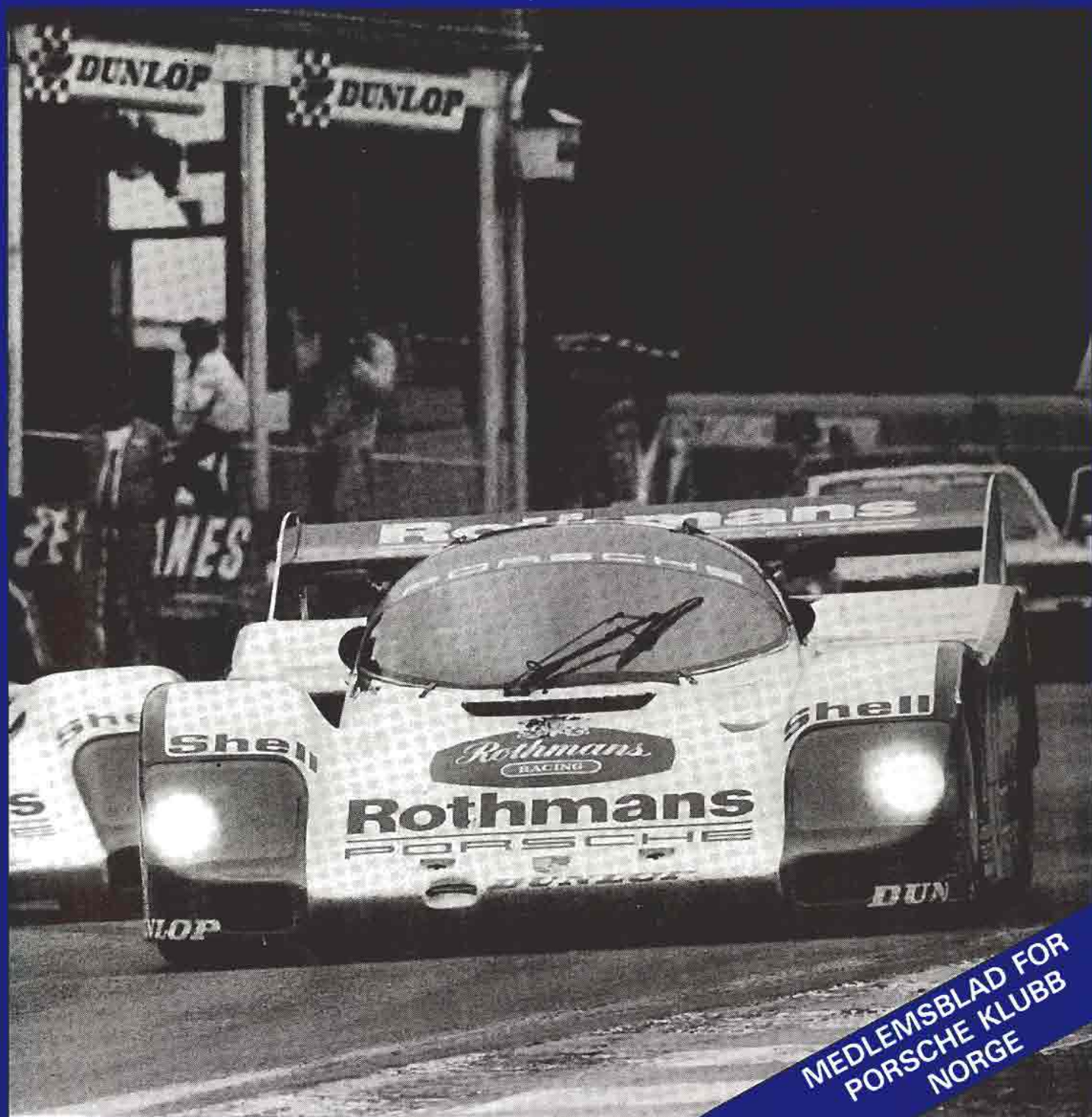


PORSCHE

1

1987

Classic



MEDLEMSBLAD FOR
PORSCHE KLUBB
NORGE

PORSCHE
Classic

Nr. 1, 1987

Bladet utkommer med 2 nummer/år.

Distribusjon: Gratis til alle medlemmer.

I redaksjonen: Sven Furuly
Vidar Marthinsen

Ettertrykk tillatt med tydelig kildeangivelse.

Porsche Klubb Norge,
Postboks 32, Lysejordet, 0312 Oslo 3



SOMMER NORGE !

FORMANNEN HAR ORDET

Nytt nummer av Porsche Classic. Nytt styre i Porsche-klubben. En ny vår i luften. På generalforsamlingen i februar ble det valgt nytt styre for virksomhetsåret 1987. Kanskje ikke de helt store endringene i forhold til det "gamle" styret; Pål Rognaldsen sitter fortsatt som sekretær, Anders Elnæs som kasserer, Tage Odland er fortsatt styremedlem, det er også Gunnar Rosseland, som var varamann i fjor. Som varamenn sitter Gunnar Rostad fra fjorårets styre, og nyvalgte Geir Espedal. Klubbens formann, og følgelig forfatter av de vise ord du nå leser, er Sven Furuly.

En ny vår er i luften. Det betyr fornyelse, vekst, og utvikling. Som formann i klubben vil jeg gjerne gjøre disse ord til mine. Selv føler jeg at vi står ved en korsvei — og de aktiviteter og den handlingsplan styret velger i de kommende måneder vil være avgjørende for videreutviklingen av klubben. Med den geografiske spredningen vi nødvendigvis må ha i et land som Norge, vil det være umulig å gi alle medlemmene et likeverdig tilbud. En aktivitet som kanskje samler mange medlemmer fra "hovedstaden" behøver ikke nødvendigvis å være attraktiv nok til å få folk til å reise 50 mil for å delta. Dette er "facts" — og dette må såvel styre som det enkelte medlem leve med.

Følgelig vil hovedkontakten mellom det enkelte medlem og klubbens styre gå gjennom postkassen, d.v.s. i form av rundskriv og bladet vårt, Porsche Classic. Merk deg at jeg skrev "bladet vårt". Det er ikke styrets, formannens, eller redaktørens blad. Det tilhører alle medlemmene med fordeler (du får et blad i posten) og ulemper (du er nødt til å skjerpe deg for å komme med stoff!)

I medlemsregisteret for klubben har det opp igjennom årene vært ca. 200 — 250 navn. Noen medlemmer forsvinner, og andre kommer til. En forklaring er selvsagt at for mange er det moro å være medlem når man har en Porsche i garasjen, men blir den solgt, ja da opphører også interessen for klubben — og derved fornyelse av medlemsskapet. En annen forklaring kan være at klubben ikke svarer til forventningene. Da er problemet plutselig to-sidig. For det første — du er generalforsamlingen, og du velger således et styre som best mulig skal utvikle og ivareta klubbens drift. For det andre, hvilke forventninger har du til klubben? Dersom du er interessert i å delta i 944 Turbo-Cup i Tyskland, og mest mulig informasjon om dette — mens formannen kanskje interesserer seg for 356, og det å skaffe deler til disse — ja, da kan du være temmelig sikker på at du etter hvert blir ganske lei av 356-stoff — dersom du ikke bruker de fora klubben har for dialog medlemmene imellom. Og her står selvsagt medlemsmøtene i en sentral posisjon.

Vi i det nye styret vil i de kommende måneder arbeide aktivt med å "sy sammen" aktiviteter som burde være engasjerende og interessante for et flertall av medlemmene. I denne forbindelse vil vi bruke en del former for spørreskjemaer, og det er selvsagt en absolutt betingelse at det enkelte medlem returnerer dette i utfylt stand.

Medlemskontingenten forfaller nå til betaling, og skal vi ha mulighet til å realisere de planer vi har for klubben, er vi avhengige av din raske innbetaling. En konsekvens av at ikke klubben har svart til forventningene kan selvsagt være at du ikke ønsker å fornye medlemsskapet. Og det må vi bare akseptere. Men; kost på deg kr 2,70 i porto og returner bankgiro-blanketten, gjerne med noen kommentarer. Det tar deg mindre enn 5 minutter.

Selv har jeg brukt ca. 50 timer på å lage og ordne med dette bladet. Det tilsvarer en arbeidsinnsats omgjort i kroner på ca. 7.000,— brutto! Da burde du kunne spandere dine 2,70.... eller?

Om en måned er våren her. Da stuer vi bort triste vinterbiler og tar frem "grombilen" igjen. Det er nesten som å få ny bil igjen. Om igjen skal vi Porsche-eiere møtes, til aktiviteter som førerkurs på bane, klubbmesterskap, og week-end turer av ren sosial karakter. Og glede oss over hverandres biler og hygge oss i et positivt miljø - et entusiastenes miljø.

Sven Furuly



Nå skal Porsche markedsføres . . . i Norge, også . . .

"Vi vil markere at vi nå representerer Porsche i Norge og har fornøyelsen av å invitere Dem til en lukket visning av hele det berømte bilprogrammet fra Porsche, inklusive den meget avanserte 959..."

Slik stod det å lese i invitasjonen som ble sendt alle medlemmer i Porsche Klubb Norge i slutten av mars.

Ikke bare klubbens medlemmer gikk mann av huse for å ta bilene i øyesyn, en samlet presse stilte også opp for å ønske Porsche tillykke med ny importør: Bertel O. Steen.

Nå ved slutten av året 1986 er allerede mange, og lange, artikler skrevet om såvel ambisjonsnivå, som resultater så langt for den nye importøren av Porsche. "Ny" kan kanskje synes noe feiluttrykt i denne sammenheng, idet Bertel O. Steen er en av Norges eldste bil-importører. Blant merker firmaet i dag representerer finner vi f.eks. Mercedes Benz og Peugeot.

Bertel O. Steen er i dag en av bilbransjens "grand old men" og den historie firmaet kan se tilbake på er vel egentlig i stor grad norsk automobilhistorie. Og det vil ikke forundre oss meget om nettopp Porsche er en stor og spennende utfordring for dette etter hvert så tradisjonsrike firmaet.

Av godbitene på Sjøfartsmuseet den 3. april vil vi kort nevne 959 og 944 turbo. Medlemmene av Porsche Klubb Norge har vel etter hvert blitt så blaserte at det må slike ting til for å fange oppmerksomheten.

Porsche 959 står vel kanskje for noe av det mest avanserte skapt for å bevege seg på fire hjul. Bare karosseriet alene er som å se en nitid og kunstferdig utført skulptur. At utgangspunktet er 901, introdusert for mer enn 20 år siden synes utrolig. Designet er preget av en friskhet og dynamikk som mange andre sportsvogner fullstendig mangler. Blant mange detaljer legger en først og fremst merke til heck-spoileren: hvordan denne store, og gjennom tidene dominerende karosseridel fullstendig er integrert i bilens design. Det skal bli spennende å se om også denne får "navn" i likhet med tidligere Porsche heck-spoilere. I fleng kan nevnes navn som ducktail, Maria-Stuart kragen, whale-tail og tea-tray. Jeg kan jo overlate til leseren å finne ut hvilke modeller de forskjellige "navn" kan knyttes til.



Av tekniske godbiter er det trekk på alle fire hjul som er det mest spennende med 959. Imidlertid skiller systemet seg på en unik måte fra alle tidligere kjente fire-hjulstrekk-løsninger. Et spesielt utviklet datasystem fordeler kraften til de fire hjulene gjennom flere differensialer, og funksjonene gjøres operative gjennom en mengde sensorer, hydraulikkslanger og slavesylindere. Ved hjelp av en bryter inne i bilen aktiviseres data-programmets fire forskjellige idealutvekslinger — for sne og is, regn, tørr vei og leire/søle. Gear-kassen har svært lite til felles med en vanlig 911, med hele 6 gear forover er den spesial-utviklet for 959. Den laveste utvekslingen er ikke 1., men G — for gelände. Dette lave gearet er beregnet for kjøring i leire/søle, og kan overhodet ikke brukes på veien.

Motoren er på 2,85 liter, d.v.s. det maksimalt mulige dersom motoren med turbo skal klasses i gruppe B, med max-sylindervolum 4.000 cm^3 . Omregningsfaktoren er 1,4 for en turbomotor. Rekord for serieproduserte biler setter 959 med sitt ladetrykk på 1,9 bar, og dette rekker til å gi bilen en motoreffekt på 450 hk ved 7.000 omdr./min.



Listen over tekniske godbiter er lang... vann-avkjølte sylindertopper, doble støtdempere, elektronisk høyderregulering som senker bilen flere centimeter i hastigheter over 145 km/t, nye 17" felger med dekk som kan kjøres på selv etter punktering... osv., osv.

Bygget i stål, aluminium og kevlar har det hele blitt en kostbar skulptur. Ingen av de planlagte 200 bilene vil bli helt like. Det sies at alle bilene er solgt, og prisen for de første lå i området DM 420.000,—, men etter hvert med flytende pris frem til leveringstidspunktet...

Et større publikum synes Bertel O. Steen å finne med den nye 944 turbo. Bilen ble presentert på Sjøfartsmuseet med platefelger i stål? Det synes som om Fuchs-felger ikke passer på bilen, og at "telefonskiven" (den felgen med mange runde hull, vet du) er standardfelgen på 944 turbo. Det går mot stadig større diameter på Porsche-felgene, og dekkdimensjon er her 205/55VR16 foran, og 225/50VR16 bak.

Bilen blir karakterisert som en "go-kart" — med en særdeles rask akselerasjon på bare 6,3 sek. til 100 km/t og en direkte og hurtig styring. Med en kompresjon på 8,0:1 og turboladingen, har effekten øket fra 944'ens originale 163 hk til hele 220 hk — og dette ved et så lavt turtall som 5.800 omdr./min.

Toppfarten, som er av mer akademisk interesse her i Norge, har nå øket til 245 km/t.

Bilens ytre er preget av mer moderne og glatt front, der støtfanger nå er integrert i frontspoileren. Utseendet har blitt mer maskuling — og ligner mye på 924 Carrera GT fra 80/81.

Dessverre har Arbeiderpartiet i løpet av året foretatt en del manøvre som har svekket tilliten til den norske krone — og en 944 turbo med litt "snadder-utstyr" nærmer seg nå stygt 800.000,— her oppe på berget.

Fra Bertel O. Steen var fire personer til stede under den "høytidelige" premieren, Direktør Sletten, Salgsdisponent Engh, Torill Trangsrud, og Produktsjef Truls Meland.

Fra Tyskland hadde Sigy Maier, Eksportsjef for Europa gjort Norge visitt for å kaste glans over selskapet.

På plass var også salgspersonell fra langt de fleste av de norske Porsche-forhandlerne, som positivt og entusiastisk viste frem, og snakket om de andre Porsche på programmet — 924, 944, 928S, 911 Carrera, og selve symbolet på Porsche...911 turbo...

Med alle gode ønsker for fremtiden,
Sven Furuly



Med nytt hus . . . og en klassiker i garasjen . . .

En perfekt restaurert Porsche 911 er som en drøm — en evergreen og en klassiker som vekker begjæret i en, og får tankene til å vende tilbake

Ulf Werner Johannessén har rukket mye på sine 37 år, kone og to barn, bygget hus med god garasje plass, og altså rukket å helrestaurere en 911, nei 912 er det vel egentlig. Bilen forlot Porsche-fabrikken i 1966, men kom til Askim og Ulf først i 1975. Med sin karakteristiske "fartsstripe" vil sikkert mange av medlemmene nikke gjenkjennende til denne bilen.

Bilen var i upåklagelig stand og den originale motoren (4 sylindere, 90 hk) var, alderen tatt i betraktning, i god stand.

Men — karakteristisk for alle Porsche-eiere (slik har det vært siden Alucoupeen) — suget etter en større motor ble for sterkt — og vinteren 77/78 kom den første 6-eren på plass.

Denne 911'en (fra nå kaller vi den 911) ble i familiens eie også under byggingen av huset. Nettopp i en slik situasjon er det mange Porscher som skifter eier — det blir alltid uendelig mye dyrere enn beregnet — og Porschen står der og representerer ganske mye kapital...



Med nytt hus og ny stor garasje ble det atter tid til å tenke på Porschen. Den begynte etter hvert å se litt "frynsete" ut i kantene, og den var jo tross alt blitt 15 år gammel. Så — hva skulle være målsetningen med restaureringen? Porschen var etter hvert blitt temmelig dyre i Norge, og det var "Turbo" alle snakket om. En del Porscher var etter hvert blitt bygget om til turbo-look — med mer eller mindre vellykket resultat. Dette var også en trend som begynte å sette sine spor på kontinentet

til en fortid der Porsche kun var "motoren bak" og den var så sjelden at man alltid hadde tid til å stoppe og snakke med andre eiere.



— med det resultat at stadig færre "gamle" (d.v.s. til og med F-modellen) ble å se på veiene. Nei, la karosseriet forbli originalt, men la bilen framstå som en 1973 Carrera RS.

Som tenkt, så gjort. Timevis med studier av RS-biler og beskrivelser fant sted, og etter hvert ble det klart hvilke deler som måtte bestilles.

Demonteringen begynte. Alt løst ble skrudd av. Av med forstilling, av med bakstilling, ut med motor og gearkasse. Ut med vinduer og ut med innredningen. Dette var høsten 1981, og det skulle etter hvert bli mange Porschemøter med VW i stedet for Porsche.

Komplette innerskjermer bak ankom Mysen. Alle punktene fra sveisingen av originalskjermene ble boret ut, og de nye innerskjermene tilpasset med stor nøyaktighet. Likeså ble hele brønnen under og foran reservehjulet skiftet ut. Og slik fortsatte det — del for del — og 911'en som hadde vært ribbet til skinnet begynte å ta form igjen.



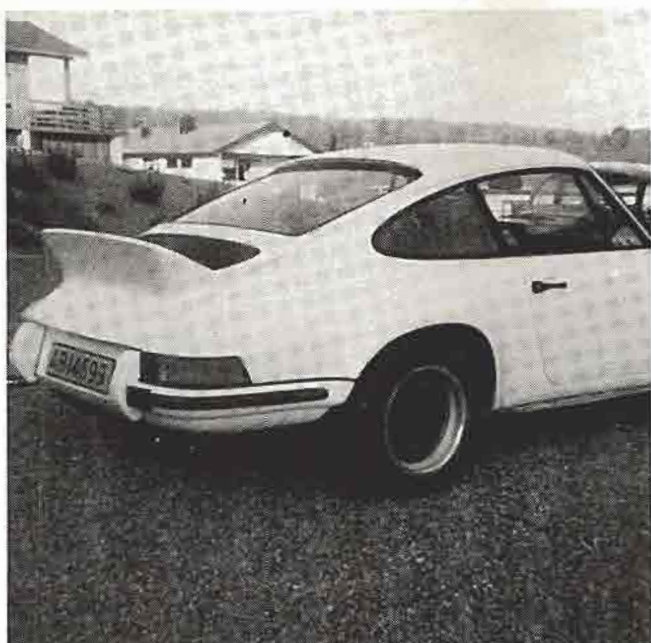


Alle deler ble bestilt gjennom Harald A. Møller — og det meste ankom som riktig del, til riktig tid og til relativt OK pris. Men — her som for alle andre — det hele begynte å koste atskillig mer en først antatt.

Heldigvis hadde Kari sine hobbies og var opptatt med sitt, for dette tok tid (er det noen som kjenner seg igjen?). Uker ble til måneder og måneder til år. Depresjonsperioder oppstod — garasjedøren ble lukket igjen, og bilen "glemt" for kortere eller lengre tid.

Stadig mer og mer av sveisingen ble klar, og det var på tide å tenke lakking. Farge? Rød, grønn, blå? Nei... Hvit. Det var klart at bilen skulle være hvit. Det er vel først og fremst hvitfargen som forbindes med en Carrera RS. Men — skikkelig grunnarbeid måtte til.

Det meste ble gjort hjemme i garasjen, og når bilen først ble fraktet ut var det for å få sin "helhvite drakt".



Vel hjemme igjen begynte den nitidige sammen-skruingen. Deler ble vurdert, noen ble underkjent og nye innkjøpt. Og våren nærmet seg. Året var 1983 og bilen var igjen på veien — med håndmalt Porsche-logo på bakluken (Duck-tail selvfølgelig) og gnistrende hvit lakk.

Helt ferdig? Nei, det blir den aldri. For utenforstående er den ferdig, men — det er så rart med det — det er alltid smådetaljer du ville gjort litt mer ut av — men det tenker du liksom på senere.

Hvor bra er den? Redaktøren overhørte følgende kommentar på et Porsche-møte: "Jeg skulle gjerne bytte bilen min med Ulf jeg." Og den som sa dette eier en nydelig G-modell modifisert til SC...

Gratulerer med bilen, Kari og Ulf.

FUR (midt i sin restaurering)



Carrera

På jakt etter historie !

En artikkel av Pål Rognaldsen.

Øynene sveipte side etter side i juliutgaven av Classic Cars, samtidig som en leskende sommerpils ble bedagelig fortært.

Plutselig ble sommerfreden brutalt brutt av annonsen på neste side: 1961 Porsche "Abarth Carrera" for sale, delightful racing history, 18.000 km from new.

Tankene raste gjennom hodet, fullblods racing Carrera, produsert i samarbeid med italieneren Carlo Abarth. Kun laget i 20 eller 21 eksemplarer, samtlige lakkert i sølv metallic, motor med 4 kammer, doble tennplugger på hver sylinder, chassis i aluminium, vekt 1.740 pund, klasse-seire i Targa Florio og på Le Mans, kort sagt en "råtass av verste sort".

Bildet i annonsen ble på ny studert nøye. Kunne det være svenske skilt? B.M. ble skrevet neste dag og sendt til England og ventetiden begynte.

3 uker etter kom svaret: Joda, det var en ekte "Abarth Carrera" i perfekt original stand. Den befant seg i Sverige, nærmere bestemt 6 mil syd for Göteborg, og jeg var hjertelig velkommen til å bese bilen.

Jeg kastet meg på telefonen og formann Olav Helge fikk beskjed om å møte opp neste morgen kl 0500 presis for årets Porsche-tur. Spede protester ble kontant feid til side, når fikk han en slik sjanse igjen?

Morgenen etter ble min 911 Carrera varmet opp og vi lesset inn Olavs bagasje, deriblant en termos av typen "Jeg skal sitte på 2 dagers post i Po løp".

Turen ned gikk raskt unna, og i kupeen hørtes stadig uttrykk som "Collectors item", "forventet prisstigning", "Seebring eksosanlegg", og både bil, hus og kone ble solgt opp til flere ganger for å finansiere "historiens Porsche-kjøp".

Vi kjørte rett på stedet og det første som møtte oss var en Bugatti i skala 1:4 med Briggs & Stratton gressklippermotor, parkert foran et vognskjul med 4 store garasjeporter.

Eieren kom ruslende og vi presenterte oss som kjøpesterke Porsche-entusiaster fra oljelandet Norge.

Etter de vanlige høflighetsfrasene ble så garasjeport nr. 2 åpnet, og der, parkert på marmorgulv, stod bilen. Et utrolig eksemplar av en "Abarth Carrera". En eier siden 1964, 100 % originalstand, 18.000 km fra ny. Vi sømfarete bilen høyt og lavt, krøp under, og stod på hodet i motoren, men samme hvor mye vi tittet – bilen var like perfekt.

Mens vi kjørte "full indremedisinsk sjekk", fortalte eieren at bilen hadde vært kjørt av svenskenes store rallystjerne, C. G. Hammerlund, og hadde bl.a. seier i midnattssolrally samt en rekke andre seire tidlig på 60-tallet. Med Hammerlund bak rattet hadde bilen faktisk aldri tapt et eneste løp.

Vår visitt ble avsluttet med kaffe og kaker, samt et løfte fra min side om å komme med et skriftlig bud på bilen.

Vel hjemme igjen ble den finansielle status sjekket, resjekket og sjekket på ny, hvorefter mitt bud på SEK 360.000,- ble høytidelig avsendt.

Men akk o ve, det holdt så lite mot en kapitalsterk japaner med sitt eget Porsche-museum.

Atter engang måtte jeg bare konstatere at lommeboken dessverre ikke vokser lite raskt som interessen og entusiasmen for Porsche.

Men neste gang, da.....

Pål





Porsche – på racerbanen med blyfri bensin, katalysator og ABS-bremser

Porsche 944 Turbo Cup, introdusert i sesongen 1986, har vist seg å bli en stor suksess for såvel fabrikant, førere og publikum.

For 1987 er det allerede planlagt 10 løp, spredt over hele det europeiske kontinent. Fem av disse løpene vil avholdes i Vest-Tyskland, på baner som Nurburgring, Avus og Hockenheim. Hovedsponsor er Blaupunkt, og det skal konkurreres om hele DM 54.000,— i hvert enkelt løp.

Alle bilene, identiske 944 Turbo Cup-modeller, har for 1987-sesongen bedre ytelser enn fjor-årets, og effekten er nå 250 hk, mot tidligere 220 hk.

Under 1986-løpene var alle biler utstyrt med katalysator, vanlig ekshaustanlegg, og fikk kun bruke blyfri bensin.

Som kjent for de fleste lesere, har alltid Porsche brukt racerbaner som "test" – og derfor vil også årets modeller introdusere nyheter:

blokkeringsfrie bremses skal også prøves i løp. Porsche-ingeniører har hatt stor nytte av de erfaringer som har kommet frem vedrørende bruk av katalysatorer i '86-cup'en, og utviklingssenteret i Weissach sitter i dag på store informasjonsmengder det ville tatt årevis å komme fram til på tradisjonell måte.

944 Turbo Cup-modellen avviker fra standard 944 Turbo på en rekke punkter på chassis, bremses og karosseri.

Som tidligere nevnt har den ABS, og dessuten større, ventilerte skiver og større bremse-kalibere. Kraftigere fjærer og støtdempere (Bilstein) foran og bak gjør bilen stivere, og sammen med kraftigere stabilisator-stag foran og bak økes veigrepet betraktelig.

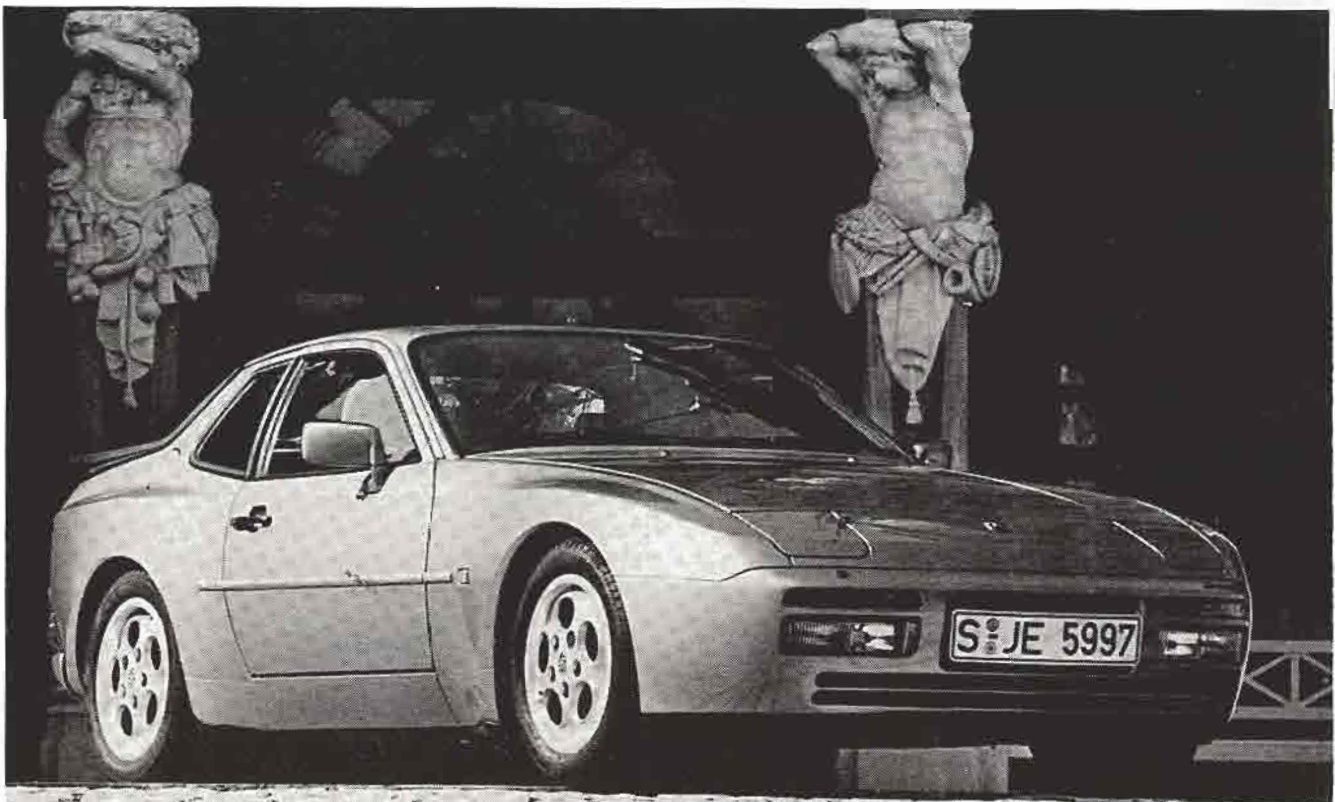
Karosseriet er lettet med bl.a. motorpanser i glassfiber, lette Recaro sportsseter, og innvendig trekk i lett filt.

Standardutstyret inkluderer veltebøyle i stål, og en nyutviklet front med luftinntak for kjøling av bremsene.

Standard leveres Cup-modellen med 8 x 16 magnesium-felger foran, og 9 x 16 magnesium-felger bak. Dekkene er Dunlop D40 regn-dekk i dimensjonene 225/50 og 245/45, henholdsvis foran/bak.

Interesserte kan kjøpe Cup-modellen for DM 95.000,— som foruten magnesiumfelger også inkluderer tysk merverdiavgift.

Bilene vil bli godkjent for gatebruk på individuell basis – og det skulle således ikke være noen hindring for norske kjøpere å anskaffe disse bilene for kombinasjonsbruk i race og på veien.



10 ÅR MED "FERDINAND"

...eller hvordan man samler Porsche...!!

Drøm og drøm... hva er det nå egentlig som er så spesielt med nettopp dette bilmerket? Det har da gjennom alle år hele tiden vært langt raskere biler enn Porsche, langt mer spennende i design, langt mer "sportsvogn", osv.

Hva er det da som i så sterk grad får deg til å "tenne" på Porsche? Kanskje noe av svaret ligger i betraktninger som "fri og bevare meg vel for engelske sportsvogner som lekker olje", eller vakre italienske kreasjoner utstyrt med mystiske bensininn-sprøytinger der eneste mulighet er å tiltale det på italiensk for å få det til å virke... eller håndbyggede skjønnheter med et heller tvilsomt dele-apparat dersom noe skulle skje om noen år, eller... eller...

Mange er de entusiaster som har arbeidet seg gjennom en lang rekke av eksotiske merker (i Norge er vel egentlig alt som ikke kommer fra Sverige, Tyskland eller Japan eksotisk) — for til slutt å finne "fred" med (minst) en Porsche i garasjen.

En annen kategori er de som fikk "Porsche-kick'et" tidlig — og har hatt dette i kroppen i årtier — uten engang å skjele til andre, fristende merker.

Selv fremstår jeg som en blanding av begge typer. Ganske tidlig fikk jeg sansen for "mystiske" Porsche. Jeg tror det hele startet med Kjell Gudims Porsche 911 (eller var det 912?). På det tidspunkt var jeg 13 år... og det gikk ytterligere tre år til neste store Porsche-opplevelse: en sølvfarget 356A Coupe med rødt interiør...! En spire var sådd — men uten at jeg egentlig var klar over det. På det tidspunkt var jeg bare i stand til å definere denne "spiren" som "sportsbil". Det ble en Alfa Romeo. En "rosso" 1600 Guilia Sprint. Tegnet av mesteren selv, Bertone, og bygget i 1963. Med 5-trinns gearkasse, og den herlige motoren var som en drøm, rustfri, innenlandskjørt, og med bare en kvinnelig eier før meg.

Men, og det et stort Men..., i 1975 var en slik Alfa Romeo for gammel til å være "ny", og for ny til å være en "klassiker". Og etter kort tid var den unge entusiast igjen på leting etter drømmebilen. I et fornuftens øyeblikk var en sparelånkonto opprettet, og dette gav mulighet for også å se på litt mer "noble" eksemplarer. En Triumph TR-6, for eksempel, årgang 1972, i dette år 1976 var ikke å forakte. Men eieren forlangte kr 37.000,—, og ville ikke engang lytte til mitt forslag om 35.000,—, så jeg ble aldri eier av noen åpen, burgunderrød TR-6, med karosseri tegnet av Karmann. Men en Karmann-bil ble det. Ikke tegnet av Karmann, men bygget av dette firmaet. En 914.

Det synes for meg som om majoriteten av Porsche-eiere ikke bare kjøper den som transportmiddel — men at kjøpet i større grad bærer preg av å få utløp for sterke lyster eller drømmer. Eller?

Imidlertid viste det seg snart at norsk sportsvognmiljø ikke hadde de samme positive assosiasjoner til Porsche som undertegnede. Man var nærmest asosial eller forunderlig som interesserte seg for Porsche.

Og nettopp denne holdningen fikk meg til å kjøpe en TR — for i det hele tatt å kunne delta i det jeg så på som et positivt sportsvognmiljø.

Men — en europatur i 1977 fikk atter en gang entusiasmen hensatt i drømmetilstand — Porsche 924 gjorde øyet stort og vått — og med ett var et nytt mål satt.

Og resten av historien kjenner de fleste av mine venner og etter hvert også klubbkamerater. Det ble 911'ere, 356'er, og ytterligere en 914. På det meste tror jeg familien har hatt fire Porscher på en gang. Med etableringen av Porsche Klubb Norge ble det mer fart på det hele. Med klubben kom stadig nye aktiviteter og impulser. Etter hvert begynte Porsche å prege en, og stadig flere Porsche-"ting" begynte å dukke opp.

Og det er egentlig det denne historien skal handle om. Alle disse små ting som man omgir seg med, eller simpelthen samler på.

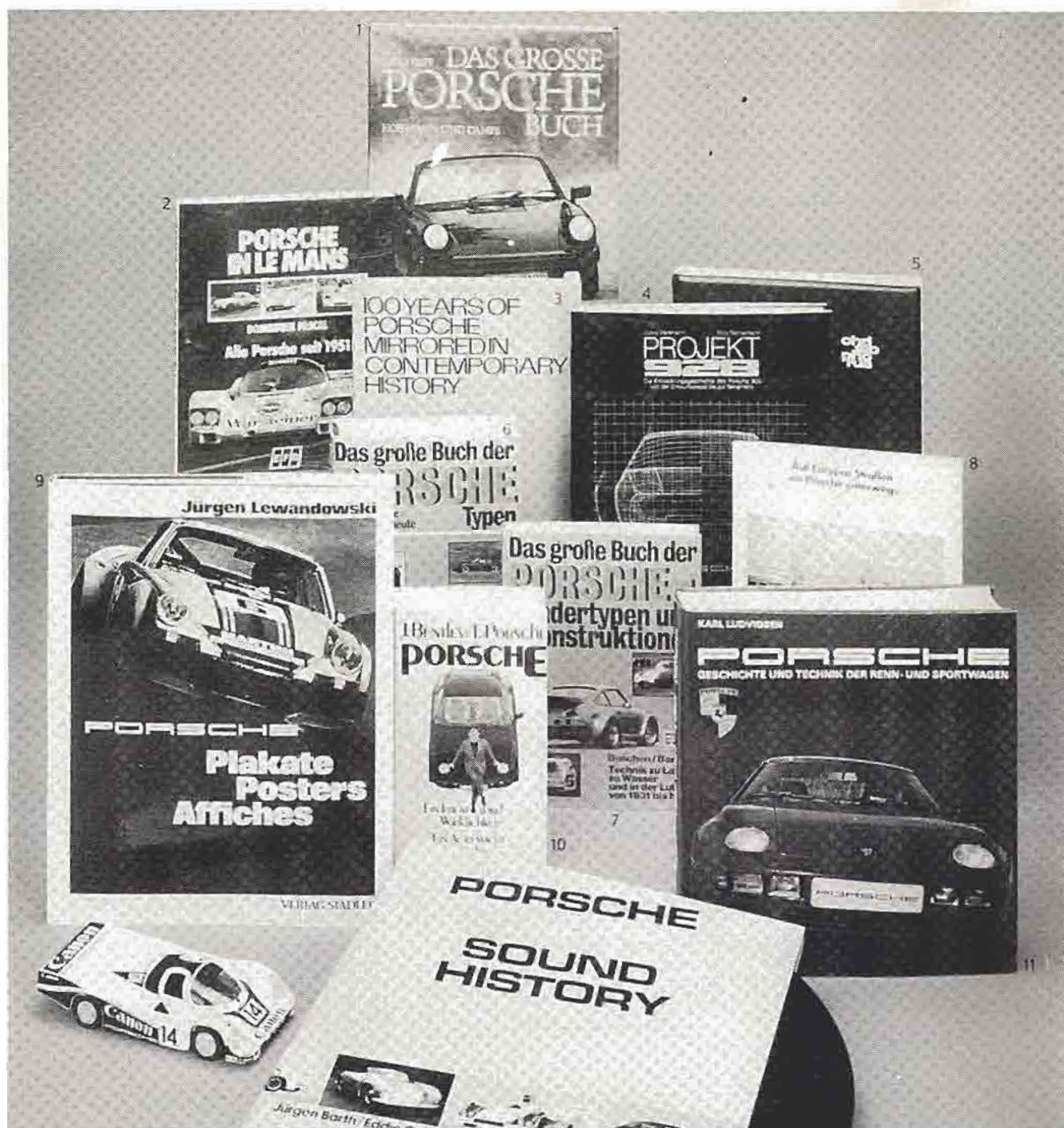
Til å begynne med samler de fleste helt ukritisk på absolutt alt som har den minste tilknytning til Porsche. (Du kjenner deg sikkert igjen i denne historien).

Felles for de aller fleste er brosjyresamling. Det har aldri vært spesielt lett å få tak i Porsche-brosjyrer, og de fleste tyske Porsche-forhandlere må nå være temmelig lei av nordmenn som alle "vurderer å kjøpe" en 911 Turbo eller Carrera. Men de vil gjerne ha med seg begge brosjyrer hjem "for å bestemme seg i ro og mak"!!!

Vel — vil man ha noe, er man også nødt til å stå på. Neste fase, og adskillig mer spennende er det å få tak i originalbrosjyren til nettopp din bil, enten det er en 911 Targa 1972, eller en 356 Coupe 1957.

En rekke firmaer over hele verden har spesialisert seg på å handle med brosjyrer, og det er i dag mulig å få tak i brosjyrer til de fleste modeller og årganger Porsche.

En og annen bok om Porsche vil også etter hvert finne sin vei inn i bokhyllen. Typisk mønster: først bøker med mange bilder i fire farger, som for en relativt lav pris viser alle "drømme-Porschene", etter hvert bøker som mer avgrenset fokuserer på "min" Porsche, for så å ende med bøker som beskriver den Porsche du er helt sikker på at du skal kjøpe neste gang! Men du skifter selvsagt mening.... og stadig nye bøker kommer til.



Kort sagt kan Porsche-bøker oppdeles i to kategorier: Den ene er de bøkene der forfatteren er en ressursperson og entusiast. I seg har han et ønske om å dele sin erfaring og entusiasme med andre eiere av Porsche. Typiske slike forfattere er Paul Frere, Denis Jenkinson og Karl Ludvigsen. Disse forfatterne særpreges av enten særdeles stor nøyaktighet, eller en så stor entusiasme for merket at du kjenner deg selv igjen på nesten hver eneste side.

Den andre kategorien bøker kjennetegnes best ved at de i de aller fleste tilfelle er del av serier bestående av f.eks. en bok om Porsche, en om Ferrari, en om Mercedes Benz osv. Som oftest byr de sjelden på mer enn vakre bilder i fire farger, og en enkel historikk. Men den kjenner du jo fra før! Med et forord fra enten en racer-kjører, eller en i Porsches ledelse blir de "seriøse" og selger til oss entusiaster over hele verden. Nei... det er ikke riktig så banalt. Men vær kritisk når du står og blar i nye bøker. Men

når sant skal sies, jeg mister også fatningen når jeg står i Automobilia eller MarGie med Porsche-bøker i hånden. Som oftest er det snakk om å begrense seg — ikke hvorvidt man skal gå ut av butikken med en bok eller ei.

Vel hjemme har du kanskje solbriller på — for at din kone ikke skal se at det lyser av dårlig samvittighet. Som ekte entusiast er det vel Porsche Design solbriller du bærer? I gull, sølv, platina, eller matt-sort. Med utskiftbare glass eller sammenleggbare.

Det finnes etter hvert en hel katalog med forskjellige Porsche Design produkter. Utvalget varierer fra "supre" stress-kofferter til piper og sigarett-tennere. Felles for de aller fleste av disse produkter er det "touch" og den kvalitet vi alle kjenner så godt fra våre biler — og som vi alle setter stor pris på. Porsche Design produktene har også sin pris. Men som dedikert entusiast kommer du

knappest fullstendig utenom en slik "gave" til deg selv.

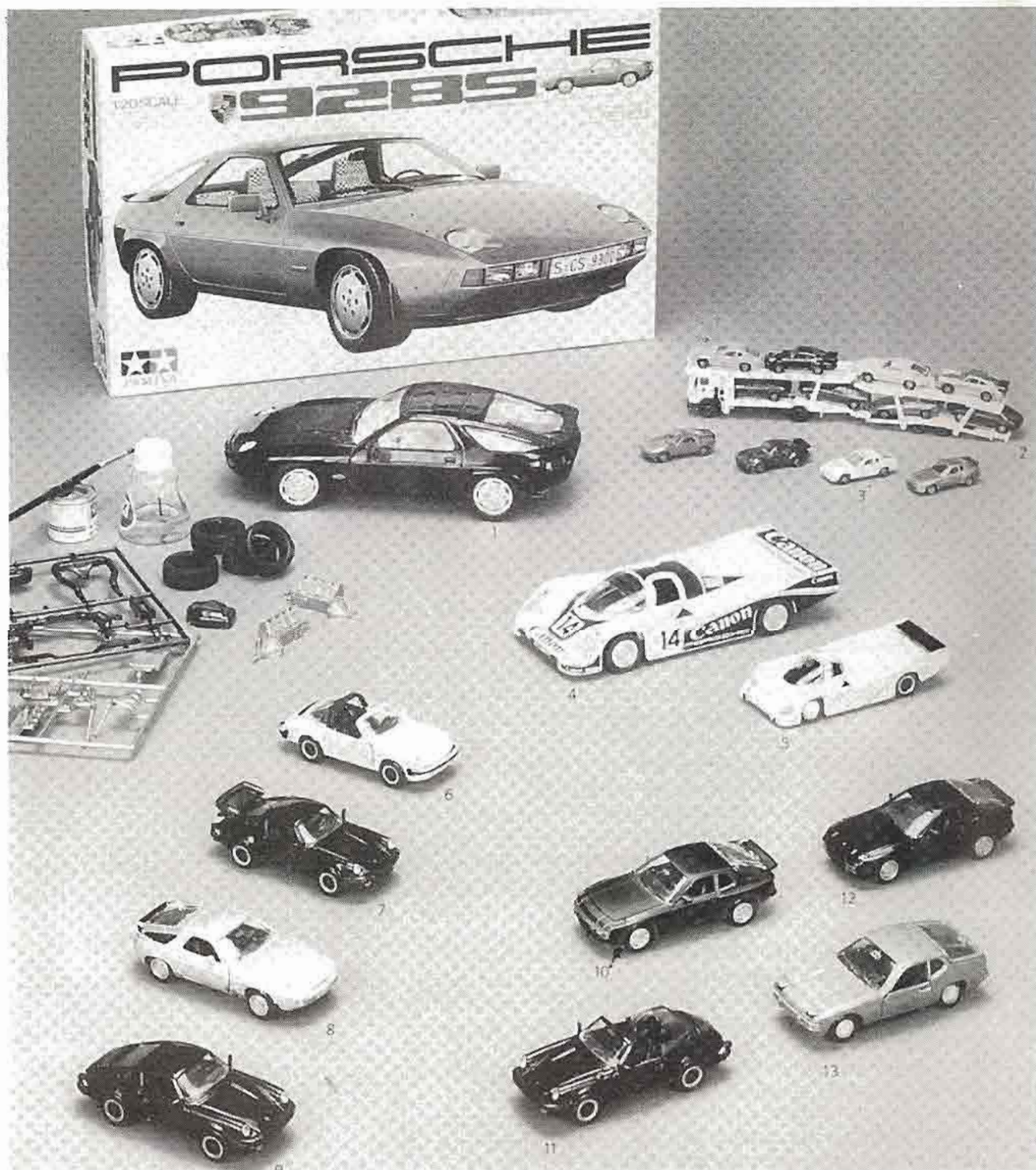
Da er det langt rimeligere å samle på modellbiler, iallfall til å begynne med. Igjen starter Porsche-entusiasten ganske ukritisk. Man kjøper alt man kommer over — iallfall så lenge det er en viss likhet å spore mellom modellen og originalen.

Men etter ganske kort tid forstår du at det er sant som det sies: Ingen bil eller bilmerke er det laget flere modeller av enn nettopp — Porsche.

Det første du lærer deg er at det finnes mange forskjellige skalaer. De varierer fra 1:12 helt ned til 1:87. De vanligste er 1:24 og 1:32, begge er typiske plast-byggesett skalaer, videre 1:43 og 1:55 som er de to typiske metall-bil skalaene, henholdsvis Corgi Toys o.l., og Matchbox o.l., for å ende på 1:87 som er små plastmodeller beregnet for H0 modelljernbane, av merker som f.eks. Herpa og

Wiking.

Selv har jeg valgt å hovedsaklig satse på 1:43 og 1:55. Imidlertid er det unøyaktigheter ute og går, og dette betyr at f.eks. 1:55 like gjerne kan være 1:52 som 1:59. Det fine med disse modellene er at de kan anskaffes for en billig penge, og man kan relativt raskt bygge opp en fin, liten Porsche-samling. Og den tar heller ikke særlig stor plass. Typiske merker du finner i Norge og som har fine Porscher, er Matchbox, Corgi Junior og Majorette. Ved å lete kan du finne Mattel Hot Wheels og Siku. (Sistnevnte har både "gammel" 911 Targa og 914 på programmet). Tomica-modellene er sjeldne i Norge, og eldre Schuco-modeller er i dag typiske samleobjekter. Selv har jeg for øvrig stor glede av å kjøpe "mystiske" modeller fra små, ukjente produsenter på mine reiser rundt om i verden.



Skala 1:43 er helt klart den mest populære skala. Også disse modeller er det mulig å samle for en rimelig penge. F.eks. har italienske Burago flere Porsche-modeller som er riktig fine, og du får nesten to for prisen av en pakke sigaretter. Dette er lekebiler, i motsetning til italienske Brumm som lager en serie 356'er for samlere. Riktig kostbart blir det når modellene kommer fra tyske Danhausen. Dette er eksakte kopier av de fleste Porscher, og serien inneholder dagens 959. Utvalget er utrolig komplett, og en samling kan lett koste både 10 og 20 tusen! De aller fleste finner like stor glede i å samle utvalgte lekebiler. Som tidligere nevnt blir du etter hvert kritisk – og dropper snart alle dårlige modeller – ofte utstyrt med motor av en eller annen sort. Typiske "leketøy-merker" som egner seg for samlere er Solido, Norev, Vitesse, Gama, Schuco, samt tidligere modeller fra Polistil, Tekno, Märklin, Corgi Toys og Dinky Toys. De sistnevnte merker er i dag samleobjekter, og omsettes i spesielle forretninger over hele Europa. I Norge finnes ingen, men ikke lenger unna enn Sverige foregår en livlig handel.

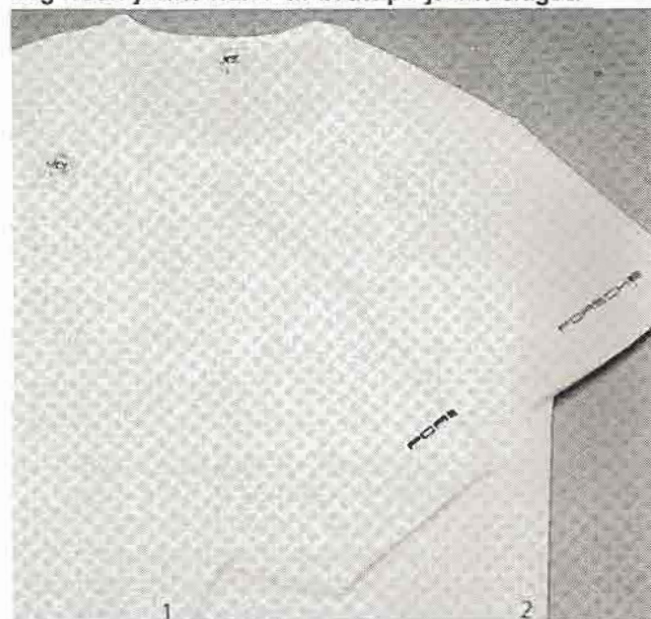
De større skalaene preges som tidligere nevnt av plast-byggesett. En stor ulempe ved plast er at den blir både stygg og dårlig etter noen år. Ofte vil selv kostbare modeller se stygge ut, og selv den minste berøring kan føre til at deler faller av. Et hederlig unntak er kanskje de ferdigbygde Schuco-modellene fra tidlig på '70-tallet.

Blant mange samlere er store lekebiler av "blikk" det aller fineste. Det ble på '50- og '60-tallet produsert en lang rekke Porsche-modeller. Et merke å være oppmerksom på er tyske Distler, som omsettes for de høyeste priser på internasjonale leketøy-auksjoner og swap-meets. Priser fra 3 til 5 tusen er ikke uvanlig for et bra eksemplar.



Selv Porsche-fabrikken tilbyr sine kunder modell-biler. I en fin katalog finner du disse, sammen med klær, koffert, lommebøker, paraplyer, luer, whisky-glass, og.... champagne.

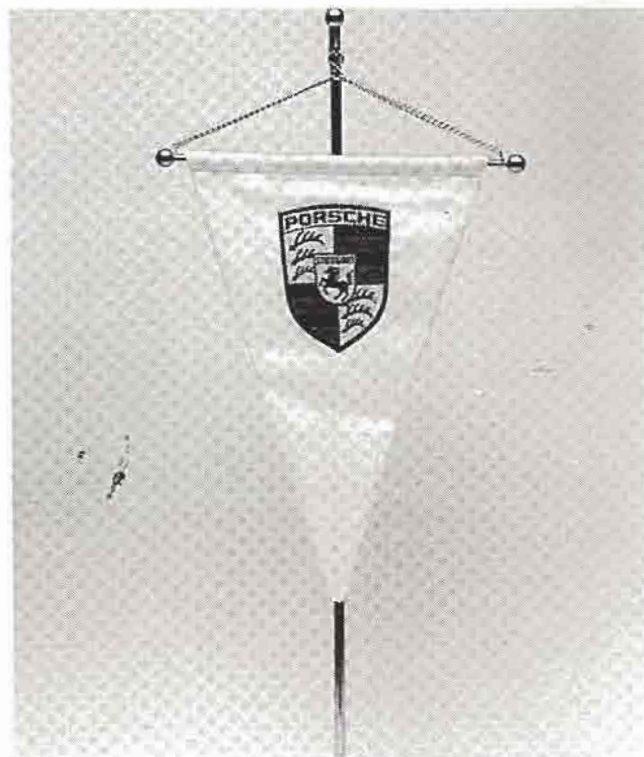
Besøker du Zuffenhausen og Porsche-museet, er en sving innom glassmonterne der disse WAP-kodede artiklene finnes, nesten obligatorisk. Om ikke annet for å få med deg noen jakke-nåler til bruk på jakke-slaget.



Ikke fordi jeg tror du trenger et jakke-merke for å fortelle dine omgivelser at du er Porsche-entusiast!

Jeg tror det står respekt av å være Porsche-eier. Å være et enkeltindivid som våger å vise verden at man tør leve ut sin drøm, at ikke bare hjerne, men også hjertet bestemmer, og sist men ikke minst, man har likesinnede i alle aldre, over hele verden....

Med entusiastisk hilsen
redaktøren



PORSCHE PRESSESPIEGEL

Under ovennevnte tittel vil vi fra og med dette nummer av Porsche Classic presentere nyheter, både lokalt Porsche-Klubb Norge stoff (type "Se og Hør"), samt informasjon og klipp fra stoff tilsendt fra Porsche, Bertel O. Steen og andre kilder.

Nytt fra Porsche for 1987 er at 911 Turbo nå kan leveres som både cabriolet og Targa. Tidligere har det vært hevdet at kreftene fra turbo-motoren har krevd et karosseri med større vridnings-stabilitet enn de åpne karosseriene har kunnet tilby.

I likhet med coupéen, vil også disse to modeller leveres med alle de "options" vi kjenner — også flachbau.

Porsche ønsker nå at fabrikkbesøk skal foregå i mer ordnede former enn tidligere. Som kjent har det gått greit å "stikke innom" dersom man har vært på de kanter av Tyskland under f.eks. feriereise, i det minste for å se på fabrikken. Nå skal slike besøk forhåndsanneldes, fortrinnsvis 6 måneder i forveien. Ettersom det ikke lenger er 6 måneder igjen til sommerferien, vil man være noe fleksibel i år — men ta kontakt med BOS snarest — slik at tid blir booket. Det vil under ingen omstendigheter være mulig å komme et par uker før avreise.

På den annen side vil en slik tillatelse nå automatisk omfatte omvisning av hele fabrikken, og det vil også kunne arrangeres visning med guide på Weissach.

Omvisningene starter hver arbeidsdag kl 10 og 14, og interesserte må forhåndsannelde dato, klokkeslett og antall deltakere.

Etter tidligere års spekulasjoner om Porsche og Indianapolis, kan man nå endelig se det som et faktum.

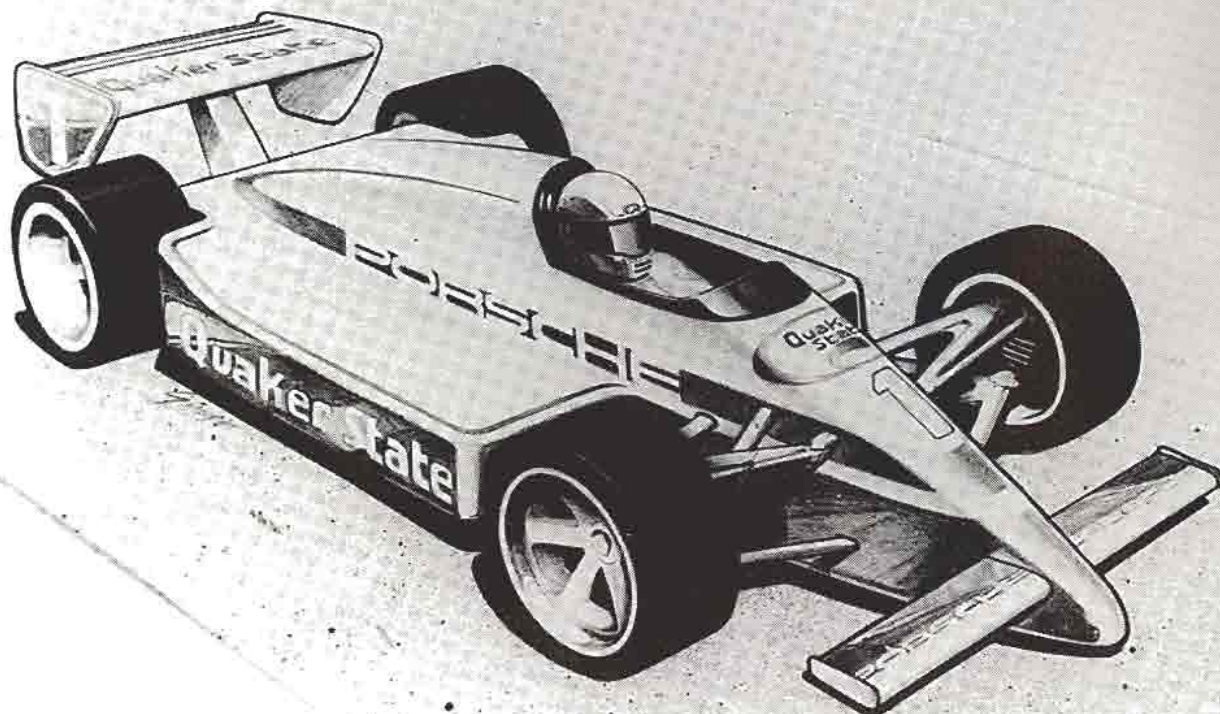
Quakerstate Porsche er et 100 % Porsche-design, finansiert i første rekke av den amerikanske oljegiganten Quaker State.

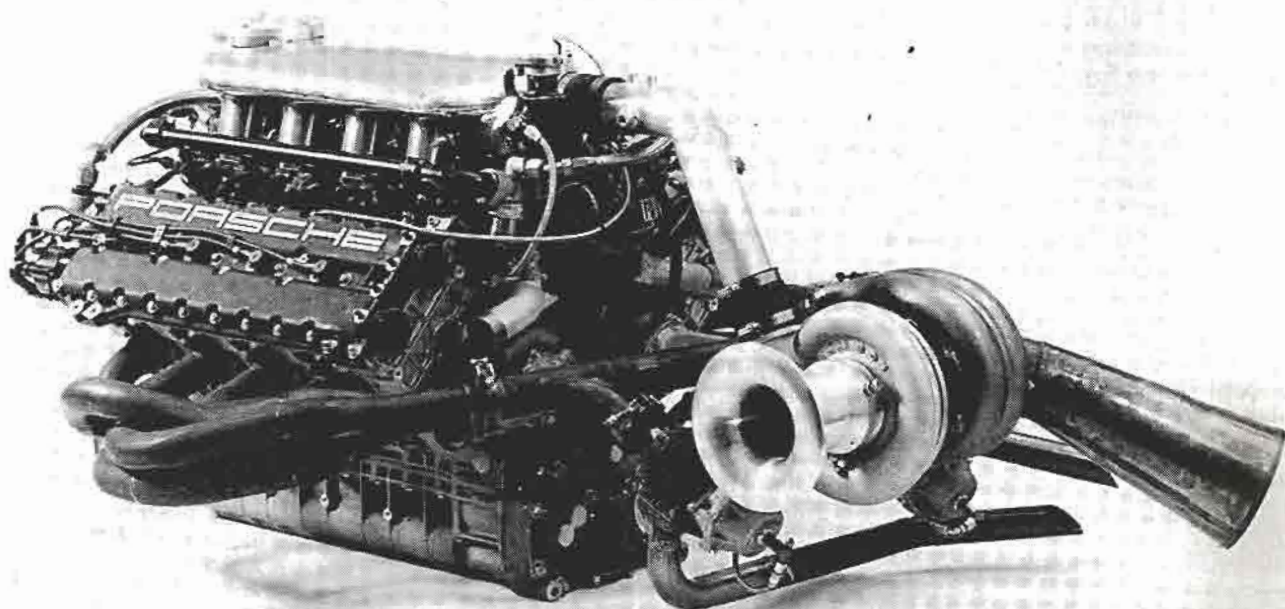
Bilen vil i '87 stille i den amerikanske CART-serien, og dersom denne perioden viser positive resultater, blir det Indianapolis-start i 1988. Hvem som skal være fører er ikke endelig bestemt, men et "hot-tip" er amerikaneren Danny Ongais.

Motoren er nykonstruert, og mye tyder på at vi her står overfor det som kan bli grunnlaget for en ny motor-generasjon i de serieproduserte bilene. Motoren er en V-8, utstyrt med enkel turbolader og begrenset ladetrykk, den går på metanol og yter ca. 700 hk.

Samme motorkonsept vil også stå sentralt i samarbeidet McLaren/TAG/Porsche. 1987 er siste året med den nåværende motoren.

For 1988 sesongen (uten turbo) planlegger Porsche en V-8 eller V-10.





Sammen med de tradisjonelle Porschene som importeres til Norge (nye og brukte), finner også en og annen "godbit" sin vei inn til Norge. En av klubbens initiativtakere, Sven Furuly i Oslo, har i alle år hatt et spesielt blikk for de litt uvanlige Porschene, og helst de det har stått Carrera på.

Alle som kjenner Sven vet at det er spesielt et par-tre modeller han gjerne vil se i garasjen. En av disse, 924 Carrera GT, har han nå fått tak i. Indischrot med absolutt alt utstyr, original 4-seter, og produksjonsnummer 245 av ialt 400 produserte.

Bilen fremstår som ny, og burde sammen med Carrera RS være en av de Porscher av nyere dato som nå er et utrolig samleobjekt, med stor internasjonal interesse.

Ikke mindre interessant er Alu-Coupeen Bård Bergsjø sikret seg fra Nord-Møre. Mange spekulasjoner og teorier har versert rundt denne bilen. Nå står den sikkert hos en entusiastisk eier, som også har en 356 A Coupe. Vi mistenker dog at det vil ta noen år før den er tilbake på veien i restaurert stand...

Pål Rognaldsen forteller et annet sted i bladet at han var ute for å kjøpe en Abarth Carrera. Informasjon til redaksjonen fra Sverige indikerer at bilen ble solgt til Matsuda (Porsche Museum of Japan) for det beskjedne beløp 1,5 mill. svenske kroner. Det var vel noe mer enn det Pål hadde tenkt seg...

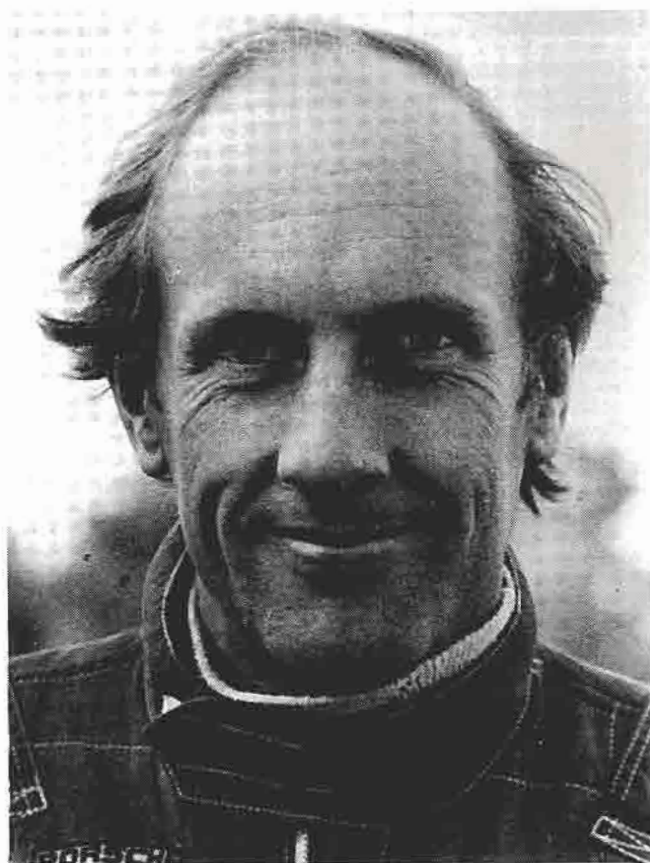
Porsche stiller med 4 fabrikkbiler på Le Mans i år. I Sport Auto Supercup skal Porsche kjøre alle løp med en fabrikkbil. Fører i '87 vil være Hans Joachim Stuck.

Under sportsvognløpene på Nurburgring, Silverstone, Monza og Norisring vil Porsche delta med to fabrikkbiler.

Også for sesongen '87 vil Rothmans være hovedsponsor for Porsche...

Vidar Martinsen, redaksjonsassistent og medlem i forsikringskomiteen, har kjøpt seg nytt hus siden sist. Ikke fordi at det å kjøpe hus er så spesielt, men garasje plass til 7 – 8 Porscher under huset er vel nettopp det alle drømmer om...

Hørt i forbifarten:... det finnes etter hvert mange bilimportører i Norge... men egentlig holder det med en... en Porsche har du som hobby-bil, du utstyrer kona med en Peugeot 205 GTI, og har en Geländerwagen som familie- og vinterbil...



Racerbanen Karlskoga i Sverige er overtatt av et norsk selskap der Porsche-Klubb medlem Bård Bergsjø er delaktig. Bl.a. vil Bertel O. Steen benytte banen for sikkerhetstrening — som er tilbud til de som har kjøpt Porsche hos BOS.

Ordtaket "regner det på presten, så drypper det på klokkeren", har også sin berettigelse her — det kan synes som noe er på gang for Porsche-Klubb Norge helgen 26. — 28. juni. Foreløpig er det ubekreftet, men vi anbefaler at denne week-enden holdes åpen i kalenderen...

Den gamle '52 356 Cabrioleten som har bfunnet seg i Ytre Rendal i lang, lang tid, er nå overtatt av Ketil Danielsen. Planen er at bilen skal på veien i '87, og delejakten pågår for fullt. Mindre sannsynlig er det at de to 356'ene på langtidslagring i Olavs garasje (Olav er Olav Helge, klubbens formann) vil få asfalt under hjulene i '87...

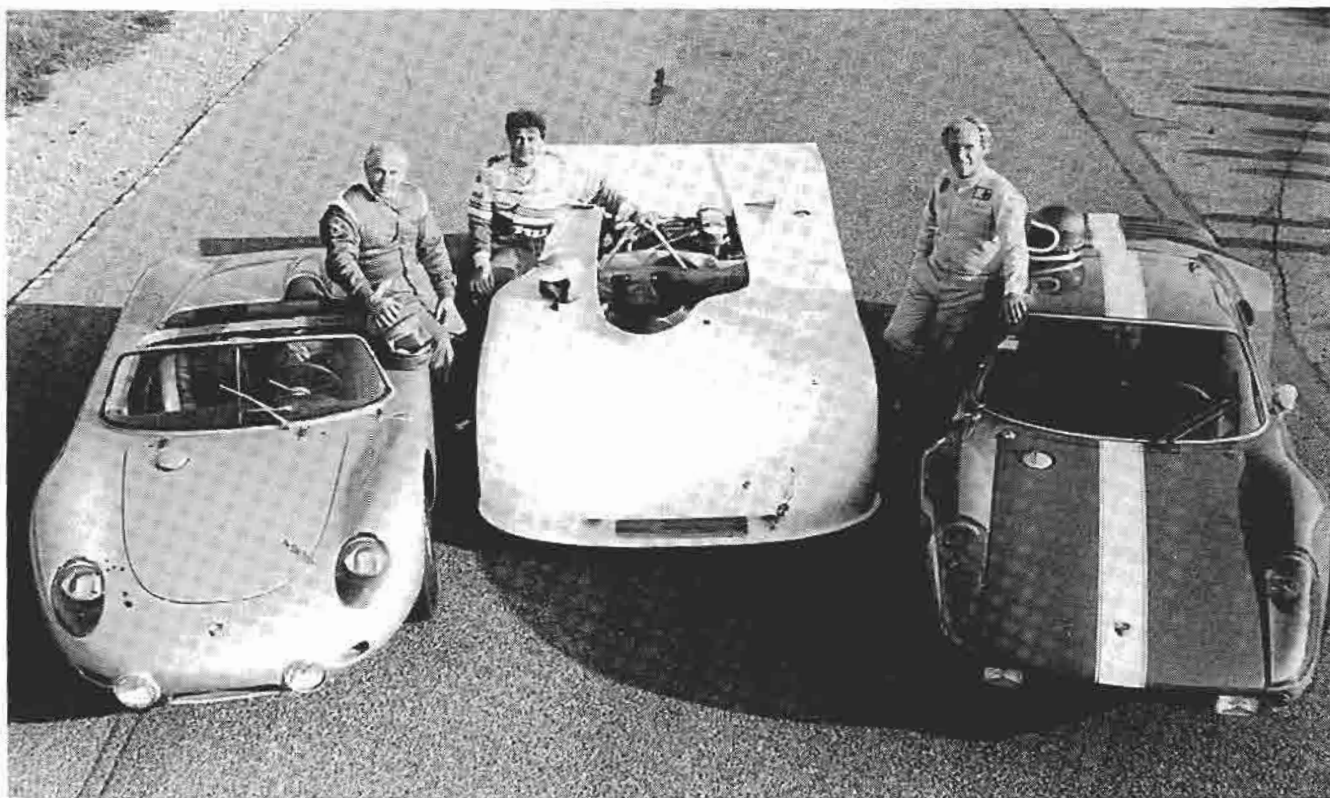


Porsche 961 og 962 er to utrolige sports-instrumenter. Etter klasse-seier på Le Mans i 1986 har 961 (basert på 959) vært satt inn i en rekke løp i såvel Europa som USA. Også under hele '87 vil 961 være i aktivitet på amerikanske baner.

24-timers løpet på Daytona i månedsskiftet januar/februar ble en stor suksess for Porsche. Alle plassene fra 1 — 6 ble besatt av 962, med Löwenbrau Porsche teamet, og Derek Bell som vinner.



Verdens eldste racerbane, Targa Florio, feiret høsten 1986 sitt 80-års jubileum. Selvsagt var Porsche på plass, med tre klassikere som alle tidligere hadde vunnet Targa Florio. De tre bilene, en RS 60 Spyder fra 1960, en 904 GTS fra 1964, og en 908/03 Spyder fra 1970 ble kjørt henholdsvis av Herbert Linge, Dieter Glemser og Hans Herrmann.



PORSCHE KLUBB NORGES STORE

SOMMERARRANGEMENT

Med ovennevnte tittel inviterte styret til den årlige konkurransen om klubbens vandrepremie.

En ting er sikkert — det var langt fra sommer da Porsche-entusiaster en kald og regntung søndagsmorgen i slutten av september satte hverandre i stevne foran Vigelandsparken.

Men været til tross, det ble da en liten gruppe Porscher etter hvert. Dog må tilføyes at mange "trofaste" medlemmer glimret med sitt fravær denne høstdagen.

Arrangementskomiteen, bestående av Pål Rognaldsen, underlagt Tage Odland for transport (Påls bil var på service), kunne etter hvert ta imot en håndfull 911'er samt Anders Elnæs med sin etter hvert velkjente (og fryktede) 924 turbo.

Morsomt var det at også redaktøren uventet ankom møtestedet ikledd en helt ny 911 Carrera. Det var høyst uventet, idet hans 356 Cabriolet fortsatt står til restaurering, og de bilene han til daglig kjører rundt i knappest har noe på et Porsche-møte å gjøre. Det viste seg snart at Sven Furuly stilte med sponsor i ryggen. Vårt medlem, Truls Meland, hadde lyktes å fremskaffe en Porsche, fordi, som det senere er blitt sagt, det må da være trist å kjøre år etter år i en Alfa Romeo.

Etter kort rådslagning med deltakerne ble det bestemt å korte inn den utannonserte løypen. På grunn av dårlig vær, og det faktum at Olav Helge ikke var med, ble veteranvognmuseet i Horten droppet. Istedenfor ble løypen lagt opp som en sløyfe rundt Hurum-landet.

Ved første post på Vollen i Asker syntes det å ligge an til en liten duell. Tittelforsvarer var Anders Elnæs med seier to år på rad. Man syntes å ane en utfordrer i Sven Furuly som åpenbart så dette som sin sjanse, ubekreftede rykter sier nemlig at han stiller til valg i styret neste år igjen.

De første postene var en blanding av teoretiske og praktiske øvelser. Etter hvert lettet været noe, og det gikk faktisk an å oppholde seg utenfor Porschene. Under leting etter egnede steder for kjøreevelser var ingen i stand til å finne den meget omtalte flyplassen på Hurum. Eventuelle rykter om at beslutningen skal være tatt, og arbeidet påbegynt, kan herved på det sterkeste avkreftes. Men hvem har sagt at man trenger asfaltbane og lange "striper" for å ha det moro med Porsche. Det er vel nettopp på smale, svingete veier at disse bilene kommer til sin rett. Og ingenting er vel så moro, som å se Porcher komme ut av krappe svinger i ganske høy utgangshastighet — den ene etter den andre.



De teoretiske øvelsene ble etter hvert tøffere og tøffere. Hva vet vel garvede Porche-entusiaster om bequerelegrenser og minstemål på kreps?

Nei, her var åpenbare feller lagt inn for å skille klinten fra hveten. Et typisk "sært" spørsmål var: Vet du telefonnummeret til Alf Rønning? De fleste fikk skriblet ned 065... men det var også det hele.

Vi kan ikke forstå annet enn at denne totale mangel på viten ene og alene kunne tilbakespores til det faktum at langt de fleste av de deltagende Porscher var av ny dato.

Kaffetørste og sultne ankom deltakerne Lierkroa et stykke ut på ettermiddagen. Arrangementskomiteen kastet seg over hektisk poengtelling mens de øvrige kastet seg over maten.

Spesielt gledelig var årets andel av kvinnelige co-drivere. Det feminine innslaget var faktisk langt større enn det pleier å være under disse aktivitetene. Vi håper virkelig at dette er en trend som fortsetter — men, her ligger en stor utfordring for arrangementskomiteer og klubben som helhet. Det har lenge vært snakket om å få med kvinnene — men lite eller ingenting har foreløpig vært gjort med henblikk på dette.

Etter hvert som maten ble fortært steg spenningen. Hvem har vunnet? En snikende følelse, har jeg vunnet? Tankene er mange når poengtellerne "kremter" og ber om å få ordet.

For å gjøre spenningen kort, det hele hadde vært en duell mellom Anders Elnæs og Sven Furuly. Ikke vet vi om det var en forglemmelse at Anders hadde glemt å ta med vandrepremien, eller om han var sikker på å vinne. I allfall var det ingen vandrepremie å overrekke til vinneren, som ble..... Sven Furuly.

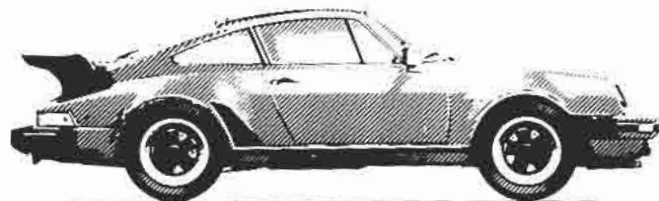
Vandrepremien, samt bokpremie til både nummer 1 og 2 ble behørig overrakt under medlemsmøtet på Teknisk Museum i november. Dessuten hadde Truls Meland med fra Berthel O. Steen en flott plakat som han delte ut til de fremmøtte.

Ikke fordi vi skal lokke med "frynsegoder" for å få medlemmer med på aktivitetene, men en rekke "overraskelser" venter medlemmene i året som kommer.

Til slutt en stor takk til Pål Rognaldsen som stod bak, og gjennomførte oppgaven med glans.....

– fra garasjen

En perfekt restaurert Porsche 911 er som en drøm – en evergreen og en klassiker som vekker bekjæret i en, og får tankene til å vende tilbake til en fortid der Porsche kun var "motoren bak" og den var så sjelden at man alltid hadde tid til å stoppe og snakke med andre eiere.

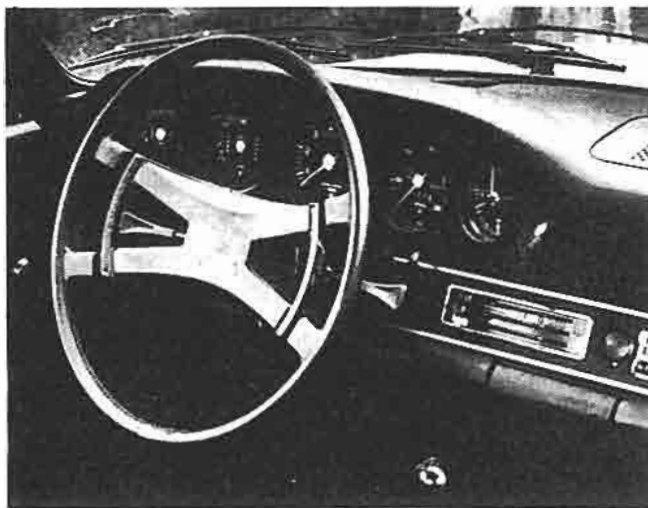


Det har vært lite med tid til å jobbe i garasjen siden sist. Dette har sin grunn i flytting, oppussing av hus og diverse forandring og oppussing av den nye garasjen, der et stort Porsche-merke vil pryde den ene vegg. Det jeg vil snakke litt om denne gangen er gamle 911'er. Før G-modellene, rust, reparasjon av rust, motor og diverse.

Det er jo rust som er med på å avgjøre prisen på en gammel bil, uansett merke. Da er det veldig interessant å finne rusten dersom du er på tanke av handel. Den rusten som er lettest å finne er på forskjermene, rundt lyktene og rundt bensinpåfyllingen, i tillegg til bakkant av skjermene. Gamle 911'er har også en alvorlig tendens til å ha rusthull i panseret. Dette er på grunn av at kondens og damp fra batteriet legger seg i den lommen som er forrest på panseret. Det er vanligvis ikke så mye rust rundt batteriet på 911 som på 356, kanskje fordi plasseringen gjør renhold enklere.

Det største problemet er kanalene, ikke de kanalene du ser ved første blick, men det som er på baksiden, eller det som er rundt røret som fører varme inn i kupeen. Her sitter jekk-festene også slik at du nesten kan teste dem. Dersom de holder, og ikke er forsterket med mangedoble plater, burde dette området være bra. Kanalene bør i tillegg sjekkes fra oversiden ved å skru av beslaget under døren. Dette gir også en indikasjon på kanalenes "helse". Fortsett bakover til festet av tosjonsstaven. Her er et av stedene det kan bli en del rust, og dette er det farligste etter min mening. Den minste antydning til rust eller dårlig reparasjon av tidligere rust må tas alvorlig. De fleste 911 har ganske sprek motor, og den største belastningen på karosseriet ved pådrag er nemlig her.

Gulvet i Coupee-modellene jeg har tittet på har slett ikke vært dårlig, men det samme kan ikke sies om targamodellene. Jeg vet ikke om forskjellen kan tilskrives uventede regnskyl med taket i bagasjen eller om det er andre ting.



Sjekk i hvert fall under mattene, og de ekstra avstiverne under gulvet på targamodellene.

Bakskjermenes svake punkter er ved baklysenes overkant, øverst ved bakruten og sideruten i tillegg til dørstolpen som er bakskjermens framkant. Rust utenom disse steder er av mer generell art, slik som nederst på dørene, under dørene, rundt vinduer, hjulbuer osv.

Reparasjon av rust på nevnte steder er generelt mye enklere enn tilsvarende på 356. Jeg vil gå så langt som å kalle 911 en restaureringsvennlig bil. Forskjermene er f.eks. skrudde og kan kjøpes i alle slags former og materialer. Det samme gjelder front, støtfangere og panser.

Bakskjermene og kanalene er sveiset, men det finnes et uttall av glassfiberbreddere i forskjellige mål og utseender som kan "limes" på, selv om stål er best.

Motor er en ting som kan oppleves smertelig dyrt dersom et havari oppstår, eller at tilstanden er dårligere enn forventet. Første varsel er oljerøyk og oljeforbruk. Kamkjede som rasler, ujevn gang på grunn av ujevn komp. Kjør bilen i nedoverbakke og la motoren holde. Etter en stund gir du gass og ser i speilet. Det skal ikke komme mye ekstra før du har oljeforbruk og en bil som ikke er så gledelig å eie. Kamkjede som skrangler kjører man ikke med. Det er for dyrt.

Mange mener at det kun er "Carrera eller Turbolook" som teller. Jeg vil avslutte omtalen av karosseriet med en bønn. Dersom du kjøper en gammel original, rusten, nedslitt 911 for restaurering, la den gjenoppstå som original. Selv om det i dag er de bredeste, de med spoilere alle veier som er de dyreste, tror jeg dette er en ting som snur i løpet av noen år. Som den entusiastene jeg er, skrek det i meg da jeg så en -74 RS som var breddet med glassfiber, og spoileren foran var byttet ut med noe 934/935 lignende. La moralen bli: Det som er grovt originalt, la det forbli originalt!

VM



...øret stort og øyet vått



Tenk deg — godstolen, len deg godt tilbake, lytt til yndlings musikken — og så skjer det. Du hører plutselig detaljer du ikke visste om. Dynamikk du bare har drømt om, og en fargeklang som du sist hørte på en konsert. Da blir det vanskelig å reise seg når det ringer på døra...

Vi skjønner det godt. Sjelden har vi hatt det så hyggelig som den gang vi satte opp disse komponentene fra TANDBERG.

Ta for eksempel CD-spilleren, TANDBERG 3015A, som er så bra at den brukes som referanse-spiller for markedets ledende CD-spillere.

Forforsterkeren, TANDBERG 3018A, enkel og meget nøyaktig, og med «non feedback»-system. Kraftforsterkerne er et kapittel for seg. Her ser du to av verdens beste. TANDBERG 3026A og 3016A. Disse vil bli ditt beste verktøy for å oppnå et optimalt lydbilde.

Vi kunne gi deg tekniske referanser og tester som vil gjøre øyet vått, men det vil vi ikke!

Det er hva du føler selv — når du gjør øret stort — som teller, så ta deg en tur innom Decibel HiFi så får du profesjonell lyd og hjelp.

Decibel HiFi har spesialisert seg på proff lyd, så hos oss finner du kun det beste utstyret. Vårt utvalg av rekvisita, kabler, plugger, osv. er av det mest kresne slaget.

Nå må du reise deg fra godstolen...

decibelHIFI

Osterhausgt. 13, N-0183 Oslo 1 ☎47 2 20 70 03