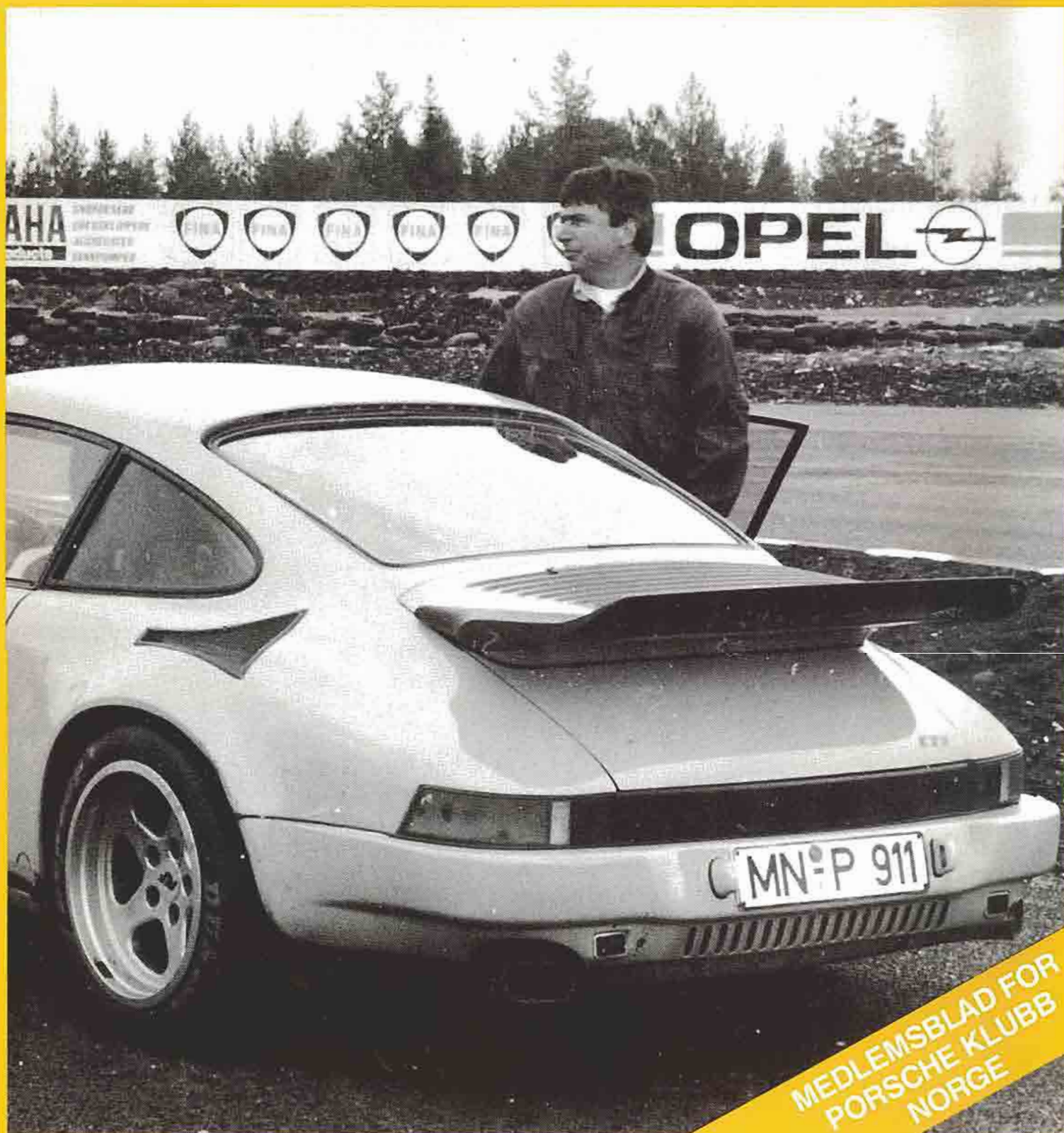


PORSCHE

7

1991

# Classic



MEDLEMSBLAD FOR  
PORSCHE KLUBB  
NORGE



### **Nr. 7, vinteren 1991**

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



Som nyvalgt formann i vår fantastiske klubb er jeg selvfølgelig stolt av å ha overtatt dette ærefulle verv. Det var vel ikke akkurat slik jeg trodde at framtiden skulle se ut engang i august 1988, da jeg som usikker og nybliven Porsche-eier bestemte meg for å melde meg inn i PKN. Og hva var det som møtte meg her? Jo, helt vanlige kjempe-trivelige mennesker som alle hadde den samme interessen som meg selv. Trivselen og entusiasmen fra mitt første møte med de andre "gærningene" føltes som et lynnedslag, og siden har det bare blitt verre!

Styrearbeidet kom etter generalforsamlingen i 1990 som sekretær, og den perioden har vært både lærerik, morsom og ikke minst gitt mange minnerike opplevelser. Men det har jo også hendt at Kristin har bemerket at jeg må være sprøyte gal som sitter hele natta på jobben og skriver rundskriv...

Du sitter nå med et rykende ferskt PORSCHE CLASSIC mellom hendene, og det nye styrets målsetting nummer 1 for 1991 gikk altså som planlagt. Og målsettinger finnes det mange av. PKN har i år fått 50% nytt styre, og består av et "team" som jeg vet vil ta imot utfordringer og samtidig synes at det er moro - uten at det blir belønnet i kroner og øre! 1991 skal bli nok et minnerikt Porsche-år, og for at det skal bli det, så trenger vi hjelp av deg. For det å være medlem av en klubb innebærer en rekke forventninger, både fra medlemmet og fra klubben. Er du f.eks. medlem i en fotball-klubb, så forventer du deg naturligvis å spille fotball, og klubben synes sikkert det ville være fint om du kom på trening i ny og ne. Det samme er tilfelle i PKN. Vi i styret prøver så godt som mulig å tilby forskjellige arrangementer i løpet av en Porsche-sesong, og forventer selvfølgelig at medlemmene er

med på det vi tilbyr.

Slik tallene ser ut i dag, er du én 254-del av PKN - BRUK DEN! Vær med på å vise at du har glede av klubben din, så skal vi sammen få mange fine opplevelser i 1991 og i årene framover...

Vi sees!

**Egil Haugen**





# FERDINAND PORSCHE

## Et geni bak mange sportsvogner

I bilkretser har alltid Ferdinand Porsche vært regnet som en av de få, helt store. En vitenskapsmann, kunstner og geni. Pioneerene var mange rundt århundreskiftet, men få kan vise ettertiden slike resultater som Ferdinand Porsche. De som tror at navnet Porsche "bare" kan settes i forbindelse med VW og Porsche sportsvogner, tar skammelig feil. Denne artikkelen er tenkt som et tilbakeblikk på sportsvogner tegnet og bygget av den store mester. Ferdinand Porsches konstruksjoner skulle alltid være de beste. Et valg-språk han brukte enten det dreide

seg om racervogner, landbruksmaskiner eller krigsmateriell. Svært få, om noen i det hele tatt, har vært så opptatt av å forenkle og forbedre smådetaljer slik som Ferdinand Porsche gjorde det.

Historien starter så langt tilbake som den 3. september 1875. I den lille landsbyen Mattersdorf, øst for Reichberg i Böhmen. Her ble Ferdinand født, og levde sine barneår. Allerede i 15-års alderen viste Ferdinand interesser utenom det vanlige. Faren, som var en veletablert blikkenslager, hadde vondt for å akseptere sønnens forunderlige eksperimen-

ter. Disse "idiotiske" eksperimentene skapte motsetninger og vanskeligheter i forholdet far/sønn. Unge Ferdinand var opptatt av elektrisitetens mysterier, og ønsket å finne ut "hvordan og hvorfor". Ett av målene var å lagre spenningen på store akkumulatorer, slik at effekten først ble tatt i bruk når det var behov for den. Ferdinands eksperimenter gikk etter hvert så langt at faren forbød ham enhver form for videre engasjement omkring et så idiotisk emne som elektrisitet. For å forstå farens motvilje, er det

viktig å presisere at 1890 var i elektrisitetens spede barndom, og antall byer med elektrisk lys var ikke mange.

Som de fleste energiske personer lot heller ikke Ferdinand seg stoppe av farens tordentaler. Han hadde tenkt å drive det til noe i livet, så han fortsatte eksperimentene med uforminsket styrke. For å være utenfor sin fars rekkevidde, installerte han hele laboratoriet på husets loft. Takket være to ting - en mor som så hans talenter, og en far som arbeidet mye i andre landsbyer - kunne han holde på uforstyrret.

Men én gang fant faren ut hva sønnen drev med, og i sin jakt etter gutten for å gi ham en ørefik, kom han til å velte en av de store bly-akkumulatorene. Resultatet var at syre sprutet ut på både farens klær og hender. Både sint og bestyrtet kalte Anton Porsche sin sønn og kone til familieråd. Hva skulle man gjøre med gutten?

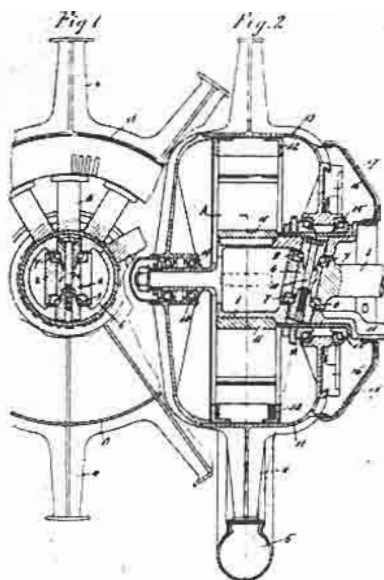
Morens forslag om å sende gutten på ingeniørskole i Wien vant ikke gehør. Faren sto på sitt og mente at gutten skulle bli blikkenslager som ham selv. Som et kompromiss ble de enige om at Ferdinand skulle gå på teknisk orientert kveldsskole i Reichsberg. Om den unge Ferdinand hadde talenter, skulle de sikkert finne det ut der.

En kveld faren var på vei hjem fra arbeid, så han et merkelig lysskinn fra den retningen Porsche-familiens hus lå. Vel fremme på gårdsplassen så han resultatet av 17-åringens hobby: Som det eneste hus, bortsett fra den store teppefabrikken i Reichsberg, var det strålende opplyst av elektrisk lys. Den unge mannen hadde selv foretatt alle installasjoner, og laget alt det avanserte koblingsutstyret.

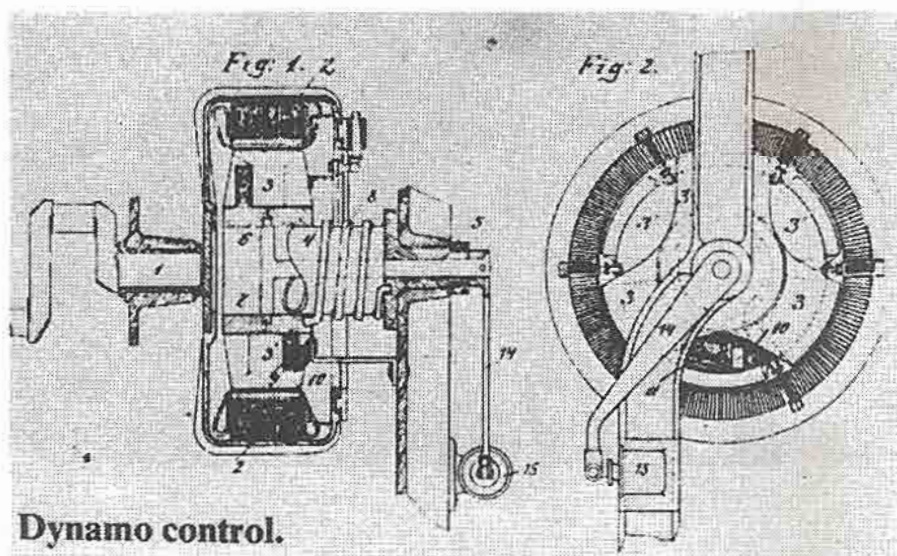
Som et resultat av dette snakket fabrikkieren til sine venner i Wien om denne dyktige unge mannen som hadde slik forstand på elektrisitet. Denne ordnet også plass til Ferdinand som læregutt ved Bela Egger - firmaet som senere ble til Brown Boveri.

I en alder av 18 år reiste Ferdinand til Wien. Han var uavhengig, og klar til å begynne sin karriere.

Ferdinand Porsche var arbeidssom og avanserte raskt. Bela Egger var et firma som produserte elektrisk



Tegning av den elektriske navmotoren brukt første gang i 1898.



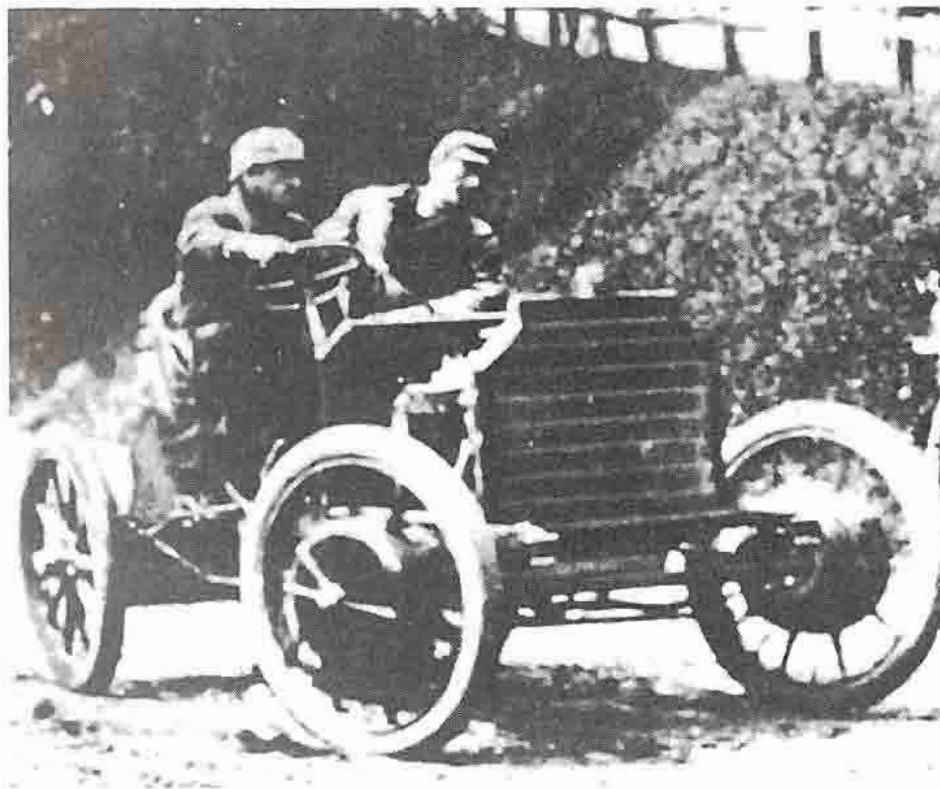
**Dynamo control.**

utstyr og avansert maskineri - ting som interesserte Porsche. Ledelsen fant hurtig ut at Porsche hadde en "syvende sans" når det gjaldt tekniske problemer. Ofte lanserte han helt nye, revolusjonerende løsninger. Og den unge mannen nøt høy respekt av sitt arbeid. I en alder av 20 år ble Ferdinand Porsche utnevnt til sjef for firmaets test/utviklingsavdeling, og i tillegg førstecassisten i kalkulasjonsavdelingen. Men selv dette var ikke nok for Ferdinand Porsche - mannen som hadde hundrevis av jern i ilden. Etter 6 års arbeid hos Bela Egger, fikk han i 1898 tilbud om ansettelse i et annet østerriksk firma, Jacob Lohner & Co. Dette firmaet var et av Østerrikes eldste vognmakerfirmaer. De var viden kjent for sine vakre og velkonstruerte vogner. 1. desember 1896 bestemte Lohner seg for å bygge motorvogner, lik de andre store på den tid: Daimler, Benz og Panhard. Men Jacob Lohner ville gå sin egen

Dynamo-kontrollen som regulerer strømtilførselen til navmotorene.

vei - han mente elektrisk drift ville være å foretrekke framfor forbrenningsmotoren.

Bakgrunnen for denne beslutningen var Lohners gode renommé ved det østerrikske hoff. Som hoffleverandør hadde han plikt til å levere kjøretøy som kunne egne seg til sikker og representativ transport til og fra f.eks. teaterpremierer. Og det kunne



*Mikst-Wagen på Semmering i 1902.*

man knappest vente av datidens forbrenningsmotorer. De støyet, var kompliserte og lite driftssikre. Jacob Lohner trengte Ferdinand Porsche. Bare ett år senere, i 1897, tok Porsche ut patent på elektromotorer plassert i hjulnavene. På denne måten var han i stand til å kunne overføre hele 80% av effekten på drivhjulene. Til sammenligning var tilsvarende tall for datidens forbrenningsmotorer 20%.

Den første bilen til Lohner så dagens lys i 1898. En avansert konstruksjon der elektriske navmotorer var plassert i forhjulene. Bilen bar navnet *Lohner-Porsche*.

Bilen fikk sitt store gjennombrudd på verdensutstillingen i Paris år 1900. Alle snakket om den fantastiske bilen - men hvem var denne Porsche? Jacob Lohner fortalte pressen om denne unge konstruktøren: "Han er svært ung, men han er en mann med stor karriere foran seg. Dere vil høre mer fra ham." Og Lohner hadde rett.

Den utstilte Lohner-Porsche hadde en effekt på 2,5 hk ved 120 omdreining/min. per motor. En latterlig lav effekt for oss idag, spesielt ved tanke på at kjøretøyet veide 1090 kg. Under spesialforsøk viste det seg at motorene kunne tilføres så mye spenning at effekten økte til 7 hk per motor. Uten problemer lot de seg kjøre med slik overspenning i 15-20 minutter. Konkurransen instinktet våknet i Ferdinand Porsche.

Datidens hastighetsrekorder ble satt på en helt annen måte enn idag. Bilens evne til å ta seg fram i kupert terreng var en viktig del av prøven. Østerrikes mest kjente "bane" var kjente "bane" var "Semmeringerveien". Et veistykke på nøyaktig 10 km lengde, men med en høydeforskjell på hele 400 meter, eller 1/25. En hard utfordring for datidens kjøretøy. Offisielle rekorder ble notert av den Østerrikske Motor Klubb, og det ble konkurrert i følgende klasser: Motorsykler, Touringvogner, Racervogner, Elektromobiler og Voiturettes.

Den 23. september 1900, kl. 06.00 startet Ferdinand Porsche. Tidtakere og kontrollører var tilstede. Det unike med denne bilen var at Porsche hadde tegnet og montert på bilen et slags kileformet panser for å gi bilen mindre luftmotstand!

14 minutter og 52 1/2 sekund senere gikk bilen over målstreken, og ny rekord var et faktum. Som den første hadde Ferdinand Porsche oppnådd en gjennomsnittshastighet som lå over 40 km/t. En strålende seier for en 25 år gammel mann.

På denne tiden var samarbeidet mellom Jacob Lohner og Porsche godt. Når sant skal sies var det slett ikke fryd og gammen hele tiden. Det var ikke småbeløp det kostet Lohner å ha Porsche ansatt de 6 årene han var der. Ikke det at Porsche selv tjente mye penger. Derimot krevde han stadig større og større beløp til testing og eksperimentering med prototypene. Serieproduksjon interesserte han seg egentlig ikke så mye for.

Vekten på bilen spilte en avgjørende rolle. Batteriene veide for mye, og de hadde for liten driftstid. Men elektriske motorer ville han ikke gi opp. Systemet hadde mange fordeler, så hvorfor ikke kombinere det med en bensinmotor? rett og slett erstatte

# KLUBBMESTERSKAPET

Egil Haugen



*Deler av "gjengen" klar til dyst. Fra venstre: Bente og Per Chr. Wiencke, Per Henrik Skjolden, Christin og Jack Eidsvold.*

Fjorårets klubbmesterskap gikk av stabelen den første dagen i september, og det skulle vise seg at selv om skydekket så noe foruroligende ut på morgenkvisten, så ble dagen bare bedre og bedre ettersom timene gikk. Et antall på 16 Porscher fant veien til Bertel O. Steen på Stabekk, hvor tidspunktet for starten var satt til kl. 10.00. Det ligger mye tid og arbeid bak et arrangement av denne typen, noe som deltagerne så et klart bevis for i det de fikk utlevert kjørebekräftelsen. Arrangørene - Sven Furuly og Olav Helge - presenterte en 3-siders skiltanvisning pluss kart for hele kjøringen som man *nesten* ikke kunne ta feil av.

Etter et uvisst antall kaffekopper, ble jeg som startnummer 1 sendt avgårde mot første post i (for anledningen) lånt bil - nemlig medlem nr. 6, Lars Jensruds nydelige 1954 modell Porsche 356. Resten av deltagerne ble sendt ut fra Bertel med et par minutters intervall. Gleden av å ligge først i køen ble fort forvandlet til sistemann på lasset etter første post, for her hadde Olav gitt meg jobben som postmannskap. Denne posten besto i å kjøre slalom på tid

med en tennisball i et plastfat på "panseret". Hvis man finner den rette rytmen uten for mange kenguru-sekvenser, så er det mulig å forsere en slik øvelse fortere enn man tror - noe kun et fåtall beviste her.

Stedet hvor vi befant oss var ved Holmen kai i Drammen. I synlig avstand herfra befant post nummer 2 seg. Dette var også en slalom-øvelse som også gikk på tid, men til forskjell fra å kjøre alene, ble 2 biler bundet sammen med slepetau. Kje-glene skulle her forseres uten at tauet kom i kontakt med bakken. Dette var en relativ tidkrevende post, men det ble vist mye fin teknikk og gode resultater.

På vei gjennom Drammen dukket post nummer 3 opp. Her sto Sven med en øvelse som gikk ut på å plassere 5 stk. tennisballer innefra bilen i hver sin plastbøtte på bakken. Mange teknikker ble vist, med ditto (u)heldig resultat. Nå var det tid for lunch - noe som ble intatt på Eikerstua.

Så var det på'n igjen. Før hver enkelt ble sendt i vei derfra, kom Sven med endel bilder av historiske Porscher som det skulle svares rett



# 1990



Strategi diskuteres. Fra venstre Jan Borg, Richard Waitz m/venninne, Tore Magnussen, Ola Næss og Nils T. Knutsen. I bakgrunnen: Løpsleder Sven Furuly i fullt stress.

på - og noen og enhver fikk vel bevist at ikke alt man hadde lest og sett opp gjennom årene hadde gått inn der det skulle. Etappen videre gikk mot Bakke kirke på Øvre Eiker, hvor den tradisjonrike "delekassen" skulle føles helt ut i fingertuppene. Diverse smådeler fra Porscher var tydeligvis kjente *håndfaste* ting for mange.

Herfra var det duket for en kjøre-etappe mot Åmødt og videre mot Vikersund, for så å ende opp på en liten plass som het Steintangen Camping. Her gjaldt det å ha brede saler på doningen sin, samt å ha en stø venstrehånd. Posten besto nemlig av å kjøre en runde med en skje m/tennisball i hånden ut av vinduet uten å miste ballen - og samtidig treffe fem tre-klosser med høyre forhjul underveis - og selvfølgelig på tid. For de fleste var ikke dette såkalt "plankekjøring", ettersom en middels dårlig camping/strandplass kun består av røtter, stein o.l.

En ny kjøre-etappe lå igjen foran oss - den fineste på hele runden. På svingete vei langs Holsfjorden, med høye trær på begge sider som tidvis ga følelsen av å kjøre i en tunnel av skog - helt til du sto der med 4 stive

og holdt på å drømme deg forbi post nummer 7. Dette var en høyst uvanlig øvelse som stilte store krav til presisjon. Olav monterte her en dartpil hengende i en tråd ned fra fremre støtfanger, og i en avstand av 10-15 meter, skulle man kjøre mot en liggende dart-tavle og plassere pilspissen så nær Bulls Eye (midten) som mulig! (*Beste resultat var 3 cm unna!*)

Så bar det avsted på svingete motbakker mot Sollihøgda. Den siste praktiske øvelsen gikk ut på å kjøre med bind for øynene - ikke ned til Sandvika - men mot en lang tråd, og stanse så nær denne som mulig med forhjulene. Her ble det stilt store krav til sikkerhetsavstand!

Etter denne opplevelsen ble den siste øvelsen presentert, og dette var en teoretisk del. Et ark med 13 spørsmål skulle besvares med 1/X/2 alternativer, og her hadde Sven og Olav satt sammen et rekke delikate Porsche-spørsmål som kun de færreste fikk uttelling for.

Siste kjøre-etappe gikk mot Stabekk igjen, og etter seks timer med minnerike opplevelser gikk diskusjonene livlig for seg.

Det er all grunn til å takke de to

arrangørene for et meget vellykket klubbmesterskap, og med et slikt nivå på dette årlige evenement, så vil vi se enda flere medlemmer kjempe om klubbmester-tittelen i 1991. For deg som er litt observant, så ser du sikkert av listen at samme person ble kåret til klubbmester for annet år på rad.

Den endelige resultatlisten over plasseringene ble framlagt av Olav på klubbens 10-års jubileum samme kveld, men for de av dere som ikke var til stede, så ser den altså slik ut:

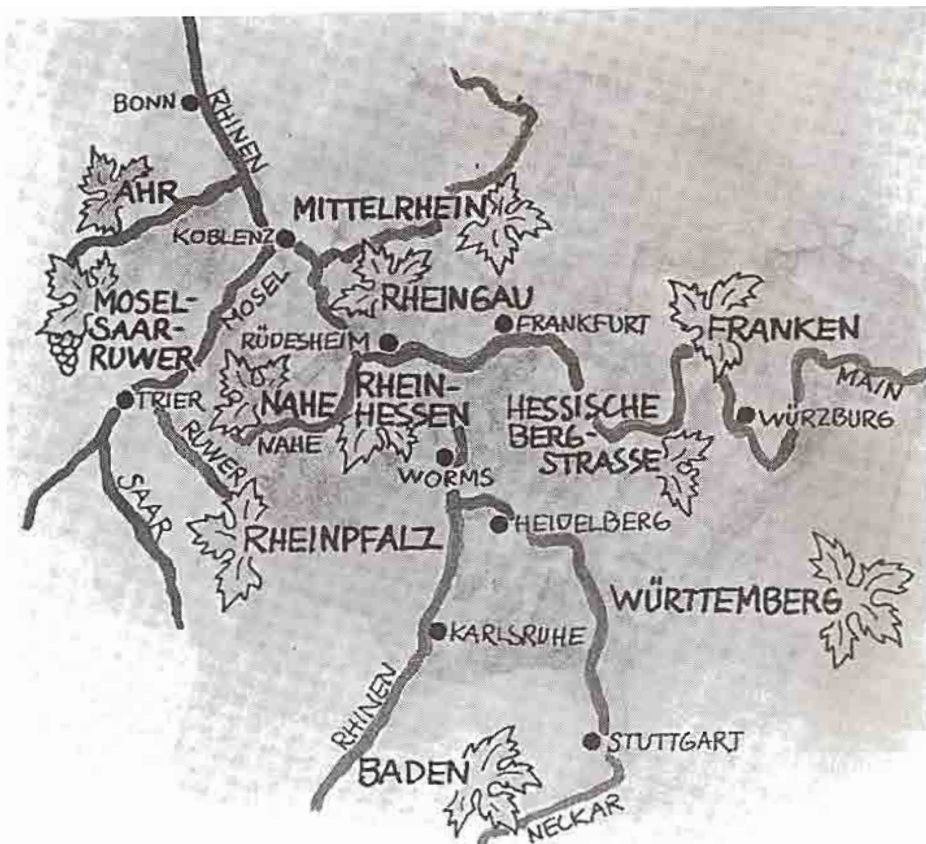
- |                   |                       |
|-------------------|-----------------------|
| 1. Medl. nr. 307  | <b>Oyvind Rønning</b> |
| 2. Medl. nr. 269  | <b>Ola E. Næss</b>    |
| 3. Medl. nr. 61   | <b>Anders Elnæs</b>   |
| 4. Medl. nr. 226  | Egil Haugen           |
| 5. Medl. nr. 281  | Per Chr. Wiencke      |
| 6. Medl. nr. 223  | Vidar Aasen           |
| 7. Medl. nr. 350  | Per H. Skjolden       |
| 8. Medl. nr. 100  | Jan Borg              |
| 9. Medl. nr. 195  | Rickard Waitz         |
| 10. Medl. nr. 44  | Pål Rognaldsen        |
| 11. Medl. nr. 179 | Geir Dugstad          |
| 12. Medl. nr. 332 | Jack Eidsvold         |
| 13. Medl. nr. 409 | Per Ove Arntsen       |
| 14. Medl. nr. 283 | Nils T. Knutsen       |
| 15. Medl. nr. 337 | Gunnar Nordberg       |
| 16. Medl. nr. 277 | Stein Gisle Hansen    |

# TYSK VIN

NÅR BALANSEN MELLOM  
SUKKER OG SYRE  
BLIR STOR  
KUNST



*I kort kjøreavstand fra Stuttgart finner du områder som kanskje produserer verdens beste hvite viner...*



Ser du nøye på oversiktskartet, vil du finne ut at store deler av tysk vinproduksjon er lagt til områdene rundt Stuttgart.

Et besøk i byen vil raskt avdekke at det slett ikke bare er Porsche som er distriktets stolthet.

At tyskerne er et av Europas mest øldrikkende folk, er hevet over enhver tvil - men PKN-medlemmer som har vært med på noen av klubbturene til Porsche-fabrikken, eller besøkt Stuttgart på egenhånd - har vel ikke unngått å se at vin også er en viktig del av dagliglivet i dette området.

Du skal ikke så veldig mange minutters kjøretur fra Weissach, Ludwigsburg eller Zuffenhausen før du (og Porschen) befinner deg i vakre vinområder med pittoreske små landsbyer.

For noen år tilbake, da Stuttgart var vert for det internasjonale Porsche-motet, var en hel dag satt av til et "rally" gjennom deler av vinområdene - karakterisert ved dalsider fulle av vinranker, gamle borger og vakre slott.

Men du må være klar over at fra Autobahn er det knapt mulig å se en eneste vinranke. Skal du oppleve

denne delen av tysk kultur, må du gjøre "racerkjøringen" unna i nord-Tyskland - og gå over til "Bundesstrasse" med norske hastighetsbestemmelser når du nærmer deg Stuttgart.

Utvalget av vin er enormt, og for oss nordmenn som stort sett forbinder tysk vin med "Liebfraumilch", kan smaking og innkjøp fortone seg som det reneste lotteri. Dog er prisene i mange tilfelle såpass hyggelige at noen økonomisk katastrofe sjelden er følgende av manglende kunnskaper om de tyske viner.



Kanskje du har planer om en tur til syd-Tyskland kommende sommer? Eller synes du det kunne være interessant med litt mer kunnskap om det som befinner seg på hyllene i våre hjemlige utsalg? Artikkelen er ikke ment som noen "dyp" opplæring i vinens mysterier - mer som interessant informasjon omkring nok en "nådegave" produsert av driftige tyskere i Stuttgart og områdene deromkring...

Tysk vin har mange tilhengere i Norge, så mange at ca annenhver hvitvinsflaske som selges er fra Tyskland. Tørre viner vinner stadig terreng, men mange er likevel trofaste mot den typiske tyske vinen - frisk, halvtorr og med lys gulgrønn farge.

Det er vanlig å snakke om to hovedtyper: Rhinskvinn og Moselvin. Rhinskvinn oppfattes som fyldigere og søtere enn Moselvinen.

Tyskerne selv har delt vinområdene inn i 11 dyrkingsdistrikter (Anbaugebiete).

*Riesling druen.*

## DE 11 DISTRIKTER

*Mittelrhein* - som de fleste kjenner fra romantisk bil- eller båtreiser gjennom Rhindalen. Det er her den kjente Lorelei-klippen ligger, og hvor vinmarkene ligger på de bratte dalsidene. Vinene er lite kjent utenfor Tyskland.

*Ahr* ligger i en sidedal på vestsiden av Rhinen. Det lages mest rødvin, men området er lite, og eksporten begrenset.

*Mosel-Saar-Ruwer* omfatter vinmarkene langs disse tre elvene, og dette er også hva vi - og andre land - med ett begrep kaller Moselvin. *Nahe* er også en sideelv til Rhinen, og vinene herfra har mye av friskheten som kjennertegner Moselvinene.

*Rheingau*, som blant turister er kjent for Rüdesheim med sine mange vinstuer og yrende folkeliv, er blant vinelskere mer forbundet med noen av de fineste tyske vinene. Rett sør for Rheingau ligger det største vinområdet, *Rheinessen*. Forlater vi Rhinen og drar østover mot Frankfurt, finner vi *Franken* - mest kjent for tørre viner tappet på lave, flatmagede, grønne flasker. *Rheinpfalz* er også et stort område, og er dessuten nokså flatt og derved lett å dyrke.

*Württemberg* og *Hessische Bergstrasse* ligger på østsiden av Rhinen. Førstnevnte produserer hovedsakelig rødvin. Det sørligste og mest oppstykkede området er *Baden*. I Norge er det hittil kun solgt vin fra 7 av disse dyrkingsdistriktene - Mosel-Saar-Ruwer, Nahe, Rheingau, Franken, Rheinhessen, Rheinpfalz og Baden.

### FIN VARIASJON I SØDME, FYLDE OG FRISKHET

Tyske viner oppfattes gjerne som nokså like; de er friske og med sødme, og dermed er alt sagt. Men like fullt som naturen varierer gjennom landskapene, så er der også store forskjeller på vinene. Rødvinene er sjeldne å treffe på, mest på grunn av en begrenset produksjon. De er som type mest å betegne som en svært lett Beaujolais.

Tørre hvitviner er på frammarsj. Tyskerne satser mye på eksportmarkedene, spesielt for å møte en trend



*Vinmarkene Wehlener Sonnenuhr er blant de beste i Mosel. Soluret med vinens navn befinner seg midt i landskapet.*

*De beste vinmarkene i Rheinessen ligger langs Rhinen i nord og sør for Nierstein (neste side).*

som går mot tørrere hvite viner. Selv blant de tradisjonelle vinene er det store forskjeller både når det gjelder sødme, fylde, friskhet og holdbarhet skal vurderes.

Disse faktorene har sammenheng med hvilke druer som er brukt, samt hvor og under hvilke klimatiske forhold druene har modnet.

### DRUER

Det dyrkes mange druesorter. Den eldste er *Silvaner*, som gir en fyldig vin og dessuten stor avkastning. *Riesling* er den mest berømte - den som gir mest frikhet og eleganse i duft og smak. Den vanligste druesort, sett i dyrkningsareal, er *Müller-Thurgau*, som er en kryssning mellom de to førstnevnte. Müller-Thurgau har god friskhet, men mangler nok det lille ekstra fra Rieslingen.

Det er også andre druer som vinner terreng, og felles for de mest vellykkede er en aroma-rik duft, vi kan nevne *Kerner*, *Schreurebe*, *Morio*, *Muscat* og *Optima*.

### KVALITETSHIERARKIET

Tysk vinlovgivning deler vinproduksjonen slik:

*Deutscher Tafelwein* (bordvin)  
*Landwein* - dette er en EF-"påtvunget" klasse  
*Qualitätswein bestimmter Anbaugebiete* - forkortes QbA eller *Qualitätswein*  
*Qualitätswein mit Prädikat*

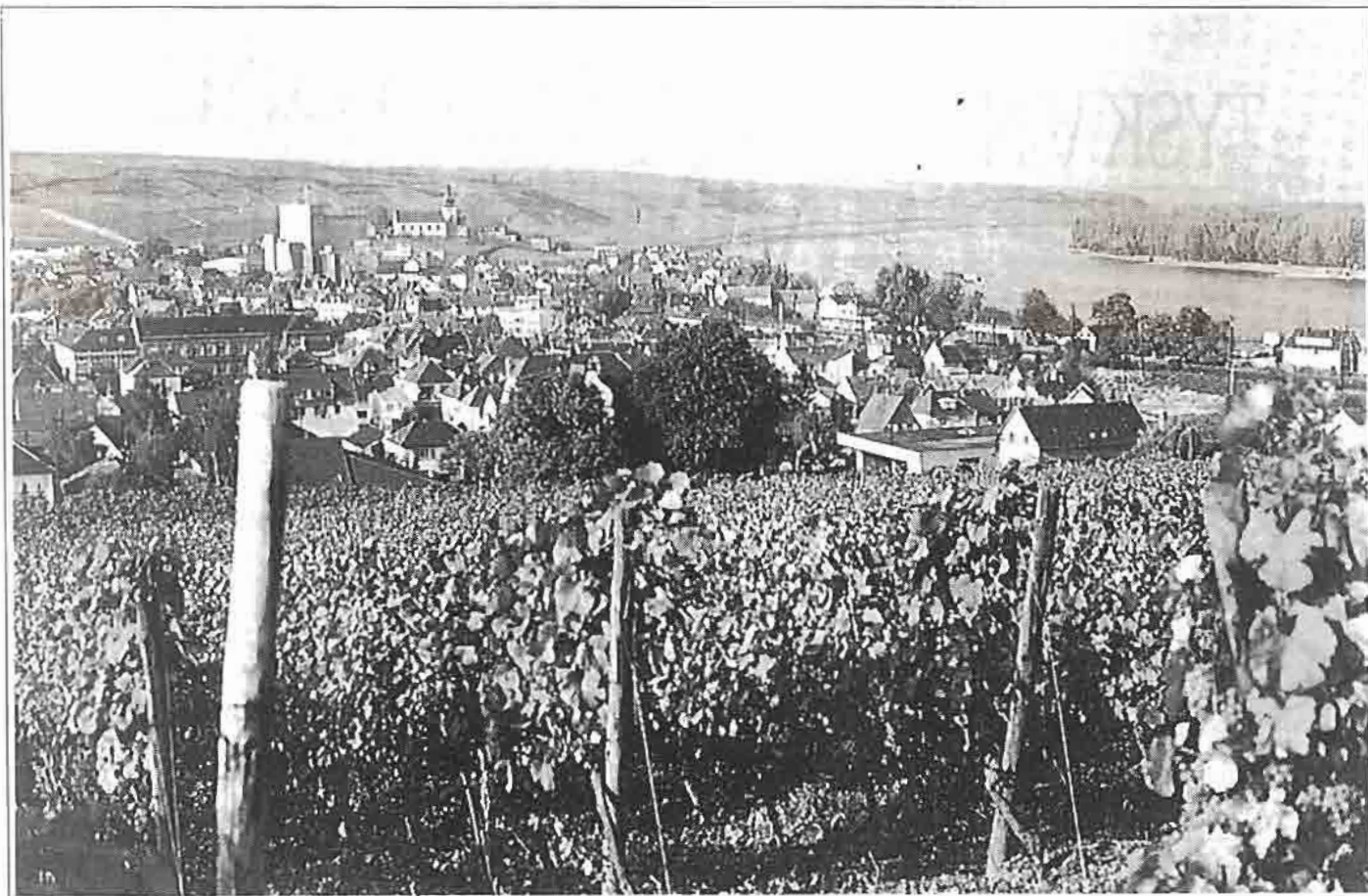
Disse predikatene, som omfatter de fineste, usukrede vinene i Tyskland, er *Kabinett*, *Spätlese*, *Beerenauslese*, *Trockenbeerenauslese* og *Eiswein*.

Kabinett er den letteste vinen - kravet til sukkerinnhold i druene øker for de høyere predikatene. Beerenauslese og Trockenbeerenauslese er svært fyldige og søte. Den siste er laget av druer hvor vanninnholdet er fordampet, og druene har tørket inn.

Eiswein er et resultat av druer som er plukket og presset frossen til stand. Druesaften har lavere frysepunkt enn vann, og det gir også en søt og fyldig dessertvin.

### MOSELDALEN

Det korrekte navn er altså Mosel-Saar-Ruwer, men for de fleste er Moselvin det kjente begrepet. Et særtrekk er at vinene selges på



grønne flasker, mens det ellers i Tyskland er mest vanlig med brune.

Landsbyene ligger tett langs den buktende bratte dalen. I Norge er vi godt kjent med vinene fra Zell, Reil, Bernkastel og Piesport. Vi kjenner dem best fra Zeller Schwartz Katz, Reiler vom heissen Stein, Bereich Bernkastel Riesling og Piesporter Michelsberg. Den mest berømte av de fire er Bernkastel, og berømmelsen har den fra en enkelt vinmark, den som heter Doktor. Bernkasteler Doktor er ved siden av Schloss Johannisberg og Schloss Vollrads (begge i Rheingau) Tysklands absolutte toppviner.

Det satses nå på en nyskapning ved navn *Moseltaler*. Dette er en QbA-vin som ble introdusert på "Bag-in-box" i Norge forrige sommer, og som siden mars i år har vært solgt som flaskevin.

*Nahe*-vinen ligner på Moselvin, med druepreget aroma og frisk smak. Bad Kreuznach er den viktigste byen, men vi kjenner også igjen navn som Burg Layen og Winzenheim. Fjellet Rotenfels med sin karakteristiske rødfarge har gitt navn til en kjent vinmark.

*Rheingau*-vinene kan også sammenlignes med Mosel, selv om

området vel ville betakke seg for en sammenblanding - berømmelse har de fått for sine egne viner.

Rheingau har en annen natur enn Mosel - det ligger i en sørvendt helling opp fra Rhinen.

*Rheinessen* strekker seg langs Rhinen fra Nahe til Rheinpfalz, og størstedelen av området er ganske flatt. Unntaket er den delen som kalles Rheinfront, fra Mainz og sørover. Her stiger landskapet nokså bratt opp fra elva, og det er her vi finner bl.a. Nierstein og Oppenheim, begge landsbyer med "vin-sus" i navnet.

### LIEBFRAUMILCH

Rheinessen har også Worms innenfor sine grenser, med det som er opphavet til Liebfraumilch, Tysklands mest kjente vin. I Worms ligger Liebfrauenkirche, og munkene her dyrket selvfølgelig vindruer. En tysk variant av munk (Mönch) var "Minch", og dette ble så etter hvert - milch.

I dag kan Liebfraumilch lages av druer fra Rheingau, Rheinpfalz, Nahe og selvfølgelig Rheinessen. Områdenavn (Anbaugebiete) blir alltid angitt.

*Rheinpfalz* har tatt farvel med Rhinen, men har til gjengjeld en annen "vinviktig" nabo: Frankrike. Enkelte steder er tyske og franske vinstokker så nær hverandre at det ser ut som én vinmark.

Rheinpfalz er særlig kjent for vinmuseet i Speyer, som blant sine gjenstander har en romersk vinamfora som er forseglet med olje. Amforaen inneholder fremdeles en liten mengde vin.

*Neustadt* er hovedsete for vinhandel, forskning og de forskjellige kontrollorganer.

For øvrig er vel Deidesheim, Wachenheim og Forst de mest kjente fra viner som har vært i det norske utvalget av Pfalz-viner. Den sørlige beliggenheten preger vinen. Solen gir gyldne dråper med fyldig vin, ofte nokså søt og med mye aroma. Det dyrkes flere nye druetyper i de sørlige områdene enn f.eks. i Mosel-dalen og Rheingau.

*Baden's* vinområde ligger spredt fra Heidelberg/Mannheim til Bodensjøen, og består av 7 distrikter (Bereich). Det mest kjente er *Kaiserstuhl-Tuniberg*. Et så vidt utstrakt område resulterer i viner med forskjellig karakter, men normalt vil vinene ha et dempet syreinnhold og



# DEN TYSKE VINETIKETTEN

kraftigere smak enn andre tyske viner.

*Franken* har sine tilhengere pga. de tørre og ganske kraftige vinene. Det er en begrenset produksjon og eksport, og derfor nokså høye priser som forlanges. Her hjemme blir det solgt vin fra Escherndorff og Iphofen på Vinmonopolet.

Vi avslutter denne lille "kjøreturen" i de tyske vinområdene med å minne om at Porschen og vinen skal nytes hver for seg - også i Tyskland. Feriestemningen har lett for å få oss nordmenn til å ta litt lett på dette. Men det gjelder vel ikke ansvarlige Porsche-eiere!

Artikkelen er av Sonja Haugland ved A/S Vinmonopolet. Omarbeidet for Porsche Classic av Sven Furuly.

Den tyske vinetiketten er kanskje den mest fargerike i verden - med romantiske og fornøyelige navn - *Kröver Nachtarsch* (Nachtarsch betyr noe slik som "ris på stumpe"), *Hasensprung* (harehopp), *Paradiesgarten*, *Teufelsburg* (djevelborg). Etiketten kan også være pyntet med våpenskjold og ha gotiske bokstaver i gulltrykk.

På samme tid er også etiketten underlagt strenge regler for oppplysninger og utseende.



*Kröver Nachtarsch* — navnet på vinen er antagelig oppstått som en forvanskning av det latinske «nektar», som altså ble til Nachtarsch — «ris på baken». Motivet på etiketten er vel kommet som en illustrasjon av navnet. Byen Kröv ligger i Moseldalen.

høyden for de forskjellige informasjonene er f.eks. definert på millimeteren.

Informasjonene varierer etter to hovedgrupper: For kvalitetsvin (QbA, QmP) bærer etiketten i seg rikelig med opplysninger som vinfirma, vinområde, årgang, vinen navn som angir kommunenes og Grosslage's navn (flere vingårder som er slått sammen som produserer lik vin), eller Einzellage's (individuell vingård) navn, kvalitetsklasse, druetyper, vinfirma og sted og eventuelt "tappet av A/S Vinmonopolet". Kvalitetsvin har også et prøvenummer. I den vanlige prislisten har man også Tafelwein. De har ofte navnet på vinfirmaet, distriktsnavn (Bereich) eller landsbynavn, men ikke navn på vinmark eller årgang.

Nyere tyske vinetiketter har gjerne moderne design, som den vi viser her. Hochgewächs er en ren ny kvalitetsbetegnelse som kun gis til Rieslingviner. Pilene markerer de forskjellige informasjonen man kan lese seg til:



# SUKK FRA GARASJEN



*Disse tre bilene representerer tre forskjellige filosofier. Men er nå egentlig Porschen den beste av de tre?*

Det er nå så lang tid siden jeg eide en Porsche 914, slik at jeg håper jeg kan gi et ærlig bilde av den. Lang tid er det også gått siden Sven Furulys solskinnsstory om 914.

"Bilen med sjel" fikk jeg høre av de som solgte meg den. Jammen sa jeg sjel, den sjela likte ikke meg! Jeg vet ikke hvor jeg skal begynne, men det var bilen alt skjedde med. Rett etter at den var innkjøpt var det klart at en vanlig service måtte den jo ha. Bytte av plugg og kabler, olje og filter, girolje og justering av clutch. Clutch, ja, da begynte det.

Etter service på Hagan hos Olav Helge, startet jeg opp. Hjem til Majorstua var målet. Dit kom jeg ikke med Porsche den dagen. Jeg kom til krysset på Hagan, svingte ut på Rv. 4. Dro ut 1. gir, putter inn annet forsiktig, giroverføringer var veldig slarkete. Drar ut annet noe enormt, tramper clutchpedalen i gulvet, røsker inn tredje gir, og trodde verdens undergang var

nær. Clutchwiren røyk nemlig i det samme. Tanntrekking uten bedøvelse ble resultatet. Slik så et par drev ut i girkassa også.

Der har jeg nevnt de to første svakhetene på bilen: Clutchwire og girooverføring, to så håpløse ting at de kunne trenge et helt kapittel hver. Girkassa er enkel og grei for en bilmekaniker, men ikke noe du overhaler selv, dersom du som entusiast skal restaurere en 914.

Bremsene var veldig fine, eller rettere sagt, ble veldig fine etter overhaling. Men du må trå noe helt ... for å få hjulene til å låse. Jeg er ganske sterk, så det virket bra. Anne, min kone, hadde endel større problemer. Dette er mulig å forbedre, ved å montere en masterpumpe fra 914-6.

Så på tur med klubben til Tjøme et eller annet år, husket ikke hvilket. Jeg startet fra Majorstua, blid og opplagt. Kjørte alt hva remmer og tøy holdt, og det var ikke lite. Turen var veldig fin den, helt til bilen sluttet å lade. Like før Drammen, på vei

fjernet han taket, med begge dørene oppe. Etter en stund var det umulig å få det på igjen. Bilen hadde sunket sammen så mye at dørene nesten ikke gikk igjen, og taket var ca. 4 cm for stort. Jeg har ikke dårlig samvittighet, jeg solgte bilen billig.

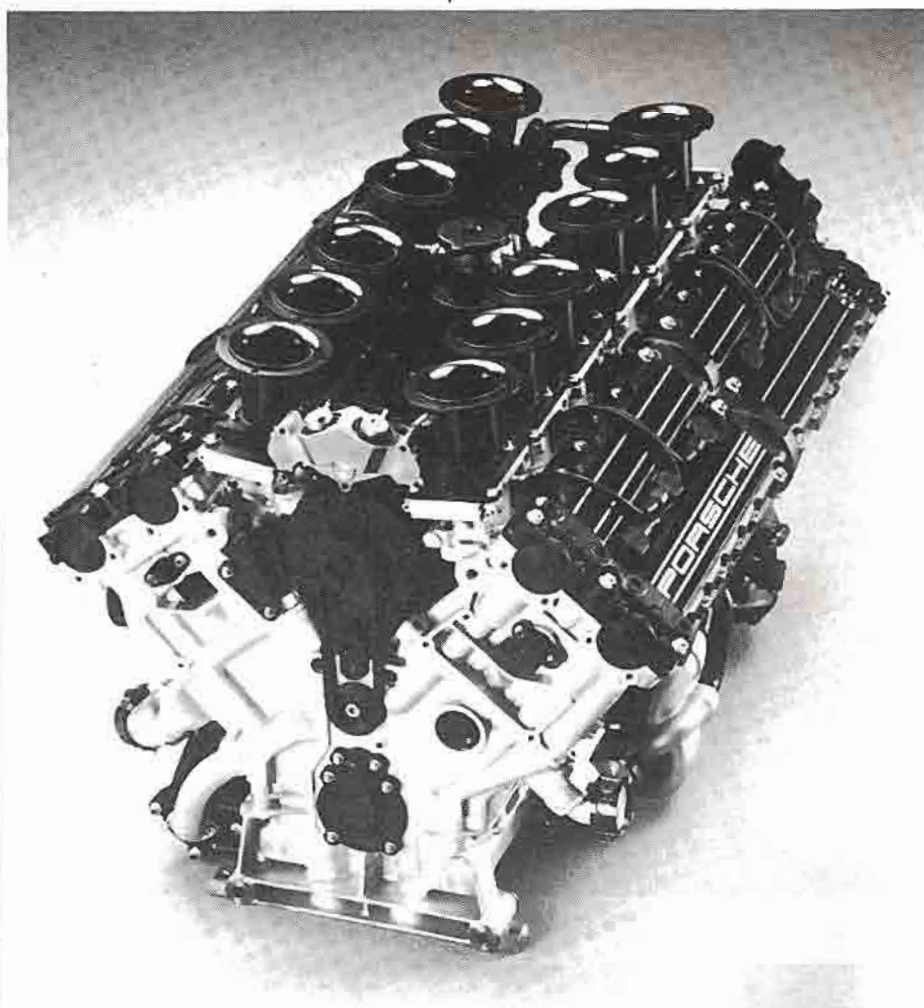
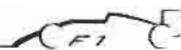
Av positive ting må jeg nevne kjøreegenskapene, de er helt enkelt utrolige. Mange er redd biler som 914, fordi de har midtmotor. Vi har hørt at bilen kan gi de fleste overraskelser. Min påstand er at det ikke er sant. Bilen har en helt enorm balanse og et utrolig veg-grep, selv med standard dekk og felger. En påstand som jeg derimot tror på, er at når veg-grepet slipper, vet du ikke hvor ferden ender. Dette er nok helt riktig. Når du kjører en slik bil til det ikke er mer veg-grep, da går det så fort, og et slipp må komme så brått at bare Niki Lauda hadde greid å reagere fort nok. Problemet er bare at han ikke kjører 914.

Når alt kommer til alt er det en bil som er i ferd med å bli veldig sjelden, kanskje fordi den er så "dårlig", vi må i hvert fall ta vare på de som finnes igjen. For en entusiast er det en grei bil å restaurere. En del av delene kan hentes fra VW bobler, men det aller meste er ting som bare ligner, det er verken Porsche eller VW, det er 914. Etter hvert blir det også laget nye 914 deler, slik at en restaurering er fullt mulig å få 100%.

Hyggelige turer med 914 hadde jeg også, selv om de færreste lesere hadde regnet med at jeg ville innrømme det. Fine sol-skinnsdager, med taket av, er alltid hyggelig. Jeg blir faktisk glad ved tanken. Kanskje kjøper jeg en 914 en dag? En som skal restaureres til 100% original.

*Tekst: Vidar Martinsen*

PORSCHE



Porsches Formula 1 motor, resultatet av mange måneders intenst utviklingsarbeid, gjennomførte for kort tid siden de første prøveturer montert i en F1-bil. Motoren er montert i en Footwork-Arrow, og de første turene ble gjennomført av førerne Michele Alboreto og Bernd Schneider.

Stedet for begivenheten var Weissach, og det var A 11 C-chassiset (fra 1990-sesongen) som ble benyttet til testene. Senere vil et helt nytt chassis, designet spesielt for den nye, 12-sylindrede Porsche-motoren, bli tilgjengelig.

Den nye 3,5 liters racermotoren er en V-12 med en V-form på 80. fire overliggende kamaksler og fire ventiler pr. sylinder er noen av særtrekkene ved den moderne konstruksjonen.

Spesielt er det at kamaksler og aggregater ikke drives fra motorens ende, men fra veivakselen midt inne i motorens hjerte (central drive).

Fra og med 1991 vil Footwork-Porsche teamet delta i Formel 1 verdensmesterskapet med to fabrikk-biler. Førerne Michele Alboreto og Alex Caffi vil ble med over til Footwork-Porsche teamet fra det nåværende Footwork-Arrows teamet. I løpet av det første året er teknisk utvikling felles mål både for Porsche og Arrows.

Gjennom "finsliping" av såvel motor som bil under 1991-sesongen, er målet å skape en Formula 1 bil som skal bringe suksess i flere år framover.

*Sven Furuly*

# MED PORSCHE CLUB SVERIGE PÅ RUDSKOGEN



*En spennende samling i depotet på Rudskogen.*

I årevis har vi som bor i Oslo-området vært vant med å dra til Sverige når vi skulle til racerbaner. De to norske (Mo i Rana og Lånke i Stjørdal) ligger hhv. ca 100 mil og 60 mil nord for Oslo.

Våren 1990 skjedde det noe gledelig: Rudskogen racerbane i Skjeberg i Østfold ble Norges første racerbane sør for Dovrefjell. Den ligger bare ca 10 mil fra Oslo. Det innebærer samtidig at den ligger omlag 15 mil nord for Uddevalla, og innen rimelig avstand fra store deler av Sverige. Gjett hva som skjedde! Svenskene begynte å komme til Østfold. I løpet av sommeren kom svensk politi for å gå på kurs, og den 18. august kom *Porsche Club Sverige* for å prøve seg på banen. Klubben var hyggelig nok til å gi 10-15 plasser til Porsche Klubb Norge.

Tidlig på morgenen den 18. august møttes 7-8 biler fra PKN på en bensinstasjon i Oslo, for fellels tur sørover. Været var så skiftende at en vestlending ville ha følt seg hjemme: regn og solskinn skiftet omtrent hvert tiende minutt.

Da vi kom fram til Rudskogen, traff vi 30-40 svenske biler, og et par norske. I løpet av dagen kom vi opp i

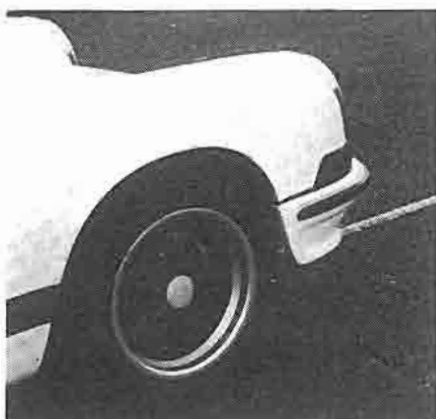
10-12 norske Porscher.

Første punkt på dagsordenen var samling i en pressehall som fungerer som kantine/møterom. Her fikk vi instruksjon i hvordan man skal kjøre på bane. Hvor vi fikk lov til å kjøre forbi, hvor vi IKKE fikk lov til å kjøre forbi, samt hvor det var lett å kjøre av banen. Etterpå ble vi delt inn i flere grupper, som så kjørte rundt banen i pen rekke etter gruppelederen. På de vanskeligste stedene tok vi en stopp, for å lære mer om hvor idealsporet gikk.

Hele tida ble det innprentet av vi ikke skulle konkurrere med hverandre, men at alle skulle ta det med ro, og avpasse farten etter egne ferdigheter.

Tilbake i depoet ble vi delt inn i 4 grupper: En gruppe for rutinerne banekjørere, to grupper for urutinerne, og en gruppe for kvinner! En av de svenske lederne (mann) fortalte at det var kvinnene sjøl som ville ha denne merkelige inndelingen. Ordningen virker jo temmelig sprø, men husk at i Sverige har de egen "Ladies Cup" - de kjører Lancia. Svenskene godtok likevel at eneste norske kvinne - *Christin Eidsvold* - fikk kjøre blant mennene.

*Fuchs skal det være!*



# EN LEGENDE GJENOPPSTÅR:



De to bokstavene RS står i Porsche-sammenheng tradisjonelt for lette- og kraftfulle sportsversjoner av seriebiler. Spesielt suksessfulle var 911 Carrera RS 2,7 og 3,0 som ble produsert tidlig på 70-tallet. Til tross for beskjedne produksjonstall er løpsseirene utallige.

Disse seierrike modellene har stått som mal for den nye 911 Carrera RS - som på mange måter er en sivil versjon av Carrera-Cup modellen (se Porsche Classic nr. 6/90). Både Carrera RS og Carrera-Cup bilene er basert på Carrera 2 - dvs. biler med trekk kun på to hjul.

Overlegne kraftressurser sørger en 3,6 liter boksermotor for. Tallrike Carrera-Cup løp har bevist motorens driftssikkerhet. Med modifisert motor-elektronikk yter den turtallsvillige motoren 260 hk, selvsagt med den obligatoriske katalysatoren på plass.

Kraften overføres til de ekstra brede bakdekkene gjennom den velprøvde 5-trinns gearkassen fra Carrera 2, med sperredifferensial som standardutstyr på RS.

Sine aner tilbake til 70-årene og racerbanen vises best ved den slanke bilen har blitt utsatt for. Med sin vekt på 1240 kg kan den vise til en vektreduksjon på 10% i forhold til en standard Carrera 2. Umiddelbart kan kanskje 1240 kg synes tungt, spesielt sammenlignet med 70-tallets 2,7 RS. Men ved å studere motoreffekt og karosserivekt, er den "nye" RS bedre m.h.t. vekt/hk enn 2,7 RS touring - "hårfint" dårligere enn leichtbau-versjonene. Forholdene mellom vekt/hk er som følger:

1973 Carrera 2,7 leichtbau 4,57 kg/hk, 1973 Carrera RS Touring 4,9 kg/hk, 1974 Carrera 3,0 RS 4,59 kg/hk og til sist 1990 Carrera RS 4,76 kg/hk.

Sett i lys av de krav som har blitt påført Porsche og andre fabrikanter i de 17-18 årene som har gått siden forrige generasjon, er kanskje en vekt på "kun" 1240 kg tilfredsstillende. Katalysator, de store støtfangerne, ABS-bremser osv. veier mye.

Jeg synes likevel det er et tankekors at "matchvekten" ikke er bedre enn en gammel 2,7 RS leichtbau. Det

burde være mulig - takket være 959-prosjektet - å få til større bruk av materialer som karbon, kevlar og aluminium når Porsche først skal gjenintrodusere en RS.

Slankekuren har i første rekke blitt konsentrert omkring rene komfortdetaljer som de elektrisk regulerbare sidevinduerne, sentrallås-anlegget, alarmanlegg, klima-anlegg, bakseter, støydempingsmateriale og den elektriske setereguleringen.

Best kommer slankekuren til syne inne i coupeen. Borte er som sagt baksetene, og de komfortable standard-setene er erstattet av to dypt skålformede sportsseter, hvis mest positive egenskap er å holde føreren på plass når G-kreftene begynner å gjøre seg gjeldende.

Som avslutning på slankekuren har bilen fått mindre og lettere "turbo"-speil uten elektrisk regulering, og sist, men ikke minst, panserlukk foran av lettmetall.

Den lave vekten, kombinert med en lett trimming av motoren, 260 hk mot Carrera 2's 250 hk, gir en imponerende akselerasjon fra 0-100 på 5,4

# Porsche 911 Carrera RS



*To Carrera RS. 20 år skiller disse to eksemplarene av den evigunge 911.*

sekunder. Motoren er også mer elastisk, og toppfart oppgis til 260 km/t. Understell og hjuloppheng har naturligvis også vært gjenstand for optimalisering av Weißbach-ingeniørene. Karosseriet er senket 40 mm, og stivere fjærer og støtdempere forbedrer kjøreegenskapene - som allerede på Carrera 2 er meget bra - merkbart...

Når det er snakk om sikkerhet har Porsche ofte vært andre produsenter overlegen - og når det gjelder bremses er RS et godt eksempel i så måte. Ikke bare har den ABS, men er også utstyrt med ventilerte skiver med en diameter på 322 mm foran, og Carrera Cup skiver/klosser bak.

Føreren får også god kontakt med baneunderlaget takket være en direkte og følsom styring, utefi bruk av servohjelp, akkurat som på Cup-bilen.

Foran er det montert 7,5x17 felger med 205/50 dekk, bak ruller Carrera RS på 9x17 felger med ikke mindre enn 255/40 dekker. Den ekstreme dimensjonen av dekk og felger er gjort med tanke på at Carrera RS skal

kunne homologeres i gruppe N/GT der racingdekk er tillatt - men originalfelger må brukes!

Fra utsiden presenterer Carrera RS seg i velkjent 911-silhuett - med unntak av de spesielle, og brede Carrera-Cup felgene. Også heck-spoileren er standard Carrera 2 - den "spretter" ut ved 80 km/t. En kan jo spørre seg om dette er en detalj av betydning eller ei? Hvor mange sekunder i løpet av "levetiden" vil en Carrera RS bevege seg i hastigheter under 80 km/t? Kanskje en fast spoiler med de samme aerodynamiske egenskapene, laget i et lett kunststoff, med 2-4 kg vektbesparelse hadde vært å foretrekke på en RS?

Uansett, spoileren i kombinasjon med den "glatte" undersiden på bilen, og karosseriets aerodynamiske form, sørger for at bilens "løft" i høye hastigheter er praktisk talt null. Og at dette er vesentlig for sikkerhet og kjøreegenskaper er udiskutabelt. Den nye Carrera RS hadde verdenspremiere på Birmingham-utstillingen i september '90, og produksjonen begynner sommeren '91. Det

# FABRIKKTUREN TIL STUTTGART 1990



Det var en forventningsfull gjeng på 9 personer som møtte hverandre på Fornebu torsdagen den 11. oktober 1990. Sammen med 7 andre, som valgte å bruke egne kjøretøy, skulle turen ende opp i Stuttgart, hvor Porsche AG inviterte medlemmer fra PKN til fabrikkomvisning fredag den 12. Etter litt forsinkelser i Düsseldorf, landet vi trygt, men sent, ved reisemålet. På hotellet ble vi møtt av en tålmodig utsendt fra Porsche-konsernet som ville forsikre seg om at alt var vel så langt.

Den store dagen kom, og reisefølget satte kursen mot Zuffenhausen for å møte representantene og resten av vårt følge i Porsche-museet. Det var mange våte øyne og nysgjerrige blikk mens vi ventet på den tradisjonelle introduksjonen i museumslokalene.

Ilse Nädele var som vanlig vår vert; det er hun som er fabrikkens kontakt til klubbene over hele verden, og med god hjelp fra Volker Spannagel ble vi ønsket velkommen.

Etter å ha blitt fortalt litt historikk, gikk vi ut og ble henvist til en Porsche 944 som skulle fungere som bankboks for kamerautstyr. Det er ikke tillatt å fotografere på fabrikkområdet, og da er det bare å rette seg etter det...

Omvisningen tar for seg hele spekteret fra de minste deler til det

ferdige produktet, og det inntrykket som spiller seg fra arbeiderne, er at man her har å gjøre med mennesker som er glad i jobben sin. Det finnes ikke tegn til rot eller kaos - de har god tid, men likevel et fast program, og gjør heller sin viktige del av sammensettingen 110% riktig første gangen, framfor å slurve eller stresse. Det er lagt opp slik at alle har muligheter til å rotere innenfor sitt fagområde, slik at man ikke går lei av det man driver med fra dag til dag, og risikerer å gjøre en dårlig jobb.

Vi startet i den enden som tok for seg sammensettingen av de tekniske partiene på bilene, og ble vist hva som kreves for at kvaliteten blir så høy som overhodet mulig. Hver ferdig sammensatte motor blir

*Ilse Nädele ønsket alle velkommen (over; til venstre).*

*Inngangen til museet var omgitt av Porscher i alle former og farger (over).*

*I Weissach sto en rekke røde Porscher klar til prøvekjøring.*



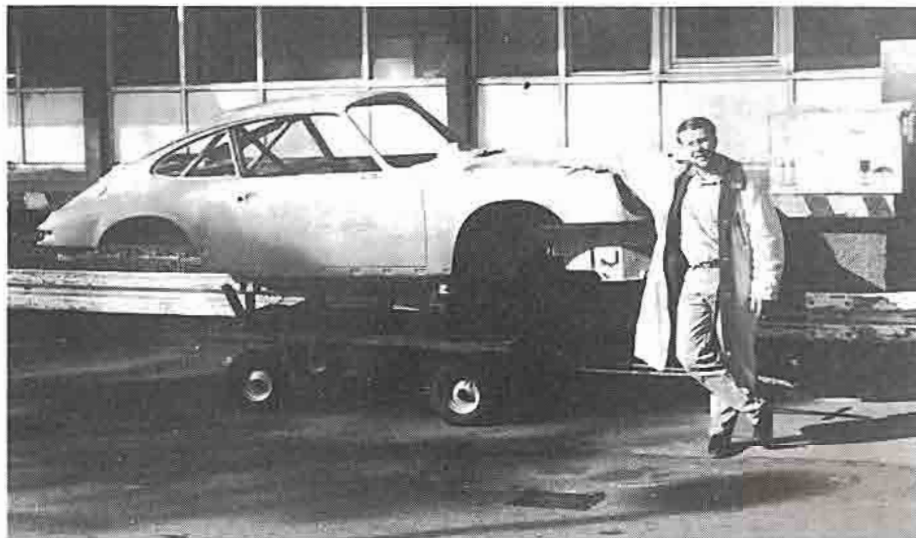
nøye sjekket og prøvekjørt i benk før godkjenningstempleet tas fram. De som foretar denne kontrollen er kledd som leger i hvite frakker, og har innfridd de høye kravene som stilles for å foreta avgjørelser om produktet skal godkjennes eller ikke. Dette er noe som går igjen i alle avdelingene under hele monteringen.

På karosseri-siden er det også den samme pinlige nøyaktigheten i alle ledd. Sammensveisingen av de enkelte delene blir målt i en enormt avansert målebank etter hvert som de ferdige råkarosseriene er satt sammen. Fra denne delen av produksjonen blir det godkjente karosseriet sendt over til lakkavdelingen via en glasstunnel som befinner seg høyt over en fire-felts hovedvei mellom de to bygningene (tenk deg et skinnende blankt 911 råkarosseri på vei over dette opplyste glassrøret i mørket...).

I bygningen hvor bilene settes sammen slik den skal framstå for kunden, lyser det også av varsomhet og nøyaktighet. Det er ikke snakk om at det lages røde biler på mandag og grønne biler på tirsdag osv. - neida, her kommer bilene etter hverandre slik de er bestilt på forhånd. For å ta 911'ene, så er produksjonstallet for antall ferdige biler pr. dag 77, og for hver type 911 (Carrera 2/4, SC, Targa, Cab) så finnes det over 30 varianter avhengig av hvilket land de er bestilt til, med derav de spesifikasjonene som hvert enkelt land krever (høyre/venstre-styring, gult/hvitt lys, USA-spesifikasjoner osv.).

For 928 S4/GT er dagsproduksjonen noe mindre - ca. 25 biler. Når bilen er helt ferdig sammensatt og prøvekjørt blir den kjørt opp på en meget stor parkering bak fabrikkens - og du kan jo sikkert tenke deg hva slags inntrykk det synet lager på noen og enhver...

Etter omvisningen ble det servert en velsmakende lunch i VIP-kan-



*Storsteparten av "Fabrikkfarerne" samlet. Uten mat og drikke duger helten ikke (over). Er det Per Chr. Wiencke som er helten.*

*Samling rundt et populært fotomotiv i Zuffenhausen. På bildet er Jorn Dalum, Haakon Andersen, Richard Waitz, Knut O. Flatset, Niels T. Knutsen, Kjell Hovslien, Dalum junior, Gisle Haavang og Egil Haugen.*



tinene, og alle hadde i hvert fall fått et minne for livet - så langt. Men så kom det som viste seg å være rosinen i pølsa. Etter lunch bar det avsted i en mini-buss mot Weissach - Porsches test- og utviklingssenter. Her slapp vi naturligvis ikke inn i bygningene, men vi ble tatt med ut hit for å være passasjerer rundt på banen i følgende modellvarianter: *Porsche 911 Carrera 2 Tiptronic, Carrera 4, 928 S4 og 944 Cabriolet*. Alle var de i samme lekke rødfarge, og alle hadde de førere som kjenner disse bilene som sin egen bukselomme.

Resten av dagen gikk med til å sitte på med hver enkelt bil opptil flere ganger. Personlig må jeg innrømme at det som gjorde mest inntrykk på meg, var å kjenne hvilken kraft som bor i 928 S4, og hvordan sjåføren utnyttet dette til det maksimale. Nå byr riktignok denne banen på store hastigheter, ettersom den er delt inn i flere sløyfer, alt ettersom hvordan det skal testes. Etter at presentasjonen så smått var over, fortalte Volker at sjåførene egentlig ikke var testførere - men teknikere! En meget innholdsrik dag var i ferd med å ta slutt, og etter at vi tok farvel med våre guider for dagen og takket for oss, endte kvelden med middag i Stuttgart i Porsche AGs regi.

*Hele gjengen ankom Ruf i leiebiler reservert på forhånd*



*Hof Ruf sto det Porscher overalt. Til og med som her - flere i høyden (under).*



I og med at denne weekend-turen hadde et relativt velfyllt program, sikret vi oss på forhånd å reservere leiebiler slik at vi kunne komme oss dit vi skulle på lørdag. Og ettersom Per Oskarson var med på denne tysklandsturen, så hadde han på forhånd avtalt en omvisning i lokalene til Alois Ruf.

Derfor satte vi oss i våre to Audi 80'er på lørdag etter frokosten, og satte nesen mot Mannheim-distriktet. Vel framme etter en aldri så liten omvei, ble vi tatt med inn på en av verkstedhallene hvor det var rigget opp til en matbit i form av varme "weisswürst" med et noe salt til og skummende drikke fra fat - altså i deres form for kantine; verkstedet. Dette falt i smak for samtlige, og mens vi inntok maten med stort giv, startet de så smått å fortelle om hva Ruf egentlig står for.

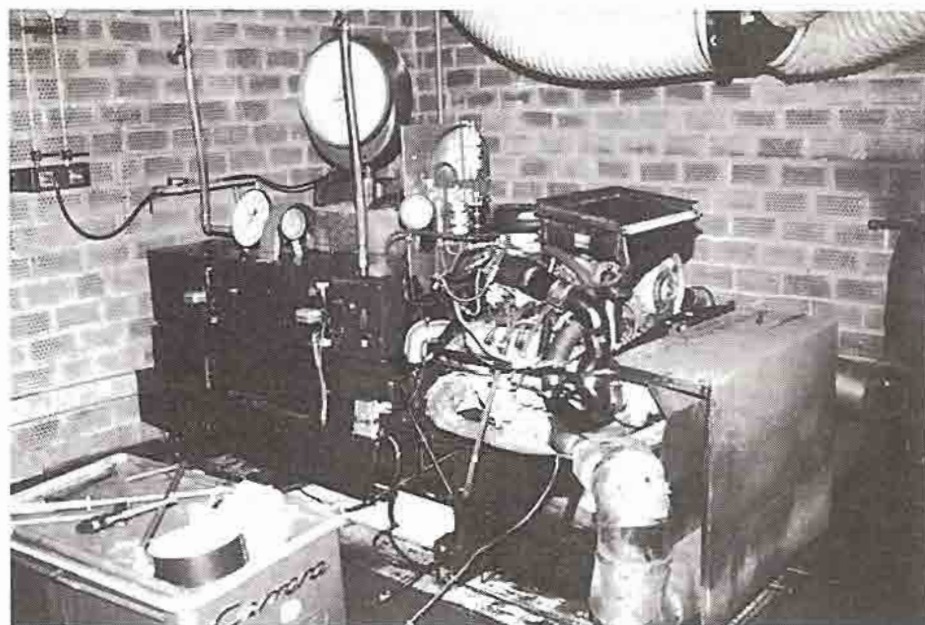
Det som foregår i disse lokalene er naturligvis tuning og egen produksjon av *meget* høy klasse. Når man ser hva som legges ned av arbeid i en Ruf CTR, så er det forståelig at det koster. Det som også gjenspeiler seg hos Ruf, er at menneskene trives med det de gjør, og er så faglig dyktige som det går an å bli.

Hele området består av en hel liten fabrikk, fordelt over 2 relativt store bygninger. Her foretas karosseriombyggingene til CTR, montering, lakkering, men ikke produksjonen av egenutviklede deler. Det er først og fremst kunden som er det viktigste, og at denne skal være fornøyd med det han betaler for. Etter å sett perfeksjonismen i Ruf Automobile GmbH, tviles det ikke ett sekund...

Siden flyavgangen til Oslo på søndag 14. oktober ikke gikk før på ettermiddagen, bestemte vi oss for å kjøre til Hockenheimring (ca 12-13 mil fra Stuttgart) for å se den siste runden i årets Carrera 2 Cup. Vi kom



*Midt i verkstedhallen var det rigget opp et langbord med servering av mat og øl (over).*



*Test-benk for motorene. Dette er "nål-øyet" alle Ruf-motorene må gjennom. Effekt, dreiemoment, ladetrykk, temperatur - en mengde data gjøres tilgjengelige (over).*

faktisk fram til banen sammen med ca 80 000 andre, etter å ha sittet i stampe på autobahn p.g.a. alvorlige ulykker. Det ble i alle fall en rask tur opp på tribunen på "ringen", dessverre en time for sent til å gjøre denne turen perfekt. Med tanke på at vi kunne risikere å bli sittende i trafikk-kork på vei tilbake til flyplassen, dro vi derfor ganske snart tilbake.

Minnene fra en slik tur glemmer vi aldri, og det gjenstår å se om vi klarer å gjøre en lignende tur senere i forbindelse med et fabrikkbesøk. Invitasjonen til omvisning på fabrikken kommer ca hvert annet år - så det er ny sjanse for deg som ikke har vært med tidligere på høsten 1992!

*Egil Haugen*



# EASTERN FRONT TRACTOR

Skoda's Radschlepper Ost: Hitler's Idea, Porsche's design  
(eller PORSCHE TYPE 175)

Det finnes faktisk folk som tror at de spesialutgavene av Porsche 911 (og seinere 959) som deltok i Paris-Dakar-rallyene, var de første 4-hjuls drevne Porsche. Historieløshet, kalles slik mangel på kunnskap om driftens historie.

Ca år 1902 konstruerte Ferdinand Porsche sine første 4-hjuls drevne biler. De var elektriske, med en elektromotor i hvert hjulnav. En forgjenger for denne biltypen kan man studere på Horten Bilmuseum,

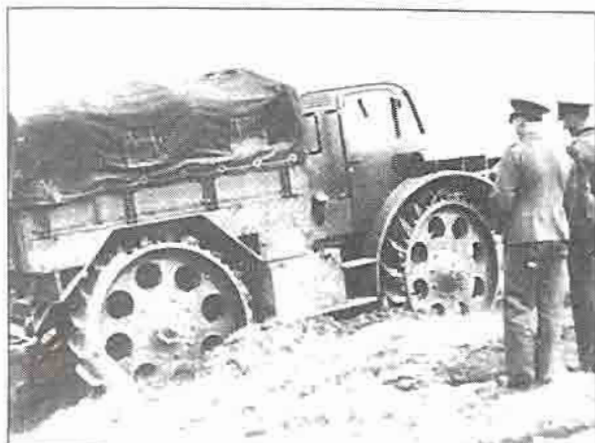
men bilen i Horten har bare motorer i forhjulene, og er altså 2-hjuls drevet.

Under den første verdenskrig hadde den østerrikske hæren behov for "landevegsløkomotiver" til å dra tilhengere med våpen, ammunisjon og andre forsyninger. Den største oppgaven var å transportere de store 30.5 cm tyske kanonene. Porsche konstruerte derfor flere utgaver av et 4-hjuls drevet landevegsløkomotiv. De ble forresten ikke bare brukt på landevegen, men også

på jernbanesporene. Et slikt kan man se på et bilmuseum sør for Odense på Fyn.

I 1931 var Ferdinand Porsche lei av å være ansatt i forskjellige bilfirmaer i Tyskland og Østerrike, så han etablerte sitt eget konstruksjonsfirma, som tok på seg oppdrag fra andre.

Da Nazi-Tyskland var dum nok til å angripe Sovjet, fikk Wehrmacht et nytt problem: Vegene i Sovjet var for dårlige til at vanlige biler kunne



*Tekst: Olav Helge*



klare alle transportoppdragene. Tyskerne hadde en imponerende flåte av halvbeltekjøretøyer (i forskjellige størrelser), men disse kjøretøyene egnet seg bedre til militærparader enn i praktisk krig, de var rett og slett for avanserte, og krevde altfor mye daglig vedlikehold.

Tyskerne trengte derfor et kjøretøy som var enkelt i konstruksjon og bruk, men som samtidig kunne klare vegforholdene på østfronten. Porsches konstruksjonsbyrå konstruerte derfor en merkelig skapning, Type 175 (alle prosjekter hos Porsche får et konstruksjonsnummer, uansett om det er et eksternt oppdrag eller noe de konstruerer til eget bruk).

Ettersom Porsche ikke hadde noen produksjonsfabrikk, ble det bestemt at Skodafabrikken - som jo var overtatt av tyskerne - skulle bygge kjøredoningen.

Skodafabrikken var ikke ukjent med slike kjøredoninger, det var denne fabrikken som hadde bygd de landevegsløkomotivene Porsche konstruerte under første verdenskrig også.

Navnet *RSO* betyr *Rad Schlepper Ost* (eller Hjul Sleper Øst), altså et hjulgående kjøretøy som sleper tilhengere, til bruk på Østfronten.

Samtidig med at Porsche fikk sitt oppdrag, ble et tilsvarende oppdrag gitt til lastebilfabrikken Latil i Frankrike (også den okkupert, naturligvis).

Latil hadde lang erfaring med landevegsløkomotiv, både fra første verdenskrig og etterpå. I 1940 overtok tyskerne mange Latil, og fant ut at de kort og godt var glimrende.

Ettersom det var stor mangel på gummi i Tyskland, fikk både Porsche

og Latil beskjed om at kjøretøyene måtte utstyres med store jernhjul. Det sies at det var Hitler personlig som ga beskjed om jernhjulene. Derimot sies det at Porsche mente at store jernhjul ikke hadde noe for seg.

Naturligvis hadde Porsche rett: Prøvene med prototypene viste at riktignok var jernhjul fint på enkelte underlag, men i snø, is og leire var de nesten ubrukelige.

Porsche fikk oppdraget våren 1942. Sju måneder seinere, oktober '42, foregikk de første prøvekjøringene, og i januar 1943 fikk Hitler se både Porschen og Latilen. Han var ikke imponert.

Bensinforbruket i Porschen var 2 liter pr. kilometer. Motoren var en 6-liters med luftkjøling. Støynivået og vibrasjonene var forferdelig, ifølge Wermachts egen rapport. Jernhjulene lagde naturligvis masse bråk, og bedre ble det ikke av at det nesten ikke var støysolasjon i motorrommet eller førerhuset.

Etter at prøveperioden var over høsten 1943, ble det bestemt at verken Porsche eller Latilen skulle settes i produksjon. En av grunnene var at tyskerne nå var i ferd med å bli kastet ut av Sovjet, slik at behovet for en "Øst-front-sleper" ikke var tilstede mer.

Det er usikkert hvor mange eksemplarer som ble bygd av Skoda/Porsche Type 175, men et sted mellom 100 og 200, antas det. Det er mulig at de aldri ble satt inn i Sovjet, men noen ble brukt på Vestfronten, bl.a. i Nederland. Etter at krigen var over, sto 10 stk. på et fabrikkområde i Øst-Tyskland, men de ble ødelagt for mange år siden. En ble gravd ned i 1945 på Porsche-fabrikken i Stuttgart - rett før de allierte nådde fram. I 1960 ble den gravd opp igjen, og deretter ødelagt. Derimot er det et håp om at et meget dårlig eksemplar har overlevd i Frankrike.

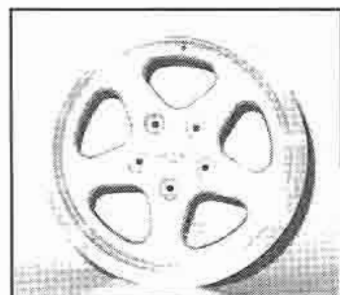
# ENEIMPORTØR AV RUF PRODUKTER TIL NORGE



Vi er eneimportør av hele RUF's program av deler og biler til Norge.

# RUF

Felger, spoilerkit, ratt, støtdempere, motortrimming, seter og mye mer.



RUF 10"x17 felg for 911 Turbo.



Frontspoiler 911 Carrera.



RUF skinnratt.



RUF 9"x17 felg for Carrera 2/4.

## Motortrimmingssatser:

|                                             |                              |
|---------------------------------------------|------------------------------|
| Porsche 911 SC og 3,0 Carrera, 180 - 200 HK | = 3,2 liter - 217 HK         |
| Porsche 911 3,2 Carrera, 231 HK             | = 3,4 liter - 270 HK         |
| Porsche 911 Turbo, 300 HK                   | = 3,4 liter - 400 HK BTR II  |
| Porsche 911 Turbo, 300 HK                   | = 3,4 liter - 420 HK BTR III |

## Totalombygging av:

|                                         |        |
|-----------------------------------------|--------|
| Porsche 911/Turbo, til RUF CTR I +      | 469 HK |
| Porsche 911 Carrera 2, til RUF CTR II + | 450 HK |

## Felgsats:

|                                                                     |  |
|---------------------------------------------------------------------|--|
| 911 SC/Carrera 8"+9"x17 med RUF navdeksler                          |  |
| 911 Turbo/Turbobred. 9"+10"x17 med RUF navdeksler og distanseskiver |  |
| 911 Carrera 2/4 8"+9"x17 med RUF navdeksler                         |  |
| 944/Turbo, t.o.m. 86-mod. 8"+9"x17 med RUF navdeksler               |  |
| 944/Turbo, fra 87-mod. 8"+9"x17 med RUF navdeksler                  |  |

## Annet RUF tilbehør:

|                                               |  |
|-----------------------------------------------|--|
| Støtdemperkit for 911, fra 75- til 89-mod.    |  |
| Støtdemperkit for 911 Turbo Nurburgring Sport |  |
| Senkningssats for 911 Carrera 2/4             |  |
| Skinnratt med nav                             |  |
| Frontspoiler for 911 SC/Carrera               |  |
| Frontspoiler for 911 Turbo                    |  |
| Frontspoilergummi til 911 Carrera 2/4         |  |

## NYHET:

|                                                   |  |
|---------------------------------------------------|--|
| RUF seter til alle typer Porsche (lev. april-mai) |  |
| RUF 6-trinns gearkasse til 911 Carrera og Turbo   |  |

Send fargeprospekt med prislister til:

Navn: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

Postnr. \_\_\_\_\_ Sted: \_\_\_\_\_

Sett inn kr. 30,- på postgiro 0813 4159570 (Norge)

Porsche: 924 ☐ 944 ☐ 914 ☐ 911 ☐ 928 ☐

## Oskarson

ADDRESS: PL 4473, NORDBY  
S-452 00 STRÖMSTAD  
TELEFON: 095-46-526-40 354  
TELEFAX: 095-46-526-40 385