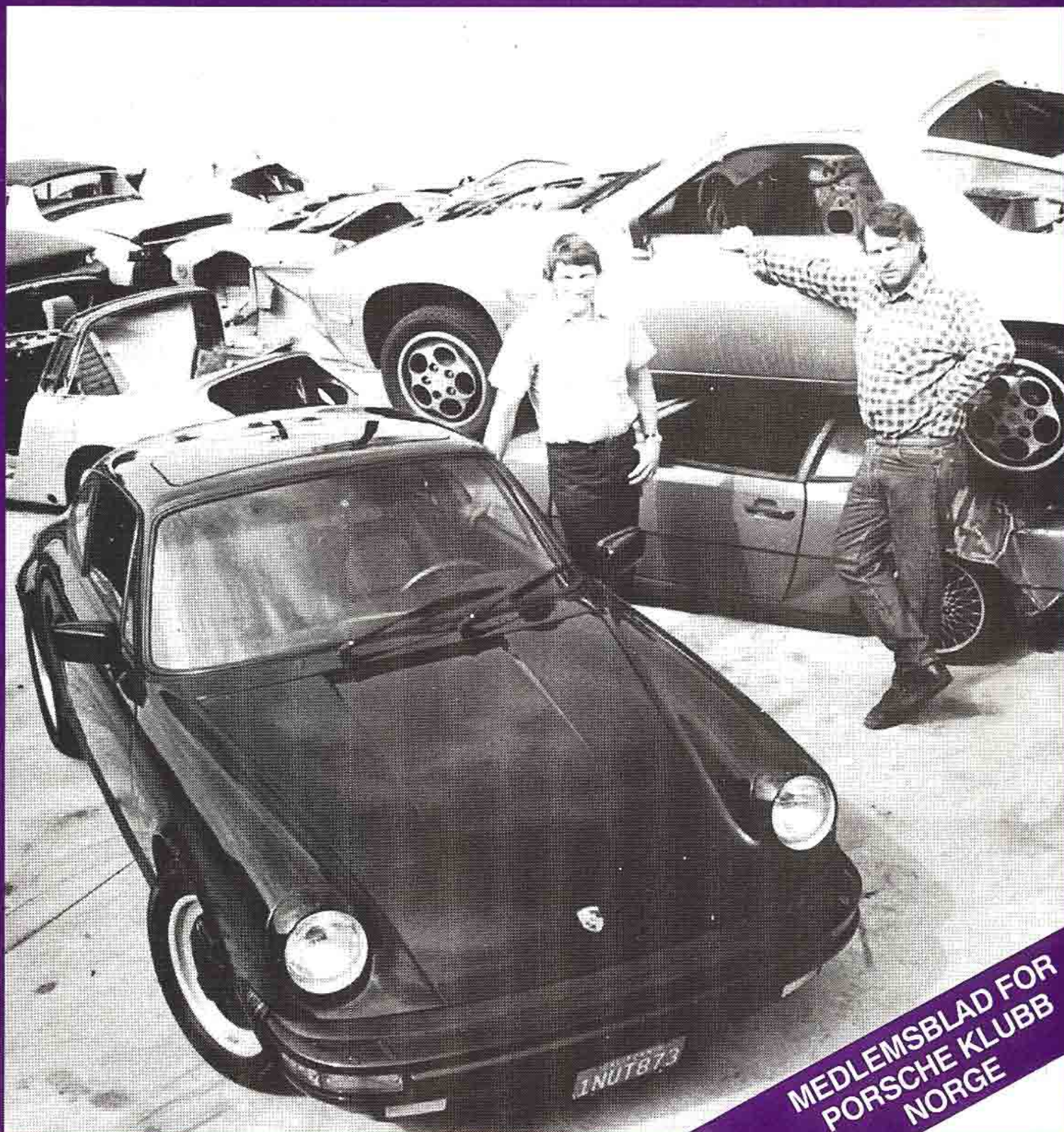


PORSCHE

6

1990

Classic



MEDLEMSBLAD FOR
PORSCHE KLUBB
NORGE

Nr. 6, 1990

Bladet utkommer med 2 nummer/år.

Distribusjon: Gratis til alle medlemmer.

I redaksjonen: Sven Furuly

Ettertrykk tillatt med tydelig kildeangivelse.

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



FORMANNEN HAR ORDET



Når jeg sitter her og filosoferer over forordet til denne utgave av Porsche Classic, er det selvsagt alle tankene omkring 10-års jubileet som slår meg. For 10-års jubileum har det blitt. Og en verdig markering av dette likeså. Som rundskriv-leser husker du at vi først satset på å arrangere det på SAS-hotellet på Fornebu. "Alle" skulle være med - men de hadde ikke meldt seg på "ennå". Med stor økonomisk risiko i sikte - og tilsvarende fallhøyde for styret - valgte vi klokelig å flytte arrangementet til samme weekend som klubbmesterskapet.

Og jubileumsfeiring ble det på Strand restaurant lørdag den 1. september. Det er fristende å bruke et ord som "braksuksess" - det var virkelig et arrangement et stort antall medlemmer hadde funnet veien til - og not helt ut i de små timer...

Og det er vel nettopp dette som er utfordringen ved å drive en klubb - å få engasjert medlemmene og tenne gleden og deres interesse.

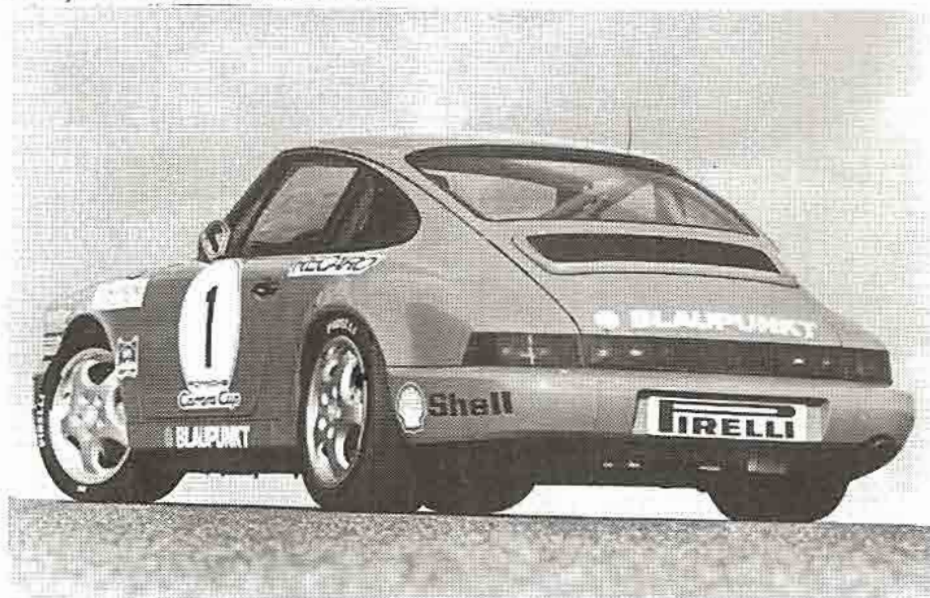
Glødende interesse var det også blant dem som dro avgårde til banekjøring på Karlskoga tidlig i sommer. Kanskje fordi de visste hva de gikk til; de fleste hadde da også vært med på arrangementet tidligere. Og er det noe som "tenner" disse karene - så er det nettopp ordet "banekjøring".

Så, hva skal til for å "tenne" deg? Det var mange, og særdeles engasjerte, deltakere som stilte til start på årets klubbmesterskap. Fabrikkturen til Stuttgart er vel gjennomført nå når du får dette bladet i hånden. Var du med? Julebordet står for tur som neste sosiale arrangementet i PKN, - en glimrende anledning til å treffe "gjengen" i uformelle omgivelser. Bli med, bli med, det er ditt eget aktivitetsnivå som begrenser hvor gode dine relasjoner til klubben skal være.

Porsche-eiere skal være fornøyde. Den bekymring som kanskje oppsto blant daværende Porsche-eiere da markedet, og bruktpreisene falt for etpar år siden, er nå iferd med å snu. Etterspørselen etter brukte biler øker igjen. Og B.O.S. kan melde om en jevn strøm av solgte Carrera 2/4 - både til inn- og utland.

Og du verden så spennende det skal bli å se disse nye Carreraene på veien...

Richard Waitz



Turbo Cup blir Carrera Cup

Gjennom 4 sesonger har det vært arrangert 944 Turbo Cup på kontinentet, og vi skrev om dette i Porsche Classic i 1987. Hele ideen var at deltakerne skulle konkurrere med 100 % identiske biler - tilsvarende det vi denne sesongen har sett her hjemme i kraft av Opel Corsa Cup.

Interessen for 944 Turbo Cup har vært enorm, både på deltaker-, sponsor- og publikumssiden. Og friske pengepremier har rekruttert stadig nye førere til denne klassen. Som kjent har bilene vært kjørt med både katalysator og ABS-bremser - og det er helt på det rene at Porsche har høstet utrolig mye erfaring fra Turbo Cup-bilene.

Men, som vi alle kjenner Porsche, de vil videre. Med Carrera Cup får førerne større utfordringer, publikum mer spenning, og Porsche får større medieoppsomhet. Karakteristisk for Carrera Cup er biler med lavere vekt, et chassis og hjuloppheng i "racing-klasse" og sist, men ikke minst, sterkere motorer.

Med 265 hestekrefter og en vekt på 1020 kg er dette biler som i større grad favoriserer dyktige førere. Her er det duket for store forskjeller mellom de 40

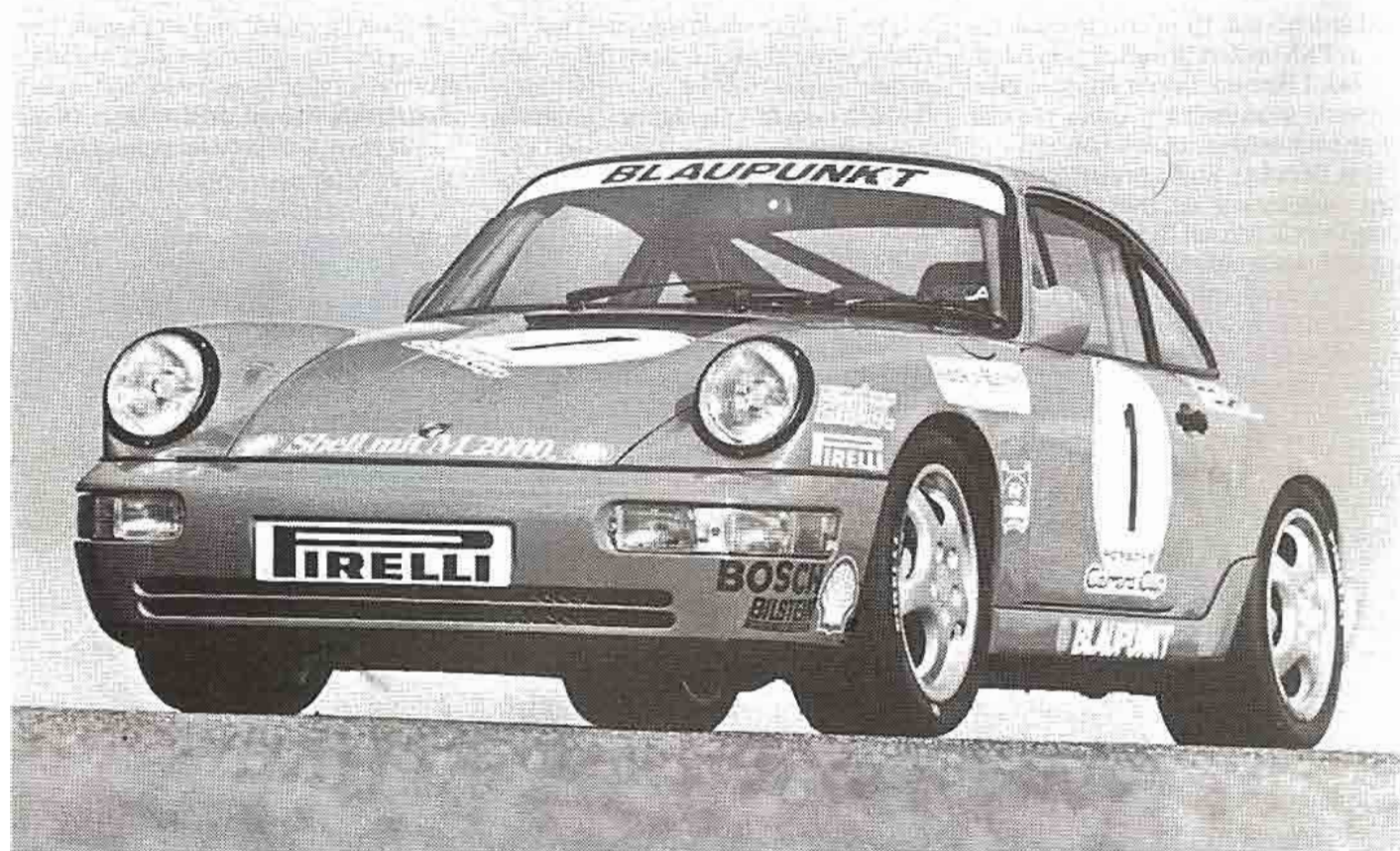
deltakerne som stiller til start foran sesongens 10 løp.

Og med en samlet premiepott på 810 000 DM vil det forundre oss mye om ikke konkurransen kommer til å bli tøff.

Det kan se ut som racet på Hocken-

heim er sammenfallende med klubbens tur til Porsche-fabrikken, så kanskje flere av medlemmene får stifte nærmere bekjentskap med Carrera Cup - i alle fall på tilskuerplass...

Sven Furuly





VÅRSJEKK PÅ STABEKK

Lørdag den 5. mai 1990 var alle medlemmer av PKN invitert til Bertel O. Steen på Stabekk i Bærum. Dagen opprørt med strålende solskinn, den 5. mai var den første sommerdagen i Osloområdet.

Hos Bertel O. Steen brukte formann Tore Magnussen og mekaniker Tore Åeng frilørdagen sin til å kontrollere 11 av klubbmedlemmenes biler.

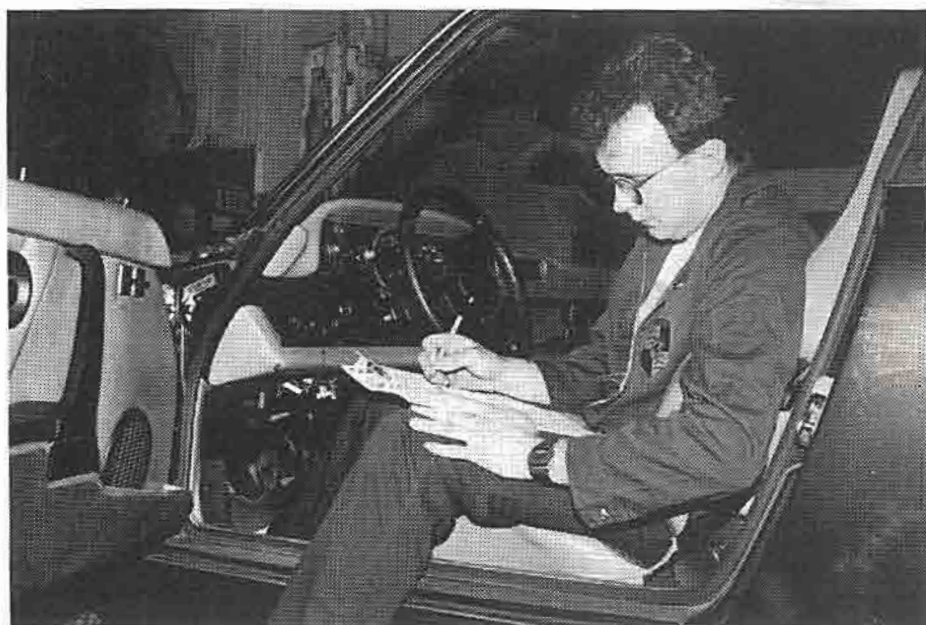
De brukte et kontrollskjema fra Porschefabrikken, og la heldigvis særlig vekt på slike ting vi vanlige bileiere ikke har muligheter eller forutsetninger for å kontrollere på egen hånd, forstillingskontroll, bakstilling, støtdempere og bremses.

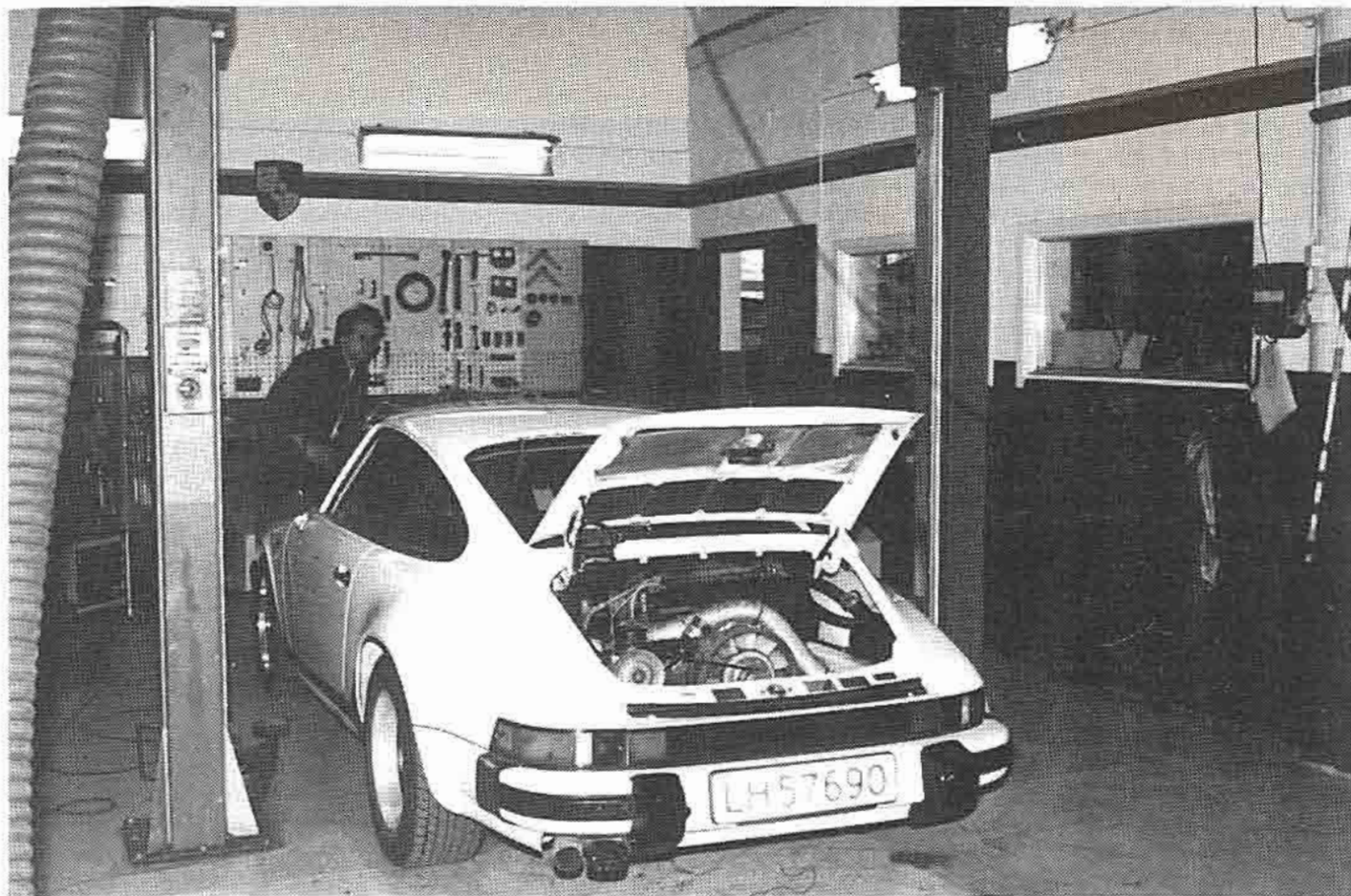
Noen verksteder har oppslag om at kundene ikke har adgang til verkstedet. Andre steder kan man få være med inn og se på egen bil. det fine med opplegget hos Bertel O. Steen var bl.a. at vi fikk være til stede hele tida, mens Tore og Tore undersøkte både våre egne såvel som de andres biler. Så for hver bil som ble undersøkt var det 4-5 bileiere som sto rundt og stilte spørsmål og diskuterte.

Meget lærerikt!

Tore Magnussen hadde med seg sin datter Stine (4 år). Til tross for at Tore hadde liten tid til å ta seg av henne, oppførte hun seg helt eksemplarisk, men så hadde hun da også Porsche tråbil!

For min egen del var vårens undersøkelse spesielt spennende. Det var mindre enn tre måneder siden jeg hadde gått til anskaffelse av en 1978 modell 924, så jeg var spent på å få en tilstandsrapport.





Tore Magnussen fant et par feil jeg ikke var klar over, samt noen jeg var klar over, så vi ble enige om at det var greit å få reparert bilen snarest. Undersøkelsen endte derfor med at jeg bestilte time før jeg dro. Det samme gjorde minst en av de andre Porsche-eierne.

To dager etter Norsk Sporstovgn Klubbs vårmonstring på Bogstad, leverte jeg inn bilen til reparasjon. Det var også en positiv opplevelse. Kundermottakeren og jeg brukte god tid på å sette opp en fortegnelse over hva de skulle gjøre, og da jeg henta bilen to

dager seinere, gikk vi nøye gjennom hva som var gjort. Det er betryggende å vite hva som er gjort - og hvorfor. Jeg har ikke sansen for verksteder som ikke er i stand til å fortelle hva de har gjort med bilen utover "Jeg går ut fra at mekanikeren har gjort det som trengs".

Hvorfor var det bare 11 Porsche-eiere som tok imot invitasjonen til gratis vårsjekk? Hva med alle dere andre Porsche-eiere i rimelig avstand fra Bærum, har dere så god innsikt i hva som befinner seg inni og under bilen at dere ikke trenger en kotroll?

Den eneste forklaringen jeg kan finne, er at været rett og slett var for godt. Vi får derfor håpe på at Bertel O. Steen gjentar tilbudet om vårsjekk igjen neste år, og at været blir litt dårligere.

*Tekst og foto:
Olav Helge*



PORSCHE 924 CARRERA GT OSLO-FYRESDAL-OSLO, HØSTEN '88

Endelig var dagen der, etterlengtet som julaften var da jeg var i femårsalderen. Hvilken dag? spør du. Jo, den dagen jeg skulle låne Sven Furulys bil til Fyresdal for å delta på klubbens treff. Sven var i "Fjerne Østen" i forbindelse med jobben, og han hadde et ønske om at bilen skulle være med på treffet. Siden jeg på det tidspunktet nettopp hadde solgt min 914, var jeg aktuell sjåfør. Da spørsmålet dukket opp noen uker før, hadde jeg lyst til å svare på fleip at det var greit, noen må jo alltid ofre seg. Neida, jeg sa ikke det. Jeg svarte pent og høflig ja, med en viss glede og overraskelse i stemmen. Jeg visste hvor mye bilen hadde kostet Sven til da (nå har den kostet utrolig mye mer), og hvilken glede han følte over å eie den. Han betrodde meg bilen en hel weekend.

Jeg stilte opp hos Furuly på avtalt tidspunkt, eller i hvert fall en halvtime før. Liv låste meg inn i garasjen, og der sto den: rød og vakker. Det var bare å laste inn bagasjen og sette seg inn. Spenningen steg. Nøkler, tenningslåsen, motoren går, en nydelig lyd. Bare å kjøre. Liv og Anne (min kone) ønsket god tur. Ute på veien ventet Pål og Hege Rognaldsen i sin 911 Carrera, også de i god tid. De visste vel at jeg helt sikkert ikke ble forsinket.

Så var vi igang. Pål kjørte først, siden jeg var helt ukjent med bilen. Vi tråklét oss så godt som mulig gjennom fredagsrushet ut fra Oslo. Det gikk ikke fort, så Pål bestemte seg plutselig for å snu og prøve en annen vei. Jeg måtte selvfølgelig henge på. Pål var veldig godt vant til sin 911 og dro på ordentlig. Jeg prøvde det samme, noe som resulterte i villt hjulspinn og min første svette opplevelse med bilen. Stakkars nye Bridgestone-dekk! Egentlig har jeg kjørt mange forskjellige freske biler, så svetten tørket fort, og ble erstattet med enda større respekt og beundring for bilen.

Omsider kom vi ut på Drammensveien og til Drammen gikk det i tett kø. Først etter Kongsberg ble det romsligere på veien slik at vi kunne kjøre litt. Etter såpass mange mil begynte jeg å kjenne bilen noe bedre. Stylingen som er veldig direkte og tung i lav hastighet, bremsene som er veldig gode og motoren som virket treg helt til den hadde turbotrykk. Da var den ikke treg i det hele tatt. Fjæringen var skikkelig hard og ga ingen tvil om at dette er en racerbil, ikke noe turbil for familie med barn og hund. Alt i alt en bil jeg likte.

Vi tok noen vanlige forbikjøringer. Først veldig forsiktig fra min side, siden

ble det å prøve akselerasjonen fra 60-70 km/t og oppover et stykke. Bilen var villig dersom jeg giret ned og sørget for at det ble fart på turboen. Den store aks-testen fikk jeg virkelig til. I en lang, veldig bratt bakke, tar jeg igjen noen biler som Pål for lengst hadde passert. Først i køen en Mercedes 608 med en rallycross Volvo 240 på henger, så en Toyota Hiace diesel, så en Ford Escort 1.3 og så meg selv. Farten var ca 35-40 km/t da jeg så at det var klart. Jeg girte ned til 3. og ga gass. Lite eller nær sagt ingenting skjedde. Vel, vi prøver 2. gir.

Da skjedde alt. Vri på rattet så fort som mulig for ikke å kjøre over Escorten, opp i 3. gir for ikke å overruse motoren. Hele tiden mens seteryggen kjentes veldig godt. Jeg tenkte at nå slår vi to fluer i en smekk, nå skal jeg vise de der rallycrossgutta at de ikke blir forbi kjørt av noe vanlig "vogn" og jeg selv får kjenne hvilke ressurser bilen har. Jeg passerte med høyt turtall på tredje. La inn fjerde og fortsatte. Heldigvis verken radar eller annet skrot langs veien, og ganske fort hadde jeg Pål i sikte. Hele forbikjøringen gjorde meg mektig imponert.

Turen gikk rolig videre. Jeg visste nøyaktig hva jeg kjørte. Etter en hamburgerstopp og en strekk på beina kjørte vi res-



ten fram til Fyresdal hotell hvor vi hadde en koselig kveld med mye skryt og jugging og alt som hører med.

Lørdagen sto vi tidlig opp, spiste frokost, og reiste ut til flystripa vi hadde leid. Der skulle Olav Helge og jeg arrangere klubbmesterskapet. Jeg skulle sette opp løypa som skulle kjøres. Den måtte selvfølgelig testes. Olav med stoppeklokka som ved målpassering viste en

tid bare vi vet. Bilen oppførte seg herlig, støtdempere, stab.stag og fjærer virket perfekt til bilens motorstyrke og vekt. Igjen synd på Svens dekk. Første øvelse ble avvirket, og vi reiste tilbake til hotellet for en bedre lunsj.

Etter lunsj var vi tilbake på flystripa for en ny øvelse med kjøring og teori. Samme program ble gjennomført, jeg testet og Olav tok tiden. Etter hvert sam-

melignet vi min tid med de andres - bare vi vet resultatet! Man stiller selvfølgelig ikke opp i konkurransen når man er den som har lagt opp kjøreeøvelsene.

Vi greide å gjøre oss så bemerket i Fyresdal denne dagen, at en fra en den lokale am-car gjengen ikke greide å tøyte hestene i sin 70 modell Plymouth Barracuda. Han simpelthen måtte ta en burnout. Det uheldige var at dette var akkurat utenfor kontoret til den lokale lensmannen, som uheldigvis var på vakt. Resultatet ble en utrykning. Etter å ha sagt den lokale noen alvorlige ord, slo han av noen hyggelige ord med oss. En representant for Bridgestone som var med treffet sørget for å informere om fordelene med Bridgestone framfor Fulda, som lensmannen hadde på sin Mercedes. Trafikksikkerhet var stikkordet.

Tilbake til hotellet for dusj og middag med premieutdeling og sosialt samvær som varte til langt utpå natten.

Søndag tok vi oss en tur med bilene på smale svingete veier i området. Etter en velsmakende lunsj pakket vi i bilene for hjemreisen. Tok avskjed med de to nye bekjentskapene som var kommet fra Stavanger, og satte kursen mot Oslo igjen. Vi kjørte rolig og pent i samlet tropp det meste av veien. Jeg følte ikke noe behov for å teste noe som helst på bilen. Jeg satte til og med på stereoanlegget og sjekket Svens smak for det musikalske. Jeg visste med andre ord hvordan motoren låt.

Vel tilbake i Oslo ble bilen satt på plass i garasjen. Jeg sender bilen et siste blick, og tenker for meg selv: For en bil. Herlig kruttpakke med topp kjøreegenskaper. Virkelig en herlig tur, absolutt intet offer.

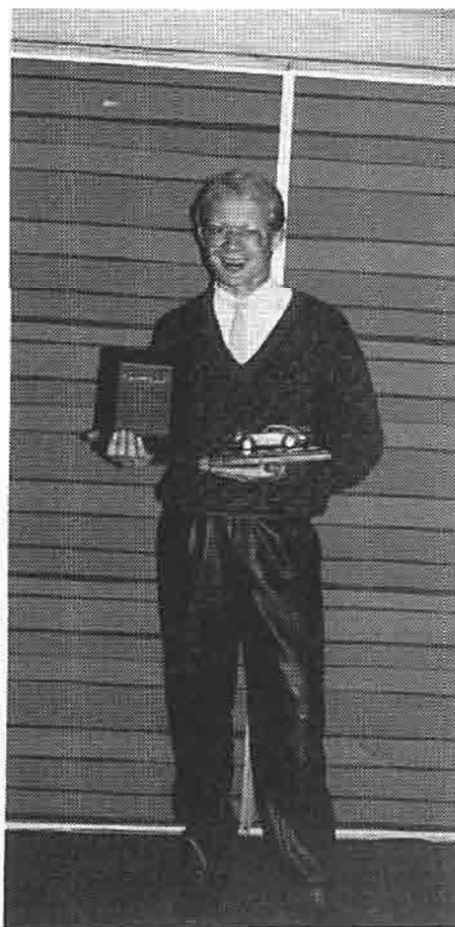
Til min venn Sven Furuly vil jeg si takk for lånet. Dekkene dine er ikke nye lenger.

Tekst og foto: Vidar Martinsen.



En del av deltakerne samlet på en typisk telemarks-vei.

Klubbmesteren 1988, Pål.



Anders Elnæs, alltid i humør.





A GRAVEYARD FOR DEAD PORSCHEs

Sven Furuly.

Enhver USA-reiser krever grundige forberedelser. Bare snakk med noen som har reist over "dammen". Visum, pass o.l. er elementært. Og jo mer du har ordnet på forhånd - jo større utbytte er det sannsynlig at du vil få av turen.

En inbitt Porsche-entusiast må jo desuten foreta endel helt spesielle forberedelser...?

Ja - det kan jo slumpe til at reiseruten går gjennom - eller i nærheten av - spesielle Porsche-severdigheter en ikke kan oppleve noe annet sted i verden.

Med Olav Helge som kilde ble min reiserute gjennomgått (Olav har tidligere reist USA på kryss og tvers i flere måneder), og mulige severdigheter plottet inn.

Ettersom min reise skulle være på Vestkysten, krympet antallet, men Olav hadde hørt om et sted hvor de etter sigende bedrev opphogging av Porscher - og kun Porscher.

Javel, jeg fikk nå med meg adressen, og la ut på den lange reisen til Los Angeles. Privat innkvartering var ordnet for selskapet, som besto av undertegnede med kone, samt et annet par. De første dagene forløp med vanlige turistaktivi-

teter som shopping, "tours" for å se severdigheter osv. Disneyland er obligatorisk - og se... det ligger i Anaheim, bare 15 minutter fra det stedet vi bodde i Orange County. For ytterligere å understreke hvilket slumpetreff dette var, kan jeg fortelle at Los Angeles strekker seg fra nord mot syd over en distanse lik den fra Lillehammer til Moss! Det var fint i Disneyland - men knapt noen Porscher der. I det hele tatt begynte det å bli sterk lyst til å sjekke diverse medbragte adresselapper.

En rask sjekk i telefonkatalogen verifiserte en av mest interessante "severdighetene" - Aase Brothers, Porsche-dismantlers. Og adressen: Også denne i Anaheim, mindre enn 10 minutters kjøring fra der jeg bodde.

Konene ble utstyrt med hvert sitt American Express kort, og vi lovet å ikke stille spørsmål om innkjøpene i ettertid, mens vi "gutta" satte kursen mot Anaheim. Og vi fant det vi søkte - bare uendelig mye mer enn vi hadde våget å tro på forhånd. Se på bildene - selv våre villeste fantasier ble overgått.

Når så du sist 914-karosserier stablet

på høykant etter hverandre som flatbrød? Eller en bakgård på 1,5 mål med 356'er pent oppstilt med god plass til å gå rundt hver enkelt bil? Store mengder 924 og 911 fantes det også - men noe mer beskjedent utvalg av 944 og 928.

Reservedelshallen innendørs var ikke mindre imponerende - når så du sist 356A støtfangere buntet sammen på fulle paller? Midt på gulvet i hallen sto en 935 som de to brødrene racet med når de syntes de hadde behov for litt avveksling fra den daglige Porsche-businessen...

Hvordan jeg fikk vitet dette? Dave Aase var tilstede og tok godt imot oss. Merkelig amerikansk etternavn, tenker du, og ganske riktig. 3. generasjons nordmenn var de - og det var første gang de hadde hatt besøk fra Norge.

Et lite museum hadde de også fått plass til innenfor hovedbygningen - og om antallet ikke var overveldende, så var kvaliteten utrolig. Utstilt var 356 Speedster, 356 Carrera 2, RS 61 Spyder, 904 og 906, foruten endel standardmodeller. Det er nesten fristende å kalle Dave og Dennis norske - så kan vi slå oss på brystet og fortelle svenskene at vi også har



904, 906 osv.

Dave kunne fortelle meg at han eksporterte stadig mer og mer deler til Europa - og firmaer som Freisinger i Tyskland hadde regelmessige forsendelser fra USA. Japanske Porsche-entusiaster

hadde Aase Brothers Inc. som et av de faste stoppestedene hver eneste gang de hadde fellesturer til USA - og de fleste måtte nok betale overvekt på hjemoverturen. Et begivenhetsrikt besøk var det, og jeg lar bildene tale sitt språk.

Har du planer om å reise til Los Angeles må du ta kontakt, så skal du få adressen, telefonnumre og kjøreinstruksjoner. For hvem tør påstå at Disneyland er Anaheims "store" attraksjon etter dette!



TILBAKE TIL KINEKULLE

Tekst og foto: Olav Helge

I Sverige har de i mer enn 10 år arrangert "sportsvagnmeetings" (det heter faktisk "meeting" på moderne svensk!) på flere forskjellige racerbaner: Kinekulle, Mantorp, Anderstorp og Knutstorp.

Det første treffet går i mai på Kinekulle Ring, som ligger ved Mariestad, rett sør for Vänaren. Norsk Sportsvagn Klubb oppfordrer medlemmene sine til å dra til Kinekulle, ettersom dette var den racerbanen som lå nærmest Oslo inntil Rudskogen åpnet våren 1990.

På slutten av 70-tallet var jeg på Kinekulle hvert år, det var liksom noe som måtte til for å markere at sommeren var kommet. Av en eller annen grunn var jeg ikke der i de tre årene jeg hadde kjørtbar Porsche (i 1980-82), men stakk innom et par ganger på midten av 80-tallet.

I slutten av mai i år var tida kommet for å dra til Kinekulle igjen, for første gang med egen sportsvogn.

På 70-tallet var Kinekulle et eldorado, et sted man kunne oppleve sportsvogner som Ferrari, De Tomaso, Marcos, AC Cobra, TVR osv., i tillegg til biler vi kunne se her hjemme, som MG, Triumph, Austin Healey og Porsche. Noen biler sto pent parkert i depoet, andre ble brukt på racerbanen.

På 80-tallet var det fortsatt et eldorado, med masser av sportsvogner, men det begynte også å komme enkelte rene racerbiler (Formel VW og Ford, såvidt jeg husker). Hvordan ville det være i 1990?

Egentlig en skuffelse, det så ut til at sportsvognene var kommet i mindretall. De fleste bilene var formel-biler, mange Formel Opel-Lotus, en del andre formel-biler. I tillegg var det kommet flere personbiler og familiebiler. Jeg har ikke noe mot Austin Mini, Volvo PV/Amazon og Ford Cortina, men jeg venter ikke å se dem på et "sportsvagnmeeting".

Det var en annen forandring også: Tidligere kom bilene på egne hjul eller på tilhenger, nå kom mange i egne busser. Ettersom en buss naturligvis ruver i depoet, blir det vanskeligere å se godbitene.

For naturligvis var det mye fint å se på: Ferrari Dino, Lotus Europa og Super 7 og forbausende mye Porscher. Lasse Jönsson, Porsche-forhandleren fra Karlstad, var der med en 959 (på prøveskilt), og på banen herja en 948! Neida, det var ingen skrivefeil i programmet, det var en 948, dvs. en 924 med 928 motor. Mye arbeid, sa eieren.

Etter at jeg kom hjem og fikk framkalt og kopiert filmene mine, slår det meg at jeg husker feil: det var fler sportsvogner enn jeg husker. Kanskje jeg skal dra dit neste år likevel?





åpning, og i løpet av tre døgn skulle mer enn 100 biler og 10-15 motorsykler bringes til Sandvika. De fleste kom på egne hjul, men mange måtte hentes, både på Kongsvinger og i Halden.

I tillegg til kjøretøyene måtte vi hente fotografier, ei gammel bensinpumpe osv.

Som nevnt skulle Porsche også representere 1990. Vi håpet på å få tak i en Carrera 4, men dessverre hadde Bertel O. Steen akkurat solgt den de hadde. Vi fikk låne en 928 i stedet.

Dessuten var det stilt ut en 928 - ombygd til stasjonsvogn - og på standen til Veteran VW Klubben var den replika (i den "riktige" betydning - altså en 100 % kopi) av en VW Kommandør-Wagen, dvs. ei boble med 4-hjulsdrift.

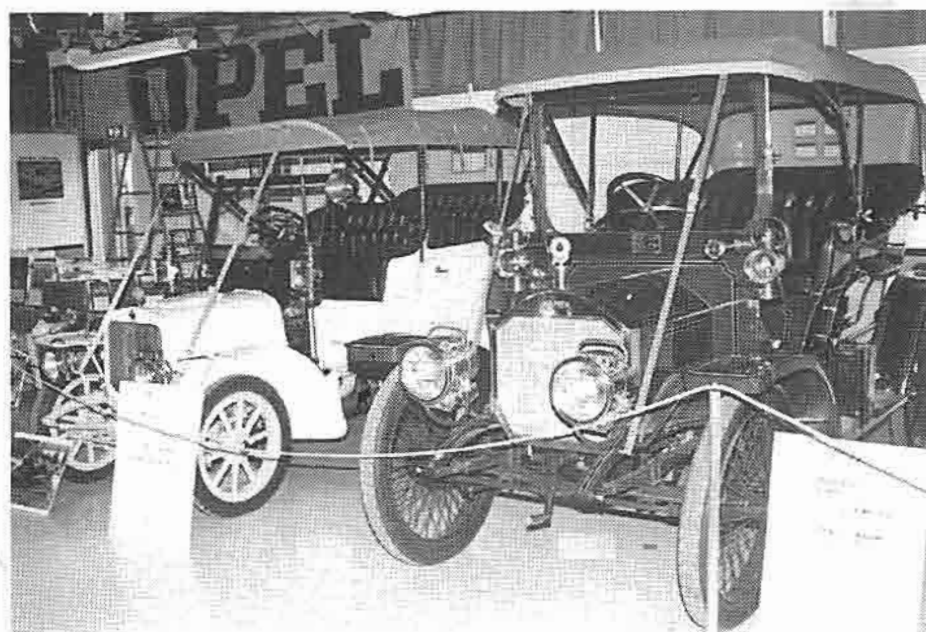
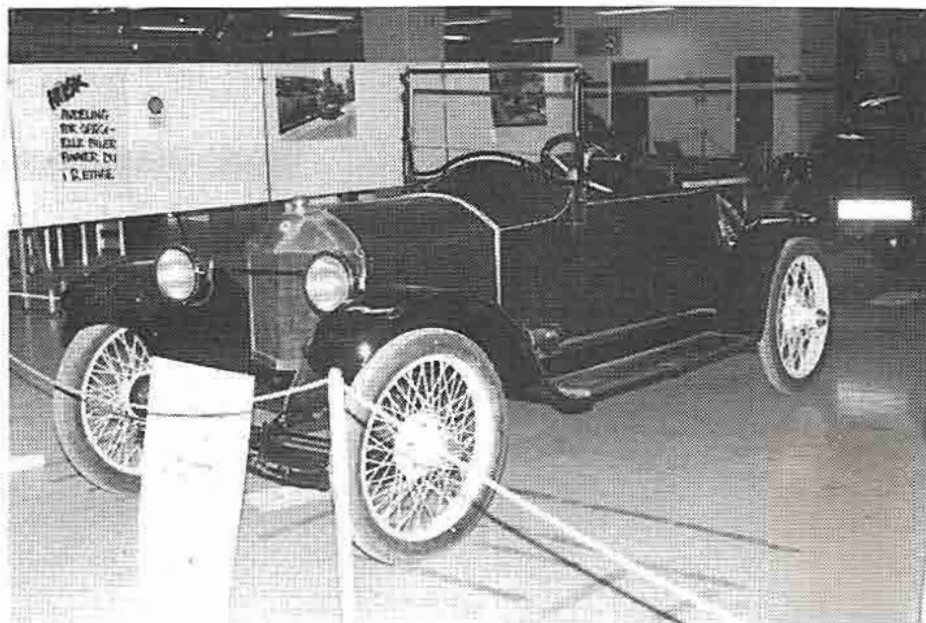
I tillegg til disse Porsche-produktene var det mer enn 100 andre biler (alt fra Ford til Ferrari), 10-15 motorsykler, bilbokhandlere (altså bokhandlere som spesialiserer seg på bilbøker), UNI Forsikring (som har Norges beste forsikringsordning for veterankjøretøyer), bladet Veteran og mange andre firmaer som har tilbud til oss som har biler og motorsykler som hobby. Ikke en eneste stereoanleggsselger hadde fått stand, dermed var det mulig å nyte utstillingen uten lydforurensning.

På en stand fant vi Osloforhandleren for det spanske merket Seat. På motorens toppdeksel sto det "SEAT, System Porsche".

Alt i alt, en meget fin utstilling, men et meget stort problem: Det kom ikke nok publikum! Det gikk gratis buss fra Oslo annen hver time. En av nærradiostasjonene sendte gratis reklameinnslag (innslaget var forresten så diletantisk at det antagelig skremte vekk flere fra å komme). Det ble satt opp plakater på nesten samtlige bensinstasjoner i Oslo-området, og det ble satt inn annonser i flere aviser.

Likevel, publikum kom ikke, og utstillingen gikk med tap. Det er trist, for dermed er det fare for at det kan gå lang tid til neste utstilling.

Fikk du ikke sett Lohner-Porschen? Den er forlengst tilbake i kjellerlokalene i Horten Bilmuseum. Sett deg i den moderne Porschen din og ta en tur til Horten. Lohner-Porschen er naturligvis Norges eldste Porsche, og antagelig Nordens eldste. I Danmark har de en Porsche fra 1. verdenskrig på et bilmuseum sør for Odense. I Sverige har de visstnok ikke noen Porsche eldre enn 1949. Jeg har aldri hørt noe om at det finnes så gamle Porscher i Finland eller Island heller.



Tekst: Olav Helge

Foto: Jon Andresen og Olav Helge



Hvert år arrangeres "Det Internasjonale Porsche 356 treff" et sted i Europa. I 1990 var det Sveriges tur. Sverige har to Porscheklubber, *Porsche 356 Klubb Sverige* og *Porsche Klubb Sverige*. Det var naturligvis den førstnevnte som arrangerte det internasjonale treffet.

Forrige gang det internasjonale 356 treffet ble arrangert i Sverige, var åstedet Landskrona, mellom Helsingør og Malmø. Stort nærmere Danmark og resten av Europa er det ikke mulig å komme.

I år hadde svenskene valgt ut Öland, den lange, smale øya som ligger på Sveriges østkyst. Avstanden kan ikke ha skremt mange, for alt i alt kom det mer enn 180 Porsche 356, ca 20 moderne Porscher (911, 914, 924, 944, 928, Carrera 2 og Carrera 4). I tillegg kom enkelte deltakere med andre biler.

Jeg var dessverre eneste deltaker fra Norge- og kom med treffets eneste 924 - men var ikke eneste norske deltaker: i den italienske 356-klubben har de fått til en praktisk ordning, presidenten og sekretæren er gift med hverandre: Sekretæren heter Ellen Nilsen Stagni og er opprinnelig fra Porsgrunn. Ettersom også presidentmannen hennes, Gioachino Stagni, snakker norsk, var vi minst tre norsktalende tilstede.

Ellers var det deltakere fra nesten alle vesteuropeiske land, samt fra Øst-Tyskland og USA.

Det internasjonale Porsche 356 treffet finner alltid sted i forbindelse med Kristi Himmelfartsdag, i år altså 24.-27. mai.

Starten på turen kunne vært bedre: Jeg stakk innom jobben på vei sørover. Da jeg kom ut tre timer seinere, var det noen som hadde prøvd å bryte seg inn i bilen. Noe må ha skremt biltyven, for han hadde ikke vært inne i bilen, og bilen var orden, bortsett fra at jeg ikke klarte å låse opp venstre dør.

I håp om at Kristi Himmelfartsdag ikke er helligdag i Sverige, stakk jeg innom Lasse Jönsson i Karlstad, men dessverre, også svenskene helligholder Kr. Himmelfart. Men så viste det seg at bilen hadde hatt godt av turen, for nå gikk det an å låse opp døra likevel.

Fra Oslo via Karlstad til Öland er det 74 mil. Jeg kom fram til hotellet kl. 23 om kvelden, og var nest siste deltaker som kom. De nesten 400 deltakerne la beslag på alle hotellrom i Borgholm. Jeg ble plassert i et pensjonat tvers, ovenfor hotellet, mens mange av de svenske deltakerne ble lagt inn på et lite hotell ca 5 minutters spasertur fra hotellet.

På morgenen fredag 25.5. var det frokost og deretter "rally". Jeg satt på med en tysk 356-eier. Turen gikk sørover på øya, med flere bemannede poster, hvor diverse oppgaver skulle løses: Slalom-

kjøring, låse opp 6 hengellåser osv. I tillegg var det 10 ubemannede poster med bilder av spesielle 356-modeller, eller deler fra en 356. Deltakerne skulle bestemme årgangen. Vi var flere tyske biler i følge, og ingen tok konkurransen særlig alvorlig, vi utvekslet tips og diskuterte oss fram til enighet.

Lunch var på en middelaldersk bygdeborg, som var delvis restaurert. Ut på ettermiddagen var vi tilbake i Borgholm, med middag kl. 20.

Lørdag morgen var det ny runde med "rally", denne gangen nordover på øya. Den dagen fungerte jeg som postmannskap. Oppgaven besto i å kjøre over en planke med høyre hjulpar, mens passasjeren hang ut vinduet og balanserte et Brett med fem baller. Det var faktisk noen som klarte oppgaven.

Lunchen - som ble servert etter hvert som deltakerne var ferdige med "min" øvelse - besto av "kroppkakor", noe som ble påstått å være en ølandsk spesialitet. Som konferansieren sa kvelden før: "Vi håper dere liker kroppkakene, for dere får ikke noe annet". Kroppkakorne viste seg å være noe av det samme som vestlendinger og trøndere (og kanskje andre også?) kaller "ball": Potet med fettbiter og kjøttbiter, servert med melk og tyttebær.

Om kvelden var det middag med premieutdeling og taler. Ingen av talerne

holdt på for lenge.

Søndag morgen var det oppbrudd og hjemreise. Jeg spiste frokost med Ilse Nädele fra Porschefabrikken og et par spanske deltakere, og så bar det hjem-
over.

Bak oss hadde vi et arrangement som Porsche 356 Klubb Sverige gjennomførte på en nesten perfekt måte. Så vidt

jeg kunne oppdage, var det kun EDB-anlegget som ikke fungerte helt etter planen, og det førte ikke til større problemer enn at utregningen av rallyresultatene tok lenger tid enn antatt.

Det er en kjempeoppgave å arrangere et så stort internasjonalt treff. Svenskene klarte det, og så får vi se om briterne klarer det like godt neste år, det er

nemlig allerede bestemt at "The 16. International Porsche 356 Meeting" finner sted i England i Kristi Himmelfarts-helga (dvs. 9.-12. mai 1991).

*Tekst og foto:
Olav Helge*





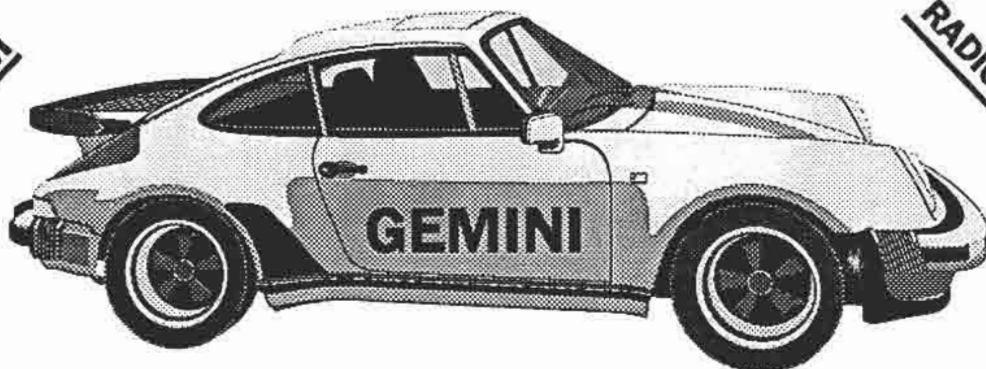
GEMINI BILALARM

ALARMANLEGGET SOM KAN SKREDDERSYS TIL ENHVER PORSCHE.

DU KAN VELGE MELLOM 5 FG-GODKJENTE ALARMER SOM KAN KOMBINERES MED VÅR SPESIALSENSOR FOR KABRIOLET. VI ER DEN ENESTE IMPORTØREN PÅ MARKEDET SOM KAN TILBY DENNE TYPEN ROMSIKRING AV ÅPNE BILER!

DE FLESTE ALARMENE PÅ MARKEDET MONTERES KUN MED GLASSKNUSESENSOR. DETTE GIR IKKE TILFREDSSTILLENDEN SIKRING AV BILKUPÉEN DA ALARMEN IKKE VIL REAGERE VED FJERNING AV EN BILROUTE. DERFOR ANBEFALER VI AT ULTRALYD- ELLER MIKROBØLGESENSOR BENYTTES!

NYHET
PANIKKALARM



NYHET
RADIOFJERNSTYRING

VI KAN TILBY ALARMER ENTEN MED SENTRALLÅSSTYRING, BATTERIBACKUP ELLER MED BEGGE FUNKSJONER INNEBYGGET. BATTERIBACKUP INNEBÆRER AT SIRENEN STARTER HVIS BILENS BATTERI KOBLES IFRA ELLER HVIS LEDNINGENE TIL ALARMEN KUTTES.

GEMINI ALARMENE LEVERES MED TO RADIOSTYRTE SENDERE (GODKJENT AV TELEVERKET). SENDEREN HAR PANIKKALARM INNEBYGGET. DU KAN STARTE PANIKKALARMEN HVIS DU OVERRASKER EN BILTYV ELLER HVIS DU FØLER DEG TRUET.

VED MONTERING AV FG-GODKJENT GEMINI ALARM SLIPPER DU Å BETALE EGENANDELEN VED INNBRUDD ELLER INNBRUDDSFORSØK.

DISSE VALGMULIGHETENE GJØR AT BILEN DIN BLIR SIKRET PÅ EN PROFESJONELL MÅTE SOM TAR MOTET FRA ENHVER INNBRUDDSTYV

Vi gir medlemmer i Porscheklubben 15 % rabatt på alle våre bilalarmer.

RING INN DIN BESTILLING TIL:

MICRO GUARD A/S
POSTBOKS 255
3081 HOLMESTRAND

Tlf.: 033-53 277