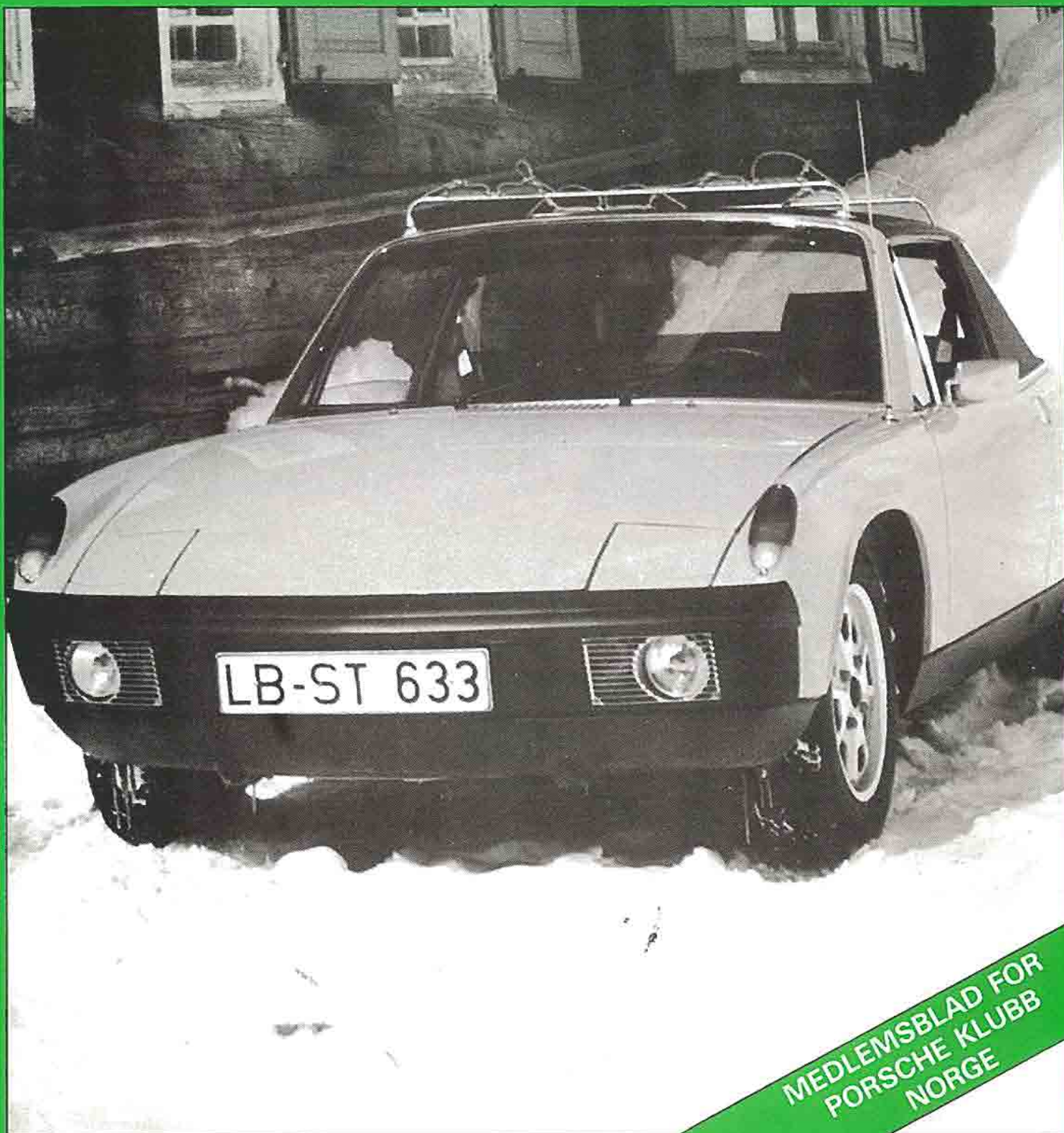


PORSCHE

1

1986

Classic



MEDLEMSBLAD FOR
PORSCHE KLUBB
NORGE

PORSCHE

Classic

NR 1, 1986

BLADET UTKOMMER MED 2 NUMMER/ÅR

DISTRIBUSJON: GRATIS TIL ALLE BETALENDE
MEDLEMMER.

I REDAKSJONEN: SVEN FURULY
VIDAR MARTHINSEN

ETTERTRYKK TILLATT MED TYDELIG
KILDEANGIVELSE.

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



IMSA - GRUPE C ENDURANCE - F1

Året 1985 var et meget bra racingår for Porsche. IMSA-serien ble dominert av to Porsche 962. (Denne typen ble presentert i forrige PC.) Sponset av BF Goodrich. Førere er Peter Halsner og John Morten, Jim Busby og Rick Knoop.

Gruppe C Endurance er også dominert av Porsche. Vinnere ble Dereck Bell og Hans Joackim Stuck. Bak seg hadde de mange andre Porsche-ekvipasjer. Så mange at det er vanskelig å trekke fram noen i det det hele tatt.

F1 ble igjen en suksess for teamet Marlboro-McLaren, de kjører "som alle vet" med motorer laget av Porsche. De fikk verdensmesteren i år som ifjor, franskmannen Alain Prost.

I motorsport er slik suksess meget sjelden, men det har sin pris, ikke bare i penger. Et navn, Stefan Bellof, verdensmester fra Gruppe C Endurance 1984, blir aldri mer nevnt på resultatlistene.

Gratulerer - kondolerer.

FORMANNEN HAR ORDET

Den 1. februar 1986 hadde vi generalforsamling i klubben. Frammøtet var forferdelig dårlig, kun 11 personer. Referat fra generalforsamlingen kommer i vanlig rundskriv, men her nevner jeg at det nye styret har slik sammensetning :

Olav Helge, formann,	tlf. priv.	02-77 86 56
Anders Elnæs, kasserer,	" "	060- 11 036
Tage Odland	" "	02-19 93 02
Pål Rognaldsen	" "	02-23 46 06
Alf Petter Sørsdal	" "	02-44 11 17
Gunnar Rosseland, vararep.,	" "	032- 29 205
Gunnar Rostad,	" "	02-13 46 16

I juni 1985 arrangerte klubben en rundtur i Vestfold. Strålende sol og gode veger, men igjen : Dårlig oppmøte fra medlemmenes side. Se ellers reportasje inne i bladet.

De av dere som ikke kommer på medlemsmøtene eller turene våre, vær så snill å skriv (eller ring) og fortell hva styret må gjøre bedre for at dere skal komme! For mange av dere er problemet naturligvis avstanden. Hva ønsker dere av klubben ?

I november var undertegnede med på Porsche-fabrikkens møte for klubbpresidentene. Mer om det inne i bladet.

1. januar 1986 var det "vårmønstring" i "Morten Myhrs Venner". Samling på Universitetsplassen i Oslo, og kolonnekjøring til Frognerseteren, hvor det var utendørs servering av iskrem. Det var bare 5 - 10 kuldegrader, og aldeles nydelig å kjøre åpne kjøretøyer. Åpne ? Ja, naturligvis ! En moped, en BMW motorsykkel med sidevogn, og 27 biler. Derav to Porscher : En 911 Cabriolet og en 914.

I skrivende stund er det klart at Norsk Sportsvogn Klubbs vårmønstring finner sted på Bogstad campingplass i Oslo søndag den 11. mai 86. Dermed går NSK tilbake til uvanen med å velge samme dag som ACSN har vårmønstring for amerikanske biler på Økern-torget. Dagen før, lørdag den 10. mai, har Norsk Veteranvogn Klubb loppemarked på Vinterbro, ved E-18 sør for Oslo. Både i fjor og i forfjor var det Porsche-deler tilsalg. Week-enden 10-11. mai blir m.a.o. travel i Oslo !

Samme week-end feirer Porsche Klubb Sverige sitt 10-års jubileum. Vi er invitert til å delta. Henvend deg til PKN, eller direkte til Porsche Klubb Sverige !

Den store begivenheten i 1985 var naturligvis at Norge har fått en Porscheimportør, nemlig Bertel O.Steen A/S. Nåja, strengt tatt har vi hatt importør tidligere også, men det merket vi ikke mye til. Nå er det ikke lenger nødvendig å dra til Sverige eller Tyskland for å få reparert Porschene.

I dag er det 20 kuldegrader. Men sola skinner, så jeg har allerede fått vårfornelemser. De av dere som har litt oppussings/restaureringsarbeid på Porschene deres, har fortsatt en til to måneder igjen før sommersesongen kommer. Lykke til !

DEN ALLER FØRSTE TUREN - - -

(eller erindringer fra Stavanger-avdelingens første offisielle klubb-utfart)

Stavangeravdelingen av Porsche-klubben "rør på seg" igjen - om enn i et meget begrenset antall. Avdelingens første tur er et faktum.

Etter at den første planlagte turen til et Porsche-treff i England ikke lot seg gjennomføre, må vi i alle fall se dette som en positiv utvikling. Det ble ihvertfall tur av det denne gangen - med 2 (to) heltente Porsche-entusiaster som deltakere - dvs. en mer enn forrige gang ! Nå skal det tilføyes at bare særdeles uheldige omstendigheter forhindret at vi ble endel flere denne gangen.

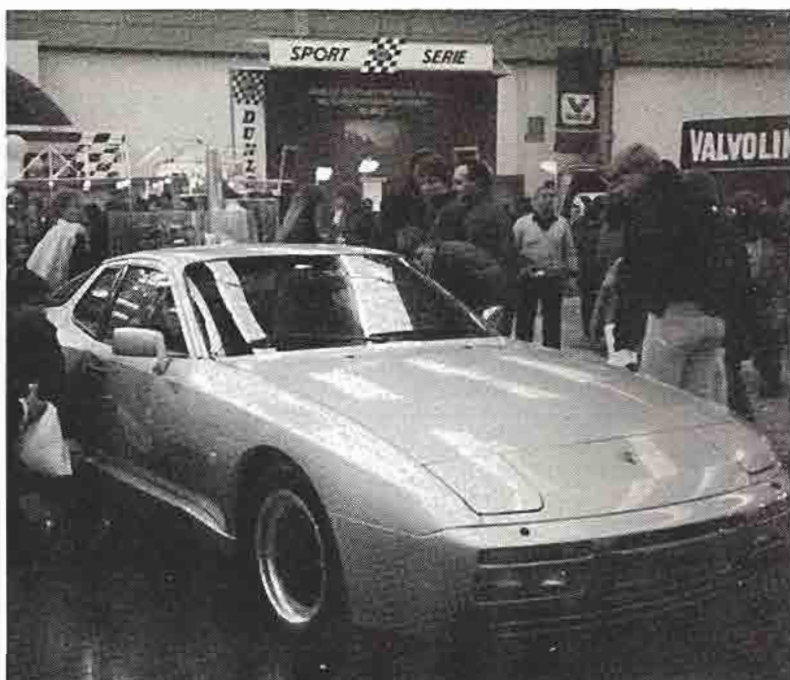
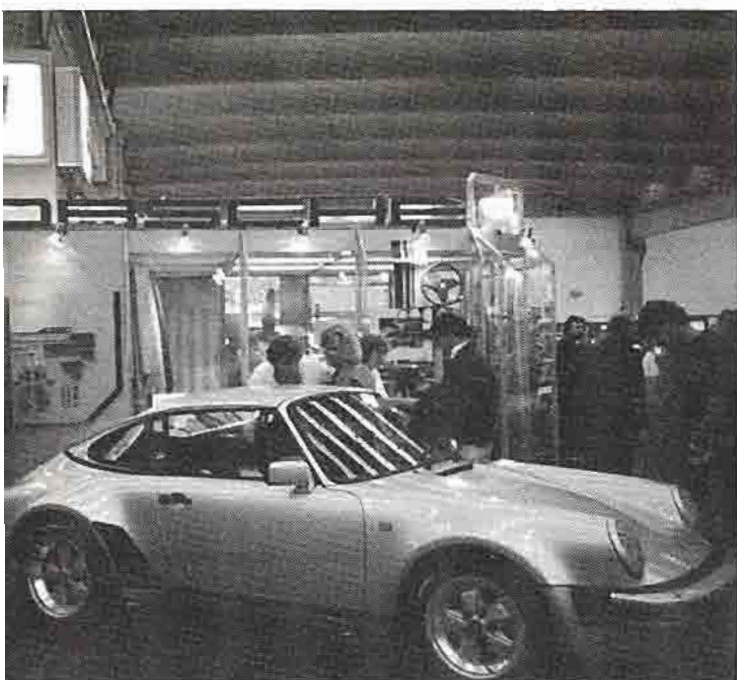
Jostein Johannessen og undertegnede, John A. Haaland, trillet fredag den 29.11 ombord i Danmarksfergen i Stavanger i førstnevntes BMW 518 - for anledningen utstyrt med sommerdekk (vær og føreforhold tillot allikevel ikke noen Porsche-kjøring). Målet var den årlige store motorutstillingen i Essen i Tyskland - MOTOR SHOW ESSEN -85. Fra tidligere besøk på denne utstillingen viste vi at Porsche ville være sterkt representert her.

Turen sørover fra Hirtshals gikk i til tider tett frostrøyk på speilglatte vinterveier. Allikevel gikk det over all forventning - sommerdekk tiltross. Om det ikke gikk så veldig fort - så nådde vi iallefall Essen lørdag kveld som planlagt. Etter en kort inspeksjon av messeområdet (stengt) med Porscher og andre sportsvogner trillende rundt utstillingshallene, kunne vi ta inn på et hotell like i nærheten. Og etter et bedre måltid på en av stedets Kina-restauranter, gikk vi tidlig til sengs etter en anstrengende og lang dag. Vi sovnet visst momentant begge to.

Tidlig neste morgen var vi oppe til frokost. Vi måtte være tidlig ute for å få best mulig utbytte av utstillingen. Vi visste at ikke lenge etter at portene var blitt åpnet ville hallene være så fulle av folk at en nærmest måtte gå i kø resten av dagen. Vi trodde vi var tidlig ute da vi drog av gårde nesten en time før åpning, men fant til vår store overraskelse lange køer foran inngangene. Vel, vel, det var nok flere som tenkte som oss. Her skulle det bli folksomt. Men utstillingen ble en opplevelse til tross for folketrengselen.

Vi kom først inn i hallen (en av i alt 11) hvor de store tyske bilfabrikkene var representert, heriblant også "Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG". Dette var for oss utstillingens høydepunkt, og heldigvis kunne vi ganske tidlig ta oss god tid til å studere det som fantes her, uten for mye forstyrrelse av menneskemassene som tidlig veltet inn gjennom de mange inngangsportene. Porsche viste her den nye 944 turbo, en 928 S av siste modell, og en 911 turbo sammen med en flott utgave av en foredlet 911 turbo fra Porsches eget spesialverksted. Alle bilene var i elfenbenshvit metallic med et skinninteriør i mørkt rødbrunt. Ellers kunne en studere flere kjente motorer på nært hold - og delvis i snittmodell.

Samtidig vistes flere filmer hvor de forskjellige modellene ble presentert, også eldre modeller som er gått ut av produksjon. Sammen med glimt fra Porsches mange bragder rundt om på racerbaner og rallyløyper, glimt fra produksjon og utvikling på fabrikken og i forskningssenteret i Weissach, fikk vi et godt innblikk i Porsches mange aktiviteter. Inntrykkene ble nesten for mange på så kort tid. Og hittil hadde vi bare vært i en hall.



Her fantes alt for en sportsvognsentusiast, enten bilen het Porsche, eller navn som Ferrari, Lamborgihni, Maserati, eller Jaguar, Lotus og Aston Martin. Selv om størstedelen av utstillingen bærer preg av å være et marked for den stadig voksende bilforedlingsindustrien i Tyskalnd med navn som Zender, König og Gemballa i spissen, kan en ikke glemme at her finnes også en gedigen samling av veteranbiler og sportsbiler opp gjennom tidene - i nydelig original stand. Nytt av året - i forbindelse med 100-års jubileet for bilens opprinnelse, fantes en utstilling med kjøretøyer fra før århundre- skiftet og opp til i dag, hentet sammen fra Europas mange bilmuseer. Flotte eksemplarer av 356 i forskjellige varianter kunne også studeres her.

I motorsportavdelingen var blant annet alle årets formel 1 kjøretøyer representert - og selvsagt med McLarens TAG-PORSCHE i spissen. Nytt var også en samling formelbiler som opp gjennom årene har rast rundt på Europas racerbaner. Stikkord : Auto-Union og Mercedes Silberpfeil.

Nevnes må også at dette ikke bare er en utstilling - men også en salgsmesse. Biler selges og kjøpes, det samme med bilrekvisita av

alle slag. Men det artigste er omsetningen av gamle reservedeler, gamle originale instruksjonsbøker, reparasjonsmanualer, bilbøker, blader og mengder av modellbiler i forskjellige utførelser og tilsvarende forskjellige priser. Man kan kjøpe seg blakk før en vet ordet av det. Dessuten måtte vi ikke glemme at vi også skulle hjem igjen.

Med bæreposer fulle av brosjyrer, reklamemateriell, blader samt Porsche-jakker, skjorter og luer - med hodene fulle av alt for mange inntrykk, fant vi ut at kursen måtte settes hjemover. Vi fant heldigvis rette veien ut og bilen fant vi også. Vi stuete inn etter alle kunstens regler, og satte oss i bevegelse nordover i retning Hamburg.

Det begynte etterhvert å bli mørkt, og kart og skilt måtte avleses med både nøyaktighet og oppmerksomhet. Det bar nordover med en gjennomsnittshastighet på 140-150 km/t, og vi nådde Hamburg ikke så altfor sent på kvelden.

Målet var å nå Raffay Porsche Zentrum - eller rettere sagt et lite pensjonat (?) like i nærheten, som undertegnede tidligere hadde brukt i forbindelse med reparasjon av bilen hos Raffay. Problemet var bare at nå var det mørkt og veiskiltene var vanskelige å lese. Trafikken var også stor, og uten å få sukk for oss, bar det utover et av Hamburgs mange havnekwarter. Her hadde vi iallefall aldri vært før. Men etter forespørsel av lokalt kjente og nøye studier av Hamburgkartet fant vi endelig frem.

Neste dag besøkte vi Raffay Porsche Zentrum. Da opplysningene om at vi kom fra Porsche Klubb Norge ikke syntes å gi den helt store effekten, skiftet vi taktikk, og gav oss ut for å være svært så seriøse, potensielle kjøpere. Det gjorde underverker. Vi gikk fra den ene nye modellen til den andre, sammenliknet priser, og studerte listen over ekstrautstyr. Det ble regnet i DM og NOK. Merwertsteuer ble trukket fra, norske avgifter og moms ble lagt til. Om og om igjen - og nye vanvittige planer ble lagt.

Vi ble også presentert for den flotteste bruktbilparken vi noengang har sett. Aldri har vi opplevd så mange nye(nyere) Porscher samlet på en plass. Det var nesten for godt til å være sant - og til priser som absolutt skapte misunnelse.

Med tanken svirrende om NOK og DM, om salg av både bil og hus, og med de mest geniale tolkninger av de norske avgiftsbestemmelsene, rullet vi ut av Hamburg med kurs nordover.

Vi nådde raskt danskegrensen - og ikke nok med at E-3 går gjennom flatt og kjedelig landskap - men i tillegg fikk vi også så tett tåke at vi knappest så veien. Det gikk uhyggelig sent, men vi kom omsider frem til Hirtshals. Etter ny venting kunne vi endelig rulle ombord og finne oss hver vår køye. For nå var vi skikkelig slitne og trøtte.

Neste morgen var vi tilbake i gamlelandet. Nærmere bestemt i Kristiansand. Turen derfra gikk langt bedre enn vi hadde våget håpe på. På forhånd var denne etappen regnet som sommerdekkenes store "styrkeprøve", men nå var det mildvær og nesten bare veier. Vi var hjemme i Stavanger igjen rundt middag, i god behold, men langtifra "pigge" nok til å gå rett på jobb som beregnet. Det ble ingen arbeidsdag den dagen, men heller en "inøens" opplading til kommende hektiske, stressende arbeidsdager.

Stavangeravdelingens første tur var gått over i historien. Tilbake var en mengde herlige opplevelser og inntrykk - og flere plastposer med Porsche-gensere og skjorter som en enda ikke har våget å ta frem.....

RACING-NEWS

Fjorårets engelske mesterskap for standard-Porscher ble vunnet av Paul Edwards i sin 911 E. Dette mesterskapet er kun åpent for registrerte Porscher - og alle må bruke standard-dekk beregnet for vanlig trafikk. Mesterskapet består av totalt 10 race på alle de velkjente racerbane i England. Mange deltagere og høy kvalitet på Porschene gjorde 1985-sesongen både tøff og spennende for såvel førere, sponsorer og publikum. Klasse A ble sammenlagt vunnet av Bill Taylor i en Porsche Carrera 2,7 RS, og klasse D ble vunnet av Steve Kevlin med en Porsche 924.

Paris-Dakar 1986 ble en stor suksess for Porsche 959. Ikke bare første-plassen gikk til Porsche - men også andre- og femteplassen! Dermed skulle det være bevist at selv "racerbiler" fra Porsche besitter egenskaper mange off-road kjøretøyer kan misunne "vårt merke".

Porsche 944 Turbo-cup: Som vel de fleste av medlemmene er klar over organiserer fabrikken i samarbeid med europeiske Porsche-klubber og FIA Porsche-cups. Nytt av året er en egen klasse/cup for 944 Turbo. Utover standardmodellene vil fabrikken også tilby en Cup-modell med noe lavere vekt, veltebøyle montert, racing-dekk og andre støtdempere. Alle 944 Turbo vil bruke 95 oktan blyfri bensin og være utrustet med katalysator.



HAR DU HØRT AT:

- Olav Helge har fått noen til å jobbe på 356'en sin. Tro det eller ei.
- Pål Rognaldsen kjøpte ikke 956 (fra forrige nummer), men en 911 Carrera Coupe.
- Edgar Haugen (bilforretning i Oslo) bløffer stort om en "Super Speedster" de har.
- en turbomotor alltid skal gå litt på tomgang før den stoppes.
- Bertil O. Steen har budsjettet med et utrolig Porschesalg i 1986.
- Sven Stark har flyttet med sin Mimmi tilbake til Sverige. Han har hørt at han er hjertelig velkommen tilbake til våre arrangement.
- den lengste kjørte distanse i 24-timersløpet på Le Mans er 5333,724 km. Rekorden er fra 1971 og satt av Helmut Marko og Joncheer Gijs van Lennep i en Porsche 917 K.

FOR DEN KRESNE ...



VI SKAFFER DEG DRØMMEBILEN

- Alltid godt utvalg i nyere spesielle bruktbiler.
 - Finnes ikke *din* drømmebil i vårt utstillingslokale, skaffer vi den på bestilling.
 - Snakk bilfinansiering med oss. Vi tror du blir hyggelig overrasket.
 - Har du en spesiell bil å selge?
- Kontakt oss! Vi har kjøperen til bilen og betaler kontant.

Prøv oss som din bilpartner!



PORSCHE



Grenseveien 74, 0663 Oslo 6. Tlf. 02 65 41 00

- fra garasjen

Klubber er steder der folk med felles interesser samles for å utveksle erfaringer og kunnskaper. Jeg har i de seneste årene drevet en del med rustsveising og diverse på blant annet Porscher. Først 911 så 356 og jeg har også en 914 i garasjen som venter på "tur". Dette er kjent for en del, og derfor er det stadig vekk spørsmål. Noen vil til og med ha meg med for å se på biler som de er interessert i å kjøpe. Derfor har jeg tatt mot til meg. Jeg har tenkt å skrive litt i noen av de følgende bladene, under overskriften: Fra garasjen. Jeg åpner med å snakke litt om rust.

Porsche 356. Lyst til å kjøpe en? Da skal du se etter rust eller dårlige reparasjoner av rust.

Hvor finnes den? Vi kan begynne forfra. Forskjermene. Innfestingen av lyktebrønner, særlig i overkant. Ta gjerne av lykteringene. Øverst bakerst på forskjermene og nedover på sidene ca. 1-3 cm fra bakkanten ved dørene. Dette er fordi innerskjermen og ytterskjermen ligger veldig nær, slik at det vanligvis blir liggende mye møkk som holder på fuktighet. Dette kan også inspiseres fra døra, ved å titte inn fra døra og forover. Her er det til og med vanskelig å foreta stålplastreparasjoner.

Rundt batteriet er et sted alle biler ruster, 356'n er intet unntak, snarer tvert i mot. Problemet er at batteriet står nede i en kasse som var helt tett (da bilen var ny). Dersom et batteri har svett litt eller irret på polene, er den eneste muligheten for fuktigheten til å komme ut, ned gjennom platene.

Under forstillingen ligger det såkalte trekantstaget. Det er ikke helt sikkert du finner det. Dette er profilert og ligger flatt slik at det nesten holder på fuktighet. Og ruster som bare FY. Det snakkes blant de mest garvede 356-eiere: Er ikke trekantstaget nettopp byttet, så er det like før det skal byttes. Særlig i innfestingen i bakkant, disse er under pedalene og tilsvarende på andre siden. Da blir du våt på beina, og dersom dette ikke blir utbedret snart, ruster gulvet ganske fort rundt kantene.

Kanalene, indre. Aller størst sjanse for rust her, er i endene, og rundt jekkefestet. Blir det hull i innerkanalen, samler det seg fort møkk i kanalen og det ruster fort videre. Problemet er at dersom det er rust her, er det en ganske omfattende jobb. For å si det enkelt, innerkanalen sitter innenfor ytterkanalen. Skal den indre byttes, må den ytre også byttes, ihvertfall må den taes av.

Bakskjermene har ikke spesielle svakheter, bortsett fra øverst under vinduet og i overgangen mellom bakskjerm og tak. Se opp for bobbler i lakken her. Ellers er støtdemperfestene bak ikke overdimensjonerte, slik at det ikke er noe "stas" med rust her.

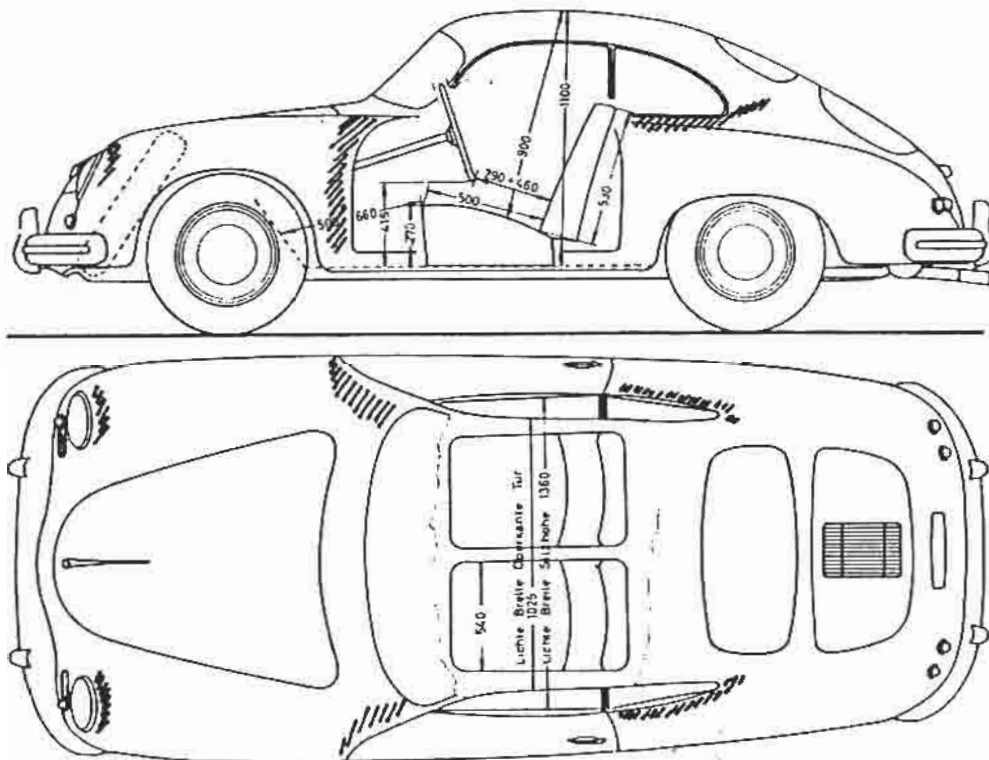
Bortsett fra de stedene som er nevnt, er det mer generelle steder det finnes rust. Nederst på dørene, rundt vinduene. Slike ting som kan være forårsaket av at bilen har gått lenge med utette vinduslister eller dørlister.

Jeg tror jeg har greid å trekke fram de feilene som er de vanligste, og som de fleste kan oppdage. Det som er igjen er det som er vanskeligst både å oppdage og å reparere. Det er innerskjermen foran. Her det blant annet både 3-doble og 4-doble plater. Dette er rent sveiseteknisk veldig vanskelig.

Dersom du finner en 356 til salgs må du sjekke tilstanden nøye. Jeg mener at en i dårlig stand skal du ikke betale mye for. Er du ikke god til å sveise, helst ha restaurert minst en bil før, skal du ikke kjøpe den i det hele tatt. Da kan du vente, spare mer penger og kjøpe en bedre. Prisen på en slik avhenger av stand, som det er med alle biler. Men en ting er sikkert, prisen stiger hele tiden, slik at en 356 er å karakterisere som et investeringsobjekt.

Lykke til dersom jeg ikke har drept motet.

VM



914 - Volkswagen eller Porsche ??

....historien om 914...og en norsk eiers identitetsproblemer...

En kontroversiell sportsvogn. En bastard. Den optimale Porsche. Volkswagen Sport. Et dårlig ekteskap. En velsignet skillsmisse.

Har du hørt noen av disse påstandene før? Det er VW-PORSCHE 914 jeg snakker om. Bilen som skulle være 2-i-ett: Porsches rimelige modell og Volkswagens presisjemodell. Hvordan kan det være mulig å forbinde disse to kravene til en modell, uten at markedet blir preget av total forvirring? Nei - det er ikke mulig - og markedets reaksjoner uteble heller ikke.

La oss gå tilbake til begynnelsen. Året var 1966 og Dr. Heinz Nordhoff- sjefen for VW-konsernet så behovet for et mer sporty "up-market" image. det måtte være en sportsvogn basert på kjent og gjennomprøvet mekanikk fra de andre modellene - men med kjøreegenskaper i særklasse. Dr. Nordhoff og Dr. Porsche inngikk endel avtaler (mange av disse var desverre muntlige) om prosjektet, prosjektmål, kostnader, tidsperspektiver, osv. Porsche e-fabrikken skulle utvikle prosjektet - men fordi modellen skulle markedsføres av begge firmaer ble det bestemt at den hverken skulle fremstå som en typisk Porsche eller Volkswagen.

Porsche hadde god erfaring med midt-motorer fra racing både i 50 og 60-årene med bla. en modell som 904 Carrera GTS. Ulempen er at bilen med en slik motorplassering vil fremstå som en ren toseter, uten mulighet for å transportere f.eks. barn i noe baksete. Men fordi bilen skulle være en "rimelig introduksjon" til Porsche-programmet, og på den andre siden en "ekstrem sportsvogn" i VW-programmet - ble det manglende baksetet sett på som langt mindre betydningsfullt i forhold til de gode kjøreegenskapene midtplasseringen av motoren innebar.

Designet skulle være både moderne og fremtidsrettet - samtidig som det skulle være med på å gi bilen sitt karakteristiske særpreg. Og det kan man vel være enige om at de fikk til! For å forhindre at bilen ble en tradisjonell Porsche eller Volkswagen utseendemessig, ble et ungt tysk design-studio engasjert i arbeidet med dette. For firmaet, Gugelot Design, var denne oppgaven en av de største de noensinne fått - og definitivt en av de mest utfordrende oppgaver det var mulig å få. Nå, 20 år kan man si hva man vil. Noen mener at 914 er tidløs og vakker, andre mener en 914 ser håpløs ut. Det er øyet som ser som avgjør - og smak og behag kan som kjent diskuteres, men vanskelig forenes.

Imidlertid ble de "høye herrer" hos Volkswagen og Porsche enige - og karosseriet ble overlatt til Karmann i Osnabruck for tilretteleggelse av produksjonen. Karmann hadde i en årrekke arbeidet for såvel Porsche som VW - det holder vel med å nevne 356 Cabriolet og VW "boble" Cabriolet, så vil de fleste nikke gjenkjennende.

På motorsiden var bilen et speilbilde av markedsavdelingenes ønsker: Hos Porsche en "nybegynnermodell" - således utstyrt med den minste 6-syl indrede motoren, 2.0 T, men i en svakere versjon med kun 110 hk DIN. Volksw agen på sin side utstyrte VW-Porsche 914 med den mest avanserte motoren de hadde : Typ.4 på 1700cm³ og en effekt på 80 hk DIN. Takket være sitt elektroniske innsprøytningssystem - som den forøvrig delte med 411/412-serien ga motoren den lette bilen særdeles gode prestasjoner. Midt i prosjektet skjedde det desverre to ting som

holdt på å velte det hele: Heinz Nordhoff døde, og den første oljekrisen var samtidig et faktum. Styret i Volkswagenkonsernet ble konfrontert med "dommedagsprofetier" om at sportsvogner ville være en saga blott, og at VW-motorene var for energikrevende. Etter mye polemikk ble allikevel prosjektet gjennomført - men med helt andre økonomiske betingelser menn opprinnelig planlagt. Som tidligere nevnt hadde Nordhoff og Porsche inngått en rekke muntlige avtaler - som nå ble fullstendig tilsidesatt av styret i VW.

Den nye kostnadsfordelingen gjorde at prisen på komplette karosdserier som ble transportert fra Karmann til Porsche var skyhøy sammenliknet med prisen på eksakt samme karosseri levert til VW i Wolfsburg.

Mens utsalgsprisen på VW-PORSCHE 914 lå innenfor de planlagte DM 10000.- var det ikke like positivt for PORSCHE 914. Pga. den høye karosseriprisen endte den faretruende nær 911T. Prisen var i 1970 DM 15000.- for 914, og bare DM 2000 mer for 911 T - dvs. DM 17000.-



Sent i 1969 stod VW-forhandlere over hele verden og ventet med åpne armer på bilen som skulle gi merket et nytt image. Også vår egen Harald A. Møller "tente" på VW-PORSCHE 914. Endel 356 var blitt solgt tidligere, men 911 var såpass kostbar at salget av Porsche i Norge var begrenset til et-par Porscher år om annet. Og VW-Porsche 914 var da en Porsche....eller?

De første modellene var preget av en usedvanlig dårlig gearoverføring. Også våre norske motorblader "skrek over seg" - gearskiftet var langsomt, upresist, lite følsomt og tildels tungt. Sammenliknet med det man var vant til fra 911 må det medgis at journalistene nok hadde rett. I og med at gearkassen var plassert helt bakerst i bilen, ble overførings-stagene altfor lange, og representerte for stor bevegelig masse til at velkjent hurtighet og smidighet kunne oppnås. Vårt hjemlige "Motor" konkluderte med at 914 var en særdeles hyggelig bil med enormt mange fordeler sammenliknet med de sportsbiler det var naturlig å sammenlikne seg med på den tiden, men - og det var et stort men - kanskje bilen ville være et bedre valg med Sportomatic - for derved å slippe den "dårlige" gearoverføringen....

Konkurrentene var mange. Spesiellt 914/4 traff mange engelske sportsvogner med sin gunstige pris. Biler som MG "B", Triumph Spitfire, Lotus Europa, Fiat 2000 spider (senere X 1/9) og Datsun 240 Z var biler som 914 ofte ble testet opp imot. Og 914 stod seg godt i denne konkurransen. Ingen var mer praktisk, ingen hadde bedre totaløkonomi, ingen kunne oppvise et bedre serviceapparat - men alle andre nøt bedre respekt i sportsvognkretser. Selv Porsche-klubbene hadde vanskelig for å akseptere blandingen av VW og Porsche.

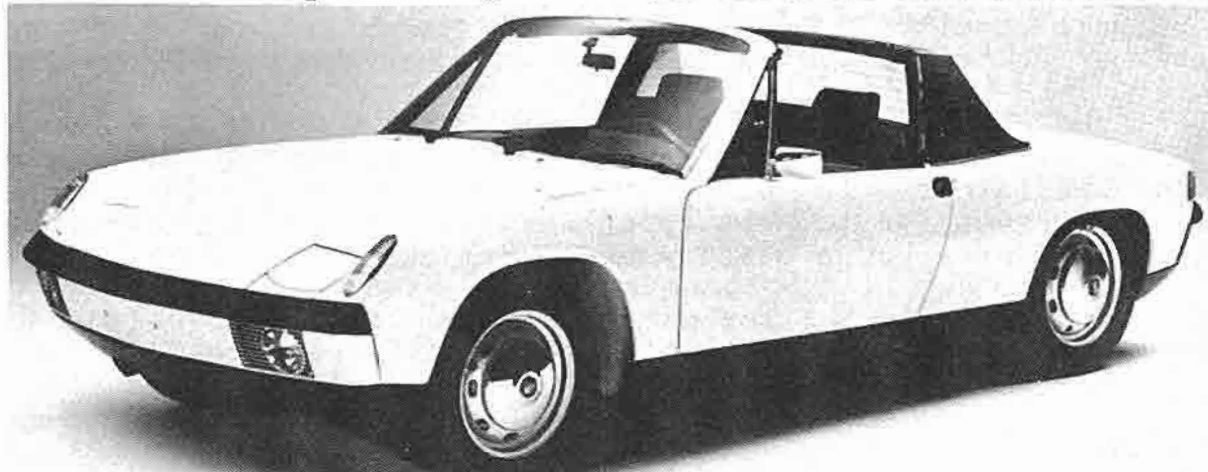
Porsche-fabrikken satset tidlig på bruke 914 i konkurranser. Allerede i sitt første produksjonsår kjørte Bjørn Waldegård bilen til en 2. plass i Rally Monte Carlo. Kort tid etter var 914 GT en realitet - og med en motor på 180 Hk var den et meget bra sports-instrument. Klasseseier på Le Mans i 1971 hører også 914-historien til. Volkswagen-fabrikken hadde også sitt utviklingsprogram for 914, og i '72 fremsto bilen med en 2-liter på 100 Hk - fortsatt betydelig rimeligere enn Porsches 110 hk "sekser". Porsche besluttet derfor å ta modellen ut av produksjon etter bare snaut 4000 produserte biler - og heller konsentrere seg om mer spennende saker som f.eks. 911 Carrera RS..... Volkswagen på sin side fortsatte å produsere bilen helt frem til 1976, og kan se tilbake på en produksjon av 914 på langt mer enn 100000 eks av bilen. Med introduksjonen av VW-konsernets frontmotor/vannkjøling var det nå Scirocco som var paradehesten....

Hvordan var det så å eie en VW-PORSCHE 914?

Året var 1976 - og første fase i utdannelsen var ferdig. Fast arbeid og

pengen mellom hendene. Det var klart man skulle ha en to-seter. Hva ellers når man er 20 år, det er vår, og man er uten fast følge??? Med et budsjett på kr 40000.- var det faktisk ganske mange (brukte) sportsvogner å velge mellom. Men etterhvert som man "arbeidet seg" - dvs. prøvekjønte forskjellige biler falt de fra, den ene etter den andre,- Lotus Europa var for trang (jeg er 190 cm høy), de fleste TR-4 var begynt å ruste og TR-6 (som er tegnet av Karmann) var det bare mulig å få med høyre-ratt, MG"B" var for sløvt, Fiat var heller tvilsomt, og Datsun 240 Z var for ny til å komme innunder budsjettet.

Det ble en VW-PORSCHE 914. Faktisk den første som Harald A. Møller hadde importert til Norge i 1969. I en fin blå-farge som forsvant allerede i 1970 - og med originale seks-sifrede Oslo-skilter.



Bilen var en drøm. Masser av plass til lange ben, og en utrolig rom-følelse inne i cockpit'en. Det første som slår en er bredden. Ingen stor midt-tunnel som tar opp verdifull plass - og med hånd-bremsen plassert på venstre side av fører-setet kan for-setet karakteriseres som en hel-benk. Og fordi bilen jo mangler baksete lærte man seg snart å utnytte dette. Kort sagt; når det var snakk om quinder var det alltid plass til tre... Targa-taket fjernes med et håndgrep og plasseres i den bakre bagasjerommet uten at dette i nevneverdig grad gikk utover mengeden av bagasje man kunne bringe med seg. Begge bagasjerommene var relativt begrensede hva høyden angår - men ved å fjerne reservehjulet fra det fremre- og legge det løst i det bakre bagasjerommet fikk man plass til utrolig store kolli.

Bilen var i ganske god stand ved innkjøp, men unntak av en ting: gearskiftmekanismen og et-par av synchon-ringene var i bedrøvelig forfatning. Vel, det var jo bare å følge informasjonen som lå i hanskerommet: bestille service på det av Porsche-fabrikken autoriserte Porsche-verkstedet Harald A. Møller på Ryen. Tre uker gikk - den fjerde uken fikk jeg låne en ny VW Passat gratis - og den femte uken hentet jeg bilen - uten at noe var gjort. Tja... Tyskland neste, syntes å være en god løsning. Som sagt så gjort. Service ble bestilt pr. telefon hos Raffay i Hamburg - innpasset i ung-karens ferieplaner i Europa. Selv med min utrolig dårlige skole-tysk lykkes det Raffay å gjennomføre det bestilte arbeidet iløpet av to arbeidsdager mens jeg besøkte kjente severdigheter som Reperbahn og St.Pauli.....

Med Autobahn under hjulene fikk min kjære 914 presentere seg i sitt rette element. Time etter time i hastigheter oppimot 200 km/t uten stress, og med en motor som gikk som en klokke. Vel forbi Chamonix og Grenoble på vei mot rivieraen fulgte jeg endel av veiene der Rally Monte Carlo går - sent på kvelden og natten var veiene praktisk talt fri for trafikk og fjellpass og hårnålsvinger ble forsert i "ekte" rally-stil. Ingen tvil om at 914 var en fantastisk bil.

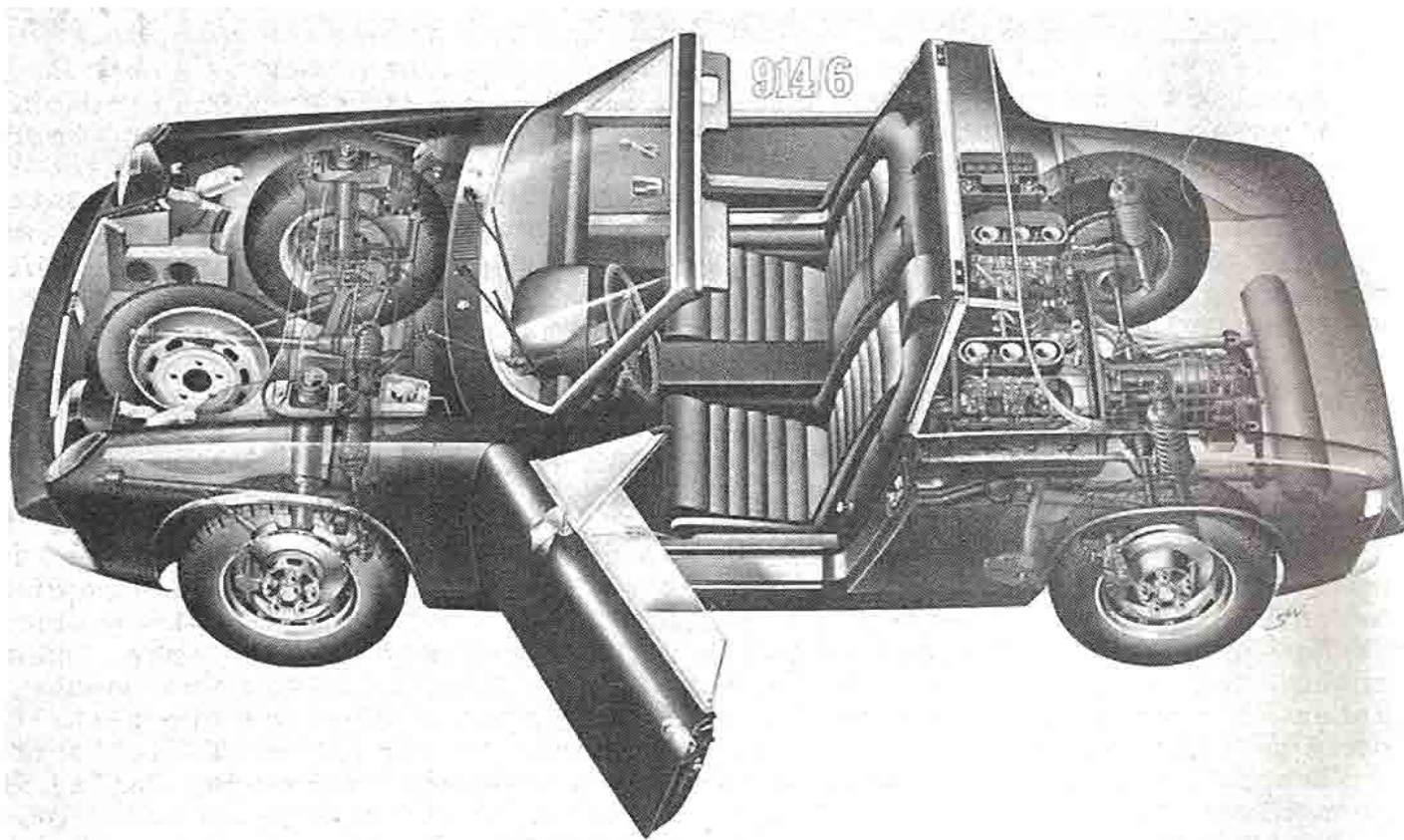
Av med taket - la solen strømme inn. Ingen tvil om at gartneren på plenen foran en stor villa i Monaco sperret øynene opp når han så en 914 parkert bak et av de store trærne ved innkjørselen, og taket ble tatt av, etpar sko ble kastet ut, og en søvnig nordmann kom ut til slutt! Med til historien hører også at kroppen blir ganske "støl" av noen timers søvn på tvers i 914-cockpit'en. Porschen bestod ild-dåpen

med glans. Turen gikk helt til Barcelona - og mer enn 5000 km ble tilbakelagt iløpet av fire hektiske uker.

Høsten og vinteren representerte nye utfordringer for bilen. Kalde vinterstarter og store snemengder ble taklet som en "ekte" VW. Fordi kupeen er betydelig mindre på en 914 enn på f.eks. VW-boble hadde varmeapparatet mer enn god nok kapasitet selv under ekstrem kulde. Med originalt slistativ (da kan man dessverre ikke ta av taket) var det heller ikke noe problem å være ski-entusiast og 914 eier samtidig.

914 er en sikker bil. Kun provosert opp imot det dumdristige kan farlige situasjoner oppstå. En midt-motorbil har fantastiske kjøreegenskaper - helt til det plutselig er for sent. En slik bil er praktisk talt umulig å rette opp dersom skrensen er "bred" nok - resultatet er en "kontra" enda sterkere - og mer overraskende.

Behandlet med respekt er 914 en fantastisk bil. Senere har jeg hatt gleden av å prøve flere 914/6. Bilen hadde et utviklingspotensiale som vel egentlig aldri ble utnyttet av Porsche. De 11 spesielle 916-modellene samt de to prototypene med 908-motoren beviser hvilken utrolig racer dette kunne blitt - med andre økonomiske betingelser som en forutsetning.



Europaturen ble foruten ilddåpen og så bilens bane. Ikke fordi den på noen måte skuffet meg, skapte problemer, eller var upraktisk. Hos Raffay i Hamburg traff jeg for første gang 914's etterfølger - den nye, og utrolig interessante 924..... En ny spire var sådd - og et år senere sto etterfølgeren i garasjen...

Med 914-entusiastisk hilsen

Sven Furuly



Internationales Porsche Club Präsidententreffen



PRESIDENTTREFF I TYSKLAND 8-10. NOVEMBER 1985

For tredje gang sendte PKN formannen til det internasjonale Porschepresidenttreffet. Første gang var i 1982, da Sven Furuly dro sørover. Den gang var treffet kombinert med møte for alle klubbmedlemmer, se reportasje i Porsche Classic nr. 1/1983.

Neste gang var det Tage Odland som representerte PKN. Det var i 1984.

Full av forventninger kjørte jeg i land i Kiel, og la i veg sørover gjennom Tyskland. Jeg hadde god tid, og stakk innom fabrikken i Stuttgart. God skilting fra motorvegen gjorde det lett å finne fram. Vel framme viste det seg at alle Porsche-bygninger er i lyserød farge, og lett å kjenne igjen. Jeg tilbragte et par timer i museet. Det ligger inne på fabrikkområdet, og er åpent alle hverdager (mandag - fredag), men er stengt et par timer midt på dagen. Museet er forbausende lite, men innholdsrikt. Det inneholder noen av Ferdinand Porsches konstruksjoner fra perioden før han opprettet eget konstruksjonsbyrå, samt flere kjente Porscher, fra 356/1 til dagens. Det var også plass til enkelte små modeller, bl.a. 4-seters-modellen av det som seinere skulle bli 911.

I naborommet til museet er det venterom for kunder som skal hente de nye bilene sine. Der har de en vegg full av klubbenes metallmerker. Sven Furuly hadde savnet PKNs merke (naturligvis - ettersom merket ikke eksisterte før i 1985). Men nå er metallmerket vårt på plass, Sven !

Etter besøket på museet og avdelingen for overlevering av nye biler, tok jeg meg en spasertur rundt bygningene (utenfor gjerdet - fabrikken var stengt for besøk i hele 1985).

Så avgårde til en liten by som heter Ettlingen, noen mil vest for Stuttgart. Som det sto i invitasjonen : "Vær presis, vi har så mye å gjøre". Ankomst seinest kl. 11. Da klokka var 12, hadde de fleste kommet, og vi gikk i gang med lunch, fram til kl. 14.00.

Kl. 14.00 begynte presidentmøtet, men allerede 4 timer seinere var det ferdig ! I løpet av disse timene holdt styreformann Peter W. Schutz et glimrende foredrag, hvor han bl.a. gikk gjennom modellutvalget, og utviklingen i årene som kommer. 944 Cabriolet vil antakelig bli markedsført fra høsten 1987 som en 1988-modell. Kanskje kommer det også en hardtop-modell. På spørsmål fra salen om hvorfor det ikke går an å få 944 med ABS-bremser, svarte Schutz at fabrikken hadde vært nødt til å vurdere hva de ville bruke kapasiteten sin på, turbo til 944 eller ABS-bremser. De valgte å utvikle turboen først, men vil nå utvikle ABS-bremser. Også på andre måter vil 944 bli videreutviklet.

Framtidas bil er 959, med permanent 4-hjuls-drift og nye bremses. Den har 2 turboladere. Ved lavt turtall er kun den ene i bruk, men ved høyt turtall kobles begge inn.

911 utvikles i takt med løpsbilene. Bl.a. vil de få bedre aerodynamikk, men uten vesentlige endringer i utseende.

Alle Porsche-motorer vil snart bli blyfrie. Utviklingen av bly-motorene har stoppa opp. På spørsmål fortalte Schutz at nyere 911-motorer (fra februar 85) uten problemer kan utstyres med katalysator. Eldre motorer kan også bygges om, men det blir vanskeligere og vanskeligere desto eldre motoren er.

Ettersom presidenttreffet fant sted et par måneder før 959 tok 1., 2. og 5. plassen i 1986 Paris-Dakar, kunne Schutz naturligvis ikke vite noe om denne triumfen. Derimot kunne han fortelle om et rally i Egypt, hvor den ene 959'en brant opp, mens en annen vant. Som en morsom kuriositet nevnte han at 2. plassen gikk til Porsche-teamets servicebil, en Mercedes G-Wagen (terrengbilen som det norske forsvaret har). Denne bilen var utstyrt med en Porsche 928-motor

En av deltakerne ville vite hvorfor Porsche ikke har så imponerende dashbord som en Ferrari eller en Lotus. Schutz svarte at en interessant bil ikke trenger unødvendige instrumenter.

Georg Ledert, som er salgssjef, fortalte at de regner med at det er 420.000 Porscher i verden i dag. Det er 56.000 medlemmer i Porsche-klubbene, noe som betyr at ca. 13 % av alle Porscheeiere er medlem av en eller annen Porscheklubb. I Tyskland er prosentandelen lavere (og i Norge er den høyere, regner vi med).

Ilse Nadele, som er den som tar seg av kontakten med alle Porsche-klubbene, gav en del opplysninger om klubbene, og kom med tips om hvordan klubbene kan arbeide bedre.

Etter en kaffepause, kom det et par-tre personer som foreleste om hvordan man driver racing med Porscher i Tyskland og Storbritannia. Felles for disse foreleserne var at de hadde veldig monotone og kjedelige stemmer. Jeg innrømmer at jeg hadde problemer med å holde meg våken, og flere av tilhørerne fant ut at de hadde viktigere ting å gjøre enn å høre på. En interessant opplysning klarte jeg å få med meg : Porsche-eiere i Tyskland og Storbritannia konkurrerer tilsynelatende kun med andre Porscher ! Alle løp organiseres som rene klubblop (I Sverige er det heldigvis motsatt, der har man forlenget funnet ut at det er morsomt å konkurrere med andre merker).

Og så, presis kl. 18.00, var presidenttreffet over ! Jeg hadde problemer med å oppfatte at det virkelig var sant : Fabrikken hadde invitert oss - fra hele verden - for å være med på et fire timers langt møte ! Hadde de virkelig ikke mer å fortelle oss ?

Om kvelden var det middag i en hyggelig slotts-resturant. Dagen etter, lørdag, var det såkalt rally, en kjøretur i vakkert landskap, med innlagte spørsmål og konkurranser. Lørdagskvelden var det grand-galla-middag. Seks kjøkkensjefer fra seks hoteller hadde gått sammen om å lage maten. Høres ikke det fint ut ? Problemet var bare at de kunne ikke bli enige om hvem som skulle lage forretten, hvem som skulle lage hovedretten og hvem som skulle lage desserten. Løsningen var å lage seks forretter (!), men desverre ingen hovedrett og ingen dessert. Hele måltidet tok fire timer, hvorav mer enn tre gikk med til å vente på neste rett. Noe av ventetida talte styreformann Peter Schutz, og han er en av de beste talerne jeg har hørt. Både på tysk og engelsk snakka han meget tydelig, og morsomt. Det ville vært en vellykket kveld dersom han hadde holdt på i noen timer, men dessverre, han brukte bare en halvtime.

Ved midnattstider var "måltidet" over, og jeg trakk meg tilbake like sulten som fire timer tidligere. Spør om det smakte godt med frokost søndag morgen ! Etter frokost dro alle hjemover. ,

Etter min mening holdt Porsche oss for narr. Har de ikke annet å tilføre klubbene enn et firetimers møte (hvorav to timer ble fylt opp av kjedelige foredragsholdere), får de heller la være å invitere oss !

Olav Helge



NYHET;

PORSCHE-BELTE

EKSKLUSIVE VENDBARE BELTER I EKE KALVESKINN
MED PORSCHE-LOGO. NORSK TOPPKVALITET. BELTET
LEVERES I FARGEKOMBINASJONENE GRÅTT/BLÅTT ELLER
SORT/BURGUNDER.
SKRIV, RING, ELLER BESØK VÅR FORRETNING I OSLO.
VI SENDER DEG GJERNE BELTET I OPPKRAV - OG DU
HAR 10 DAGERS RETURRETT.

228.-
SPESIALPRIS
FOR
PKN MEDLEMMER



Car & Driver



02-383021

OLAF SCHOUS VEI 7, 0572 OSLO 5

MAN-FRE 10-19, LØR 09-14

VANDREPOKALEN

Tekst Olav Helge, foto Vidar Marthinsen.

Den 16. juni 1985 var det samling på Shell-stasjonen i Holmestrand sentrum. Alf Petter Sørsdal og jeg hadde sett på plassen samme morgen, og tenkte at plassen kanskje var litt liten for alle Porschene, men vi gikk ut fra at det ville vel ordne seg ved at noen parkerte i nabogatene e.l.

Da vi kom tilbake til Holmestrand kort tid før startskuddet skulle gå, viste det seg at kun meget få av klubbens medlemmer hadde bestemt seg for å nyte sommerværet i Vestfold. Vi trakk ut tida i håp om at flere ville komme, men til sist la vi i veg. Det er mulig at noen lar være å stille opp fordi de går ut i fra at "kjøring om vandrepokalen" innebærer noen form for hastighetsløp. Det gjør det naturligvis ikke. All kjøring foregår på offentlig veg, og trafikkreglene følges.

På tre-fire steder i løypa hadde vi lagt inn poster. Ettersom postmannskapet besto av Alf Petter og meg, oppsto det køer, men været var som sagt bra, og folk hadde god tid.

Porscher eller ikke Porscher, dagens høydepunkt var da en De Lorean plutselig dukka opp ! Som kjent ble disse bilene i løpet av noen måneder produsert i et heller lite antall (noen hundre ?). Amerikaneren De Lorean hadde av alle steder valgt Nord-Irland som produksjonsland. Fordelen var at han fikk distriktsutbyggingsmidler fra London, ulempen var bl.a. at det ikke fantes faglært arbeidskraft i landet. Det gikk som det måtte gå, nedenom. Bilene, som er av rustfritt stål, har forlengst fått samlerverdi. Vi får være lykkelige for at vi har en i Norge. Vidar utstyrte bilen med en klistrelapp med "Jeg liker bedre å kjøre min PORSCHE", og tok et par bilder. De Lorean-eieren tok det pent !

Turen endte på Tjøme. Mens Alf Petter og jeg gikk gjennom alle besvarelser, slo været om. Overgangen fra kortbuksevær til boblejakkevær tok mindre enn et kvarter.

Vinner ble kasserer Anders Elnæs med forlovede Siri. De fikk en bokpremie til odell og eie, og fikk med seg klubbens vandrepremie hjem et år til (Anders vant i 1984 også, da i et regnværestreff på Hurumlandet). Under arkeologiske utgravninger i klubbarkivet høsten 1985, fant vi en plakett som vi har fått fra Porsche-fabrikken. Vi har nå fått gravert inn vinnerenes navn og overlevert plaketten. Plakettene beholdes til odell og eie. Vi kommer nå til å få slik plakett hvert år, slik at også neste års vinner får med seg en plaket hjem. I tillegg har klubben en stor utgave av plaketten, hvor vi inngraver navnene på vinnerne fram til 1990.

Etter premieutdelingen reiste alle hjem, Alf Petter og jeg i min VW-campingbil. Alf Petter og jeg var fornøyd med treffet, men ikke spør oss, spør de som var med ! Hjemturen gikk ikke helt etter planen for Vidar. Rett nord for Holmestrandstunellen fikk han motortrøbbel. Etter en times arbeid, godt assistert av en hyggelig UP-mann på BMW motorsykkel, fikk han bilen i gang igjen. Men da 914'en stoppa opp på nytt i Drammen, fant Vidar ut at det var like godt å få tauing hjem.



BF Goodrich

HIGH TECHNOLOGY

Høyt teknologi har stått i sentrum ved utviklingen av BF Goodrich's dekkprogram og har ført til at BF Goodrich generelt blir betraktet som "det beste dekk man kan få for penger" *)

BF Goodrich passer til alle biler for høye ytelser.

*) iflg. "Car and Driver", en av verdens høyest rankede motorfagtidsskrifter.

TESTER

BF Goodrich dekkteknologi bygger på et meget omfattende og særdeles kostbart forskningsarbeid.

Dekkene testes bl.a. på racerbaner for å få frem de beste resultatene og den høyeste kvaliteten.

Dette har ført til en utrolig sikkerhet, presisjon og et dekk som virkelig gjør og forener førerens høye krav og individuelle kjørestil.

BF Goodrich er en av verdens ledende innen dekkteknologi. I Skandinavia har BF Goodrich High Performance dekk hatt stor fremgang, bl.a. på grunn av de gode egenskapene i regnvær. BF Goodrich finnes ikke som vanlig standarddekk på nye biler, men markedsføres som et kvalitetsdekk for de som stiller høye krav til økt sikkerhet og prestasjonsnivå.

KVALITET

BF Goodrich High Performance dekk finnes i HR- og VR-utførelse, dvs. dekk som er godkjente for hastigheter opp til 210 km/t og over.

BF Goodrich er også en ledende produsent av dekk til OFFROAD bruk (terrengdekk).

BF Goodrich's dekkteknologi blir idag også flittig benyttet på amerikanske romferger og flymaskiner.



INTER-CONTACT NORWAY A/S

Postboks 190
2040 KLØFTA
Tlf. 06-98 10 20

