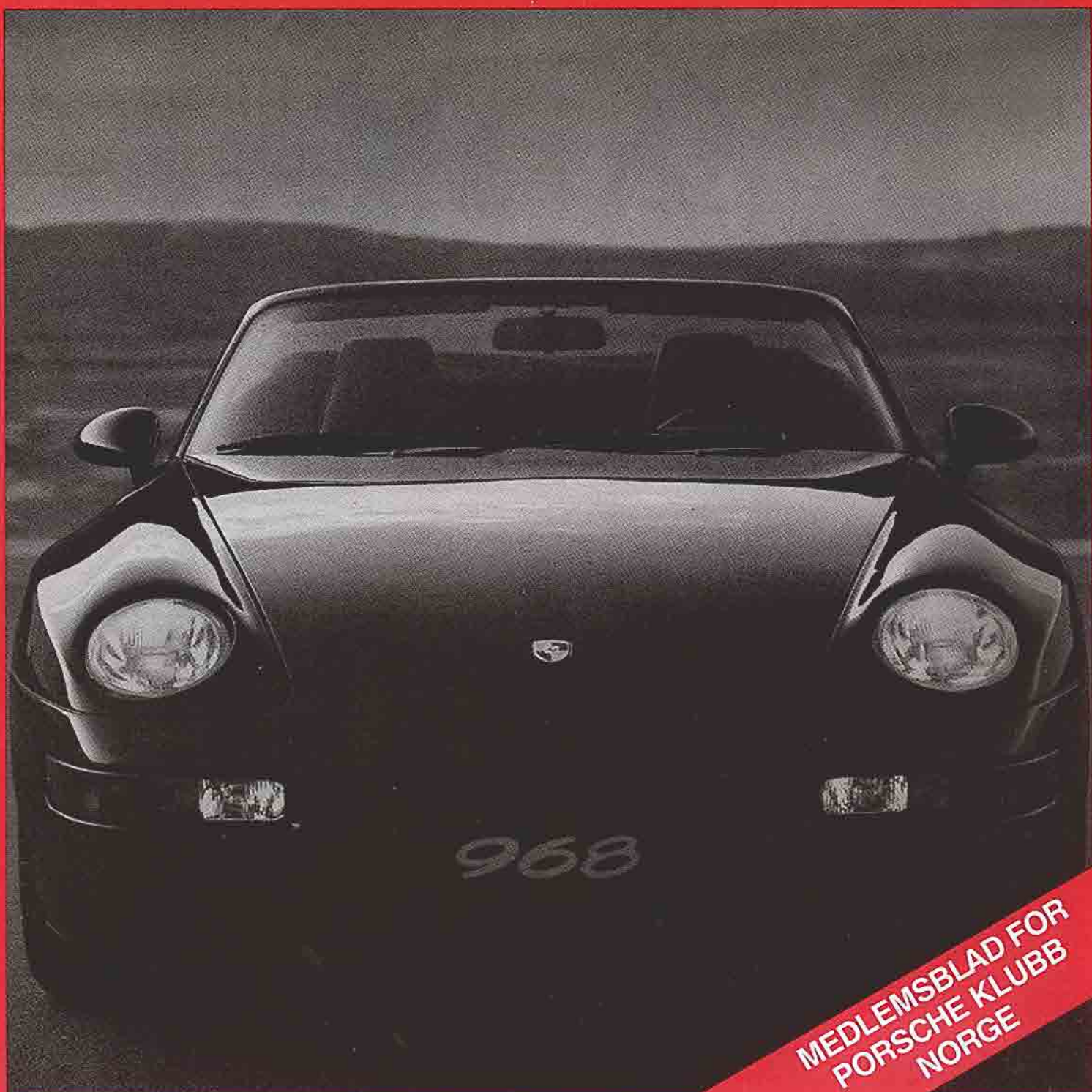


PORSCHE

8

1991

Classic



MEDLEMSBLAD FOR
PORSCHE KLUBB
NORGE

PORSCHE



Nr. 8, sommeren 1991

Bladet utkommer med 2 nummer/år

Distribusjon: Gratis til alle medlemmer

I redaksjonen: Sven Furuly

Layout og fotosats: Idémølla a.s

Ettertrykk tillatt med tydelig kildegjengivelse

Porsche Klubb Norge
Postboks 32, Lysejordet, 0312 Oslo



FORMANNEN HAR ORDET

Det er en herlig følelse å vite at vi er i rute. Det tidligere annonserte sommernummeret av Porsche Classic har altså blitt en realitet. Vi avsluttet vårens aktiviteter med et meget vellykket kjørekurs, og fortsetter etter en fortjent ferie med klubbmesterskapet 1991 - og du har vel ikke glemt at Karlskogabanen skal ha sitt årlige gummibelegg fra norske Porscher den 15. september?? Det kan godt sies at det går mot mørkere tider, men for deg og dine klubb-kolleger er det mange lyspunkter utover sensommeren!

Merk deg herved at det skal bli mer attraktivt å komme på medlemsmøtene fremover. For å engasjere flere har jeg vært i kontakt med aktuelle personer i en del selskaper som forhandler produkter som Porsche-eiere kan nyte fordeler og erfaringer av. Høsten og vinterens møter

vil derfor by på foredrag og eventuelle demonstrasjoner av forskjellig art.

Det er fortsatt ferietid, og det betyr bl.a. at det er flere biler på landeveien enn vanlig. Selv har jeg ferien bak meg, og etter en del kjøring i både Danmark og Sverige så har jeg inntrykk av å ha hatt med meg "tilhenger" store deler av den tiden jeg har tilbrakt på veiene. En henger har du som kjent ganske nær bakre støtfanger, og det er utrolig mange bakenforkjørende som liker å være kun 50 cm bak deg, selv om "køen" går i 100-110 km/t. I forholdsvis tett ferietrafikk med mye møtende trafikk, så betyr det så lite å komme frem 1500 meter før de andre på de 10-12 milene som er tilbakelagt. Og dette er mennesker som er på ferie?? I trafikken tar de så visst



ikke ferie, men utsetter både seg selv og andre i dødsfare! En av de styggeste trafikksituasjoner jeg har sett i min tid fikk jeg oppleve i ferien på vei hjem til Oslo. En 1. generasjons Opel Manta er som kjent ikke noen sportsvogn, og da denne foretok en hasardiøs forbikjøring, var det ikke så nøyte at det kom et 30-tonns vogntog imot. Det gikk utrolig nok bra, og Mantaføreren bør takke de høyere makter for at han fortsatt er i live! Når man er så engasjert i en bilklubb som det jeg tross alt er, blir man veldig opptatt av sikkerhet - og det er også mitt stikkord etter denne sommeren. Bruk "hue" i trafikken, HOLD AVSTAND, og ha med dette en fortsatt god Porsche-sommer!!

Vi sees vel på klubbmesterskapet??

Egil Haugen

PORSCHE 911 CARRERA RS



Porsche 911 Carrera RS er antakelig den 911-den dellen som har fått størst oppmerksomhet av alle, kanskje med unntak av den firehjulsdrevne gruppe B modellen - senere døpt til 959.

Årsaken til dette forstår man så fort man kjører en RS. Det er et sint uhyre sammenlignet med dagens forfinede og veldresserte 911-er, og for en racing-freak så er det den av alle 911-modellene som havner nærmest hjertet.

Om man vil lære seg mer om modellen og leser gamle magasin-artikler og diverse annen Porsche-litteratur, finner man en rekke motsigende data om modellen. Selvfølgelig blir man da nysgjerrig på hva som egentlig er sant, vi har forsøkt å ta rede på dette, og tenkte der-

for dele med oss av hva vi tror er sant gjennom denne artikkelen.

MANGE USANNHETER

Helt klart er det at det har blitt skrevet en hel del "vås" om denne modellen. Man kan for eksempel lese i mange gamle magasiner at alle de 500 første bilene var "Leichtbau" ("lettvektere") og lakkert i hvitt med enten rød eller blå dekor. Dette er i dag en meget stor utbredt misoppfatning. Andre har fått for seg at alle er såkalte "Leichtbau", osv. osv.

For å få klarhet i saken er det best å begynne med starten. På begynnelsen av 70-tallet ble Porsches suverene 917-modell gjennom en regelendring utestengt fra aktiv konkurranse. Porsche besluttet seg da på å satse

på 911 og ta frem en modell som skulle bli konkurransedyktig i daværende gruppe 3 og 4.

Den "hotteste" modellen som da fantes på modellprogrammet var 911 S på 2.2 liter. Denne modellen hadde en såkalt homologiseringsvekt på 995 kg som man visste man kunne senke en hel del. Porsche hadde nemlig bygd en rally-prototyp til Tour de France 1970 som veide kun 789 kg. Dessuten behøvde man øke motorens størrelse slik at den fikk et slagvolum i intervallet 2.5 til 3.0 liter for å få kunne konkurrere i 3-liters klassen.

For å få en GT-bil klasset i gruppe 4 krevdes det at den var utviklet fra en bil som var produsert i minst 500 eksemplarer. Porsche bestemte da at det skulle bygges en serie på 500

biler til dette formål. Modellen fikk navnet Carrera RS. RS står her for "Rensport".

Konstruktørene valgte å bruke S-motoren med 2.7 liters sylindervolum (90.0mm x 70.4mm). Motoren utviklet 210 Hk ved 6.200 rpm.

Utvendig kjennes bilen lett igjen på den såkalte "ducktail" vingen på motorluken, og på at felgene var bredere og hjulhuset større bak enn fram. Porsche kalte den nye modellen for "Leichtbau", og den hadde en homologiseringsvekt på 960 kg.

Fabrikken regnet med at det skulle bli vanskelig å få solgt en så spartansk og "rå" bil i 500 eksemplarer. Derfor "fusket" man trolig og utstyrte de fleste av bilene med normalte utstyr fra 911 S. Dermed skapte man biler som ofte kalles "Touring"-modeller. Enkelte påstår at det virkelig ble produsert 500 "Leichtbau" og senere tok inn hoveddelen av dem til reparasjonsavdelingen og konverterte dem til "Touring"-modell etter kundens ønskemål. Personlig tror vi ikke at dette er riktig, men at "Touring"-modellen ble bygd slik fra begynnelsen.

Av de 500 bilene ble det bygd et lite antall racingbiler som skulle brukes i gruppe 4 racing. Disse bilene ble kalt Carrera RSR. De hadde bremses fra 917, bredere hjulhus, og herlige rette rør. Motorene var på 2.8 liter og utviklet ca. 310 Hk. Selvfølgelig var det flere forskjeller mellom RS og RSR, men denne artikkelen skal først og fremst handle om RS, så la oss vende tilbake til den modellen.

BUDSJETTBIL

For å være helt sikre på at alle bilene ble solgt, ble prisen satt relativt lavt. En "Leichtbau" kostet 63 000 kroner i Sverige, en "Touring"-modell omlag 5 000 kroner mer.

Nå falt det seg så at alle bilene ble solgt før de ble produsert, og man kan jo ikke akkurat beskyldes Porsche for ikke å ha tatt lærdom av dette med prisfastsettelse senere!

Det eneste riktige å gjøre i denne situasjonen var å produsere ytterligere 500 biler til, og vips var bilen klasset i gruppe 3. Når disse senere ble solgt, kjøpte man en tredje serie. Totalt ble det produsert 1 580 Carrera RS/RSR i løpet av 1973. Disse strakk seg fra chassisnummer 9113600011 til 01590 (de 10 første bilene var prototyper). I

denne serien ble det produsert "RS Leichtbau", "RS Touring" og "RSR" om hverandre, og det er av tidligere nevnte årsaker ikke mulig å spore hvilke som var "Leichtbau" og hvilke som var "Touring". De 49 RSR-bilene er derimot kjent. Trolig ble det produsert 200 "Leichtbau" og antall "Touring" blir derfor 1331 stykker.

På en "Touring"-modell kunne man, foruten 911 S utstyr, få det meste i ekstrautstyr; elektriske vindusheiser, takluke, air condition, diff-brems, skinnseter (kun delvis) osv.

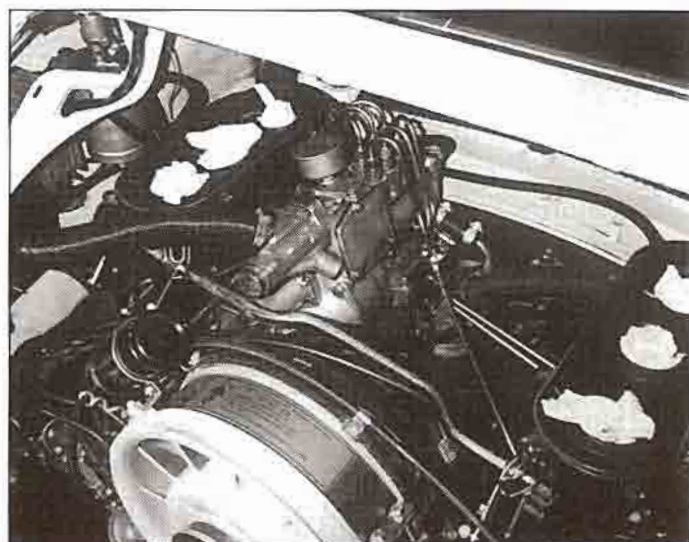
SPARTANSK

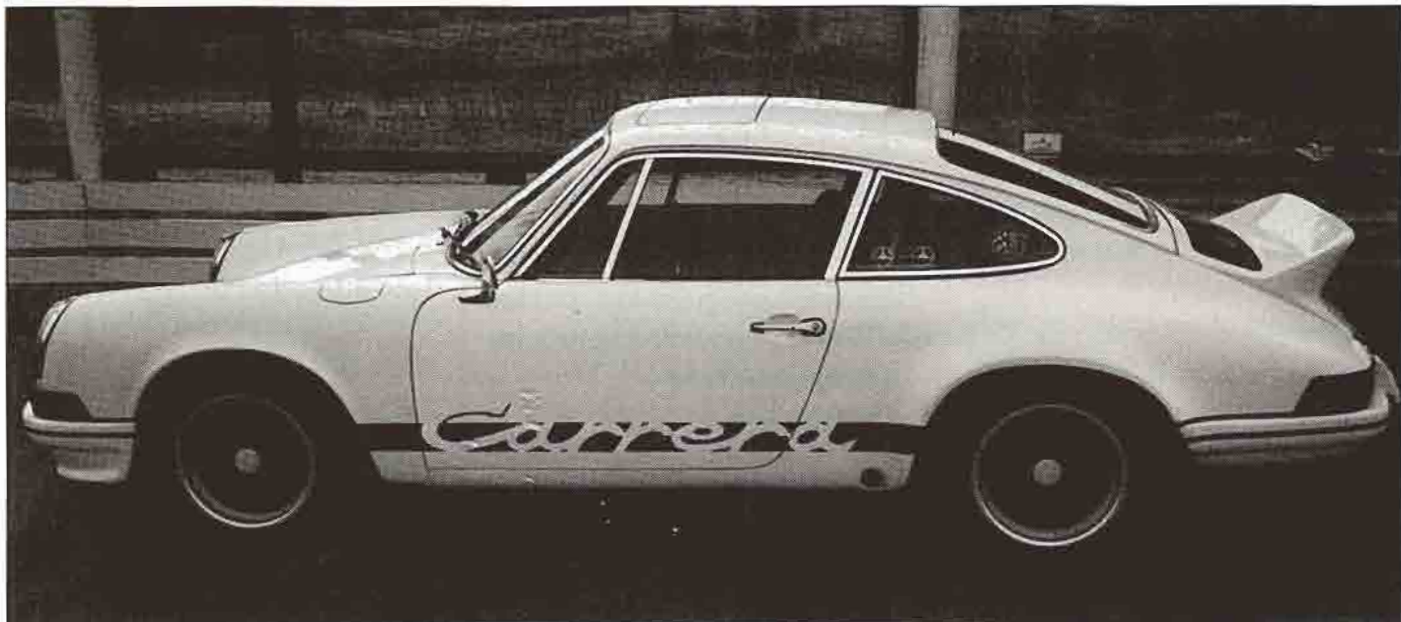
"Leichtbau"-modellen var meget spartansk innvendig, med nålfiltmatter, helt slette dørsiker m.m. Mellom de tre ulike seriene var det en viss forskjell:

Serie 1: Alle bilene, såvel "Touring" som "Leichtbau", hadde trolig tynnere blikk i ikke-bærende karosserideler. Dette skal ha gjort 9.5 kg på totalvekten, om det nå er sant.

Serie 2: Alle bilene hadde normal tykkelse på blikket i ikke-bærende karosserideler. Både biler i serie 1 og 2 (opp til nr. 670) hadde sirkulasjonspumpe for gearoljen. Ytre oljekjøler hadde kun RSR-modellen.

Serie 3: Fra og med chassis-





nummer 1400-1450 hadde disse bilene kortere bærearmer bak av samme geometri som kom på 930 (911 turbo). Dette for å få en større camber-forandring ved en gitt belastning på bakvognen. Denne endringen ble gjort med tanke på de stadig bredere racing-dekkene. Diff-brems kunne man få til biler i alle tre seriene.

En morsom detalj er at man, ifølge Porsches egne homologiseringspapirer, kunne få - utrolig nok - soltak (10.5 kg) ekstra og air condition (38 kg ekstra) i "Leichtbau"-modellen, men det var også alt av mulig ekstrautstyr. Ifølge det nevnte papiret kunne man allerede i 1973 få 7"

og 8" felger for konkurransebruk i gruppe 3.

Hva angår fargene, så var hvitt klart vanligst. Disse bilene hadde rød, blå eller grønn "Porsche"-tekst på motorluken. Felgsentrum var løkkert i samme farge, og de fleste hadde også "Carrera"-dekoren på sidene. Alle de første 500 var derimot ikke hvite. De som hadde annen farge hadde som regel svart dekor, og "kryssmønstrede" felger.

Ettersom "Leichtbau"-bilene er så sjeldne betinger de derfor en høyere pris enn på "Touring"-modellen. Dette anses å være en forklaring på at det forekommer en hel "lettete" RS-biler, det

vil si biler som har blitt ombygd til "Leichtbau". Dette er i dag en vanskelig operasjon, da mange deler til "Leichtbau" ikke lenger er mulig å få tak i. Visse deler blir i dag produsert i England.

FORSKJELLER

Hva skiller så "Leichtbau" (M471) fra "Touring" (M472)?

INDRE FORSKJELLER: 1. Alle flater som normalt er kledd med matte - inkl. hattehyll - er kledd med svart nålefilt.

2. Stolene er av racing-typen. I tidlige biler uten regulerbar rygg.

3. Taktrekket er svart på hvite biler (og på en del biler med en annen farge).



4. Gummimatter på gulvet.
5. Dørpanelene på innsiden er helt slette uten armastøtte og kledd med svart galon. Dørene åpnes med en lærstropp og stenges med et enkelt håndtak.
6. Rattkransen er tykkere (diameter 38 mm).
7. Utelukket er baksete, solskjerm på venstre side, klokke og kartleserlampe.

YTRE FORSKJELLER

1. Faste bakre sideruter av fabrikkat Glaverbel med spesielle krommete rammer.
2. Ingen lås for motorluken, kun to gummistopper.
3. Bakre støtfanger er av glassfiber, ingen gummilist, kun tape.
4. Ingen gummilist på støtfangeren frem, kun tape.
5. Ingen kromlist på kanalene på siden.
6. 2.9 mm Glaverbel frontrute.

I BAGASJEROMMET

1. Normalt kun ett batteri (på venstre side).
2. Ingen lampe i bagasjerommet.
3. Reservedekket ("Spacesaver") montert på Fuchs 6x15 felg.

FORØVRIG

1. Ingen lydisolering under nålfiltren eller i dørene.
2. Ingen rustbeskyttende masse på undersiden.
3. Annet signalhorn.

I instruksjonsboken står det at homologiseringsvekten for "Leichtbau" er 960 kg, og for "Touring"-modellen er 1075.

Vi gjør ikke krav på at alle disse opplysningene er korrekte, men tror at det er tett inntil sannheten. Om det er noen som vet bedre er det bare å si fra.

HARDT LIV

Hvor mange RS som eksisterer i dag er det vanskelig å si. Mange biler har hatt et anstrengende og hardt liv på racingbanene og i rallysporet, men det var jo også det de var laget for. Mange er sikkert utslitt og vraket, andre restaurert og gjenoppstått. En del "have never turned a wheel in anger", som engelskmennene sier. Noen ulykkelige eksemplarer har blitt offer for den sørgelige skare ombyggere som har "modernisert" og "forbedret" sine biler for å få dem til å se ut som senere årsmodeller eller

for å skape en med 935-look. Noe av sjarmen med RS-modelene er at det synes at den er noen år gammel når den drar ifra nyere biler.

VIDEREUTVIKLING

I 1974 bygde Porsche en forbedret RS-73 og lyktes. Ved å kalle den for en videreutvikling, kunne man få den klasset i gruppe 3 uten å bygge 500 stykker. Man nøyde seg med 109 stykker.

Denne RS-74 er en betydelig "tøffere" bil enn RS-73. Den overensstemmer med RSR-73 med unntak av motoren, som er en RS-73 motor som har økt til 3.0 liter og gir 230 Hk. De 109 bilene var alle "Leichtbau" eller RSR, og betinger idag fantasipriser.

En RS-74 er det absolutt vildeste som har blitt introdusert på 911-basis, kanskje med unntak av 911 SC/RS (954) fra 1984 som fører tradisjonene videre på rallyveier og racerbaner.



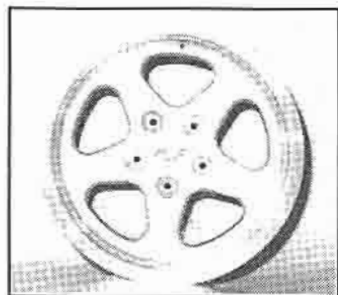
ENEIMPORTØR AV RUF PRODUKTER TIL NORGE



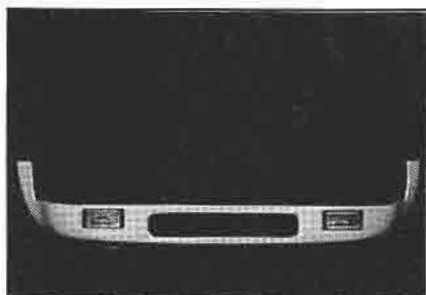
Vi er eneimportør av hele RUF's program av deler og biler til Norge.



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 SCR
Porsche 911 3,2 Carrera, 231 HK	= 3,4 liter - 250 HK
Porsche 911 Turbo, -89 K-Jetronic	= 3,4 liter - 275 HK BTR II
Porsche 911 Turbo, -89 Motronic	= 3,4 liter - 408 HK BTR III
Porsche 911 Carrera 2/4	= 3,6 liter - 263 HK

Totalombygging av:

Porsche 911/Turbo, til RUF CTR I + 469 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
RUF 6-trinns gearkasse til 911 Turbo -89
RUF møttesett med RUF logo

Priseksempel 911 SC RUF felgsats: Kr. 16.000,- + moms



For de fleste av Porsche Klubb Norges medlemmer kom invitasjonen til VIP-søndagen hos Porsche Center West i Göteborg altfor brått. Dette skyldes ikke at styret "sitter" på informasjonen - snarere de, at PKN ikke ble informert mer enn snau uke på forhånd. Et antall inbitte "freaks" bestemte seg for å reise til Göteborg i samlet flokk søndag morgen. Mai er jo tross alt en av de første Porsche-månedene (for oss som ikke bruker den om vinteren) - og 60 mil på en søndag - pytt, pytt...

Bakgrunnen for åpningen av Porsche Center West er Porsche AG's ønske om å etablere helt separate salgssteder i hele Europa. VAG-produktene skal ikke lenger selges sammen med Porsche. I Sverige betyr dette at importøren, Scania Bilar AB, har vært nødt til å etablere et helt nytt forhandlernett for Porsche. Og det var altså VIP-åpningen til det forhandlerstedet som skal ta hånd om salg og service fra grensen mot Norge og hele Västskysten vi besøkte.

Vi ankom presis kl. 12.00 i henhold til invitasjonen - men oppdaget allerede på parkeringsplassen at det nok var mange Porsche-eiere som var tidligere ute.

Foran hovedinngangen sto det oppstilt et utvalg helt nye Porscher - og tro det eller ei - to nye 911 turbo. Er det ikke den bilen det er 18 måneders leveringstid på akkurat nå?

Vel innenfor døren ble vi ønsket hjertelig velkommen. Vi ble

vennlig bedt om å registrere oss i informasjonsdisken.

Blant alle spørsmålene var også "hvilken Porsche er du mest interessert i å anskaffe?". Ettersom undertegnede er mer enn fornøyd med sitt vannkjølte eksemplar av arten Porsche - måtte svaret på spørsmålet bli ...en 911!

Med munnen full av kaker og konfekt, og kaffekoppen i hånden, vandret vi rundt i lokalet og beskuet den ene Porsche finere enn den andre. Alt fra 944 Cabriolet til Carrera 4. Og... 911 turbo nr. tre sto inne i lokalet. Hvordan er det mulig? Vist første gang i 1974. I serieproduksjon fra 1976. 15 år senere har den fortsatt samme magiske tiltrekningskraft.

Skulpturell - dynamisk - potent - dyrisk. Enhver får finne sin egen beskrivelse, men de fleste har med "brutal" som et av adjektivene.

Blant alle menneskene ble jeg presentert for Svein W. Elfstrøm - VD i Porsche Center West. En hyggelig mann, som fortalte at målet var 50 solgte biler i 1991 - ca. 25% av den samlede omsetningen til Porsche i Sverige. Han kunne fortelle at bakgrunnen for omleggingen i Europa var Porsches ønske om å ha en jevnere fordeling av salget mot de forskjellige markedene. Med en årsproduksjon på 30 000 biler, ønsker Porsche at disse skal fordeles med 10 000 stk. i henholdsvis Europa, USA og Asia. Og de av oss som er gamle nok til å ha opplevet "The Black Monday" - fallet på Wall Street i 1987 - som ble Peter W. Schutz'

bane hos Porsche, vil nok samtykke i at dette er en meget klok strategi.

Interessant var det også å få vite at i løpet av 1992 vil alle Porscher ha samme pris innen hele EF! Det er når en hører slike ting, at en lur på om det er ønsket om å opprettholde norske særavgifter som stadig utsetter et mulig norsk EF-medlemsskap...

En vakker, ung dame så utover utstillingslokalet og ropte mitt navn. Hastige skritt bort til informasjonsdisken. Ja - det er meg. Om jeg hadde kryssset av for 911? Ja.. jo..., jeg hadde jo det. Kremt... Den står utenfor... 911 turbo. Årgang 1991. 3,3 liter. 315 hK. Hvit. Nøklene befinner seg i min høyre hånd.

Tiden stopper. Og begynner å gå bakover. Helt tilbake til 1986 - og min forrige 911 turbo-opplevelse. Dengang var den rød, sto i Drammen, og var eiet av Truls Meland. Et øyeblikk var det som den opplevelsen var fra igår. Suget i magen, de blanke øynene, de lett dirrende hendene - og ikke minst - det latterlige fliret rundt munnen.

Med unntak av to ting var det akkurat som å sette seg inn i en hvilken som helst 911 produsert i siste halvdel av 80-årene: Et stort rattnav som skjuler førerplassens "air-bag", og videre et lite digital-felt i nedkant av turtellere. Hva dette siste er? Digital avlesning av ladetrykket...



En ting slår deg når du sitter bak rattet og bilen er i bevegelse. Og det er hvilken uendelig forskjell det er på 911 turbo og alle andre turbobiler. Den er silkemyk - men enda så utrolig sterk - selv uten turbolading. Et sylindervolum på 3,3 liter er stort. Egentlig skulle denne motoren også vært på 3,6 liter som i Carrera 2 og 4 - men tiden ble for knapp for folkene i Weissach - og de valgte å satse på å finpusse den velprøvde 3,3 literen - framfor å lansere en turboladet 3,6 liter som ikke var 100%++ gjennomprøvet.

Ved 2500 omdreininger er det et torque på 400 Nm, og skyvet

mot seteveggen er herlig. Max torque er ved 4500 omdreininger (450 Nm), så du kan like godt skifte til neste gear med det samme. Hvis du rekker det.

Gang på gang opplevde jeg at sikkerhetssystemet koblet turboen ut på max ladetrykk/turtall. Man sitter der med et flir om munnen og gasspedalen flatt på teppet. Det velsignede med en 911 er at man aldri vet hvor fort man kjører. Med en ti-på-to plassering dekker mine to store hender alt - bortsett fra turtelleren.

Selv med 17" felger og hele 255/40 på bakhjulene, var det lite

støy i bilen. Og veigrepet var særdeles bra. Det skulle sterke provokasjoner til for å få den til å slippe med bakhjulene - også på våt veibane. Mange "macho"-menn vil kanskje rynke på nesen over at den var utstyrt med styre-servo. Ja, vel - men fri og bevare meg for lukeparkeering med 1,5 tonn på 7" og 9" uten servo! Etter min mening skulle dette ha vært standard på alle Porsche de siste ti årene.

I bunn og grunn er den nye turboen både sivilisert og lettkjørt - innenfor de fartsområder man kan bevege seg uten fare for fengselsstraff her oppe i Skandinavia. Utenlandske journalister har påpekt at i hastigheter



utover 250 km/t er den fortsatt noe sidevindsfølsom (det må nå være det 27. året på rad at journalister trekker dette fram på 911-modellen), og at f.eks. Honda NSX er langt bedre på dette området.

Men, som sagt, innenfor de fartsområdene jeg prøvde bilen, var den et særdeles hyggelig bekjentskap.

Vel tilbake på Porsche Center West oppdaget jeg til min store forbauselse at middagen faktisk var over - og kokkene var fullt opptatt med å rydde bort buffeten. De hadde ingen forståelse for at man kom for sent til serveringen bare på grunn av en lengre prøvetur - og hadde ikke til hensikt å skaffe meg tallerken og bestikk. Så, midt mellom ryddeglade kokker inntok jeg middagen, stående, mens jeg forsynte meg

direkte fra fatene med fingrene - og puttet det rett i munnen... Men nå hadde jeg fått blod på tann - og hele måltidet bar preg av at det var kroppen som trengte næring - ikke jeg. Og det gikk ikke mange minutter før jeg igjen var på plass i informasjonsdisken og "lurte" på en 944 S2 Cabriolet. Igjen ble jeg møtt av vennligheten selv. "Sjålvklart kunne det la sig ordna..."

Hvilken utrolig kontrast. Visst er en 944 en flott bil. Elegant, lett-kjørt, støysvak - og ganske rask. Men jeg fikk aldri samme pirring i ryggraden. Det skal dog i rettferdighetens navn tillegges at jeg aldri fikk anledning til å kjøre åpent. Lett duskregn gjorde dette umulig. Og det er klart at et av hovedmotivene for å anskaffe en Cabriolet er å "cruise" i moderate hastigheter...

Mette av inntrykk bestemte vi oss for å sette kursen hjemover sent på ettermiddagen. Olav tilbød meg å ta rattet, en andledning jeg grep begjærlig. Nye 30 mil ble tilbragt bak rattet i 924'en.

Vel tilbake i Oslo ble jeg innhentet av hverdagen. Jeg takket farvel til Olav og låste opp døren på min egen Renault. Ikke noen dårlig bil egentlig - og min venn Pål Rognaldrens påstand uttalt i et selskap for et par tre år siden rant meg plutselig i hu: «Har du først kjørt omkring i en 911 turbo, er det egentlig akkurat det samme hva du kjører etterpå...»

Sven Furuly



ITALIA

VINMARKENES
LAND



Tenk deg at vi fortsett-kjøreturen fra forrige Porsche Classic videre sydover. Forlater vinområdene i Baden (som var de sydligste i Tyskland), tar oss gjennom alpe-massivet, og inn i Italia. Hvis reisemålet var selve "tåspissen" i Italia, ville vi ha en kjøretur like lang som distansen mellom Oslo og Bodø foran oss, regnet fra Brennerpasset i nord, der vi kjører inn i Italia.

En slik reise ville i og for seg være svært interessant. Tar man veien om Milano - da lønner det seg forøvrig å reise inn i Italia over Chiasso/Como - har man muligheten til å se et bilmuseum av høy klasse på Alfa Romeo fabrikken. I likhet med Porsches museum i Zuttenhausen er et besøk hos Alfa Romeo på mange måter et tilbakeblikk på utviklingen av racer- og sportsvogner gjennom nesten et helt århundre. Utrolig fint!

Kunstinteresserte finner veien til Firenze, og Venezia er målet for nygifte på bryllupsreise. Er det interessen for vin som har bragt deg over alpene - ja, da har du fortsatt en lang og spennende kjøretur foran deg...

Selv uten noen avstikkere på vår vei sydover fra Brennerpasset, ville vi nemlig passere en hel del av Italias 20 vinområder. Noen av dem ville vi ha hørt om før, andre ikke. Disse 20 "Zonas di Vini" har et vinmark-sareal som omtrent tilsvarer størrelsen på Aust Agder fylke. Avkastningen ligger på ca. 75 millioner hektoliter vin. Det er nok til å forsyne hver italiener med 80 liter vin årlig, og enda har man igjen et betydelig kvantum til eksport. Ikke nok med at Italia er verdens



Grekerne kalte Italia "Oenotria Tellus" - vinmarkenes land. Og det er lite av landet som ikke er egnet som vinområde. Kombinasjonen av bakkeskråninger, breddegrad, solrikhet og riktig jordsmonn gir rike forutsetninger for å produsere god vin.



største vinprodusent, landet eksporterer også mest vin av alle. Det fraktes årlig ca. 18 mill. hektoliter ut av landet, dobbelt så mye som Frankrikes eksport. Paradoksalt er Frankrike den største avtaker av italiensk vin, men det har å gjøre med forhold innenfor EF.

LITT HISTORIKK

Romerne var også dyktige vinprodusenter og kunne øyensynlig lagre vin - de hadde amforer, fat og flasker, men ikke kork som effektiv lukke mot luft. Man helte litt olivenolje på toppen for å hindre luftkontakt og dermed eddikstikk.

De første romerne var nøy-somme mennesker som drakk lite vin. Kunnskapen om vindyrking kom nordfra via etruskerne og sørfra via greske kolonister. Romerne oppfattet den yndefulle greske vegetasjons- og vinguden Dionysos som en noe kraftigere skikkelse. Innført i Roma i 496 f.Kr., identifisert med den gammel-italienske frukbarhetsguden Liber, og kalt Bacchus, ble hans fysiske fremtoning etter hvert mer preget av mat og drikke. Han kunne rent ut sagt være fet. Romerne feiret sine rituelle vinfester i fakkelskinn i de hellige lunder som omga hovedstaden - deres bacchanalier (ekstatiske gudedyrkelser ved orgier) ble så voldsomme at i året 189 f.Kr. utstedte Senatet loven "de Bacchanalibus", som forbød slike Bacchus-fester. Det sies at Senatet grep inn mot kulturen mer av frykt for sosial gjæring enn av moralsk indignasjon.

Romerne hadde grundig faglitteratur om vinproduksjon. Særlig Plinius den eldre.

fra det første århundre har fremstilt vinavlen. I sin *Historia Naturalis* forteller han om vinstokker, jordsmonn, klima, produksjon, behandling osv. Her leser vi også at den romerske kvinnen i eldre tider ikke fikk drikke vin og at slektninger skulle kysse kvinnen når de møttes for å lukte på hennes ånde om hun hadde tatt av vinen. Fremdeles blir det på landsbygden betraktet som lite vanlig at kvinner drikker vin; brennevin derimot er akseptert. Om dette er en arv fra fjerne tider, vet vi lite om.

Vinene fra Palermos, Mons Massicus, fra Caecubus-sletten, Alba og de syv høyder som omgir Vesuv blir nevnt. Falernovinen ved Napoli var berømmet, til tross for at Olinus syntes den var for besk. for den uerfarne var det skikk å blande honning i den.

Også andre bøker om vinkultur finnes, bl.a. Columellas lærebok i landbruk (1. århundre e.Kr.). Med Romerrikets undergang og utallige kriger, gikk det ned med den blomstrende vinkulturen - som så tok seg opp igjen via de geistlige (klostrene) i middelalderen, og med en oppsving i jordbruk og handel på 1600-tallet, til en utrolig variert produksjon og med en vrimmel av navn.

TRENTINO

Det strekker seg et vinbelte med 20 regioner fra Alpene i nord til Sicilia i sør. Lengst i nord ligger Trentino. Snødekte fjell skimtes i det fjerne. Landskapet består av ganske bratte fjellknauser med daler og skråninger, ikke helt ulikt norsk natur. Det er de røde vinene herfra som er mest kjent i utlandet, og vinen bærer navnet på druesorten; som



Cabernet, Merlot og Pinot Noir. Ved byen Trento ligger det kjente kooperativet Cavit, som samler produksjonen til ca. 5000 vinbønder.

VENETO

I nord-øst finner vi Veneto, et område fra Gardasjøen til Venezia, og en perle for kulturinteresserte og vinskjønnere. Den beste vinen lages i Veronadistriktet. På eksportmarkedet er de lette rødvinene Valpolicella og Bardolino og den tørre, friske hvitvinen Soave godt kjent. Det lages også en spesialitet kalt Recioto della Valpolicella, delvis laget på tørkede, soppangrepne druer. Denne vinen er sjelden, alkoholrik, og lages i en søt og en tørr utgave (tørr Amarone). Den er ikke ofte på eksportmarkedet.

PIEMONTE

Piemonte, eg. "ved fjellets fot", ligger lengst i vest mot Frankrike. Dette området regnes for å være det viktigste for kvalitetsvin i Italia. Torino er distriktets hovedstad, mens Asti og Alba er store vinsentra. Piemonte bidrar med 2 av de 6 DOCG-vinene, Barolo og Barbaresco. Disse to vinene betegnes med sine stedsnavn når DOCG-kravet er oppfylt.

DOC-viner fra Barolo og Barbaresco får navn etter anvendt druesort, som Barbera og Dolcetto. Barolo og Barbaresco lages av den

berømte Nebbiolo-druen som gir vinen et markert preg av garvestoffer og et langt liv. Navnet kommer av "nebbia", som betyr tåke. Druen modnes sent, og navnet henspiller til høstværet i åsene rundt Alba i innhøstningstiden. Blant hvitvinene er Asti Spumante mest kjent. Denne musserende vinen, laget av Moscato-druen, ligger som nummer tre på verdensstatistikken, etter Champagne og Cava. Av de stille, tørre hvitvinene renges Gavi av vinskjønnere som en kommende storhet.

TOSCANA

I Sentral-Italia ligger Toscana, et område som rommer herskapelige kulturskatter som Firenze, Pisa og Siena, og som er sentra i vinsammenheng. Her finner man tre av DOCG-vinene; Chianti, Brunello di Montalcino og Vino Nobile di Montepulciano. Røde viner fra Chianti har i de senere år endret litt på stilen. Før blandet man hvitvin fra Trebbiano-druen inn i Chianti'en. I dag lages Chianti hovedsakelig av Sangiovese-druen. Galestro er en ny vintype med stor suksess. Denne tørre og lette hvitvinen ble skapt som et resultat av overskuddet av vin laget på den hvite Trebbiano-druen. Brunello di Montalcino og Vino Nobile di Montepulciano er også toppviner laget av Sangiovese-druer, til henholdsvis 100% og 70%. Flere firmaer i Chianti lager store viner basert på druer som ikke inngår i DOC-systemet. Derfor må eliteviner som f.eks. Tignanello og Sassicaia selges som "vino da tavola".

Chianti har gjort Toscana kjent verden over med sin vin tappet på den originale fiascoflasken. Denne flasken er nå lite brukt -

de fleste produsentene tapper sin vin på den flasketypen vi kjenner fra bl.a. Bordeaux. Toscana rangerer på 6. plass blant de vinproduserende regionene i Italia mengdemessig. Gjennomsnittlig produseres ca. 5 millioner hektoliter årlig, like så mye som i Bordeaux i Frankrike.

Ved Adriaterhavet, noen mil sør for Rimini, ligger Verdicchio'ens hjemland; Marche. Denne tørre hvitvinen lages av druen *vec* samme havn, og tappes på amfora-lignende flasker. I Lazio, landskapet rundt Roma, finnes det flere kjente tørre hvitviner.

Fra Montefiascone nord for Roma har vi produktionsstedet for Est! Est!! Est!!!. Opphavet til dette navnet er ganske så originalt. Det fortelles om en tysk biskop på vei til Vatikanet i år 1111 som sendte sin tjener og kjellersvenn i forveien for å plukke ut det vertshuset som hadde de beste vinene i de landsbyene hvor de gjorde holdt. Fant tjeneren et sted som hadde god vin, skrev han "Est" på døren. På vertshuset i Montefiasco fant øyensynlig tjeneren vinen så god at han begeistret skrev "Est! Est!! Est!!!". Det sies at den gode biskop aldri kom frem til Roma, men døde av for mye Est. Sør for Roma har vi området Frascati, som nok rangerer på topp i Lazio, i volum og prestisje. På Italias hæl ligger Puglia, hvor rødvinen Castel del Monte produseres. Dette solrike området gir kraftige og fruktige rødviner som egner seg til pizza og annen mat med kraftig smak. På Sicilia lages det interessante hvitviner på øyas høydedrag. Og vinene fra Corvo ved Palermo har behagelig karakter.

Av Fridtjof Simonsen,
A/S Vinmonopolet

VINLOVEN

IItalia, med sitt mangfold av viner med ulik geografisk opprinnelse, har samlet regelverk omkring opphav, avkastning og produksjon i en vinlog av 1963. Før den tid fantes lokale sammenslutninger som hadde sine egne regler. Frankrikes system med *Appellation d'Origine Contrôlée* skulle danne mønster for Italias vinlov. Ifølge EF-standarder finnes det to kvalitetskategorier:

I. BORDVINER

Vino da Tavola er den enkleste klassen med meget små krav. Den kontrolleres ikke. *Vino da Tavola con Indicazione Geografica*: Klassen er lik den ovenfor, men regionen hvor den kommer fra er oppgitt. *Vino Tipico*: Opprinnelsen er oppgitt, og vinen er offisielt godkjent som representativ for sitt område.

II. KVALITETSVINER

Denominazione di Origine Controllata (DOC): Her må produksjonsområdet være stadfestet. Man er underlagt bestemte kvalitetsnormer som må følges, som å holde seg til spesielle druetyper, definerte fremstillingsmetoder, kvantumsbegrensninger, lagringsforhold og registreringsplikt. Disse vinene testes.

Denominazione di Origine Controllata e Garantita (DOCG): Dette er toppklassen. DOCG er reservert for de absolutt beste vinene fra de fineste kvalitetsområdene. En DOCG-flaske må være utstyrt med et spesielt statlig segl, og produsenten eller en annen instans må ta det fulle ansvaret for vinen ("Garantita").

I dag finnes det bare 6 vintyper som har rett til DOCG: *Barolo*, *Barbaresco*, *Chianti*, *Brunello di Montalcino*, *Vino Nobile di Montepulciano*, alle røde, og *Albana di Romagna*, hvit. Man kan også se forkortelsen VQPRD (Vin de Qua-

lité Produit dans une Région Déterminée) på enkelte etiketter. Dette er en EF-betegnelse som omfatter fellesskapslandenes kvalitetsviner (og altså DOC-viner i Italia). Vinprodusentene står fritt med hensyn til å velge EF's eller nasjonal kvalitetsbetegnelse. Når det gjelder kvantumsbegrensning for kvalitetsvin, har Italia en regel som skiller seg ut fra hva som gjelder i f.eks. Frankrike. Hvis en vinbonde skulle være så uheldig å produsere større kvanta enn hva DOC-reglene foreskriver, blir hele hans produksjon deklassifisert til bordvin. Andre lands vinlover nøyer seg med å deklassifisere det som produseres over maksimumsgrensen. Det har også vært forbud mot chaptalisering, dvs. tilsetning av sukker i mosten før gjæring. I disse dager er det snakk om å tillate en forsiktig chaptalisering for kommende innhøstninger. Det er mange meninger blant produsentene om den italienske vinloven. Kritiske røster hevder at bestemmelsene for DOC og DOCG er for firkantede og til hinder for kvalitetsgodkjenning av nye viner. Flere produsenter lager i dag prestisjeviner de er nødt til å selge med kvalitetsbetegnelsen "vino da tavola", på grunn av forskjell i druesorter og lagringsmetoder. Her kan vi nok forvente at noe vil skje innenfor vinloven. ■



BILUTSTILLINGEN BLE EN FORVENTET SUKSESS



Bak denne påstanden står en samlet bilbransje. Den 12. internasjonale bilutstilling i Norge er nå avviklet - og med et besøkstall på drøye 135 000 mennesker går utstillingen over i historien som Norges nest største utstillingsarrangement gjennom tidene. Blant det akreditterte pressekorpsset befant også Porsche Classics redaktør seg, og han kunne i fred og ro beskue 231 biler fordelt på 34 forskjellige bilmerker. Et rikholdig utvalg av rekvisita-leverandører var også på plass.

Sportsvogn- og Porsche-entusiaster er vel i likhet med under tegnede interessert i biler generelt - og utstillingen var i så måte et glimrende sted å orientere seg om tilbudet av biler i det norske markedet. Det er vel bare å erkjenne at de færreste av oss er i stand til å dekke transportbehovet med kun en Porsche i garasjen - så det er jo interessant å se litt på tilbudet av "ordinære" biler.

Dog er det vel sportsvogner som interesserer leserne av Porsche Classic - og det vil dessuten være umulig å presentere alle merker og modeller for de av leserne som ikke selv besøkte utstillingen.

Begrepet "ordinær" kan knappest brukes på den nye S-klasse fra Mercedes Benz. En glimrende presentasjon av denne bilen sto Vesterby fra BOS for - og det er hevet over enhver tvil at Mercedes Benz ligger helt i forkant når det gjelder å demonstrere tysk perfektioni-



sme. En fantastisk bil, som får selv flere Porsche-modeller til å framstå med rimelig utsalgspris.

Holder vi oss til europeiske bilprodusenter et øyeblikk - og tenker sportsvogner - så framsto egentlig utvalget som beskjedent. Jaguar var der, med en helt ny XJS. Fra München kom BMW 850. Peugeot hadde tatt med seg den eksotiske OXIA - ennå ikke i produksjon - men mye tyder på at dette var noe langt mer enn en stilstudie. Harald A. Møller viste fram en cabriolet-versjon av sportscoupe-serien som var meget elegant, og prisen var faktisk særdeles realistisk; ca. halvparten av den som forlanges for en 944 cabriolet.

Snakker vi "skikkelige" sportsvogner (og fortsatt holder oss i Europa) begrenser det hele seg til tre bilmerker: Porsche, Alfa Romeo og Morgan. For å begynne med det siste først: Utstilt var en +8 med Rovers velkjente 3,9 l V8-motor. En skikkelig entusiast-bil, som nå har sin egen representant i Norge. Ikke bare er Morgan



fornuftig priset, men leveringstiden er kun noen nå måneder - i motsetning til resten av verden, der ventetiden i enkelte markeder er helt opp til 8 år.

I Alfa Romeo standen ble man møtt av den klassiske Spider i siste versjon. Borte er den stygge gummispoileren bak, og baklysene har blitt "glattere" og mer skråstilt - på samme måte som det ble gjort med 911 for kort tid tilbake.

Apropos 911, så er faktisk Spideren og 911 like gamle, og

begge er vel på en måte to evergreens som entusiaster trykker til sitt hjerte og har meninger om. Det skal bli interessant å se hvilken av de to som forblir lengst i produksjon.

Zagato og Alfa Romeo er uløselig knyttet til hverandre, og en rekke SZ-modeller har vært produsert opp gjennom de 2-3 siste tiår. En ny SZ ble vist på utstillingen. På sedvanlig Alfa-manér ustyrt med motoren foran og gearkassen bak. (Er det kun Porsche og Alfa Romeo som gjør dette nå for tiden?) Med et samlet produksjonstall på 1000 stk. blir vel SZ et umiddelbart samleobjekt, i likhet med sine forgjengere.

Et besøk i den ryddige Porsche-standen bekreftet at "nøe var på gang" i modellutvalget. Tre modeller var utstilt; cabriolet- og coupeversjon av 911 i henholdsvis 2- og 4-hjulstrekk utgaver, samt en 928 S4. En skulle jo tro at standen med plass for tre



biler skulle presentere en bil fra hver av de tre modellseriene 911, 928 og 944. Forklaringen kan du selvsagt lese et annet sted i dette nummeret av Porsche Classic: Avløseren til 944 heter 968, og var ikke premiereklar så tidlig som i mai. Utover de tre bilene inneholdt også standen en gjennomskåret Tiptronic gearkasse - som nå kan leveres til både 911 og 968.

I motsetning til de europeiske bilfabrikkene, hadde "alle" de japanske minst én sportsvogn utstilt. Den enkelte leser får selv trekke opp grensene mellom sportsvogn, sportscoupe, GT-versjon av standardbil osv., men det er helt på det rene at japanerne vurderer dette spesielle markedssegmentet som viktig.

Nissan var tidlig ute med sin 240Z, og markerte med den

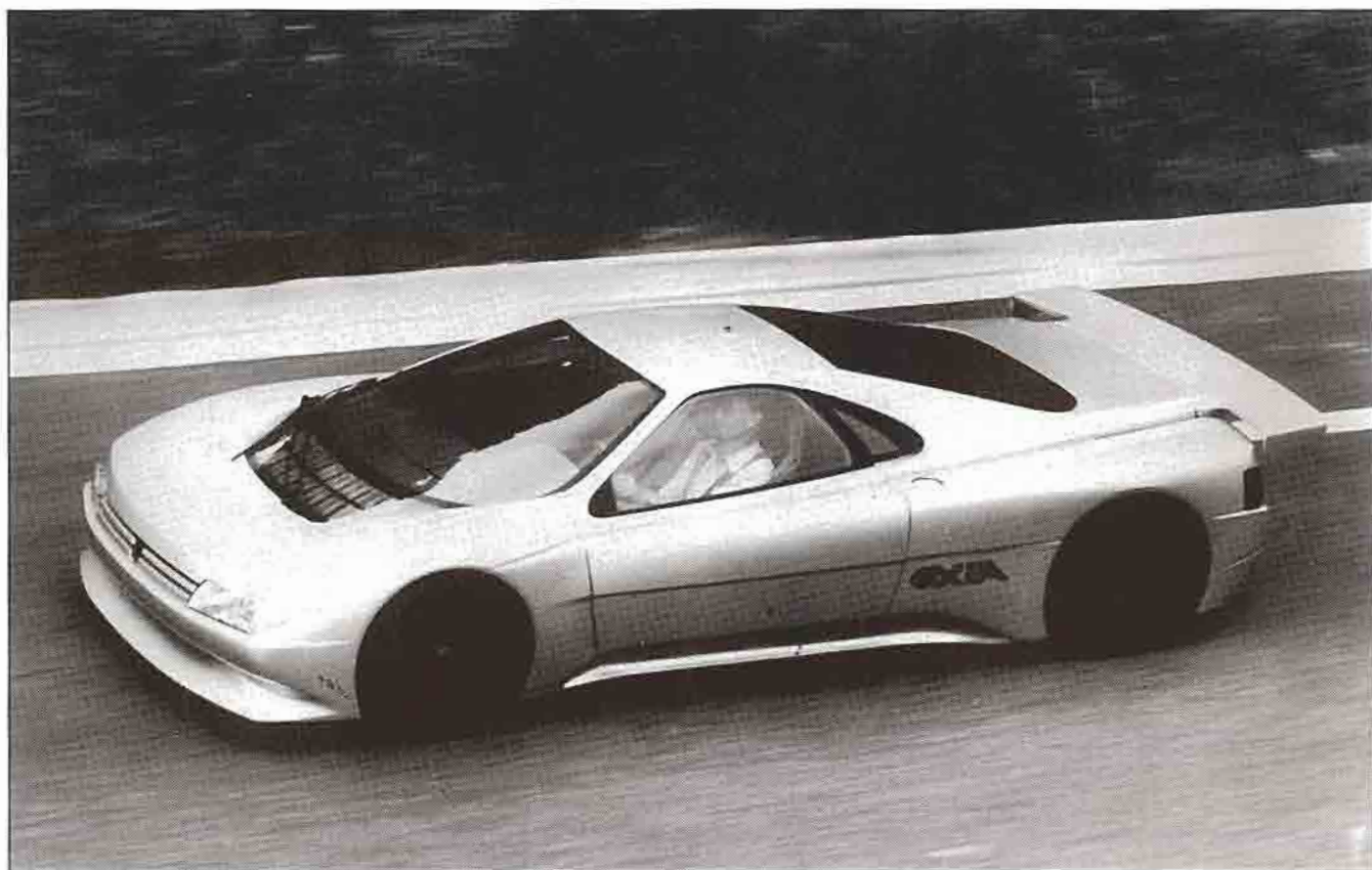
begynnelsen på en lang rekke fine sportsvogner. Etter mange års utvikling og finpuss er vel 300 ZX arvtakeren til den opprinnelige modellen. Men - vil kanskje mange si - den har vokst seg tung, luksuriøs og kostbar.

Og her er vi kanskje ved sakens kjerne når det gjelder japanske produkters suksess i verdensmarkedet (og dette gjelder alle bransjer/produkter): De forbedrer og finpusser produktet slik at det etter hver langt overgår den opprinnelige modellen. Forskjellen mellom oss europeere, som også gjør dette, og japanerne, er at de ikke glemmer at de på denne måten fjerner produktet fra det opprinnelige pris-segmentet - og skaper et "hull" i tilbudet til markedet. Helt etter læreboken har Nissan introdusert de to modellene 20 SX og 100 NX som med tøft utseende og lavere priser henvender seg til et bredt publikum.



Også Mazda har i en årrekke hatt sin RX-modell på markedet. Denne fabrikken har hatt god teft når det gjelder å tilpasse seg markedets smaksretninger og behov. Den opprinnelige RX-7 (på mange måter en kopi av 924) var like "trendy" og riktig i 70-årene som dagens lille roadster, MX5. En lekker, liten åpen sak - passe trang, passe kraftig motor, og ikke minst en passe OK pris. Sammenliknet med prisen på Golf'er, Volvo 240'er osv. er det ikke feil med en cabriolet til 249 000,-.

Rød, blå og gul er populære farger. At den også ble annon-



sert i Storbritannia med fargen "British Racing Green", fant britene tungt å svelge. Men fargen er faktisk tilgjengelig...

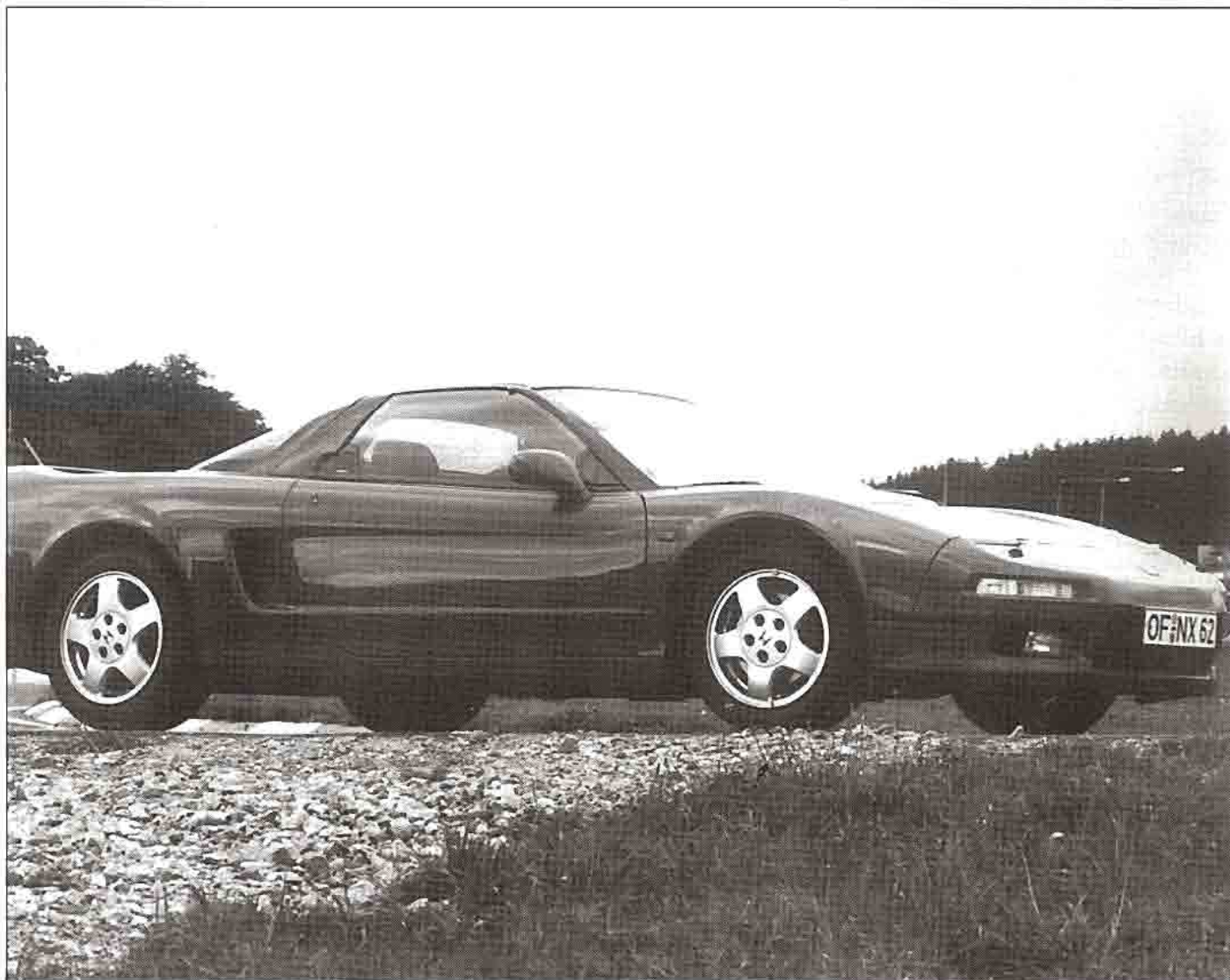
Sportscoupeen MX3 henvender seg kanskje i enda større grad til det norske markedet. Med fast tak og en sekser på 1,8 l er den en fin helårs kjøremaskin.

Tidligere har Honda blitt kalt for Japans svar på BMW. Med introduksjon av supersportsbilen NSX er det helt tydelig at Honda nå sikter seg inn på markedet til en annen tysk bilprodusent ...fra Stuttgart. Store deler av verdens motorpresse har allerede testet NSX opp mot denne klassens refe-

ranse, 911 turbo... og Porschen er ikke lenger noen klar vinner. Eller er det nettopp det den er? En levende legende fra en liten, uavhengig fabrikk som bygger sportsvogner, og ingenting annet.

Til slutt må Citroëns presselunch nevnes. Den var like fransk som MX og den nye ZX - raffinert, litt uvanlig - men herlig...

Sven Furuly



LYNKURS FOR MOR: HVORDAN MODERNISERE FARS PORSCHE I EN FEI

Endelig er den her: Boken som gjør det enkelt å være kvinne! Har du ikke modernisert en bil før, sier du? Fortvil ikke, fra forlaget Idémølla kommer denne kjekke, lille manualen på 56 sider som forteller deg alt du trenger å vite om hva du skal gjøre for å få bilen til å se tidsriktig ut. Boken er skrevet på strykebrettet mens potetene koker, og den er trykt i farger, på lekkert, glanset papir, med riktig snobbete og lekker lay-out. Bak finner du ordlister som kan være kjekke å ha, og en oversikt over det forskjellige verktøyet du trenger. Et pluss er at dette verktøyet er avbildet, slik at du ser forskjell på en umbracønøkkel og skruetrekker for eksempel.

OVERSIKTLIG

Boken gir en grundig innføring i bl.a. fjerning av vanskelige flekker fra lakken, legging av brystningspanel, montering av ekstra 3-delt sminkespeil, ekstra hylle for krimskrams, tinger og dingser i motoren, hva som skal ryke og være varmt og hva som ikke skal ryke og være varmt.

MONTERING AV 3-DELT SMINKESPEIL

Fremgangsmåten er ypperlig

beskrevet, ned til siste skrue. Her står alt du trenger å vite, om hva slags drill du trenger, hvor

(halvblank) gjør den undere med den skrikende gule Porschen! Alt står oppført og listet, hvor mange 8-mm skruer, type skruetrekker, hvor du fjerner lakken og hvordan, riving og fjerning av trekk på dører og sider. Det er bare å gå på!

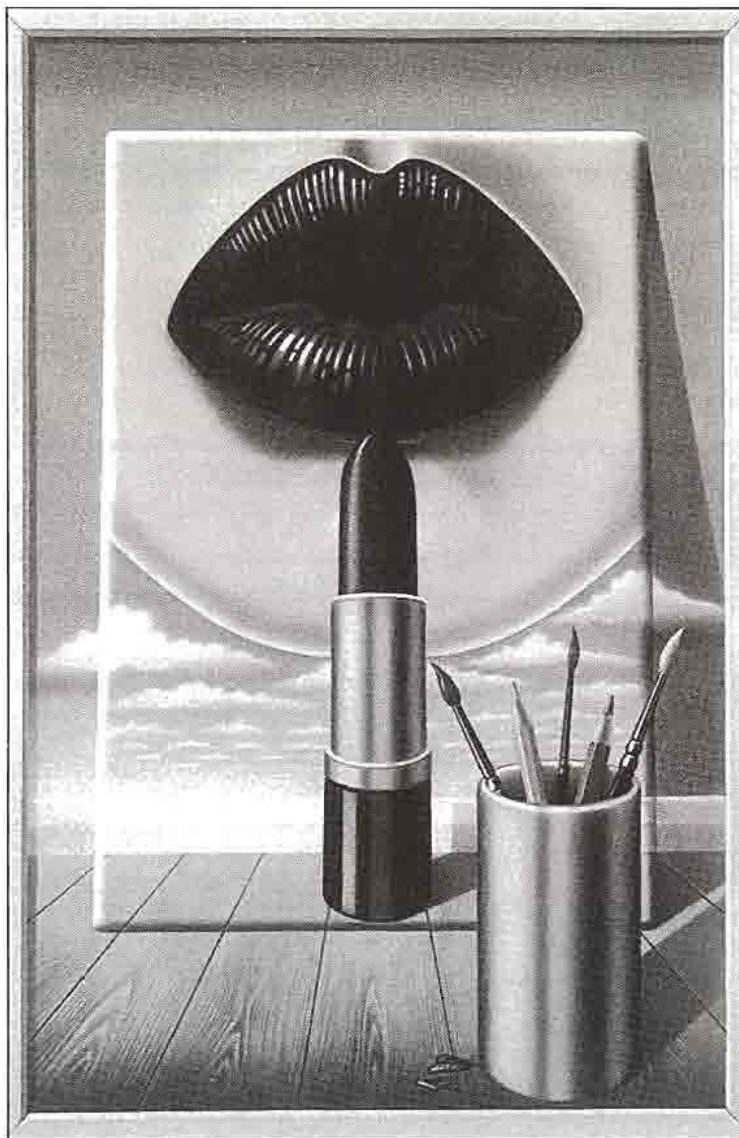
FJERNING AV VANSKELIGE FLEKKER

Det er irriterende med alle disse flekkene som setter seg på lakken, og det skjer gjerne når du skal ha bilen en tur til byen. Men det er heldigvis fort gjort å fjerne dem; alt du trenger er litt Klorin og godt, varmt vann, eller - hvis flekkene er virkelig gjenstridige - litt aceton. Klorin er et ypperlig middel mot nesten alt, spesielt fett, men aceton gjør undere med det som virkelig sitter som støpt. Vær litt forsiktig med lakken, acetonen er sterk, men hvis uheldet skulle være ute, er det

greit å ha en liten flaske neglelakk på lur, i samme farge som bilen.

HYLLE FOR LEPPESTIFT, PARFYMER ETC.

Dette er nesten uunnværlig i enhver bil! Hvor mange ganger har du ikke sittet der og fomlet i vesken etter noe, og forbannet

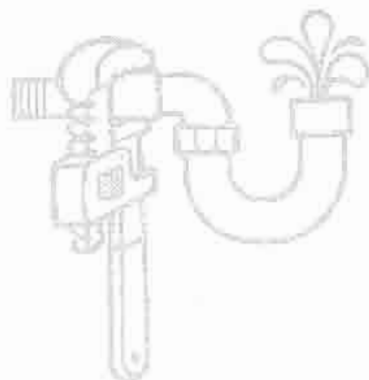


på dash-bordet du må drille, pris på messing- og glass er satt opp osv. Enkelt!

BRYSTNINGSPANEL

Dette er siste mote interiørmessig akkurat nå, og hvorfor ikke overraske far med brystpanel i Porschen også? Holdt i en varm gammelrosa farge

mannen din fordi han kjører så fort i svingene? Her er det en bedre idé: Hvorfor ikke montere en hylle med kanter, så slipper du dette tullet? Alt du trenger er en sponplate, litt blank lakk i en lekker, moteriktig farge, lister til å ha rundt kantene, og beslag og skruer. Mål og skisser finnes bak i boken. Det er bare å drille hull like over hanskerommet, slå i beslag, og skru hyllen på plass. Med en liten løper i blonde blir dette et delikat "sminkebord", og det tar kun noen få minutter å gjøre ferdig.



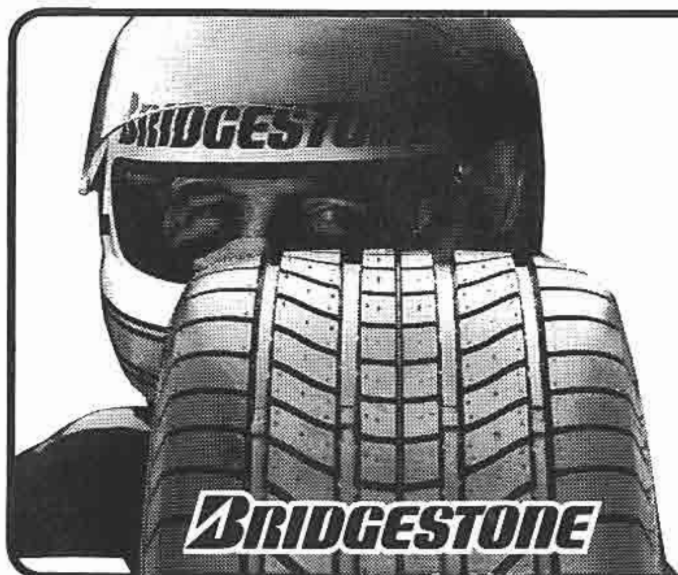
ALTERNATIVE LØSNINGER

Om du ikke har lyst eller tid til å gjøre alt dette, finnes det selvsagt andre løsninger. Hva med en snerten Mercedes 500 SL med soltak? Disse fåes i de fleste farger og nyanser, de er gode å kjøre, forholdsvis rimelige i drift (når man bare har anskaffet dem, vel å merke), og



det føles litt bedre å kjøre en slik bil enn den gamle Renaulten som far kjøpte for seks år siden, så du hadde en "trygg bil å frakte unger og melk i". Fort går de også! Og - det viktigste av alt - de er feminine! Det kan man ikke si om frosken til far... ■

IDÉMØLLA FORLAG:
"MODERNISERING AV
FARS PORSCHE"
56 s., Kr. 184,-



Sterkere enn sentrifugalkraften

Kommer du for fort inn i en skarp sving, merker du at sentrifugalkraften forsøker å tvinge deg og bilen ut av veien. Det er dekkenes svingstyrke som holder deg på rett kjø. Dekkenes svingstyrke (og sikkerhet) varierer fra merke til merke.

PORSCHE, FERRARI, AUDI OG FORD COSWORTH originalmonteres med BRIDGESTONE dekk. Dette er raske biler som trenger sikre dekk.

Derfor utstyres de med BRIDGESTONE DEKK.

BRIDGESTONE

HOLDER DEG PÅ VEIEN

GJERDE & BYHRING A/S

Jerikovn. 22, 1067 Oslo 10. Tlf. (02) 30 55 77

KJØREKURS PÅ RUDSKOGEN 8. JUNI

Mange hadde nok det seg til denne lørdagen i juni, i alle fall de 26 forhåndspåmeldte til PKN's kjørekurs på denne relativt nye banen i Rakkestad. Arrangementkomitéen, som forøvrig besto av Per Chr. Wienke, Wilhelm Aaser og meg selv, hadde selvsagt store forhåpninger ettersom det var vårt første kurs med et bestemt opplegg på norsk jord. Er materiellet godt nok? Har vi satt av nok tid til hver øvelse? Hvor mange dukker opp? Har vi nok kjegler? Blir det bra vær? Osv. osv...

Det skulle vise seg at det ikke var noen grunn til å bekymre seg, for ialt 24 stykker trosset det dystre været denne morgenen. Litt over kl. 9.00 var alle samlet i teltet hvor det ble utdelt en folder som tok for seg baneoversikt, reglement for oppførsel på banen samt en veiled-



ning om forskjellige situasjoner ved kjøring på bane. Wilhelm gikk så gjennom stoffet med bl.a. gjennomgang av hver enkelt øvelse og valg av idealspor for frikjøringen. Det ble lagt stor vekt på sikkerhet både på og utenfor banen - og ambulansen fra Mysen Røde Kors skulle definitivt ikke få noe å gjøre! Gruppen ble delt opp i 3, bilene nummerert, og så var vi i gang.

Wilhelm tok med seg gruppe 1 til bremseøvelsen, jeg tok gruppe 2 til slalomøvelsen, og Per Chr. kjørte idealspor med gruppe 3. På vått dekke er marginene mindre i de fleste tilfeller, og det dårlige været til tross gjorde at utbyttet av øvelsene ble større, ettersom det trengs mer teknikk og hurtighet ved et dårligere veg-grep. Gruppene rullerte etter ca. 40-

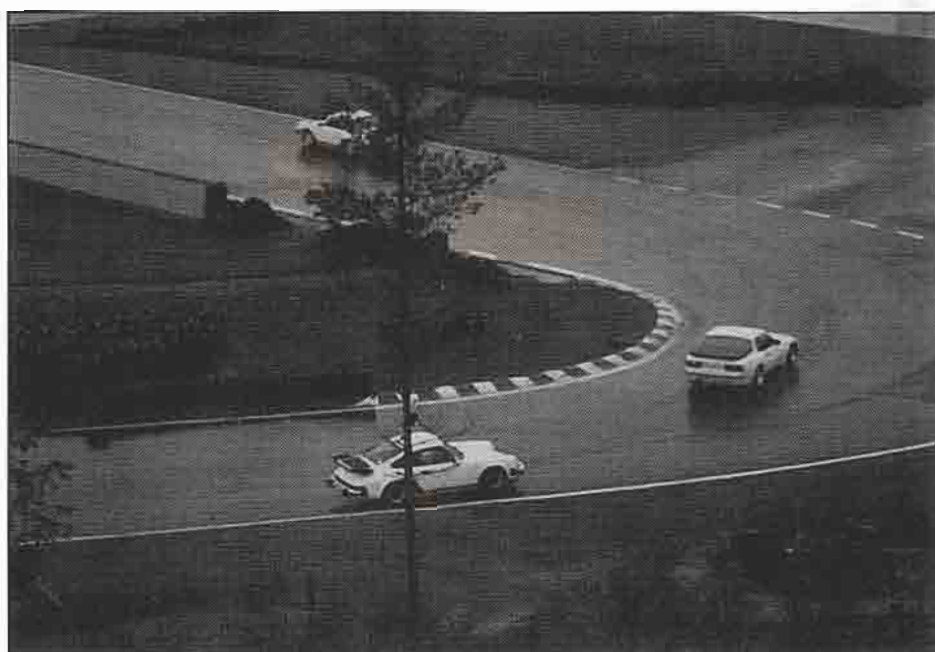


45 minutter på hver post, og da alle var igjennom ble det felles lunch i teltet med ivrig prat om erfaringene så langt.

Så var det klart for frikjøring. Puljevis slapp førerne ut på banen i regnværet. Bertel O. Steen hadde en Carrera 4 med seg som helt klart hadde store fordeler på den sleipe banen, mens en og annen fikk seg en snurring - spesielt i den krappe svingen etter den korte rettstrekken på banens laveste punkt. Men etter litt øvelse så satt også denne svingen som smurt, og det er jo det det hele dreier seg om - nemlig øvelse. Jo mer man terper og trener på vanskelige situasjoner, jo sikrere blir man og forholdet mellom fører og bil tilpasser seg mer og mer. Resultatet blir en bilfører som klarer å mestre en uventet situasjon - ikke bare på banen, men også i den daglige trafikken.

Som avslutning på dagen ble det nok en samling i teltet, hvor det var anledning til å komme med kommentarer og spørsmål. Disse er notert av oss, og siden det tross alt er første gangen vi gjør dette på egenhånd, så var det godt å høre at dagen hadde vært lærerik, og alle var svært fornøyde med opplegget. Dette betyr at vi har en sportskomité som er i ferd med å blomstre opp (igjen?), og neste eventement er Karlskogabanen 15. september. Du blir vel med??

Egil Haugen



NSK's VÅRMØNSTRING PÅ BOGSTAD 12. MAI



Det etter hver så kjente uttrykket - "vårens vakreste eventyr" - svarte også i år som så mange ganger før til forventningene. Denne spesielle vårdagen i mai er liksom forutbestemt med skyfri himmel fra værgudenes side, noe som gjør dette til en verdig sesongstart for sportsvognseiere og en underholdningsrik dag utenom det vanlige for publikum.

Når det gjelder PKN så var dette også en spesiell dag for oss. Vi begynte på Bertel O. Steen, hvor det møtte opp ca.

30 Porscher som skulle delta i vår tradisjonelle kortesje opp til Bogstad Camping. Jan Borg med sin helrøde 911 Targa tok også i år tetposisjon for å løse rekken vel frem til bestemmelsesstedet. Vel inne på Campingen ble vi henvist til samme sted som i fjor, noe som passet svært bra. Det ble en ganske stor halvsirkel med Porscher etter hvert når hver enkelt fant sin plass. Og det varte ikke lenge før det dukket opp flere "familiemedlemmer" som ikke hadde deltatt i kolonnen. Inner-sirkler måtte til (opptil flere...) før

alle Porschene var samlet, og totalt observerte jeg såvidt over 60 stykker (!) - noe som er en klar økning mot fjorårets 45.

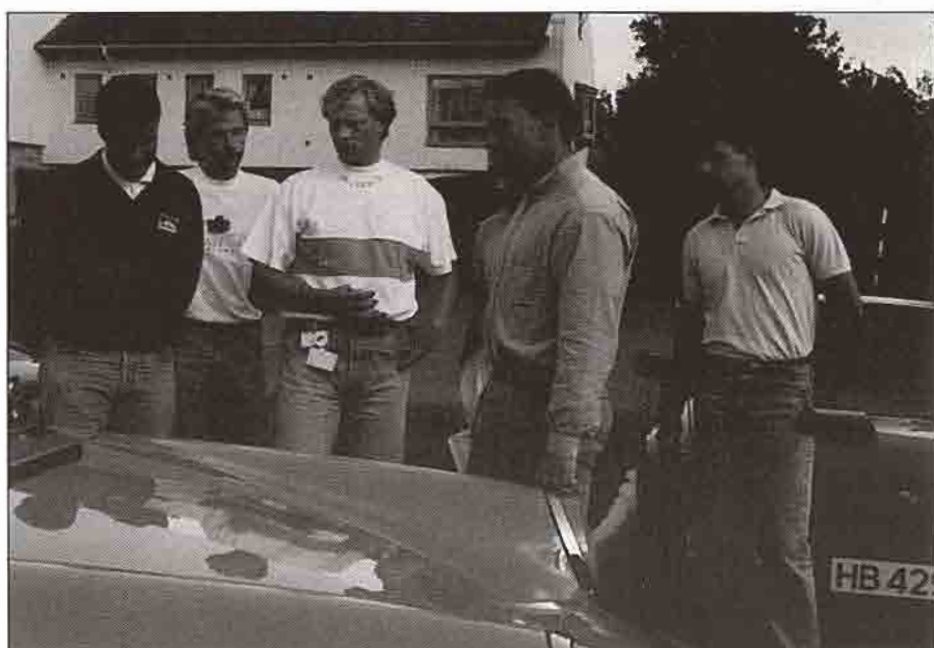
Flesteparten av denne dagens fremmøtte biler er naturlig nok biler man har sett på tidligere vårmønstringer, men når det er ett år siden de sist ble beskuet, så glinser det godt i øyekroken når man f.eks. nærmer seg en sølvfarget Jaguar E-type Roadster med så blanke eikefelger at man må ha øyeblikkelig Ray Ban-beskyttelse for ikke å få varige synsskader.

Svinger man litt på hodet faller øynene direkte på en (om mulig) enda blankere skjønnhet blant de mange MG'ene - nemlig en nydelig rød 1962 MGA med så blant fornikling at UV-fil-teret på kameraet nesten går i oppløsning av det sterke gjen-skinnet... En annen skjønnhet (blant mange) befant seg i våre egne rekker. Det var en Porsche 928 som hadde gjennomgått en ganske omhyggelig ansikt-sløftning (samt resten av krop-pen) for å bli dresset opp av Strosek's nye klær i dertil mat-chende sort farge.



Bogstad byr på en underholdningsverdi av klasse for bilinteresserte denne dagen, og det er vanskelig å formulere med ord den stemning og glede man finner hos hver enkelt - deltaker som publikum.

Dette er en dag som bare blir bedre og bedre år for år. Gikk du glipp av det i år også? Da bør du se til å dukke opp til neste år - det får ikke hjelpe at svigermor kommer på mid-dag...



Egil Haugen



VI PRØVEKJØRER EN REAL VIRKELIGHETSFLUKT -

962

Skal man først drømme seg bort, kanskje spesielt i disse magre tider, skal det gjøres på en real måte. Hva med en aldeles gratis testkjøring av *Porsche 962* under en brennende kalifornisk sol?

Alt er mulig så lenge fantasien er tilstede, fritt etter visdomsord skrevet den gang *tid nok* var et faktum, og livsfilosofi var å betrakte som næring for sjelelig utvikling. Derfor - ta plass i amerikanernes Team BF Goodrich *Porsche 962*, kjørt av proffene *Mauro Baldi* (italiensk) og *Bob Wollek* (fransk) i IMSA-cupen. Spenn fast sikkerhetsbeltene, lukk øynene og plutselig befinner du deg på den velrenommerte Riverside-banen i California.

Rett foran deg ser du kun to ting; en svær turteller og en brunsvidd rett strekning med antydning av svarte hjulspor langt der fremme foran noe som ligner en høyresving.

OPPMUNTRENDE LØVEBRØL

Gasspedalen nærmer seg gulvet, og turtallet har allerede passert de 6.500 du lovet å holde deg under. Når du sammenligner dine egne fattige opplevelser fra tyske Autobahn med 245 km/t på speedo meteret og 6.800 omdreininger inne - rett før elektronikken kutter motoren i din 911 SC - er opplevelsen oppmuntrende lik. Men, akk og ve, likevel så forskjellig. Først og fremst sitter du på bakken, bokstavelig talt - så lavt at du nærmest må lene deg fremover og oppover for å se veibanen i det hele tatt. Derest, og der er forskjellen *vesentlig* som en engelskmann ville ha formulert det, er motorlyden et konstant løvebrøl som knapt noen Porsche-eiere ville ta feil av på miles avstand.

Nå vet jo alle at en 911 også støyer innvendig, spesielt med Targa-tak, nå

hastigheten passerer 220 km/t. Men en 962 brøøøler så infernalsk at du glemmer alt rundt deg fortere enn du greier å tenke, og ikke hører du dine egne tanker heller. Men *det* er nettopp meningen - dermed konsentrerer du deg om nettopp å *kjøre* fortest mulig gjennom svingene med jernet i bønn, og gjør du ikke akkurat det, styrer 962'en rett frem. Gjort som proffene gjør det, holder du derimot selv S-kurver i hastigheter langt over 200 km/t, og etter hvert blir nettopp det den mest selvsagte ting i verden.

KEVLAR OG MYE ANNET TIL 4-5 MILL.

Bortsett fra prosaiske ting som tenningsnøkkel og helsynkronisert clutch å la din vanlige Porsche (vel, det er dog en Sachs enkelplate konkurranseversjon), er det meste annet ganske forskjellig i en 962. Naturlig nok!

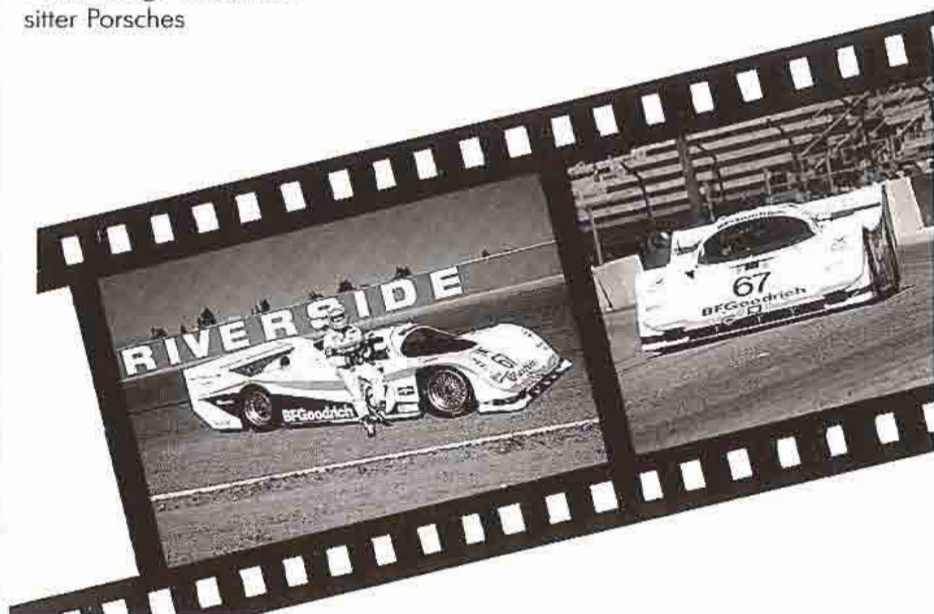
På et monocoque-chassis sitter et karosseri som kan plukkes fra hverandre i småbiter med enkle håndgrep og bygget av superstoffet *Kevlar* (kjent for lav vekt, høy elastisitet og styrke) blandet med spesialglassfiber. I den totale 1 tonn tunge bilbommen sitter Porsches

3.0 liter sekssylindrete og luftavkjølte horisontalt plasserte motor med turbolader (Single AirResearch), bensininn-sprøyting (Bosch Motronic) og inter-cooling. Med et kompresjonsforhold på 8.0:1 yter motoren 675 HK ved 7.800 o/min.

Blant masse titanium fjærer og Penske justerbare gassdempere sitter BF Goodrich-dekkene av eksperimentradial-type, med dimensjonene 315/35VR16 foran og 385/35VR16 bak. Hvis veibanen er riktig tørr og motet stort nok, kan du få på 345 foran og 405 bak.

Det skulle vel holde for selv den største drømmeren blant oss - her er det bare å begynne å spare!

Dag Rørslett



Vi har nå åpnet firma i Fredrikstad, og kan tilby våre norske kunder en bedre service med hensyn til mindre avstand, og kortere leveringstid.

Av PORSCHE-deler har vi tre grupper:

1. SLITASJEDELER er stort sett lagervare, og i mange tilfeller deler som er produsert av samme fabrikant som leverer til Porsche, men som er pakket i fabrikantens egen emballasje. Dette gjør at vi mener å ligge gunstig til prismessig. Vi har laget en prisliste over disse produktene, slik at kundene selv kan avgjøre hvorvidt dette er riktig.
2. PORSCHE ORIGINALDELER leveres til oss en gang pr. uke (mandager). Dette gjør at de delene vi ikke har på lager, kan skaffes til våre kunder i løpet av 5 til 14 dager. Dette gjelder også deler som må bestilles via Porsche-fabrikken. Vi mener også her at leveringstid og priser ligger gunstig til i forhold til våre konkurrenter.
3. TRIMMINGS- og OMBYGNINGSDELER fra RUF, Strosek Auto Design og Kerscher er vi eneimportører for, i tillegg til en del andre firmaer. Dette tilsammen gjør at vi føler at vi dekker det meste av de produkter du måtte trenge til din Porsche.

**Vi håper å se deg som kunde hos oss,
og imøteser en telefonsamtale eller et besøk.**

PORSCHE-DELER

EN NY PORSCHE-
GENERASJON ER PÅ VEI

PORSCHE
968



Etter hele 16 års produksjon avløses 924/944 av en helt ny modell. Få hadde vel trodd at 924-konstruksjonen skulle få en så lang levetid. Den gang 924 ble introdusert, møtte den massiv kritikk fra en samlet motorpresse. Først og fremst på grunn av 2 l. motoren den hadde arvet fra VW LT og Audi 100. Men med 16 års produksjon i turbo-versjon, som Carrera, som 944, som banevogn og rallybil, viste Porsche igjen med all tydelighet hvordan prosjektet ble videreutviklet og forbedret i takt med markedets krav.

Den nye Porsche 968 får på mange måter en lettere start. Utstyrt med verdens største fire-sylindrede motor på 3,0 l og 16 ventiler, har den med sine 240 hK et godt utgangspunkt for fremtiden.

Bilen, som blir presentert på

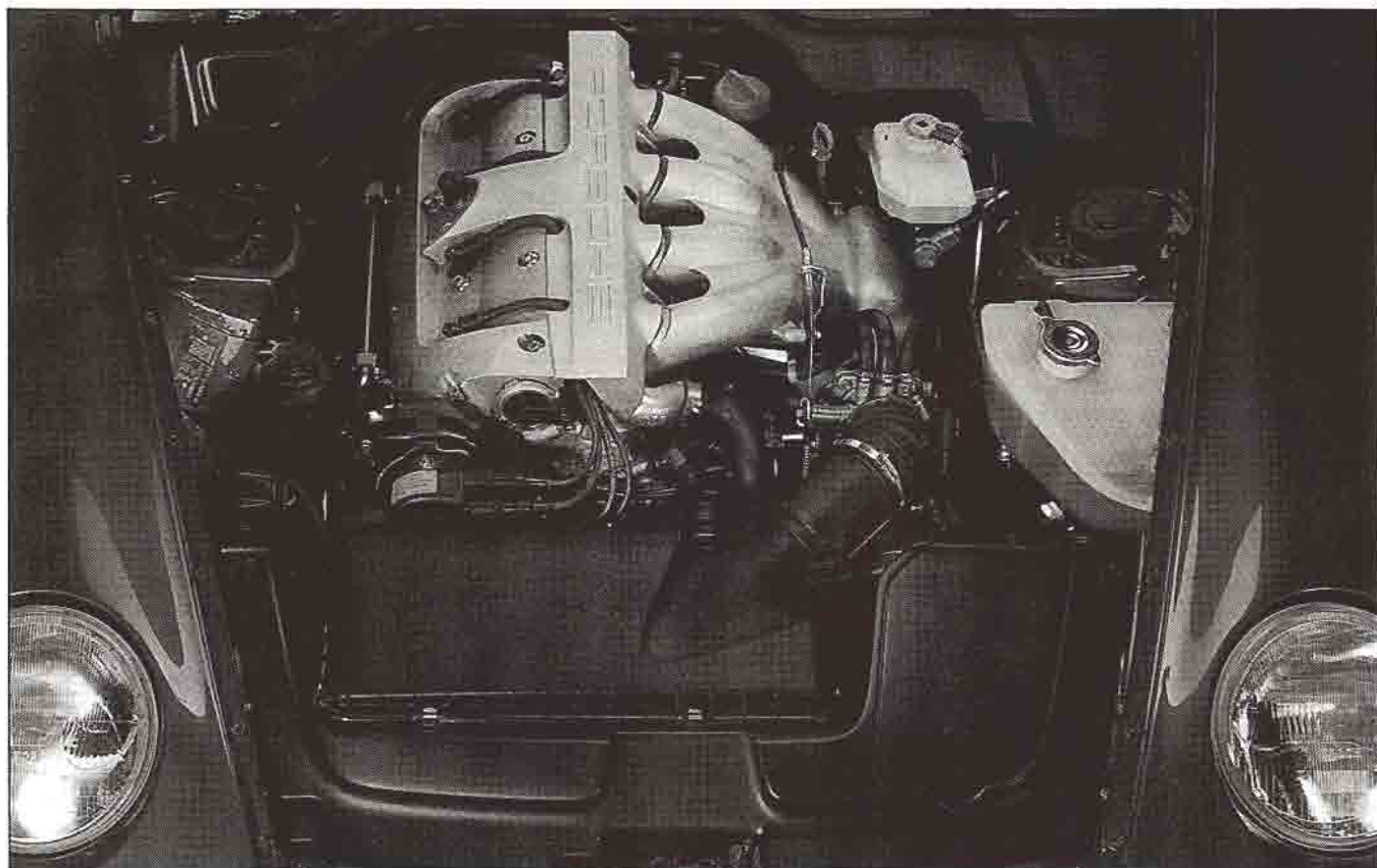
Frankfurt-messen tidlig på høsten, særpreges av et design som er en blanding av 944 og 928 - eller forresten... ser man litt av 959 i frontpartiet også? Hyggelig er det å se at toppen på forskjermene er markert - ikke "glatt" som på de fleste "japan-sportsvogner" anno 1991.

Toppfarten er 247 km/t, og bremses og styring er som vanlig hos Porsche - førsteklasses.

Kraften overføres gjennom en nyutviklet 6-trinns manuell gearkasse - alternativt kan 968 leveres med den revolusjonerende Tiptronic-kassen som hittil kun har vært tilgjengelig på 911 Carrera.

For å være helt sikker på at 968 får den riktige "imagen" fra første dag, stresser Porsche det faktum at modellen skal bygges i Zuffenhausen - ikke som 924/944 på Audi-fabrikken i Ingolstadt.





To varianter av 968 settes parallelt i produksjon - en coupe og en cabriolet. Fra Bertel O. Steen A/S har vi fått oppgitt prisene for de to modellene til henholdsvis 772.980 og 875.940 kroner. De første demonstrasjonsbilene er for lengst bestilt og ventes til Norge om noen få måneder.

Sven Furuly

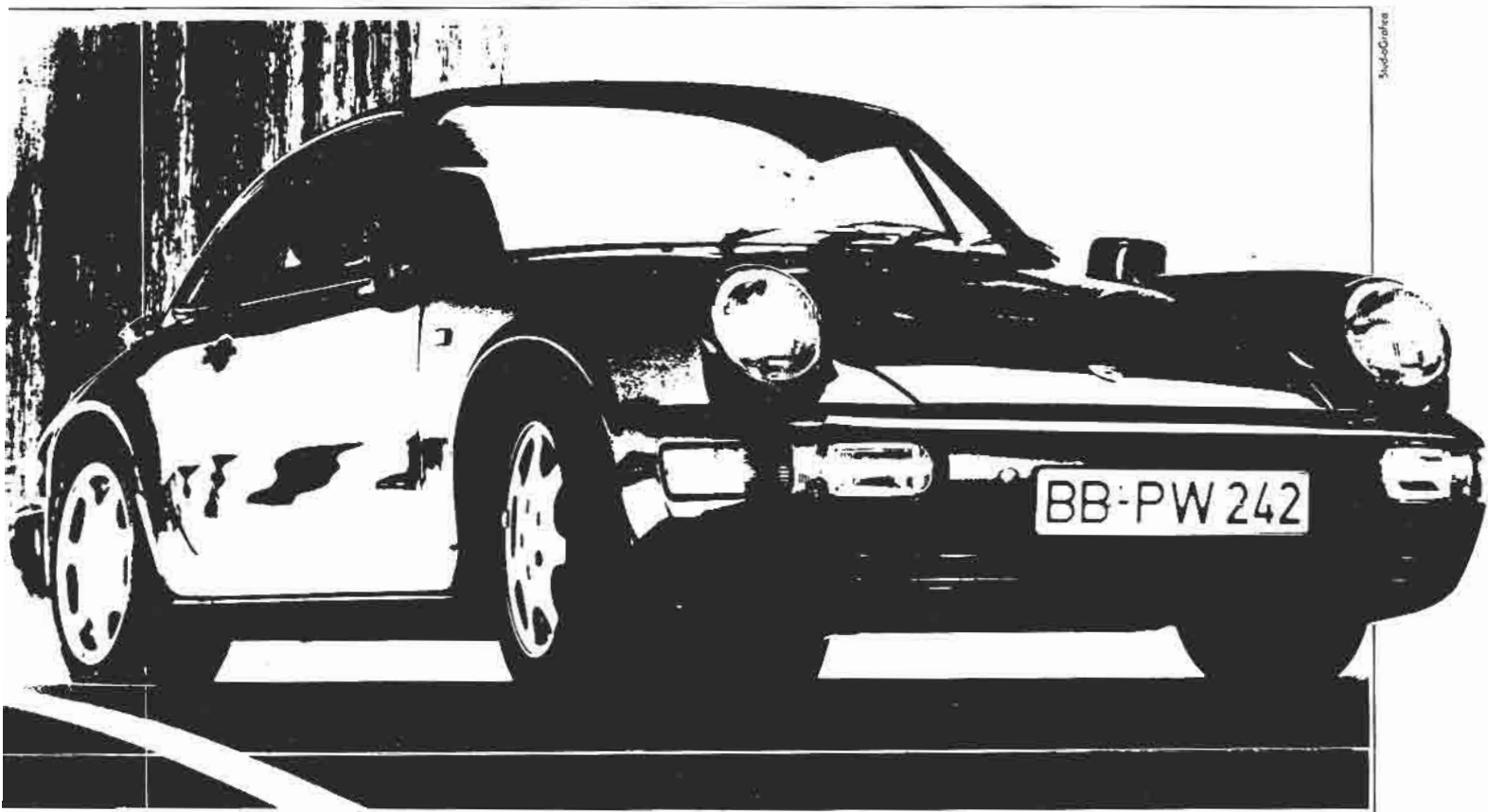


idemølla



Idemølla AS
ide- og tekstarbeid
grafisk form og fotosats
Torggata 25, 0183 Oslo 1
telefon 02/11 48 35
telex 02/36 41 04

PORSCHE



«THE BEST SUPERCAR MONEY CAN BUY». CAR, JULI 1989.

Carrera 4

Norgespremiere for seriøst interesserte.

Vi kan nå ønske velkommen til visning av den nye Porsche Carrera 4 med dynamisk styrt firehjulsdrift.

Interesserte bes ta kontakt med våre Porsche-eksperter for nærmere opplysninger.

Porsche 911 Carrera 4: 6-sylindret boxermotor, slagvolum 3,6 liter. Maks. effekt 250 HK DIN v/5.900 o/min. Maks. dreiemoment 310 Nm v/4.800 o/min.

BERTEL O. STEEN A/S
AUTORISERT PORSCHE-FORHANDLER

Prof. Kjøtsvei 83/85, 1320 Stabekk. Tlf. 02/53 61 80