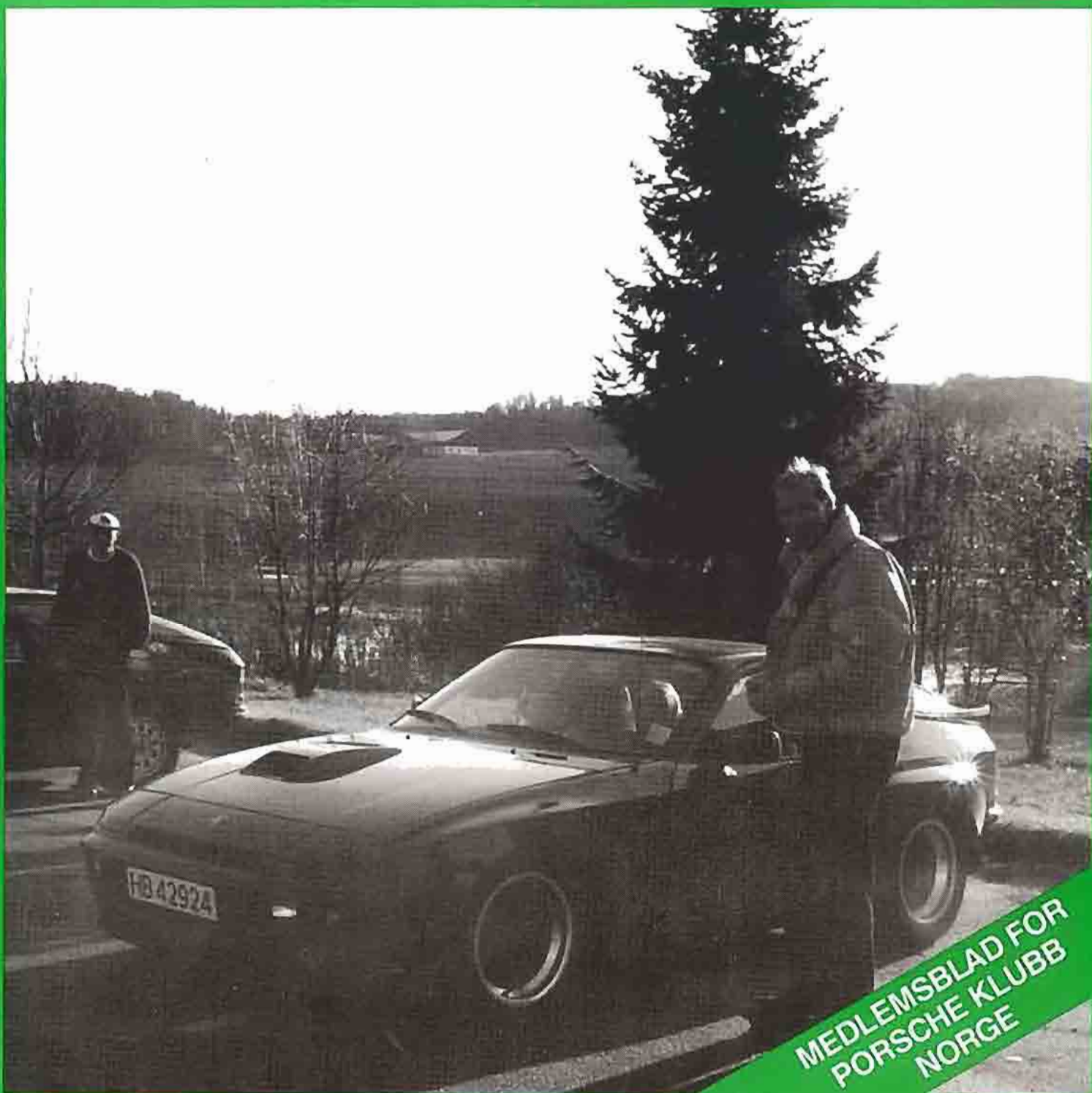


PORSCHE

9

1991

Classic



MEDLEMSBLAD FOR  
PORSCHE KLUBB  
NORGE



## Nr. 9, desember 1991

Bladet utkommer med 2 nummer/år  
Distribusjon: Gratis til alle medlemmer  
I redaksjonen: Sven Furuly  
Fotosats: Idémølla a.s

Ettertrykk tillatt med tydelig kildegjengivelse

Porsche Klubb Norge  
Postboks 83, Lilleaker, 0216 Oslo



# FORMANNEN HAR ORDET



**V**i nærmer oss slutten av den mest aktive Porsche-sesongen i PKN gjennom tidene, noe som vel også var en av målsettinge etter det første styremøtet for drøyt ett år siden. En annen målsetting var å gi ut 3 utgaver av det du nå holder i hendene, og jammen klarte vi det også! Derfor vil jeg her rette en stor takk til redaktør Furuly, som har jobbet strukturt og profesjonelt, og derved klart å skape nytt liv i Porsche Classic. Nok en takk skal gå til styret, som har vært med på å dra lasset i riktig retning.

Når du etter hvert har lest PC nr. 9, så vil du sikkert legge merke til at skribentene i dette nummeret i stor grad er de samme som tidligere numre, dvs. Sven, Olav og meg selv. For å få en større bredde i innholdet fremover, kom Olav med et glimrende forslag for noen uker siden. Det dreier seg kort og godt om en "stafett-pinne", og den som har fått

denne er ansvarlig for å levere inn en selvskreven artikkel til neste nummer av PC. Først ute i denne ordningen er medlem nummer 229 - Håkon Andersen, og det vil bli spennende i tiden fremover å se om dette vil fungere - det er etter hvert opp til deg! Bruk gjerne en vinterkveld eller to til å lage noe vi alle kan lese om i bladet vårt. Ikke sitt og vent på denne "pinne", for med et snitt på fire numre av PC i året, så vil det ta over 60 år før alle er gått gjennom...

**P**orsche Klubb Norge fungerer for tiden svært godt, og den gleden og entusiasmen som den aktive medlemsmassen viser på sammenkomster, er nesten til å ta og føle på. Det er på tide å vise dette utenfor våre landegrenser, og et glimrende sted å gjøre dette, vil være i Porsche Paraden i Cortina neste år.

Noen har allerede reservert plass, og slik jeg oppfatter det, dreier det seg hittil om ca 7-8 biler fra PKN som skal delta i denne paraden. Dette er kanskje det største høydepunktet i 1992, og det vil sikkert bli populært om vi kommer mannssterke fra lille Norge!

Vel, 1991 er snart over, og jeg må innrømme at jeg er svært fornøyd med tanke på året som har gått. Vi har hatt mange og morsomme samlinger, og lært hverandre bedre å kjenne. 1992 byr etter mitt syn på nye og enda flere utfordringer.

Vi har om kort generalforsamling, hvor det bl.a. skal velges nytt styre. Jeg håper du vil møte for å ivareta din stemmerett!

En riktig God Jul og et Godt Nytt År ønskes av

Egil Haugen

# I KULISSENE LURER STØREBRØR

**Køfri-systemet og bom-brikken var første skritt i en hemmelig plan som en gang kan gjøre Norge til verdens første totalkontrollerte samfunn. Oslo-bilistene er blitt forsøkskaniner i Storebror Stats high tech-lek med mennesker.**

**R**eportasjer i databladet «Computerworld» bekrefter nå mange av de ryktene som kom i omløp etter at Staten for to år siden brukte sin makt for å sikre at bomsystemet i Oslo ble gjennomført til helt urimelige kostnader av den statskontrollerte bedriften Micro Design.

Gjennom overprisen på Køfri-systemet betaler Oslo- og Akershus-bilistene for den fortsatte eksperimentering med et kontrollsystem som har langt videre og nifsere perspektiver enn hva som til nå er opplyst. Som kjent er Køfri-systemet ennå lang fra funksjonsdyktig - men bilistene i Stor-Oslo er forsøkskaninene når det elektroniske kontroll-opplegg nå finpus ses for bruk i et storbyområde med ca 1 million innbyggere.

Suksess for Køfri-systemet i Oslo kan i første omgang bety eksportmuligheter til de mer teknisk avanserte diktatur-stater i den tredje verden. (Det er kjent at representanter for Singapore allerede har vært på befaring i Oslo og Selbu).

I neste omgang betyr det at Den norske stat kan begynne å utvikle systemets andre bruksområder. Ifølge «Computerworld» foreligger det allerede et teknisk opplegg for elektroniske nummerskilt for den nor-

ske bilpark. Norsk Regnesentral skal på oppdrag fra toppsjefen i NTNf (Statens styringsorgan for teknisk og naturvitenskapelig forskning) ha utarbeidet en intern rapport om de tallrike nye kontroll- og beskatningsmulighetene Staten vil få ved innføring av elektroniske bilskilt. «Computerworld» avslører at man har tenkt seg bilen som en rullende minibank for Staten: «Ved aktive nummerskilt blir du belastet direkte ved bruk dersom du kjører inn i en bomring, ferge, parkeringshus, på rødt lys, mot enveiskjøring, i kollektivfelt. Ja, det finnes nesten ingen grenser.»

Bladet forteller at stats-teknokratene også har tenkt seg at systemet kan utbygges til å innkassere differensierte kilometeravgifter og ekshaustavgifter. Og den beryktede prikk-belastningen (som foreløpig er oppgitt), vil - når systemet er tilstrekkelig robotisert - kunne gjennomføres «helt problemfritt».

**C**omputerworld Norge redaktør Pål Leveraas, fortjener honnør for avsløringen av de muldvarper som nå pusher på for at vårt land skal bli førende når det gjelder

misbruk av datateknologiens muligheter. I en lederkommentar i bladet heter det: «Mange ting tyder på at en ukritisk bruk av teknologiens muligheter er i ferd med å skape et samfunn vi egentlig ikke ønsker i Norge. Datateknologien overvåker oss i brorparten av det vi gjør, fra vugge til grav. Vi overvåkes av videokameraer langs veiene, snart kommer de i lyskryss, folk rundt de store byene registreres idet de kjører inn og ut av byen, vi er vel plassert i et utall registre, og nå skal linjen trekkes helt ut ved at elektroniske brikker skal rapportere om hvor våre biler befinner seg til enhver tid. Hvorfor ikke først som sist starte en storstilt operering av brikker i alle borgere av dette landet? Det finnes alltid gode grunner til å registrere mer. — (Men) et eller annet sted må grensen settes, og der bør grensen gå for all fremtid. Denne usynlige og snikende innføring av stadig flere mekanismer for å overvåke og kontrollere befolkningen er skremmende. Det er på tide å få en grundig debatt om temaet. Folk aksepterer mer enn de har godt av. Nå må noen stå opp og si: Hit, men ikke lenger!» ■

# TURBO - MAGI ELLER MARERITT?

**B**are det å smake på ordet "turbo" setter en rekke følelser i sving i våre Porsche-entusiast-hoder. Innerst inne står vel en turboladet Porsche øverst på ønskelisten hos de aller fleste. Noen ganske få er det forunt å bestille en ny - de aller fleste må finne en på brukmarkedet...

Og det nettopp da tittelen får relevanse. Magi... ja, så absolutt, mareritt... ja, kanskje det! Porsche og BMW beveget seg på jomfruelig mark da de under første halvdel av '70-årene introduserte turbobiler for gatebruk. Turbo er en smart oppfinnelse med mange gode fordeler. Den gir en liten motor høy effekt - som på BMW 2002 turbo, eller som i "vår" tilfelle med 911 - den gir en kraftig motor enda høyere ytelser. Og i begge tilfeller uten at det går nevneverdig utover bensinforbruket.

Ved lave turtall og rolig kjøring oppfører en turbomotor seg i praksis som alle andre motorer. Tidlige turbomotorer hadde alle det karakteristiske trekk at turboladingen kom i form av et "kjempetrykk" og forøvrig virket bilen "død". Denne påstanden er bare delvis en sannhet på 911. Hvem vil påstå at den 6-sylindrede bokseren på 3,0 l fra 1976 er "død" uten turbo? Videre fikk turbomotorene raskt et dårlig rykte på grunn av mange, og kostbare reparasjoner. Med rette eller urett?

**V**urderer du å kjøpe en turbo, skal du vite at slitasten på nesten alle komponenter er langt større enn i en vanlig motor. Livslengden på selve turboaggregatet avhenger i stor grad av hvordan motoren er behandlet og kjørt.

Ironisk nok handler det om å skifte olje ofte nok. Mens bilfabrikantene stadig opererer med lengre og lengre intervaller mellom hvert oljeskift, krevet et turboaggregat "ren" olje. Den enorme rotasjonshastigheten til turboakselen denne og tilhørende lager, følsomme for forurensninger i oljen. Mens motorens "rødmerking" er på kanskje 6500 o/m, roterer turboakselen med ca. 5000 o/m når motoren går på tomgang, og med omkring 70000 o/m ved full effekt. Det sier seg selv at her må det smøring av høy

kvalitet til for at dette skal fungere over tid.

En god regel er å bytte til en bra olje (alle Porsche-klubb medlemmene har vel et begrep om hva som er bra olje - du henter ikke olje til Porschen i "supern" på hjørnet) hver 5000 km, og oljefilteret på 10000 km.

Fullt pådrag med en kald motor regnes av de fleste for en dødssynd. Med en turbomotor er dette garantert veien til økonomisk ruin i tillegg. Turboakselen trenger all den smøring den kan få, og før oljen er varm, er smøreegenskapene minimale. Porschen skal kjøres med lavt turtall til temperaturmåleren (oljetemp i 911 og varntemp i 924/944) begynner å bevege på seg.



**L**ike ille er det å stenge av motoren umiddelbart etter tøff kjøring. Etter å ha gått i kortere eller lengre tid på kanskje full effekt, er turboen rødglødende. Stenges motoren av uten at turboen har rukket å gå ned til sitt tomgangsturtall og fått egentemperaturen redusert, kan dette lede til at oljen kokser seg, med dårlig smøring som resultat.

At også Porsche-fabrikken vet dette godt, kan best illustreres ved følgende lille historie:

Deler av PKN var sammen med Porsche Klubb Sverige på karlskoga for noen år tilbake. Arrangør var Porsche-fabrikken, sammen med de to lands Porsche-importører. Ved avslutningen av kjørekurset ble det laget en ferdighetskonkurranse på tid. Deltakeren måtte selv starte en stor stoppeklokke utenfor bilen, kjøre gjennom løypen, stoppe bilen og motoren ved mål, for deretter å stoppe klokken. Ikke før var denne prosedyren forklart, før representantene fra fabrikken sa ifra at motorene ikke skulle stoppes - "fordi det var turbobi-

ler med i konkurransen".

Et turboaggregat kan ha en svært varierende levetid som en følge av de forhold som er beskrevet ovenfor. Det kan synes som om ytterpunktene ligger i området 30 000 km ved hensynsløst bruk, til 200 000 km dersom alle forholdsregler nøye er fulgt.

**M**ye tyder forøvrig på at det motorer som har intercooler påmontert turboaggregatet har lenger levetid. Dette skyldes nedkjøling av ladeluften - noe som i tillegg øker effekten.

Det er i praksis umulig å finne ut i hvilken tilstand turboen befinner seg. Erfarne Porsche-mekanikere er i stand til å bedømme hvorvidt blåøyk fra en 911 skriver seg fra defekt turbo, eller fra selve motoren. Også selve lukten (brent olje eller "bare" oljerøyk) er en indikator på turbo-problem. En relativt sikker indikator på defekt turbo er blåøyk idet

gassen slippes opp. På den annen side er det viktig å påpeke at blåøyk fra en 924 turbo idet den starter opp, ikke har noe med defekt turbo å gjøre. Det skyldes utette olje-deflektorer (av gummi) på ventilstammene.

Det aller peneste er selvsagt hvis hele Porschen bærer preg av å ha blitt pent behandlet, og selgeren i tillegg forteller deg om disse spesielle tingene - da tyder det på at han har tatt hensyn til forholdsreglene selv. Bra er det også dersom eieren kan legge frem kvittering på at turboen er skiftet - og dette er jo bedre dess høyere km-standen er.

Har ikke eieren kvitteringer eller "peiling" på om turboen er skiftet, og bilen forøvrig bærer preg av å være "brukt" - ja, da bør du passe på å ta høyde for et verkstedsbesøk. Et skift av turboaggregatet koster, dersom ikke "mer" må skiftes ut med det samme, minimum 16 000 kroner. Her er faktisk prisene like, enten det handler om 911, 924 eller 944.

Rådet må være å ta seg god tid når du skal handle turbo - og ta helst kontakt med en Porsche-fagmann på forhånd, slik at han kan ta en sjekk før du skriver kjøpekontrakt. For husk: Den tidligere eieren kjøpte turboen av nøyaktig samme grunn som deg...

*Sven Furuly*



# FRANKRIKE

## VINLANDET PAR EXCELLENCE

**B**redde i fransk bilproduksjon er enorm, fra enkle fremkomstmidler for massene, som Citroën 2CV og Renault 5, til de mest prestisjefylte merker som Bugatti, Facel Vega og Talbot Lago.

Kanskje mangler Frankrike idag prestisjemerker som Ferrari, Rolls Royce og Porsche - men det tar Frankrike igjen på andre måter. Også bredden i fransk vinproduksjon er enorm, fra enkle dagligdagse bordviner til de mest sofistikerte blant verdens prestisjeviner. Kvanti-

**Frankrike er verdens ledende vinnasjon. Landets geografiske beliggenhet og klimatiske forhold er ideelle for vindyrking. Tradisjon og kunnskap bygget opp gjennom århundreder kombinert med vårtids ressurser og teknologi gjør at Frankrikes posisjon på toppen av vinhierarkiet ikke er tilfeldig.**

tativt produserer Frankrike nesten en firedel av all vin som lages.

Kanskje gjør vi franskmennene urett ved å ha presentert både tysk og italiensk vin i Porsche Classic, før vi nå kjører vestover til vinlandet over alle vinland.

Historisk sett hadde greske kolonister med seg vinen til Frankrike for snart 2600 år siden. Grekerne slo seg ned sør i landet, i Midi. Der ble bl.a. Massilia, det senere Marseille, grunnlagt. Med utgangspunkt i



viltvoksende druer og vinplanter fra hjemlandet, utviklet kolonistene en type vin som ble dyrket i store deler av Sør-Frankrike. Noen hundre år senere, etter romernes erobringer, fant vinen veien til andre deler av Frankrike. Bordeaux, Bourgogne og ikke minst Rhône-dalen er distrikter som ble knyttet til vinen på denne tiden. Etter hver ble druedyrking og produksjon av vin vanlig i store deler av Frankrike.

Det dyrkes vindruer i mer enn 80 av Frankrikes 90 departementer (fylker). Dyrkingsarealer er noe i overkant av 1 million hektar. De franske vinmarkene dekker med andre ord et areal som tilsvarer Oslo, Akershus og Østfold fylke. Med sine årlige 70 millioner hektoliter vin, er Frankrike verdens nest største vinprodusent. Kun naboen Italia ligger foran med ca. 75 mill. hektoliter. Eksporten av fransk vin utgjør ca. 17-18% av produksjonen.

Den franske vinloven som kom i 1935 har satt standard for en rekke andre vinproduserende land. Loven deler vinen i ulike kategorier, nemlig AOC (Appellation d'Origine Contrôlée), VDQS (Vin D'limité de Qualité Supérieure), Vin de Pays og Vin de Table.

AOC-bestemmelsene er de strengeste. Nesten 30% av all fransk vin har rett til denne betegnelsen. Idag er det ca. 400 enkelt AOC'er i lovverket, og antallet stiger jevnlig. Bestemmelsene for AOC-vinene definerer bl.a. geografisk opprinnelse, tillatte druetyper, produksjonsmetoder, alkoholinnhold osv. All vin med AOC-betegnelse må i tillegg prøvesmages og godkjennes av en offisiell jury. Mesteparten av den franske vinen som omsettes av Vinmonopolet er AOC-vin.



Kravene og kontrollen til VDQS-vinene kan sammenlignes med AOC, men de er mindre strenge. Vin de Pays er en relativt ny klassifisering. Vin med denne betegnelse kan bare lages i bestemte områder som vinen får navnet etter, f.eks. Vin de Pays de l'Hérault. Kravene til avkastning pr. hektar vinmark, druetyper etc. er for Vin de Pays enda romsligere enn for AOC og VDQS. Grup-

pen Vin de Table er kvantitativt størst, nesten 45% av den franske vinproduksjonen klassifiseres her. Ofte er Vin de Table enkle blandingsviner fra forskjellige områder.

#### ALSACE

De klassiske vindistrikterne ligger godt spredt i Frankrike. I nordøst ligger et av de vakreste i landet, nemlig Alsace. Små sjarmerende landsbyer med hus i bindingsverk danner rammen om et område med karakterfulle og smaksrike viner. Den lokale stolthet er en frisk og gjerne tørr hvitvin laget av Riesling-druen eller en krydret Gewurztraminer. Alsace er forøvrig det eneste betydningsfulle vindistrikt i Frankrike som har bygget sitt renommé på viner laget av én druetype (vin de cepage).



## BURGUND

Sydvest for Alsace finner vi Bourgogne eller burgunderdistriktet. Burgund er relativt småt og langt, ca. 300 km i utstrekning. Nesten 70% av produksjonen er rødvin, resten er hvitvin og mindre kvanta rosé- og musserende vin.

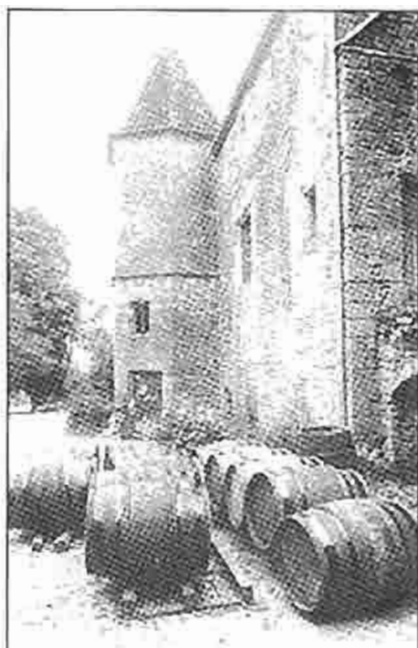
I Burgund er vinmarkene gjennomgående små i forhold til andre større vindistrikter som f.eks. i Bordeaux. Et annet kjennetegn ved Burgund er at det er langt flere eierinteresser i vinmarkene enn ellers i Frankrike. Produsentens dyktighet og ry er derfor vesentlig ved valg av burgundervin.

Burgunderdistriktet som for øvrig har flest AOC-viner i Frankrike, er inndelt i mindre områder. Lengst nord finner vi Chablis. Chablis er kjent for sine tørre hvitviner laget av Chardonnay-druen. Det kalkholdige jordsmonnet gir viner med stor frukt og friskhet, eleganse og harmoni. Få viner passer bedre til havets frukter enn i Chablis.

Lenger syd ligger Côte de Beaune. Her er hvitvinene fyldigere og rikere enn i Chablis. Ofte er de også preget av lang lagring på eikefat. Fra Côte de Beaune kommer noen av de mest komplekse og lagringsdyktige hvitvinene i Frankrike. Navn som Meursault, Montrachet og Corton Charlemagne er verdenskjente.

Den tradisjonelle røde burgundervinen som de fleste forbinder med fylde og rikhet, er laget av Pinot Noir-druen. I Côte d'Or, eller det egentlige Burgund, er jordsmonnet ganske variert. Jordsmonn, skiftende klima og vinifikasjonsmetoder gjør vinene temmelig forskjellige til tross for samme drue, nemlig Pinot Noir.

Motsetningen til de røde



Côte d'Or vinene finner vi i Beaujolais. Her er vinene lette og elegante, garvestoffene er heller ikke fremtredende. Den spesielle vinifikasjonsteknikken, *maceration carbonique*, gjør Beaujolais-vinene svært fruktige og hurtig drikke modne. Dette er en av grunnene til at Beaujolais Nouveau kan selges allerede samme år som vinen er produsert. Druetypen Gamay lager rødvinen i Beaujolais, mens Chardonnay står for produksjonen av de hvite.

Byen Lyon skiller burgunderdistriktet fra Rhône-dalen. Nærmest Lyon, i nord, er dalen trang, med ganske bratte skråninger mot elva Rhône, som renner gjennom dalføret. I sør er landskapet mer småkupert og åpent.

## RHÔNE

De fleste av Rhône-dalens viner har rett til AOC-betegnelse. I alt finnes et tyvetalls appellasjoner i området, flesteparten gjelder rødvin. Rødvineene kjennetegnes ved god fylde og fruktighet. Syrah-dru-

ens karakteristiske krydderpreg er også et godt tegn i Rhône-vin. Spesielt rødvinene fra sør i dalen er populære i Norge. Vinmonopolet importerer en rekke bulkviner fra dette området. *Côtes du Rhône*, *Ch. de Bosch*, *Châteauneuf-du-Pape* m.fl. er eksempler på dette. Forøvrig produserer også Rhône-dalen en rekke andre fremragende viner, navn som *Hermitage*, *Côte Rôtie*, *Gigondas*, *Tavel* osv. er velkjente for de fleste vinentusiaster. Tavel er forresten regnet som toppen blant rosévinene.

## MIDI

Langs Middelhavskysten, i Midi, lages det vin i store mengder. *Languedoc-Roussillon* produserer f.eks. nesten en tredjedel av all fransk vin. Kvaliteten på Midi-vinene er varierende, men utviklingen i området de senere år har medført betydelig forbedring. Flere viner har AOC-status, mens andre venter på oppgradering fra VDQS.

Provence er best kjent for sine roséviner her i landet, men både hvite og røde kvalitetsviner finnes. Også på Korsika lager man vin som verdsettes høyt i Norge. Hjemmetappingen av *Domaine Terra Vecchia* er en av bestselgerne blant de rimelige rødvinene.

## BORDEAUX

Frankrike grenser ikke bare til Middelhavet, men også til Atlanterhavet. På denne siden, i sørvest, ligger Bordeaux. Samlet regnes vindistriktene i Bordeaux for å være verdens største område for produksjon av kvalitetsvin. Med senter i byen Bordeaux er vindistriktene delt i mindre områder.

Mer enn 4000 eiendommer (châteaux) har rett til Bordeaux-betegnelsen. Det lages hoved-

sakelig rød og hvit vin i Bordeaux, omtrent like mye av hver. Totalproduksjonen er ca. 5 millioner hektoliter årlig.

Det skiftende klimaet i Bordeaux gjør at kvaliteten på vinen kan variere ganske mye fra år til år. Derfor legges det stor vekt på årgangsangivelsen for Bordeaux-vinene.

I AOC-bestemmelsene for Bordeaux er det større muligheter i valg av druetype enn f.eks. i Burgund. Likevel er det noen få som dominerer. "Typiske" rødvinssdruer er *Cabernet Sauvignon* og *Merlot*, på hvitvinsiden er *Sémillon* og *Sauvignon* klassiske.

Rødviner som er laget med vekt på *Cabernet Sauvignon* inneholder en del garvestoffer, og disse trenger gjerne lang modningstid. I Bordeaux finner vi slike viner først og fremst i delområdene *Medoc* og *Graves*. I *St. Emilion* og *Pomerol*, hvor *Merlot* danner basis i vinene, blir resultatet bløtere

og mer avrundet. Vinen herfra er også blitt fyldigere og mindre lagringsdyktig.

Selv om det lages store mengder hvitvin i Bordeaux, kommer disse litt i skyggen av de røde. Unntakene er imidlertid de tørre *Graves*-vinene og de ekstremt søte vinene fra *Sauternes* og *Barsac*. De sistnevnte er et resultat av "edel forråtnelse". *Sauternes*- og *Barsac*-vinene har et sukkerinnhold som nærmer seg nivået på enkelte likører. Vinene er derfor best egnet til frukt og desserter eller nøtter.

I Frankrike er imidlertid en gastronomisk spesialitet kombinasjonen gåselever og *Sauternes*-vin!

Få distrikter kan fremvise så storslagne og praktfulle vingårder som Bordeaux. Spesielt i *Médoc* finnes et utall av slott som vinter om den rikdom vinen har tilført distriktet gjennom tidene. Mer enn halvparten av de mest kjente slottene i

Bordeaux ligger i *Médoc*. Navn som *Ch. Lafite*, *Rothschild*, *Ch. Margaux*, *Ch. Latour* for å nevne noen, hører hjemme her.

De mindre kjente Bordeaux-vinene omtales som "les petits châteaux" - de små slottsvinene. Vinmonopolet har alltid hatt et godt utvalg i denne kategorien. Vinene blir tappet her i landet og gitt nødvendig flaskelagring før de kommer i salg.

Vindistriktene i nærheten av Bordeaux, som *Bergerac*, *Buzet*, *Cahors*, *Gascogne*, *Madiran* m.fl., har på kort tid oppnådd betydelig anerkjennelse. Bevisst satsing på ny teknologi, moderne vinifikasjonsteknikker osv. har bidratt til å heve kvalitetsnivået betraktelig. *Côtes du Marmandais* for eksempel, har nylig (april 1990) fått oppgradert sin status fra VDQS til AOC.



## LOIRE

Loire er også blant Frankrikes klassiske vindistrikter. Elva Loire er landets lengst, over 1000 km lang. Variasjon i klima, jordsmønn og druetype gjør vinene langs elva ganske forskjellige. Ofte har de ikke annet slektskap enn selve tilhørigheten til Loire.

Som i de andre større franske vindistrikter er også Loire delt i mindre områder. Ytterst mot Biscaya-bukten ved byen Nantes finner vi *Muscadet*-distriktet. De hvite Muscadet-vinene er svært lette og elegante, de er også sylrige og meget tørre. En aning saltaktig bitterhet er også et godt kjennetegn på en Muscadet. Vinene egner seg best til lette fiskeretter og skalldyr. En enklere vin fra dette området er *Gros-Plant*.

I *Anjou-Saumur* finner vi flere tiltalende roséviner ved siden av en rekke hvitviner med varierende sødme. En stor og viktig del av distriktets produksjon er også musserende vin.

I *Touraine* er rødvinene forholdsvis lette, mens de hvite er fyldige og smaksrike. På rødvinssiden er *Bourgeuil* og *Chinon* de mest kjente, tilsvarende på hvit side er *Vouvray*. I *Touraine* er også den musserende vinproduksjonen betydelig.

Lengst øst i Loire finner vi blant annet hvitvinene *Sancerre* og *Pouilly-Fumé*. Begge er laget av den hvite Sauvignon-druen. Mange hevder at *Pouilly-Fumé* er verdens beste Sauvignon-vin.

## CHAMPAGNE

Champagne er den nordligste region i Frankrike for produksjon av kvalitetsvin. Etter en drøy times togreise fra Paris er man i Champagne, det mest prestisjefylte vindistriktet i lan-

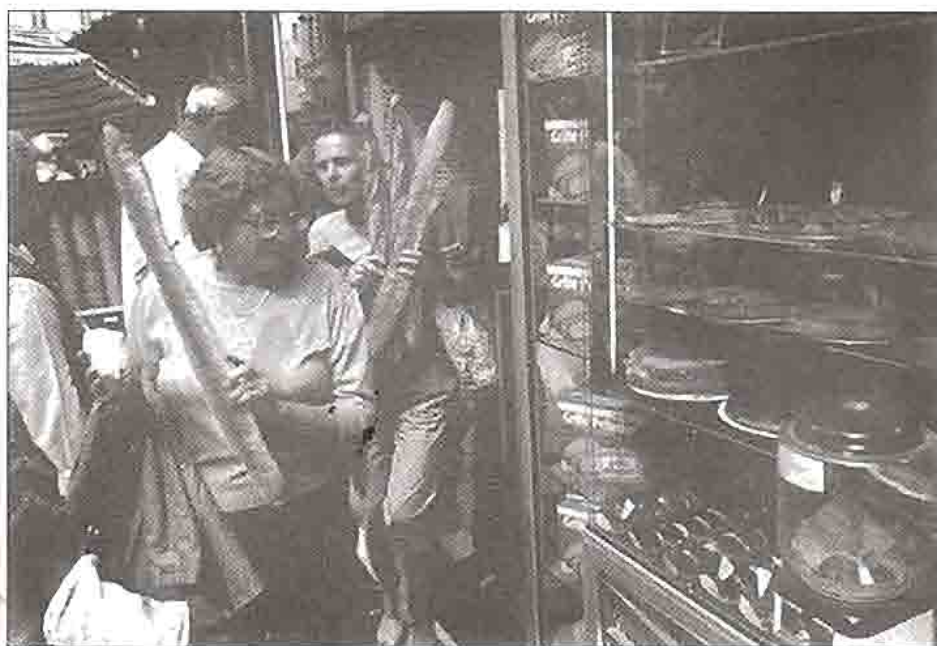


det. Det er kun innenfor gitte geografiske grenser i dette området at musserende vin har rett til Champagne-navnet. Vinene må i tillegg være laget etter en komplisert og arbeidskrevende metode, *méthode champenoise*, foruten de bestemmelser som gjelder for den lokale AOC.

I korte trekk går "champagnemetoden" ut på å tilegne vinen kullsyretrykk ved hjelp av annengangsgjæring på flaske.

De kommersielle Champagne-typene er gjerne blandingsviner fra forskjellige druetype, vanligvis *Chardonnay*, *Pinot Noir* og *Pinot Meunier*. Ofte er de også blandinger av viner fra ulike områder og årganger. De aller dyreste og edleste Champagner er normalt årgangsviner, laget i små kvanta.

Jan Espen Aronsen



# INTERNATIONAL PORSCHE CLUB PRESIDENTS MEETING

**D**et 8. internasjonale Porsche Club Presidents Meeting har gått av stabelen. Dette fant sted på Inselhotel i Konstanz, fra 10. til 13. oktober i år, uten en representant fra PKN, fordi undertegnede på daværende tidspunkt befant seg på kurs i Paris.

Det hender jo at man prioriterer feil av og til, og dette var tydeligvis et slikt tilfelle. Jeg har imidlertid fått referat fra møtet, og for at alle skal se hva dette dreier seg om, så kan du her i grove trekk lese om hva som sto på agendaen.

Etter at Harald Wagner ønsket alle de 97 representantene fra 32 forskjellige nasjoner velkommen, ble det holdt foredrag utover formiddagen om sentrale emner av sentrale personer. Først ut var professor Gruden, som tok for seg spørsmålet: *Hvilken forbindelse er det mellom Porsche og miljøet?* For 23 år siden bygde Porsche den første eksos-testeren i Europa, og har siden dette vært langt fremme teknologisk med tanke på avgassrensing. Siden midten av 80-tallet har Porscher blitt utstyrt med en "closed-loop", 3-veis katalysator. Utviklerne hos Porsche jobber også i stor grad med å ta ut mye effekt av en motor og samtidig få så lavt bensinforbruk som mulig, noe Porsche 968 setter nye standarder for - med et spesifikt forbruk på 235

g/kWh. Porsche ser også naturlig nok på støy som et alvorlig miljøproblem, noe som betyr at det hele tiden jobbes med å redusere støyen - uten å miste Porsche-lyden.



**P**orsche har et nært samarbeid med forskjellige olje/bensinselskaper spesielt for å forminske de giftige avgassene fra bilene som igjen påvirker drivhuseffekten. Dette samarbeidet er utrolig viktig, ettersom nesten alle forurensende partikler i avgassene er å finne igjen i bensinen. Med bakgrunn i miljø, har Porsche AG etablert en avdeling som er kalt «Environment and Energy» - hvor et av hovedmålene er å bevise at bilen ikke er miljøproblem nummer 1! En ting er i alle fall sikkert - Porsche bidrar ikke til forsøpling i form av bilkirkegårder når man får vite at

600 000 av totalt 900 000 bygde Porscher de siste 43 årene fortsatt er i bruk!

Roland Heiler fortsatte så med å fortelle om *Porsche design philosophy*, hvor begrepet «Porsche - Fahren in seiner schönsten Form» representerer det grunnleggende element. Et historisk tilbakeblikk ble presentert med tanke på konstruktørene av Porsche 356 som med stor interesse og entusiasme var med på å danne grunnlaget for dagens modeller. Det ble også poengtert at Porsche aldri har tillatt seg å bli ledet av moter og trender. Det er en klar identifiserbar likhet mellom den første 356 til den seneste 911 Carrera.

**D**et tredje emnet ble fremført av Ulrich Wezel, og dreide seg om sikkerhet: *Airbag*. Han startet med å minne om at den første krasj-testen ble foretatt i Weissach i 1966, og Porsche har derfor jobbet med sikkerhet de siste 25 årene. Den første europeiske bilen som var standardutrustet med airbag for både fører og passasjer, var en Porsche 944 (USA-eksporter i oktober 1986). Siden da har det blitt sendt ytterligere 20 000 med noenlunde samme spesifikasjoner. Men airbag elene er ikke nok. I og med at sikkerhetsbeltene gir den best vari-

erte beskyttelsen med tanke på de forskjellige ulykker, så ser Porsche på dette som den viktigste delen også i fremtiden.

Airbag-systemet tilfredsstiller USA's krav i en kollisjon mot en betongvegg i en hastighet på 50 km/t. 10 millisekunder inn i en kollisjon, blir gassbeholderne tent elektrisk - og innen 30 millisekunder er airbagen fylt. Granskinger av ca. 80 alvorlige front mot front kollisjoner i USA, hvor Porsche 944 utstyrt med airbag er involvert, påviste bare små personskader.

Idag er airbag standardutstyr i alle typer Porsche, bortsett fra Carrera RS. Det er svært positivt at spesielt Porsche har senket prisene på denne type sikkerhetsutstyr i form av lavere produksjonskostnader, og der ved bidratt til mindre luksusbeskatning til bl.a. den norske statskassen.

**E**rich Oberhofer tok så for seg organisasjonspresentasjonen av *Porsche Classic GmbH*. Dette er et eget selskap i Porsche-konsernet som skal sørge for å fremskaffe deler til den eldre generasjon

Porscher. Emnet var spesielt egnet for representanter fra Porsche Oldtimer Clubs.

Vår kjente og kjære fru Ilse Nadele tok for seg Porsche Klubbene på verdensbasis. Vet du at det finnes 78 Porsche Clubs i Tyskland, 72 PC's i resten av Europa, 127 Porsche Regioner i USA, 23 PC's utenfor Europa, 24 Oldtimer PC's og 7 MotorSport Divisjoner?

Hun la stor vekt på det sosiale og underholdende aspektet hos klubbene rundt om, og berømmet alle for å utveksle erfaringer, holde på den internasjonale kontakten samt vennskapet klubbene imellom. Flere av klubbene fikk deretter tid til å fortelle om seg selv.

Porsche Club of America (PCA), som er verdens største, har et medlemstall som inneholder 30 000 Porscher. Dette utgjør ca. 1/8 av alle Porscher som er registrert i USA. Porsche Club Great Britain (PCGB) har rundt 10 500 medlemmer, og er med dette den nest største klubben i verden. De dekker over 20% av alle Porschene i England, og er vel det land som er mest aktiv på motorsportsiden.

Porsche Club España er like gammel som vår egen, og har økt fra ca. 60 medlemmer til over 500. Porsche Club South Africa har ca. 1300 Porscher registrert i klubben, av totalt ca. 4000. Med bakgrunn i økonomisk dårligere tider samt en importavgift på 130%, så har det i den senere tid stagnert i antall Porscher på vei til Sør-Afrika. Porsche Club New Zealand har eksistert i 16 år, og har etter hvert kommet opp i et medlemstall på ca. 450. Porsche Club Italia brukte mye av tiden på å invitere til Porsche Paraden i Cortina neste år, og det kom også frem at maksimum 200 biler kan bli mottatt samt at alle hotellrom i området er reservert for dette.

Porsche Owners Club of Japan har ca. 900 medlemmer, og arrangerer bl.a. en Porsche Parade annet hvert år, med over 400 deltagende biler.

**U**tover ettermiddagen tok Ekkehard Stein for seg emnet *Porsche trade mark policy*, og bekreftet her at Porsche holder 4. plass på en liste over internasjonalt kjente konsern - etter Coca Cola, IBM og



Sony. Porsche-logoen er derfor av en enorm betydning, og må derfor beskyttes på best mulig måte. Alle Porsche Club's benytter sine bestemte logoer og kjennetegn. Siden det kun er noen av klubbene som har skriftlige avtaler med Porsche, så har det blitt satt opp retningslinjer for bruken av disse, som vil bli sendt ut til de respektive klubbene om kort tid (dette vil jeg informere om i en bulletin når PKN har mottatt utsendelsen).

*Porsche - idag og i fremtiden* ble kommentert av Porsches salgsdirektør Dieter Laxy. Han fortalte her at Porsche er et solid konsern uten gjeld, og hvor eierinteresser er holdt innen firmaet. Spekulasjoner angående dårlig salg ble avkreftet, og 10% av overskuddet hver år ble brukt til investeringer.

USA-markedet er ikke det beste for tiden, men det tyske og japanske markedet er stabilt. Produksjonsmålet ligger mellom 25 000 og 28 000 biler. Utviklingsarbeid for klienter blir stadig utvidet i Weissach. Porsche tar sine konkurrenter alvorlig, og spesielt japanerne. Med sine lave produksjons-

kostnader har de råd til å tilby sportsbiler til kostpris. Her er et antall strategi-team satt til å finne løsninger, i form av forbedret praktisk effektivitet osv.

1992-modellene byr på et attraktivt utvalg Porscher. 968 har blitt meget godt mottatt av såvel fagpressen som markedet, 911'ene har sin bunnsolide magneteffekt, og 928 har fått et nytt skudd på stammen med sin GTS.

Når det gjelder motorsport, så har Porsche avsluttet samarbeidet med Footwork i Formel 1, og det har ikke blitt inngått noen avtaler for 1992-sesongen. Porsche og motorsport hører sammen, men før det tas beslutninger om hvilke baner det skal satses på, vil Porsche være sikre på at de kan inneha en av de ledende plasseringene. Laxy avsluttet med å oppfordre klubbene rundt om i verden til å komme med forslag til eventuelle forbedringer.

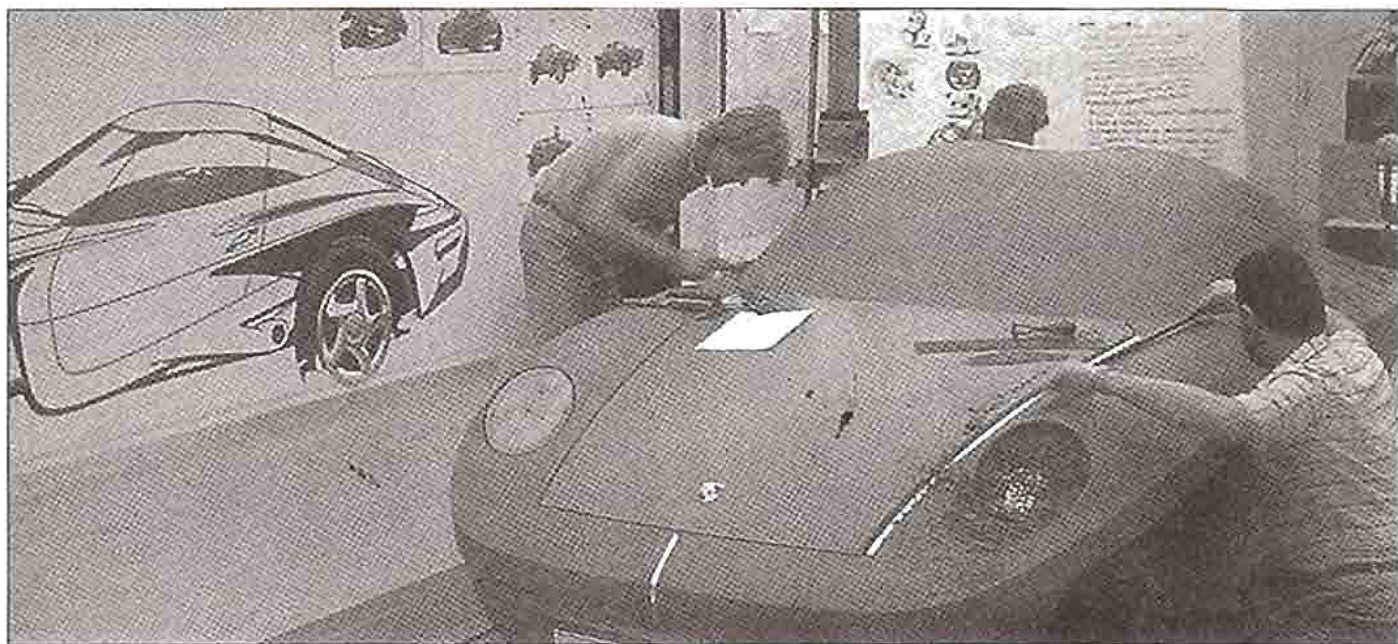
**D**et var hele tiden muligheter til å stille spørsmål underveis, og mange av disse er besvart i referatet. Det vil bli for mye å gjengi disse her,

men jeg har lyst til å sitere kommentarene til PC Presidenten fra Pforzheim, da mye av dette inneholder en del av de aktuelle spørsmålene som ble stilt:

*«Hvorfor kan ikke Porsche høre på hva kundene vil ha? Etterspørselen til Carrera RS bekrefter i høy grad hva vi er ute etter; mindre vekt, mindre luksusutstyr - og så mye effekt som motoren kan gi. Hvorfor bygge en 4-seter? Andre bilfabrikanter kan det mye bedre, og enhver Porscheeier med familie har allerede bil nummer 2, hvor de alle får plass! Porsche må bygge biler som vil stimulere den yngre generasjon igjen. Den rette modellen for en førstegangskjøper er ikke en 4-sylindret bil - men for eksempel en Speedster?»*

Hvis jeg ved neste internasjonale Presidents Meeting fortsatt sitter som formann i PKN, så skal dere ikke få et referat fra et referat, men en egenhendig opplevet beskrivelse - det kan jeg love dere!

Egil Haugen



# EN WEEK-END I KARLSKOGA



**D**enne artikkelen er et samarbeidsprodukt. Første del er skrevet av Olav, siste del av Egil.

Ved en tilfeldighet skulle svenskene arrangere "Formel Gelleråsen" på racerbanen nord for Karlskoga lørdag den 14. september, m.a.o. dagen før PKN hadde leid banen for å ha kjørekurs.

Jeg ringte til brødrene Øiom på Jevnaker for å spørre om de skulle være med på lørdagens løp. Joda, det skulle de. Jada, de hadde plass i "bussen" sin, en Mercedes 608 D.

"Vi kommer og henter deg når vi er klare til å dra, fredag kveld", sa de. De kom kl. 21.45, vi hadde nesten 250 mørke kilometer foran oss. Ettersom jeg var gjest, og eldst, fikk jeg

hedersplassen, dvs. i passasjeret foran. De andre 6 passasjerene klompa seg sammen bak i bilen, men etter hvert sovna alle unntatt føreren og jeg.

Man kan sikkert si mye pent om en Mercedes 608 D - søkklasta med mennesker og deler, med racerbilen på tilhenger - men direkte kjøpp var den ikke. Vi kom fram til racerbanen kl. 03.00 om natta. Helt etter planen, racergutta fra Jevnaker er vant med snittfart på 50 på transport-etappene.

Etter fem timers søyn, var det full fart. Klargjøring av bilen, og teknisk kontroll. "Formel Gelleråsen" er noe som visstnok bare kjøres på Gelleråsenbanen, og en gang i året på Rudskogen. Vitsen går ut på å

kjøre flest mulig runder i løpet av 6 timer. Problemet er at du får ikke lov til å bruke mer bensin (ønt. liter) enn det som står i reglementet. Det gjelder altså å kjøre økonomisk. Flere av deltakerne har dråpeteller, for å vite hvor mye bensin de bruker pr. runde og hvor mye de har igjen.

**D**ette høres jo temmelig kjedelig ut, men det er faktisk interessant, både for sjåførene og for publikum.

Dessverre var været ikke på arrangørens side, det regna og blåste stort sett hele dagen. Det var riktig surt! Derfor ingen bilder fra denne dagen.

På "vår" bil hadde dråpetelleren gått i stykker, så vi visste

ikke hvor mye bensin som var igjen. Hadde vi nok til å fortsette å kjøre helt til løpet ble flagga av? Eller skulle vi ta en pause i depoet for å være helt sikre på å fortsatt være kjørbar idet flagget gikk? Vi valgte å fortsette å kjøre, og det var dumt. Noen minutter før løpet ble flagga av, var det helt tørt i tanken, og ingen plassering for oss!

Mens brødrene Øiom og vennene deres lasta all bagasjen inn i Mercedesen, lempa jeg bagasjen min over i Porschen min. Den hadde nemlig Egil tatt med seg fra Oslo. Sammen med noen andre medlemmer fra PKN reiste vi inn til Scandic Motor Hotel i Karlstad (hotellet har en avtale med Gelleråsbanen, slik at alle som deltar i aktiviteter på banen får moderasjon på hotellet!). Etter en bedre middag gikk jeg til køys, og overlater til Egil å fortelle om kjøreturen fra Oslo, samt om søndagens opplevelser.

**J**eg vil si det sann, at mens Olav sov sin velfortjente søvn natt til søndag, var vi andre ikke fullt så trøtte. Derfor valgte vi å se nærmere på Karlskogas underholdningsaktiviteter med dertilhørende sus og dus - som jeg ikke skal gå videre inn på i dette forum...

Søndag morgen. Etter en kort natts søvn og en god frokost, bar det i vei mot Gelleråsbanen. Alt er bare kos og gøy - helt til vi passerer åskammen med utsikt over banen. "Du Olav, hva gjør alle de motorsyklene ute på banen?" Dette var tydeligvis et godt spørsmål, for svaret uteble. Hadde vi virkelig klart å ta feil av datoen? Neida, 15. september var spikret for måneder siden, så her måtte det være en misforståelse.

Bilene ble parkert, og etter ansiktsuttrykkene til resten av gjengen å dømme, så var det tydelig at en del spørsmål var i vente. Dermed bar det rett inn til baneansvarlig. Her ble vi møtt av en trivelig kar som vi ikke hadde sett før.

"Hei, vi er fra Porsche Klubb Norge, og har leid banen her i dag..." "Jasså, säger ni det, det har inte jag i mina böcker. Här är det road racing-träning hela da'n"!

"Ja, men... dette er jo avtalt med Janne Persson for mange måneder siden"! "Janne Persson ble sparkad for tre veckor sen"! Tanken på å måtte dra slukøret hjem igjen begynte å melde seg. Men som en rutinert baneansvarlig stakk han ut av døra, og sa at han skulle prøve å få til noe. Etter å ha pratet med roadracerne, ble vi tilbudt å kjøre en halv time mellom

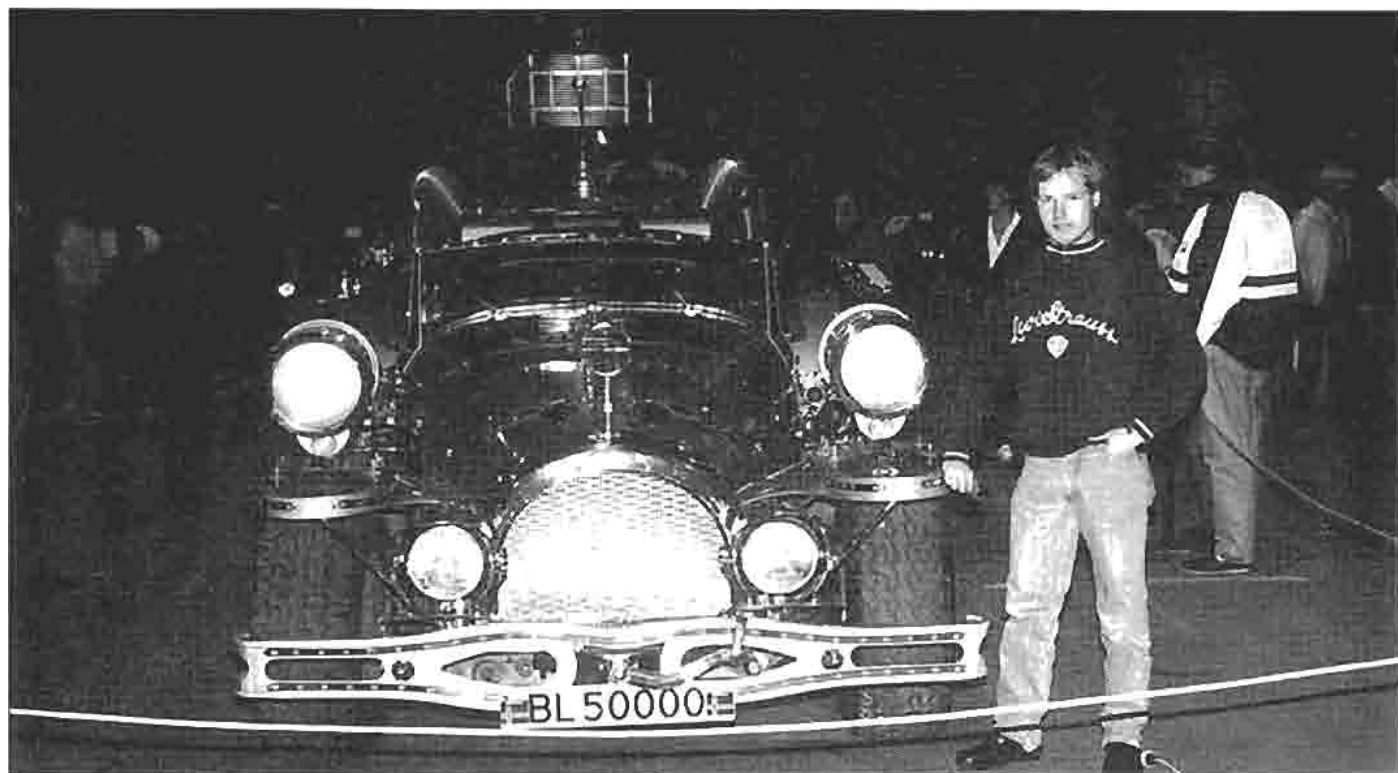
deres hele time. På daværende tidspunkt var dette *meget* gode nyheter!

Det begynte så smått å regne, noe som gjorde banen relativt glatt for tohjulingene. Derfor bestemte de seg for å holde seg i depoet, og de norske Porschene kunne benytte banen. Resten av formiddagen fortsatte det å regne, og Porschene fortsatte å kjøre. Regnvær er vel ingen hindring for 7-8 kjøresugne nordmenn som har reist 30 mil for denne dagen!

Etter lunch begynte solen å stikke frem, banen tørket sakte, men sikkert opp, og det begynte naturligvis å klø voldsomt inne i alle skinnhanskene i depoet. Dermed var det slutt på årets Karlskoga-tur for denne gang, og jeg må rose baneledelsen for at de sto på for å løse det som til å begynne med så ut som et problem. Takk skal du ha Mikke Luff, vi kommer sikkert til å møtes i 1992 - men da med 100% sikkerhet at vi har banen for oss selv!



# IL TEMPO GIGANTE



**Det krever talent å bygge en bil som Il Tempo Gigante. Kreativitet, utholdenhet og vilje til å satse både tid og penger. Disse egenskapene vet vi at Kjell Aukrust, Ivo Caprino og Ermanno Martinuzzi er i besittelse av. Og vi blir stadig minnet om det hver gang vi ser Il Tempo Gigante.**

**A**rve Karlsen fra Stokke i Vestfold er også en mann preget av disse egenskapene. Ikke nok med at et sulteforet publikum fikk sin 12. Internasjonale bilutstilling i Oslo i mai, vi fikk også en internasjonal bilutstilling i Tønsberg i oktober.

Bak utstillingen i Oslo sto en samlet bilbransje, som satte hverandre stevne med alt det "nyeste av det nye". I Tønsberg derimot, åpnet Arve Karlsen

"sin" utstilling, der målet heller var å presentere det "grommeste av det gromme".

26-åringens tilknytning til "saken" er eget firma som selger am-cars i Stokke, en Chevrolet Corvette Targa som privat entusiastbil, og en enorm interesse for alt som er "gromt".

Og Arve Karlsen hadde lyktes i å fylle hele messesenteret i Tønsberg med mye "gromt". Her var det alt fra Lamborghini Diablo til Plymouth Roadrunner

Superbird '70, og Bugatti 37A Grand Prix fra 1929.

I den ene utstillingshallen var alle de utstilte bilene gruppert i familier. Enten iform av samme mrke, eller satt sammen fordi de hadde et felles utgangspunkt i f.eks. motor, eller simpelthen fordi de rent følelsesmessig hørte sammen.

**U**nder besøket på utstillingen ble det overhørt

samtaler publikum imellom som nok konkluderte med at Ferrari og Lamborghini var det som skapte mest oppmerksomhet. Og det var hele 3 Ferrarier utstilt, med en F40 som hovedattraksjon. Med hele hekkpartiet løftet opp, demonstrerte den sin potens - 480 hk fra en turboladet V8 på 3 liter. Nok til å bringe F40 til en topphastighet på 320 km/t, der 100 km/t passerer etter 4 sekunder.

Testarossa med sin V12 på 4,9 liter er kanskje på mange måter en like flott bil som F40. Den vakreste og mest stilfulle av de tre, vil nok mange hevde at var den utstilte 308 GTS, skjønt i selskap med de to andre måtte den nok en gang finne seg i å betraktes som en standard 924 i selskap med en 959.

Dersom Lamborghinis mål er å overgå Ferrari F40 med sin Diablo, så har de greid det på to av tre sentrale punkter: Motoren yter 492 hk, toppfart oppgis til 325 km/t, men fra 0-100 km/t bruker den 4,1 sekund. Too bad...

I Porsche-standen var "ting" på et litt mer moderat nivå. Her var det plukket ut 4 forskjellige Porscher fra klubben, som sammen presenterte et tverrsnitt av 40 års produksjon. De glade '50- og '60-årene var representert ved *Rune Larsens* fine 356B coupé fra 1960. Sent '60-/tidlig '70-tall var representert ved en 914 eiet av *Dag Roar Arntsen*. En 911 turbo i sin opprinnelige form, en '76-modell eiet av *Johan Molander* avsluttet hekkmotor-kavalkaden. Undertegnedes 924 Carrera GT representerer fabrikkens mest aktive forsøk på å avlive '911 under '80-tallet, mens *Knut Iversens* flott 928 Strosek sto som en representant for Porsche slik de bygges idag.



Som nevnt ovenfor trekker nok Lamborghini og Ferrari til seg mer oppmerksomhet enn Porsche i utstillingssammenheng - men du verden så mange tilskuere som tok seg tid til å stoppe opp for å ta en god titt på Porschene også. Sammenlikner man antallet Porscher i Norge (ca. 850), er jo dette rene standardbilen å regne sammenliknet med de to andre merkene. Den positive siden ved Porsche er at på grunn av antallet er

den etter hver blitt tilgjengelig for et større antall entusiaster.

Her i Norge har vi aldri hatt et skikkelig racing-miljø slik som f.eks. i Sverige. Dette setter idag begrensninger på hvilke Porsche-modeller vi nordmenn er i stand til å vise frem når vi skal lage en "attraktiv" publikumsutstilling. Tenk så morsomt det hadde vært med en 904 Carrera GTS, en 906, en 935 eller simpelthen en gammel Spyder...

**N**orsk Sportsvogn Klubb var også i høyeste grad tilstedeværende. Hele syv biler var plukket ut for å representere det mangfold klubben står for. I vilkårlig rekkefølge nevnes Jaguar E-type 1970 med 4,2 liter motor og 265 hk. Hva dette virkelig er, går først opp for deg når du begynner å reflektere litt over hva en Porsche 911 var i 1970: 2,2 liter 180 hk. Videre en XK 120 Roadster fra 1954. Skal vi tippe at den var en stor konkurrent til Porsche 356 Cabriolet blant Côte d'Azurs sosietet i de glade '50-årene?

Av de få norske sportsvogner fra '50-årene med racing-historie, må den utstilte Morgan "flat-rad" '52-modellen være en av de mest kjente. Bilen har utallige seire fra isbaneracene opp gjennom '50-årene, med Erik Hellum som fører. Bilen er idag eiet av Knut Hallan, som også hadde tatt med seg en Morgan +8 med en 3,5 liters V8 sydover til Tønsberg.

Imange entusiasters øyne er vel kanskje den utstilte MG TF fra 1954 den mest "sportsvognste" av all sportsvogner produsert gjennom tidene. Hvem har vel ikke latt seg fascinere av MG'ens kantete karrosseri, svingende skjermer og smale eikehjul. Det er vel ingen annen sportsvogn som har hatt tilnærmet samme popularitet i det viktige amerikanske markedet enn MG, og det er for undertegnede en stor gåte hvordan BLMC greide å "rote det til" slik at produksjonen ble nedlagt.

Også den utstilte Austin Healey 100/6 fra 1957 er et eksempel på en meget populær sportsvogn som ble produsert i nærmere 10 år uten å få noen etterfølger. Vel - det skal i



anstendighetens navn sies at både MG og Austin Healey fikk etterfølgere - henholdsvis Triumph TR 8 og Donald Healey fikk den lille Jensen-fabrikken til å bygge en Jensen Healey - men de to ble liksom aldri det samme...

En riktig bombe er den lille Catherham Super Seven. Den utstilte bilen fra 1986 bygger på et Lotus-design, og med sin 175 hk sterke motor har den et "skyv" fra 0-100 på 5,4 sekunder. Eierne av en Super Seven påstår at intet kan sammenliknes med å kjøre en slik bil. Og det tror vi så gjernel!

**A**mcars-frelste fikk også rik anledning til å kose seg på denne utstillingen. Som tidligere nevnt var en Plymouth Roadrunner fra 1970 utstilt. Med et produksjonstall på 1920 stk., er dette en meget sjelden bil. Oslomannen Henry Harrfeldt bidro også med to av sine sjeldenheter: AC Cobra'en og Ford GT 40. Sistnevnte utstyrt med en motor på 435 hk. Denne bringer bilen opp i en topphastighet på 330 km/t - med en aks. tid fra 0-100

på dramatiske 3,5 sekunder.

De Tomaso Pantera og Pontiac Fiero (ombygget til et Ferrari 308 "look alike") var også på plass.

Chevrolet Corvette convertible ble vist i tre forskjellige utgaver. Hele 4 Cadillac convertibles, fra årsmodell 1958 og fremover. Hvor mange m<sup>2</sup> med krom og lakk disse fire bilene representerer, er ikke godt å si, men de aller fleste sportsvogner blir små, sammenliknet med disse bilene. En klassisk '55 Thunderbird i perfekt stand var også utstilt.

Veteranvogn- (vintage) interesserte hadde rik anledning til å beskue et antall flotte biler, med en Bugatti 37A Grand Prix som en av de aller fineste. Denne var selvfølgelig blå av farge. Uten å misbruke veteranbetegnelsen, må også en Bentley 1946-modell nevnes i denne sammenheng.

Foreuten PKN og NSK var også noen andre merkeklubber representert på utstillingen. Mest interessant av disse var BMW-klubbens stand, som bl.a. viste roadsteren Z1 og en 3,0 CS.

**I** Citroën-klubbens stand var det SM-modellen som tiltrakk seg mest oppmerksomhet. Med sin 2,7 l V6-motor fra Maserati, er vel kanskje dette en av de mest spennende biler fra Citroën på denne siden av 2. verdenskrig. Sikkert en bil som vil vise seg å være en god investering...

Mercedes Benz-klubben viste frem en 170 S fra 1950, foruten en rekke "pon-ton"-modeller fra '50-årene.

Vi rundet av besøket med å ta en liten titt inn i fremtiden. Utstillingen hadde flere el-biler produsert i Danmark. Med de nye California-kravene har hybrid- og elektrobiler etter hvert blitt svært aktuelle for bilfabrikkene. At vi om kort tid vil begynne å se slike biler i trafikken, er nok svært sannsynlig. Den mest interessante elektrobilen på denne utstillingen, var Kewet.

At også VW og BMW nettopp har vist produksjonsklare elektro/hybridebiler, tyder på at gjennombruddet er nær. Den utstilte bilen har en rekkevidde på 50-70 km - og har en ladetid på 1-6 timer. Med dagens priser i Norge vil "drivstoffkostnader" på denne bilen beløpe seg til kr 0,70 pr. mil. Hvordan denne bilen oppfører seg på norske vinterveier - og hvordan det elektriske varmeapparatet påvirker driftstiden under norske vinterforhold, håper vi å komme tilbake til under en test av bilen.

Summa summarum - det var en artig utstilling for oss som besøkte den - og Arve Karlsen var fornøyd både med besøket og det økonomiske resultatet. Dermed skulle alt ligge til rette for en ny utstilling neste år.

*Sven Furuly*



# SUPERDEKK FOR REGNVÆR

**O**pp gjennom årene har vi tatt for oss endel spennende produkter på markedet - og skrevet om disse i Porsche Classic. I enkelte tilfeller har vi i redaksjonen selv prøvet produktene, og har egne erfaringer å bygge på, andre ganger "ofrer" vi plass i bladet simpelthen fordi produktet virker interessant for Porsche-eiere.

Til sistnevnte kategori hører Continental AquaContact. Utseendet alene er nok til å pirre nysgjerrigheten hos oss som er litt mer enn middels opptatt av bil.

Det åpenbare målet med AquaContact er å redusere faren for vannplaning. Og det er vel få ting førere på "autobahn" frykter mer enn nettopp det. Continentals løsning på problemet ligger i den spesielle utformingen av dekket. Dekket består simpelthen av to helt separate baner, bygget opp på en felles dekkstamme. Dette gir dekket det spesielle utseendet, og åpner for nye grenser når det gjelder bekjempelse av vannplaning. Førere med en sportslig kjørestil har med ett fått et nytt alternativ.

"I stedet for ett bredt dekk, tilbyr vi to smale" forklarer sjefen for utviklingsavdelingen på Continental, Dr. Thorsten Reese. Ved å velge to smale kontaktflater fremfor et bredt "avtrykk" i hele dekkets bredde, har Continentals utviklingsavdeling effektivt kombinert fordelene ved smale dekke og brede lavprofil-dekk:

Optimalt veigrep under tørre forhold, og maksimal sikkerhet ved våt veibane.

**P**å grunn av dekkets spesielle design og to separate mønstre, beveger dekket seg gjennom vannet som en katamaran. Det presser vannet til siden, inn i det ekstremt brede sporeet i dekkets senter. Dette både halverer lengden på den "veien" vannet skal dreneres vekk, og gir mulighet for drenering av svært store vannmengder.

Det er derfor ikke uten grunn at Continentals designere døpte dette senter-sporet for "aquachannel". Sammenliknet med vanlige dekkbaner med langsgående og tversgående mønstre, gir dette dekket langt lavere motstand for vannet når det dreneres: Vannet kan passere praktisk talt uten hinder. Evnen til å motvirke vannplaning forsterkes ved at vekten som presser hver av de to halvdelene ned, øker i forhold til et konvensjonelt lavprofildekk.

**C**ontinentals målgruppe for dette dekket er eiere av høyhastighets-biler. Dekket er klassifisert for 240 km/t pluss... og leveres i profilhøydene 60, 50, 45 og 40.

Ved å introdusere et så "dramatisk" utseende dekk, fokuserer Continental på et problem som faktisk har øket etter hvert som dekker har blitt bredere og

bredere. Faren ved høye hastigheter i kombinasjonen med våt veibane skal ikke undervurderes. Ofte kan marginene være små. Og fysikkens lover er urokkelige - dess mer vann, dess dårligere veigrep. Og resultatet er at dekket til slutt planer på laget av vann som befinner seg mellom dekket og veibanen... en fryktet opplevelse der bilen er fullstendig ute av kontroll.

Dekket er forøvrig bygget opp omkring den teknologi i stamme og gummiblandinger som også kjennetegner de mer tradisjonelle lavprofil-dekkene fra Continental.

Hvor relevante problemstillingene Continental har stått ovenfor ved utviklingen av dekket, vurdert ut fra norske kjøreforhold, får være opp til den enkelte leser å vurdere. Imidlertid har det flere ganger vært dårlige kjøreforhold (regn) under klubbarrangementer på Karlskoga- og Rudskogen-banen. Kanskje nettopp dette ville være en god grunn for å investere i et sett AquaContact? Det skulle vært moro å prøve det!

Dersom noen av leserne har gjort seg noen erfaringer, vil vi gjerne at de deler disse med resten av klubben!

Sven Furuly

**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 Kersch 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.

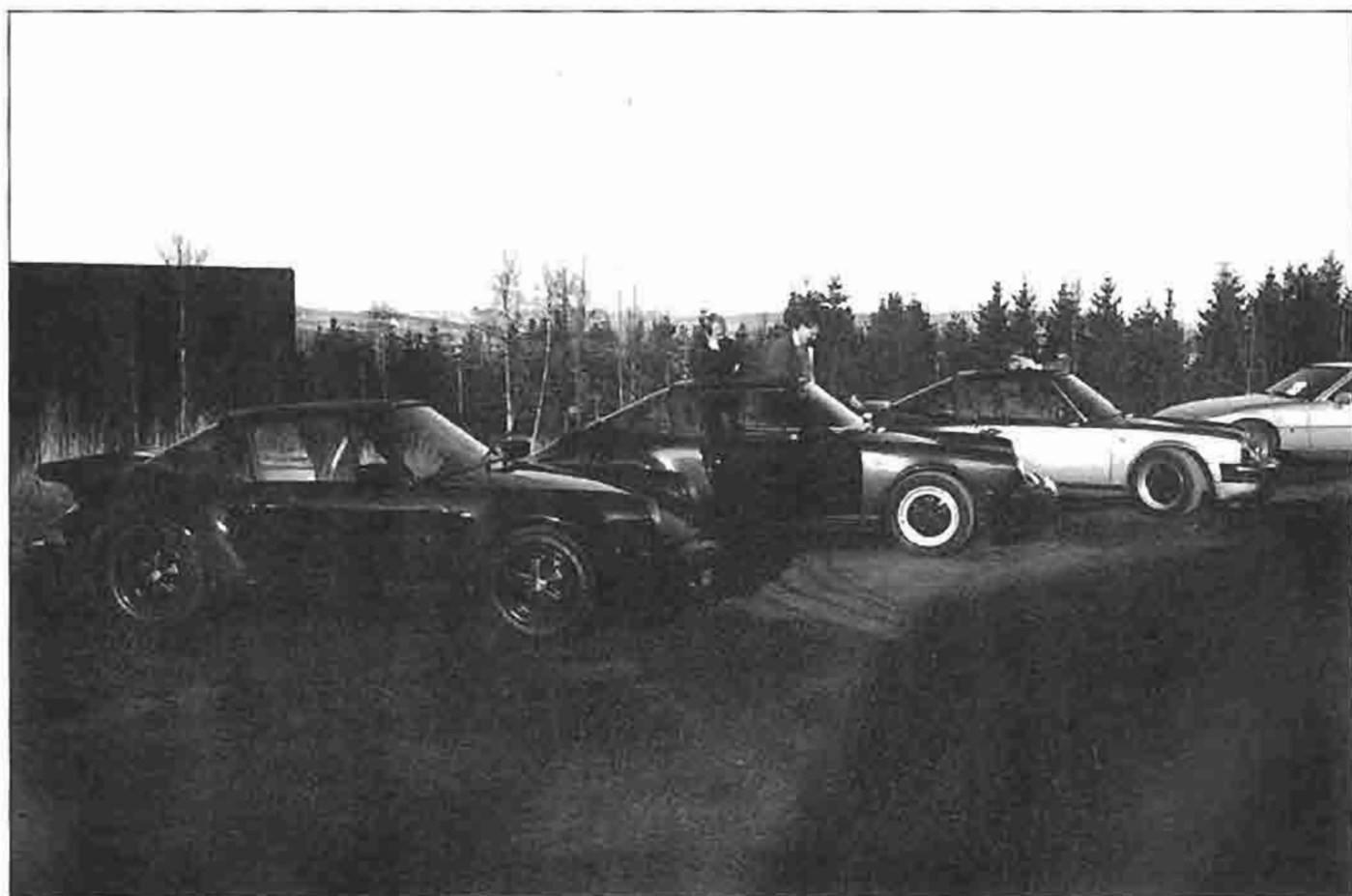
**Vi håper å se deg som kunde hos oss,  
og imøteser en telefonsamtale eller et besøk.**

---

# **PORSCHE-DELER**

---

# KLUBBMESTERSKAPET 1991 - ET FORSØK - OG ET RESULTAT



## LØRDAG 6. JULI:

Var det årets varmeste dag? Jeg dro til fjells, til traktene lengst opp og lengst vest i Telemark, for å foreta "feltundersøkelser" til klubbmesterskapet.

Feltundersøkelser i forbindelse med klubbmesterskap er egentlig nokså enkle opplegg. Først ser man på kartet, og finner ei rute som ser brukbar ut, deretter kjører man.

Turen gikk fra Høydalsmo i Tokke kommune, via Rauland,

langs riksveg 362 til Haukeligrend. Hele tida var jeg på utkikk etter brukbare steder å legge inn en post. Mulige steder ble skrevet ned ("Stor parkeringsplass på høyre side av vegen, brukbar til praktisk øvelse - ryggeøvelse?"). Et par steder står oppført med "Flott badeplass, usjenert parkering av bilene".

Rett nord for Edland (Haukeligrend) fant jeg en stor dem-

ning med interessante skogs-bilveger. En testtur viste likevel at vegene egner seg bedre for terrengbilentusiaster enn for Porscheentusiaster.

Det ligger minst ett hotell i Haukeligren, og flere et par mil mot vest. Jeg var ikke innom hotellet (hotellene?) i Haukeligrend, jeg likte ikke parkeringsplassen. Derimot var jeg innom flere hoteller vest for Grenda, og kom til slutt fram til Vågslid

Turisthotell. Etter en hyggelig samtale med resepsjonen, bestemte jeg oss for at HER skulle overnatting, festmiddag og premieutdeling skje om kvelden den 24. august! For dem som syns det blir for dyrt å bo på hotell, fantes det campinghytter rett i nærheten.

#### LØRDAG 24. AUGUST:

Denne dagen var jeg terrengbilkjører på Trandum og Sessvoll (ved Gardermoen flyplass). For PKNs klubbmesterskap var avlyst! Fire dager før mesterskapet skulle avvikles, var det fortsatt kun 1 av klubbens medlemmer som hadde meldt seg på!

#### SNØR DET I NOVEMBER?

Vi i styret må bare innrømme at noe av overskuddet gikk ut av oss etter den dårlige oppslutningen i august.

Derfor var vi kommet helt til slutten av oktober da vi bestemte oss: Klubbmesterskapet SKAL arrangeres lørdag 9. november.

Egil mente at vi måtte reservere oss mot snø. Det var jeg ikke enig i. Porschene er utmerket på vinterføre, sett på vinterdekk (med eller uten pigger), og du tar deg fram bedre enn de aller fleste biler uten firehjulsdrift.

Faren for snø, og medlemmer uten vinterdekk, førte til at vi la opp en nødprosedyre. Vi kunne arrangere klubbmesterskapet innendørs, uten biler (men med desto flere praktiske øvelser). Om vi så skulle ha med *pilkast*, så skulle vi avvikle klubbmesterskapet.

En stille ettermiddag kjørte Egil og jeg opp løypa. Sa jeg stille? Sa jeg ettermiddag? Det regna og blåste fra alle kanter samtidig, og ettermiddagen var blitt til kveld før vi passerte Tusenfryd (Post 1).



Så var det hjem og lage spørsmålsark, samt å pønske ut praktiske oppgaver.

#### LØRDAG 9. NOVEMBER:

Vekkerklokka ringte kl. 06.00. Hurral Strålende sol, men noen kuldegrader (fare for glatte veger).

Starten skulle gå fra Bertel O. Steen på Stabekk i Bærum, klubbens faste møtested de siste årene). Egil dro utover for å telle deltakerne, og ordne med start.

Jeg kjørte siste halvdel av løypa, mot kjøreretningen.

Joda, vegene var glatte, så jeg tok det med ro. Mens jeg kjørte gjennom Rælingen, ringte Oddmund Stensrud - som skulle være Post 3, ved Tomter kirke. "Det er glatt", sa han. "Disse Porschene, de er ganske verdifulle de, vel? Det er ikke noen vits i å ta sjanse på den bratte bakken opp til kirka, dersom det er glatt, er det vel?" Vi ble enige om at det var best at han tok en prøvetur. Var det den aller minste fare for problemer, skulle vi flytte posten noen kilometer mot nord, til grensa mellom Østfold og Akershus.

Et kvarter seinere var Oddmund tilbake i telefonen. Ingen fare, ikke noe is!

I mellomtida hadde vi fått et annet problem. Ikke is, denne gangen, men steinblokker! Det hadde gått et steinras over Rv. 120 sør for Enebakk kirke. Omkjøringen var tydelig merka, viste det seg. Problemet var altså ikke større enn at løypa ble noen kilometer lengre, og at kjørebekrivelsen ikke stemte.

Til sist nådde jeg fram til Post 2, Elvestadkrysset langs E-18.

Dermed ga jeg meg til å vente. Både Egil og jeg hadde med oss mobiltelefoner, men ettersom Egil hadde oppgitt feil

nummer, fikk jeg ikke kontakt med ham.

Deltakerne? De møtte opp hos Berthel O. Steen ca. klokka 10. Etter hvert kom det 7 deltakende Porscher. I tillegg hadde Egil lånt min pick-up, slik at det ble 8 Porsher tilsammen.

Deltakerne fikk utlevert en kjørebekrivelse, som viste at turen gikk fra Bærum, via Oslo/Oslo-tunnelen, sørover langs E-18/E-6 (dvs. Mossevegen), til POST 1 ved fornøyelsesparken Tusenfryd, som ligger der hvor det var en dyrepark tidligere. Ettersom Tusenfryd hadde stengt for vinteren, var det massevis av ledig plass. Egil var postmannskap. Oppgaven var å identifisere 6 gjenstander som lå inne i ei kasse. Man fikk føle, men ikke se. Oppgaven gikk greit, den eneste gjenstanden som voldt problemer, var en modell av 944. De som svarte 924 fikk feil.

Egil samla også sammen et spørsmålsark som deltakerne hadde fått utlevert ved start.

Fra Post 1 kjørte deltakerne ut på E-18 mot Stockholm, men allerede ved Elvestadkrysset i Hobel sto jeg, POST 2.

Opgaven besto kort og godt av å skru sammen flest mulig bolter og muttere, alle av forskjellig størrelse. Tid: 1 minutt. De flinkeste fant 6 muttere som passa til 6 bolter.

Derfra bar det nordover langs Rv. 120, mot Lillestrøm.

Etter få kilometer tok vi av sidevegen opp mot Tomter kirke (det var ikke glatt, heldigvis). POST 3: Ryggeprøve. Øvelsen viste at de aller fleste er meget flinke til å bedømme avstander bakover.

Ut på Rv. 120 igjen, retning fortsatt mot Lillestrøm.

I nordenden av Flateby i Enebakk hadde Egil tatt oppstilling, POST 4. Her var det

ingen praktisk øvelse, men mosjon for hjernen.

Mens Egil holdt på med hjernetesten sin, passerte jeg på veg mot MÅL, som var på Olavsgaard Hotell og Kafeteria i Skedsmo, ved E-6.

Etter hvert som deltakerne kom i mål, gikk Egil og jeg i gang med å regne poeng. Hvem ble klubbmester? Det var meget tett i ledelsen, men til slutt visste vi at medlem nr. 1, *Sven Furuly* (redaktør av *Porsche Classic*) vant, mens medlem nr. 307, *Øyvind Rønning*, kom på 2. plass. På tredje plass kom medlem nr. 223, *Vidar Aasen*.

GRATULERER ALLE TRE!



PS: Som dere kanskje husker, vant Øyvind Rønning både i 1989 og 90. Sven har også vært klubbmester før, i 1986, så vi gleder oss allerede til Klubbmesterskapet 1992.

Tekst: *Olav Helge*

Foto: *Egil Haugen, Olav Helge og Alf Bjarne Rosseland*

*Oskarson*

FIRMA: PER OSKARSON BILDELER  
ADRESSE: BORGGT. 21, N-1600 FREDRIKSTAD, NORWAY  
TELEFON: (09) 31 25 40  
TELEFAX: (09) 31 40 41

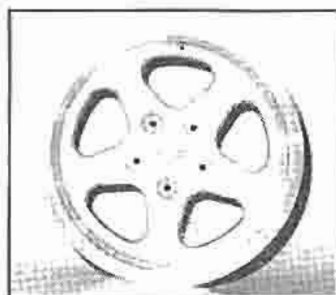
## ENEIMPORTØR AV RUF PRODUKTER TIL NORGE



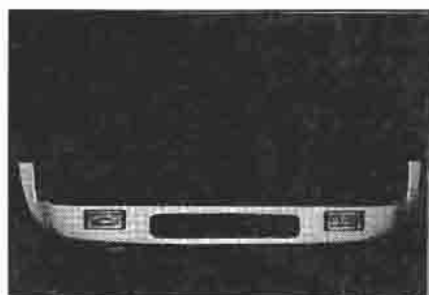
Vi er eneimportør av hele RUF's program av deler og biler til Norge.



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:

#### Felgsats:

|                                                                     |
|---------------------------------------------------------------------|
| Porsche 911/Turbo, til RUF CTR I + 469 HK                           |
| 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 mattesett med RUF logo               |

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

# ALFA ROMEO SPIDER FEIRER 25 ÅR!



**D**et ble gjort stor stas på Porsche 911 da den feiret 25 år for en tid tilbake. Også Porsche Classic markerte jubileet med en stor 911-artikkel i nr. 5. Det er ikke ofte en sportsvogn feirer å ha vært i

produksjon et kvart århundrede, og at Alfa Romeo er et "ekte" sportsvognmerke, kan det ikke være tvil om. At de i tillegg lager en rekke familie-biler som føles som sportsvogner, er herlig - i en verden av mer eller

mindre anonyme familie-biler.

På samme måte som 911 avløste 356, som hadde vært i produksjon i mer enn 10 år og ble formgitt av en helt annen konstruktør, avløste også Alfa Romeo Spider en mer enn 10 år

gammel serie. Ved introduksjonen i Geneve i 1966, satte den sluttstrek for Guilietta og Guilia Sprint-serien formgitt av Bertone tidlig på 50-tallet.

Den nye modellen debuterte under navnet *Duetto*, og var formgitt av Pininfarina. På introduksjonstidspunktet var *Duetto* utstyrt med en motor på 1600 ccm, og effekten var 109 hk ved 6000 o/min. Dette ga den 940 kg tunge bilen en toppfart på 185 km/t. Til sammenlikning oppgir vi dataene for Porsche 356 Cabriolet, som gikk ut av produksjon i 1966: Motor på 1600 ccm, effekt 95 hk ved 5800 o/min, vekt 935 kg og toppfart 187 km/t.

**P**orsche 356 forsvant, og det skulle gå hele 16 år før en cabriolet igjen ble tilgjengelig fra Porsche. *Duetto* fylte på mange måter dette hullet, og i likhet med 356 og 911 har den blitt kontinuerlig modernisert. Den karakteristiske, runde *Duetto*-bakparten forsvant i 1969. Dette gjør desverre *Duetto* til en vanskelig sportsvogn å restaurere. Gamle karosserideler er i praksis ikke å oppdrive.

Den nye modellen med rett avskåret hekk fikk i 1971 en 2 liters motor med 132 hk. Denne toppmodellen fikk navnet *Spider Veloce 2000*. Den neste store forandringen fant sted i 1983. Blant de mange endringene er den store støtfangeren foran og spoileren på bakluken de mest karakteristiske.

På samme måten som Porsche 911 i sin nåværende form har hentet sine "myke" designtrekk fra 356, har også Alfa Romeo Spider sluttet ringen med sin nyeste modell, lansert i 1990. Her finner vi igjen de runde, tidløse formene fra *Duetto*. Borte er kantete former og "flotte" spoilere.

Med sin 2 liters motor og 120 hk er det en Spider som på så mange måter virker så riktig - man kan da ikke kjøre "åpent" samtidig som man utnytter potensialet i en 315 hk turbocabriolet... Denne filosofien deles tydeligvis av mange, for i jubileumsåret 1991 vil det bli produsert 6000 eksemplarer av Spideren. Og det er ny produktionsrekord.

Det finnes faktisk endel Spiderer her i Norge. Senest i dag var jeg tilfeldigvis innom en helt ukjent garasje hvor det sto både en *Duetto* og en Spider



*Veloce*. *Duetto*er og Spiderer fra 70-tallet er det ikke så mange av, men det ble solgt en god del Spiderer mellom 84 og 88. Fellestrekket, enten det er en *Duetto* eller en sen Spider, er at "det nesten er som å få det" - sammenlignet med prisene på en 356 eller 911 Cabriolet. Hva med en Spider i garasjen sammen med din Porsche Coupé...?

Sven Furuly



## 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

DESIGN BY F.A. PORSCHE

5011111111



Spennende lamper fra Porsche Design finner du i Oslos eneste spesialforretning for lav-vol  
belysning. Alt innen wire-systemer, strømskinner og armaturer for tak, vegg og gulv fra Euro  
pas mest eksklusive designere/produsenter finner du hos oss.

Vi utfører belysningsrådgivning og planlegging for private og næringsdrivende. Som  
medlem i Porsche Klubb Norge får du 10% rabatt på alle varer.

femti  
HERTZ

Torshovsveien 7, 0160 Oslo. Tlf. 02 41 21 89

ARTELUCE • ARTEMIDE • B.LUX • BAULMANN • BELUX • BRUCK • IIA • FLOS • HOFFMEIST  
HERTZ • IC COLLECTION • LEUCOS • LUCEPLAN • LUCITALIA • LUXO • LÖVSCHALL •  
IDECAR • TARGETTI • TECNOLUMEN • VEST • WOKA