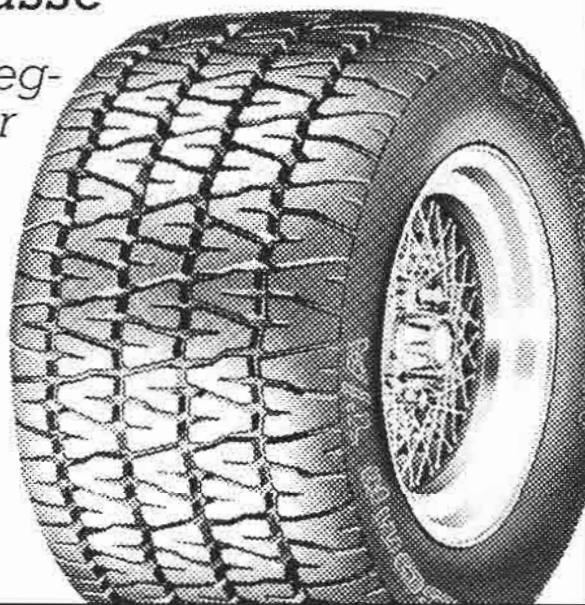
Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft · Postfach 40 06 40 · 7000 Stuttgart 40

®

FOR VERDENS MEST AVANSERTE PERSONBILER

*Det aller siste i BFGoodrichs T/A radialdekk
for biler av klasse*

- *Stabilt blokkmønster og stive sidevegger gir utmerkete styre-egenskaper og følsom svingmanøvrering.*
- *Et avansert radialdekk som er resultatet av mer enn ti års finutvikling av moderne teknologi.*
- *Et radialdekk som har gitt enestående gode resultat under helt spesielle konkurransevilkår.*



Inter-Contact Norway A.S.

Tlf. 06 - 98 10 20 *