

PORSCHE

10

1992

Classic



MEDLEMSBLAD FOR
PORSCHE KLUBB
NORGE

PORSCHE



Nr. 10, våren 1992

Bladet utkommer med 3 nummer pr år.

Distribusjon: Gratis til alle medlemmer.

I redaksjonen: Sven Furuly

Ide og layout: Sven Furuly

Annonsebestilling/matriell: Egil Haugen

Ettertrykk tillatt med tydelig kildeangivelse.

Tlf. redaksjonen: 02-505323, annonser: 02-262913

PORSCHE KLUBB NORGE, POSTBOKS 83,0216 LILLEAKER.



FORMANNEN HAR ORDET



I disse dager, når man merker at gradestokken beveger seg i riktig retning, påsken er nettopp over og alt vinterutstyret skal pakkes bort - ja da er våren på vei for fullt. For en Porsche-eier er vel akkurat denne årstiden noe av det deiligste som finnes, for hva er vel bedre enn å bruke den første varme vårdagen til å gli rundt i rolige omgivelser i Porschen med John Campbells "one believer" i bakgrunnen...

Dette nummeret av PC er forøvrigt et slags jubileumsnummer da det er nummer 10 i rekken. Det er etter min mening også det beste som er gitt ut, fordi det inneholder en god del artikler vi har fått inn fra nettopp de kilder vi ønsker - nemlig fra medlemmene selv. Det kan se ut som "masingen" i tidligere rundskriv om sårt etterlengtet stoff, endelig har gitt resultater. Første versjon av stafettpinnen har også blitt en realitet, løpet er i gang og den dukker kan-

skje opp hos deg om ikke alt for lenge.

Det er tydelig at klubbinteressen hos mange er på full fart oppover, for svært mange medlemmer tar kontakt med meg/oss (styret) for tiden, enten for å slå av en prat om alt mellom himmel og jord (som vel og merke har sammenheng med bilen). Dette er utrolig morsomt, det gir en følelse av at miljøet i klubben fungerer. Det er jo akkurat det som er så viktig for en klubb - nemlig at man opparbeider et bunnsolid miljø. Mange nye medlemmer blir det også for tiden. Porscher som for noen få år siden kostet flere hundre tusen kroner, selges idag for priser som gjør det mulig for mange å ta seg råd til dem, takket være et nok så "trangt" bilmarked. Håper at disse nykommerne har kommet for å bli en del av klubben.

I denne spalten i forrige PC avsluttet

jeg med å si at 1992 skulle by på enda større utfordringer for styret, og det med rette. I tillegg til bane-treffene, medlemsmøtene, klubbmesterskapet, etc, så er det igjen duket for fabrikkbesøk og annet "krydder" som du vil bli informert om i månedsbulletinene.

Bli med på disse innholdsrike, lærerike, morsomme, spennende og ikke minst sosiale arrangementene - og vi skal nok få et fint Porsche-år sammen.

Med disse få ord ønsker jeg deg god lesning gjennom dette nummeret av Porsche Classic, og en riktig fin vår!

Egil Haugen



914...den stygge andungen

Kjært barn har mange navn, heter det, men når det gjelder 914 er ikke alle navnene like kjærkomme. "Den stygge andungen, bastard, handlekurv, Vopo og Folkeporsche" er bare et lite utvalg av disse navnene.

Historien om 914 begynner en del år tilbake i tiden, nærmere bestemt i 1966. Porsche ønsket en rimeligere modell enn 912, som jo i utgangspunktet var en 911 med en 4-sylindret motor hentet fra 356-modellene som hadde gått ut av produksjon noen år tidligere.

Tankene gikk tilbake til 356, som var en folkelig sportsbil, basert på masseproduserte VW-deler og som derfor kunne selges til en moderat pris.

Midtmotor var på denne tiden et helt emne. Porsche hadde en racerbil med midtmotor, og flere bilkonstruktører mente at dette var fremti-

den når det gjaldt sportsbiler. Lotus presenterte også sin Europa-modell dette året. Problemer som støy, varmeutvikling, bagasjeplass, dårlig sikt bakover og vanskelige og trange mekanikerforhold forekom på enkelte midtmotor-biler, men '60-tallets iver over-så slike problemer.

Ferry Porsche kontaktet da sin gode venn, VW-sjefen Heinz Nordhoff, og 914-planleggingen var igang. VW hadde et sterkt behov for en etterfølger til sin Karmann Ghia, som var sterkt undermotorisert og viste stadig synkende salgstall.

Avtalen gikk ut på at Porsche skulle stå for designet av den nye sportsbilen, og VW skulle installere sin 411E motor i den og markedsføre den som VW-Porsche. 914-karosserier skulle Porsche få kjøpe til "vennepris" fra Karmann og innstal-

lere 911 motor i den, og markedsføre den som Porsche 914. VW ville da få en ekte sportsbil, og Porsche ville få en masseprodusert sportsbil som skulle trekke tilbake 356-kunder som hadde forsvunnet på grunn av 911/912 modellenes høyere prisnivå.

Innen bilen kom i produksjon skjedde det fatale at VW-sjefen Heinz Nordhoff døde. Han ble etterfulgt av Karl Lotz. Den uformelle, og delvis muntlige avtalen mellom VW og Porsche ble da revidert. En stor ulempe for Porsche, idet hvert enkelt karosseri levert fra Karmann til Porsche ble langt mer kostbare enn tidligere avtalt, tom. dyrere enn et egenprodusert 911 karosseri.

Gugelot Design stod for formgivningen av 914. Resultatet ble motatt med delte meninger da den ble vist på Frankfurt utstillingen i sep-



En 914 har god plass til targa-taket i det ene bagasjerommet.

tember 1969.

Bilen ble meget spesiell, svært ulik datidens design og formgivning. Med et bakparti like langt som frontpartiet og med en frontrute og targa-bøyle på midten, så den nesten ut som en stor handlekurv. To bagasjerom kunne 914 by på, et i fronten hvor også bensintank og reservehjul befant seg, og et bak motoren, som også var oppbevaringsplass for targa-taket. Kupeen med to sitteplasser var romslig, slik at overvektige amerikanere også kunne få plass i den. Kjørestilling og innredning var tydelig 911-inspirert, og rattet og instrumenteringen var lett å kjenne igjen fra datidens 911.

Teknisk sett var det også hentet mye fra 911, forstilling, 5-trinns gearkasse med racing-mønster og skivebremses på alle fire hjul. Vektfordelingen var utmerket, 46/54% foran/bak. Kjøreegenskapene ble ansett som svært gode, og klart mindre lumske enn på den hekkmotoriserte 911.

På markedet ble 914 introdusert med en 1,7 liter motor fra 411, som med Bosch innsprøyting ga

en effekt på 80 Hk. Car and Driver målte bilen kort tid etter introduksjonen (februar 1970), og kunne rapportere en toppfart på 170 km/t og en aks fra 0-96 km/t på 11,3 sek. Dette var langt svakere enn den rimeligere konkurrenten Lotus Europa.

Alternativet til VW-motoren kom litt senere på året, en 911 T-motor på 2 liter fra 1969. Modellen ble kalt 914/6 og motoren hadde en ytelse på 110 Hk. Car and Driver testen viste her en toppfart på 200 km/t og en aks fra 0-96 på 8,7 sek.

Ekstrømmessig var det kun små detaljer som skilte 914/6 fra 914/4. Felgene hadde 5,5" bredde og 5 bolter, mens 914/4 hadde 4,5" felger og 4 hjulmuttere. Det var derfor kun de virkelige entusiastene som kunne se at denne versjonen var en ekte Porsche og nesten 50% dyrere enn VW-Porschen. I USA kostet 914/6 drøye 6000 dollar mens en 911 T med 2.2 liters motor og 125 hk kostet 6500 dollar. Sistnevnte kunne vise til bedre prestasjoner, penere karosseri og i tillegg et godt rykte. De fleste valgte derfor 911, og 914/6 forsvant allerede i 1972

etter at kun 3351 stk var produsert. Omtrent samtidig med at 914/6 produksjonen ble lagt ned, ble det gjort et forsøk på å "sprite" opp 914-modellen - den ble døpt 916. Her satt det en 2,4 liter S-motor på 190 Hk. Bilene hadde breddede skjermer og fast tak. Bilene kom desverre aldri i serieproduksjon, kun 20 prototyper ble produsert. Som en kuriositet nevner jeg at det også ble produsert 2 stk 914/8 - 3,0 liter med 300 Hk bak ryggen. Heldigvis ble ikke denne bilen serieprodusert, men Ferry Porsche og hans svoger Ferdinand Piech hadde det sikkert morsomt med hvert sitt eksemplar.

914/4 fortsatte i produksjon, og fra 1973 økte sylindervolumet til 2,0 liter med en effekt på 100 Hk. Prestasjonene økte, 0-100 km/t på ca 10 sek. og en toppfart på drøyt 190 km/t var klart godkjent på tidlig 70-tall. Den gamle 1,7 liters motoren ble oppboret til 1,8 liter i 1974 med en ytelse på 85 Hk. Svært få av denne ble produsert, da 2-literen var mer populær.

Etter en produksjon på 115646 enheter forsvinner 914 fra markedet i 1975. På det amerikanske markedet fører dette til et comeback for 912, iform av 912E i 1976 - i påvente på at nykommeren 924 skal introduseres i USA fra og med modellår 1977.

For meg personlig betyr 914 noe spesielt, fordi det var den første Porschen jeg var i nærkontakt med. Det var året 1971 som jeg var med min far til Gjøvik for å se på bruktbil. Hos VW-forhandleren sto det en orange merkelig skapelse i bilhallen, som viste seg å være en flun-

*En tidlig 914/4 med originale
VW stålfelger (til høyre)*

kende ny 914/4. Etter at far så min
henrykkelse spurte han bilselgeren
om jeg kunne få prøvesitte bilen.
Og snart var det en kjempeblid 12-
åring bak rattet. Minuset var pris-
lappen på kr 58000.- som var
mange uke-penger.

914 som også er blitt kalt en paran-
tes i Porschehistorien vil ganske sik-
kert med tiden få den klassikerstatus
som den fortjener. Bilen er idag alt-
for bortglemt. Vi Porscheentusiaster
trenger ikke være flau over bilen,
selv om en moderne GTI "akser" fra
den. Vi skal heller være stolte av de
få eksemplarene vi har her hjemme
og ta godt vare på dem, for maken
til utstråling og sjarm finner man
ikke i samme prisklasse.
Et lite P.S. til slutt: skynd deg å kjøp
en før den blir for dyr.

Odd Arne Kolstad



*Det er få sportsvogner som tilbyr
bedre innvendige plassforhold enn
i en 914 (bilde øverst)*

*Den lave fronten med de nedfell-
bare lyktene gir 914 et helt spesi-
ellt utseende (bilde i midten)*

*En av de spesielle 914/4 er den
amerikanske "limited edition", som
det også finnes en av i Norge. (bil-
de nederst)*





Schuppan's rocket road car.....

TILFELDIGHETENES SPILL

Litt utenfor London i grevskapet Middlesex ligger en liten by som heter High Wycombe. Navnet er satt sammen av 'wy' og 'combe'. 'Wy' er navnet på den lille elven som flyter gjennom byen, og for den som har et engelsk vokabulær noe utover skole-engelsken vet at 'combe' betyr 'liten by'. Hvorfor den også heter High vet jeg ikke..

High Wycombe er mest kjent for

møbler. Alle en møter tar for gitt at man jobber innenfor møbelbransjen. På det meste var det 40.000 som jobbet med møbler i denne lille byen. Man brukte skogen rundt byen til å lage disse, men etterhvert som all skog rundt byen forsvant, forsvant også virksomheten som sådan.

Nå har det seg slik at jeg jobber i et amerikansk selskap som har sitt europeiske kurs-senter i nettopp denne lille byen. Stedet er av oss ansat-

te kjent for å være kjedelig. Et lite lyspunkt er dog den lille puben rett ved siden av lokalene som heter 'Rose & Crown'. De har en veldig god chili, i alle fall hvis man har en pint bitter eller to å svelge den ned med.

Noe mer er det egentlig ikke å si om High Wycombe. Det var i alle fall hva jeg trodde inntil jeg leste om 'Schuppan's rocket road car' i det engelske bilbladet Autosport. Det stod følgende:

'This is the new Scuppan Porsche

962CR, claimed to be the fastest roadgoing sportscar. Top speed for this road legal machine will be in excess of 217 mph. Based on the Porsche 962 Group C/IMSA sports racing car, the Schuppan Porsche is a limited edition model. It will be fitted with a 3.3 litre aircooled Porsche 6-cylinder engine with twin turbochargers, catalytic converters and silencers. This unit is mated to a standard 962 5-speed syncromesh gearbox with a limited-slip differential. The specially designed body, fully equipped and trimmed for road use, is made of carbon composite. This remarkable machine will be marketed by the Art Corporation of Osaka, Japan. For further information contact 0494 444140.

Det var jo ikke akkurat småtte-rier for en Porsche-entusiast. Men det som fikk meg til å reagere var telefonnummeret. Retningsnummeret 0494 er nemlig til den tidligere omtalte byen High Wycombe. Hva om jeg neste gang jeg kommer dit ringer og spør om å ta en titt slik at jeg kan skrive en artikkel i PKN's medlemsblad?

DEN SOM INTET VÅGER...

I desember gikk turen over til England og den lille byen High Wycombe som nå var blitt svært så attraktiv. En dag møtte jeg meg opp og ringte 444140. Jeg fortalte hvem jeg var, hvor jeg kom fra, at jeg er veldig interessert i alt som har med Porsche å gjøre (nesten i alle fall) og om jeg ikke kunne få komme over og ta en titt på vidunderet, slik at jeg kunne lage en artikkel. Svaret jeg fikk var 'just a moment', og så ble jeg satt over til en dame som het Vincenca. Fo henne gjentok jeg det samme, men det gjorde ikke spesielt inntrykk. Skuffet la jeg på røret og synes det var veldig

ergelig å være så nær, men tross alt så langt ifra.

Et par dager etter tenkte jeg at om jeg reiser opp dit så kanskje det er større muligheter. Som sagt så gjort. Da jeg kom frem var det ikke vanskelig å se at det var nettopp der de holdt til. Utenfor stod det en stor svart buss med fire AC-boser på taket og røklagede glass rundt om. Ved siden av den stod det en semitrailer med en stor tegning av en 962 gruppe C-bil på siden. Senere fikk jeg vite at den inneholdt både dreibenk, fres og alt annet en må ha for hånden når en er med på racing på internasjonalt nivå.

Jeg banket på døren og ba vedkommende som lukket opp om å få snakke med Vincenca. Han slapp meg deretter inn og bad meg vente. Noe senere dukket hun opp. Det var en ruvende dame, ikke så mye de fysiske mål, men det var helt klart at det var hun som regjerte der i gården. Som navnet nok også antyder var hun antagelig fra Italia. Stilig dame! Jeg gjentok det samme som jeg hadde fortalt et par dager tidligere for henne på nytt. Hun var veldig hyggelig og fortalte at det nok ville bli vanskelig ettersom de hadde det veldig travelt med å få bilen ferdig til den for første gang skulle vises offisielt. Det skulle skje den første helgen i januar på bilutstillingen i Birmingham. Jeg var hjertlig velkommen til å besøke deres stand der og prate om bilen. Jeg fortalte da at vårt blad hadde små ressurser til å reise på bilutstillinger, men om det kanskje ville passe bedre noe senere i januar. Det hadde seg nemlig slik at jeg hadde planlagt et kurs også i januar. Hun bad meg om at formannen i Porsche-klubben skulle sende et brev og forklare hvem jeg var, hva det var for klubb og litt om bladet

vårt. Motet var på topp. Nå var det bare å vente på neste tur til High Wycombe.

Vel hjemme i gamlelandet ringte jeg til Egil og forklarte det hele. Han var svært villig til å sende det ønskede brevet til min italienske 'venninde' i High Wycombe.

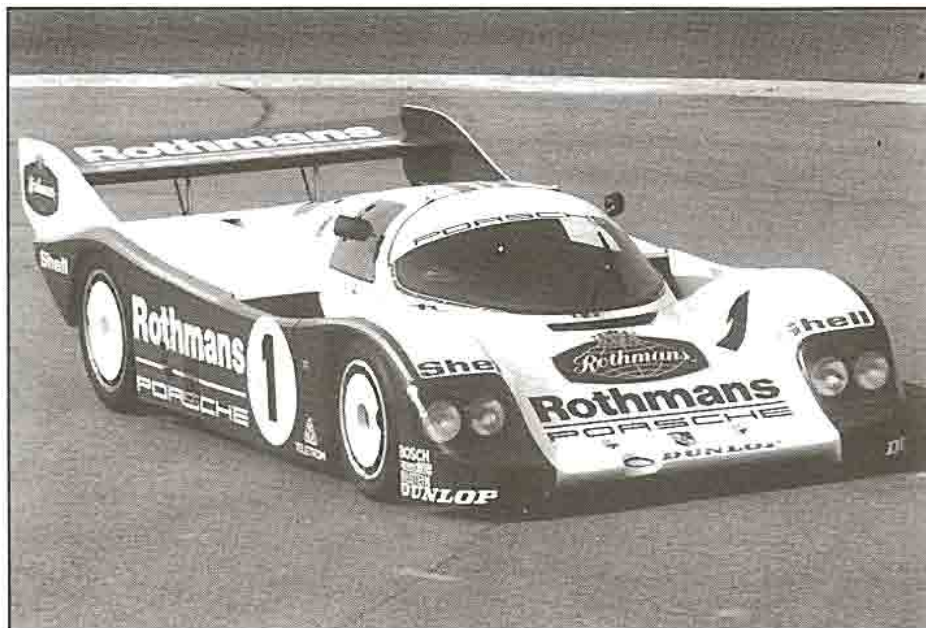
Vel tilbake i England ringte jeg henne tilbake og spurte om jeg nå var velkommen hos dem. Hun svarte at jeg skulle få beskjed noe senere på dagen. På slutten av dagen i en av pausene sjekket jeg om det var kommet beskjed til meg fra Vincenca. Ganske riktig: 'Please phone Vinc'! Som sagt så gjort. Svaret var 'half past three on Wednesday'. Jippy - jeg hadde klart å få det til.

For å få det hele i et rett, historisk perspektiv, vil jeg i de følgende avsnittene ta en nær-mere titt på hvordan det hele startet, litt om den bilen som har stått modell for 962CR, hvem Vern Schuppan er, og også litt om det firma som bygger disse fantastiske bilene.

HVORDAN STARTET DET?

La oss gå litt tilbake i tiden og se på hvordan det hele begynte. Det hele er et resultat av et samarbeid mellom to menn som møttes sommeren 1990 og fant ut at de begge hadde en spesiell ambisjon. Den ene av disse er Toshio Terada som er en meget suksessrik japansk forretningsmann og bilentusiast. Han er noe så fint som 'Representative Managing Director' for et firma ved navn Art Sports, en divisjon av Art Corporation. De holder til i Osaka i Japan. Art Sports importerer og selger 'high performance' biler for gatebruk.

Den andre av de to mennene er australieren Vern Schuppan. Han er



en velkjent racerfører som har kjørt det meste, blant annet Formula 1 og racersportsvogner. Le Mans 24-timers har han vunnet og Japansk Sportscar mester har han blitt. Han driver nå sitt eget suksessrike racing-team hjemmehørende i England. Ja, nettopp High Wycombe.

Så langt inn i 1990-årene har vi vært vitne til en 'boom' av såkalte superbiler på markedet. Det hele begynte med biler som Ferrari F40, Lamborghini Diablo og Porsche 959. Disse har blitt etterfulgt av Bugatti 110, Cizeta V16 og Jaguar XJ-220. Ingen av disse har nådd opp til den standarden som uavhengig av hverandre ble satt av Toshio Terada og Vern Schuppan. De delte den oppfatningen at en superbil ikke bare skal være bedre enn andre hva angår utseende, eksklusivitet, kraft og kjøreegenskaper, men også på alle andre områder. Med andre ord mente de at alt på bilen skulle være av aller høyeste standard.

Art Sports selv har ingen produksjonsfasiliteter, så hvis herr Terada's konsept for den absolutte superbilen skulle bli virkelighet, var det av helt

av-gjørende betydning at han kunne finne noen som kunne designe, utvikle og produsere den.

Vern Schuppan på sin side hadde en lengre tid produsert avanserte kompositt-chassis for Porsche 962C racersportsvogner. Han var etter hvert blitt overbevist om at det skulle la seg gjøre å bygge en superbil basert på den mest vellykkede Porschen gjennom tidene. Hans lille firma i High Wycombe hadde alt som skulle til for å gjennomføre prosjektet, bortsett fra markedsføringskompetanse og kapital. Med andre ord behøvde han også å finne en partner.

Begge disse menn hadde en visjon om å bygge, ikke bare en superbil, men den perfekte superbilen. Når de traff hverandre var prosjekt 962 CR igang....

DEN FABELAKTIGE 956,962,962C

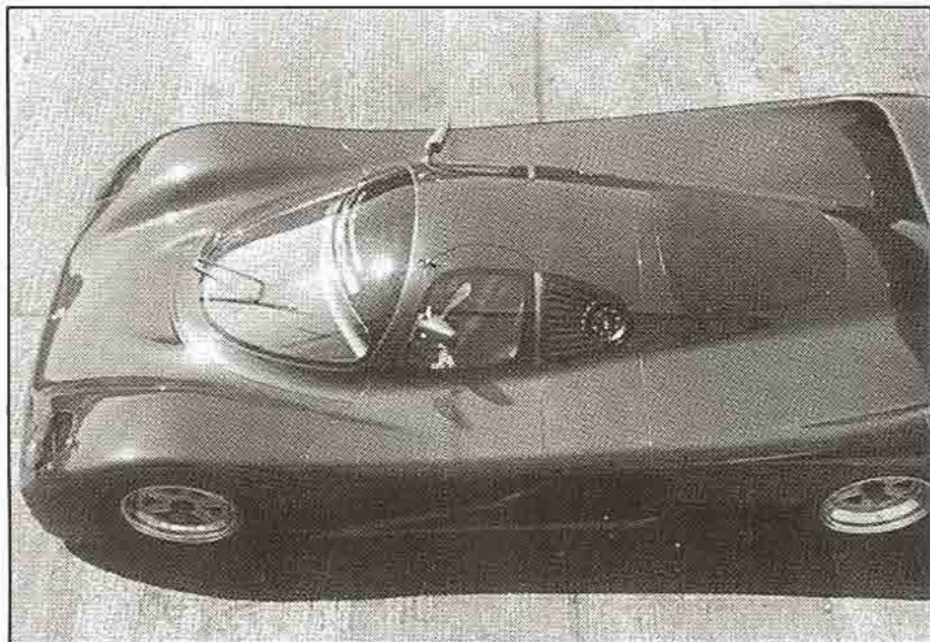
La oss ta en liten titt på den bilen som dannet basis for 962CR. Historien om denne går helt tilbake til 1982, noe som er nærmest for en evighet å regne i racing-sammenheng. Det året ble det innstiftet et nytt verdensmesterskap, World

Det finnes knappst noen annen sportsvogn som kan skille med så mange seiere som Porsches velprøvde 956-962-962C-serie.

Endurance Championship, for sportsprototyper i henhold til det siste FIA Gruppe C reglementet. Dette reglementet satte krav til drivstofføkonomi i tillegg til hastighet og motorstyrke.

Porsche bygde en helt ny bil for dette mesterskapepet, nemlig 956, og 1982 var det første året i en lang serie av meget spesielle år for merket. I sin debutsesong vant ikke bare Porsche verdensmesterskapet totalt, men også 1-2-3 i det kjente Le Mans 24 timers løpet. Som endel også husker hadde de tre bilene start-nummer 1,2,3, og de kjørte over målstreken i nettopp denne rekkefølgen med kun noen meters avstand seg imellom.

I 1983 gjorde Porsche bilen tilgjengelig for private team, men igjen var det fabrikkbilene som vant Le Mans 24 timers- og denne gangen var Vern Schuppan en av førerne. Bilen hadde chassis-nummer 956-003 og datoen var 18/19 juni. De andre førerne var Al Holbert, som dessverre døde i en flyulykke for noen få år siden, og Hurley Haywood. Holbert var ved sin bortgang ansvarlig for Porsches CART-racing i USA. Haywood vant forresten Le Mans i 1977 også. Den gang i en Porsche 936/77 Spyder sammen med Jurgen Barth og Jacky Ickx. Sistnevnte har totalt vunnet Le Mans 6 ganger, de fleste ganger i en Porsche. Første gang han vant, derimot, i 1969, 'snøt' han Porsche for merkets første totalseier ved å vinne over tyskeren Hans Herrmann og franskmannen Gerard Larrousse i en 908. Ickx kjørte da en Ford



Det er lett å kjenne igjen linjene i frontvindu og tak fra 956/962

GT40 og vant med knappe 100 meter, eller omregnet i tid ca. 2 sekunder.

Porsche 956 kjørte løp over hele verden med stor suksess og i 1984 introduserte Porsche en ny modellversjon. Den het 962 og ble designet for den amerikanske IMSA GTP-serien. Året etter ble 956 gruppe C erstattet av 962C, en modell revidert for å tilfredsstille endringer i reglementet.

Denne serien av racerbiler har vunnet ikke færre enn 29 løp på verdensmesterskapsnivå. Den har oppnådd 6 Le Mans seire etter hverandre mellom årene 1982 og 1987 i tillegg til 10 verdensmesterskap. I USA har den oppnådd ikke mindre enn 52 IMSA GTP seiere inklusive 5 seiere i det klassiske Daytona 24-timers (1985, 86, 87, 89 og 91). I Japan har den vunnet 25 nasjonale mesterskapsseiere. Det er mer enn 100 store seire foruten alle seiere i mindre europeiske løp. Slå den!

956-962-962C serien har gjennom alle år vært gjenstand for kontinuerlig utvikling, noe som har gjort den til den mest konkurransedyktige bilen i racing-historien. Den har vunnet løp i alle årene mellom 1982 og 1991. En enestående bak-

geunn for 962CR.

VERN SCHUPPAN- HVEM ER DET?

Hvem er så Vern Schuppan? La oss ta en nærmere titt på historien om ham. Vern Schuppans suksess innen motorracing begynte med at han ble australsk mester i gokart. Etter det har han vært både fører, bilbygger, team-sjef og team-eier. Han har hatt suksess i formel 1, F5000, sportscars, amerikansk Indy og CanAm.

Han har fullført flere løp på Le Mans etter hverandre enn noen annen, nemlig 9 stykker. Han har en tredje plass, to andre plasser og en første fra Le Mans. Han har også kjørt formel 1 for to tidligere verdensmestere, nemlig for Graham Hill og John Surtees. I parentes kan nevnes at Surtees dessuten har 9 (?) verdensmesterskap på motorsykel. Han har også kjørt formel 1 for BRM og Ensign.

I hans Indycar-debut ble han 'Rookie of the year'. Han kjørte da Dan Gurney's Eagle i Indianapolis 500. I 1981, med et meget dårlig budsjett, kjørte

han sin egen McLaren bil i Indyserien. Kombinasjonen av gode førerferdigheter og gode lederegenskaper hjalp ham frem til en tredje-plass bak storheter som Bobby Unser og Mario Andretti.

Vern Schuppan har dessuten vunnet både Formula Atlantic, Rothmans Tasman F5000 serien, 'The All Japan Sportscar' serien og japanske Fuji International Championship.

Under hans lange karriere har han jobbet for noen av de beste: 7 år for John Wyers Gulf-Mirage team, 10 år i nær forbindelse med Porsche's fabrikksteam og 7 år med det meget suksessrike japanske teamet Nova Engineering/Trust Racing.

Han dannet Team Schuppan i 1987 for å delta i det japanske mesterskapet for racersportvogner i 1988. Ved å bruke noen av de beste førerne og de beste bilene (les Porsche) ble teamet fort et av de beste.

Hans store bidrag til motorsporten har gitt ham ordenen 'The honour of Member of the order of Australia' som han mottok av dronning Elisabeth ved Buckingham Palace i 1985.

VERN SCHUPPAN LTD - HVA ER DET?

Vern Schuppan er som tidligere nevnt racerfører med en karriere som strekker seg over 25 år. Han har hatt suksess innenfor alt fra Formula 500 til sportscars, fra Indianapolis til Formula 1. Ved å ha jobbet sammen med noen av motorsportens beste team og personer, har han opparbeidet seg en stor mengde erfaring - ikke bare som fører, men også innen konstruksjon, utvikling og produksjon.

Bilens Gran Turismo-preg understrekes av blant annet Connolly-hud.

Hans mangesidighet som fører reflekteres i hans måte å drive forretning på. Hans firma Vern Schuppan Ltd (VSL) er nå en etablert ressurs innenfor racing såvel som bilindustrien. Innenfor VSL finnes Team Schuppan som er et meget profesjonelt, høyt motivert og skolert racingteam som internasjonalt næringsliv kan investere i. Det kan kanskje også være litt interessant å ta en nærmere litt på et par av de andre som jobber hos VSL også.

Howden Ganley, somer 'General Manager' startet racing i 1960. Han kom senere til det legendariske McLaren teamet hvor han kjørte CanAm-serien. I 1971 deltok han for første gang i Formula 1. Det var i South Africa med en BRM P153. Totalt kjørte han Formula 1 i fire år, ikke bare for BRM, men også for Williams og March. De beste plasseringene han fikk var to fjerdeplasser. En var i USA i 1971 med en BRM P160 og den andre var i Tyskland året etter, også med en BRM P160. I 1975 startet han Tiga Tl(m) + GA(nley) = TIGA sammen med Tim Schenken for å bygge racerbiler av ymse kategorier. I Norge finnes det idag flere Tiga Sports 2000. Senere har han jobbet med FISA, TVR (Tom Walkinshaw Racing, les Jaguar) og Opel.

Den andre som er verd å nevne er en mann med tittelen 'Design Engineer', nemlig Ralph Bellamy. Han er kjent som en av verdens beste designere. Han kom inn i racing i 1967, dengang til Brabham. Senere har han mange trend-settende konstruksjoner bak seg som har skaffet seiere for blandt annet McLaren, Lotus, Lola, March og Leyton House.

Egentlig er det enda flere som en



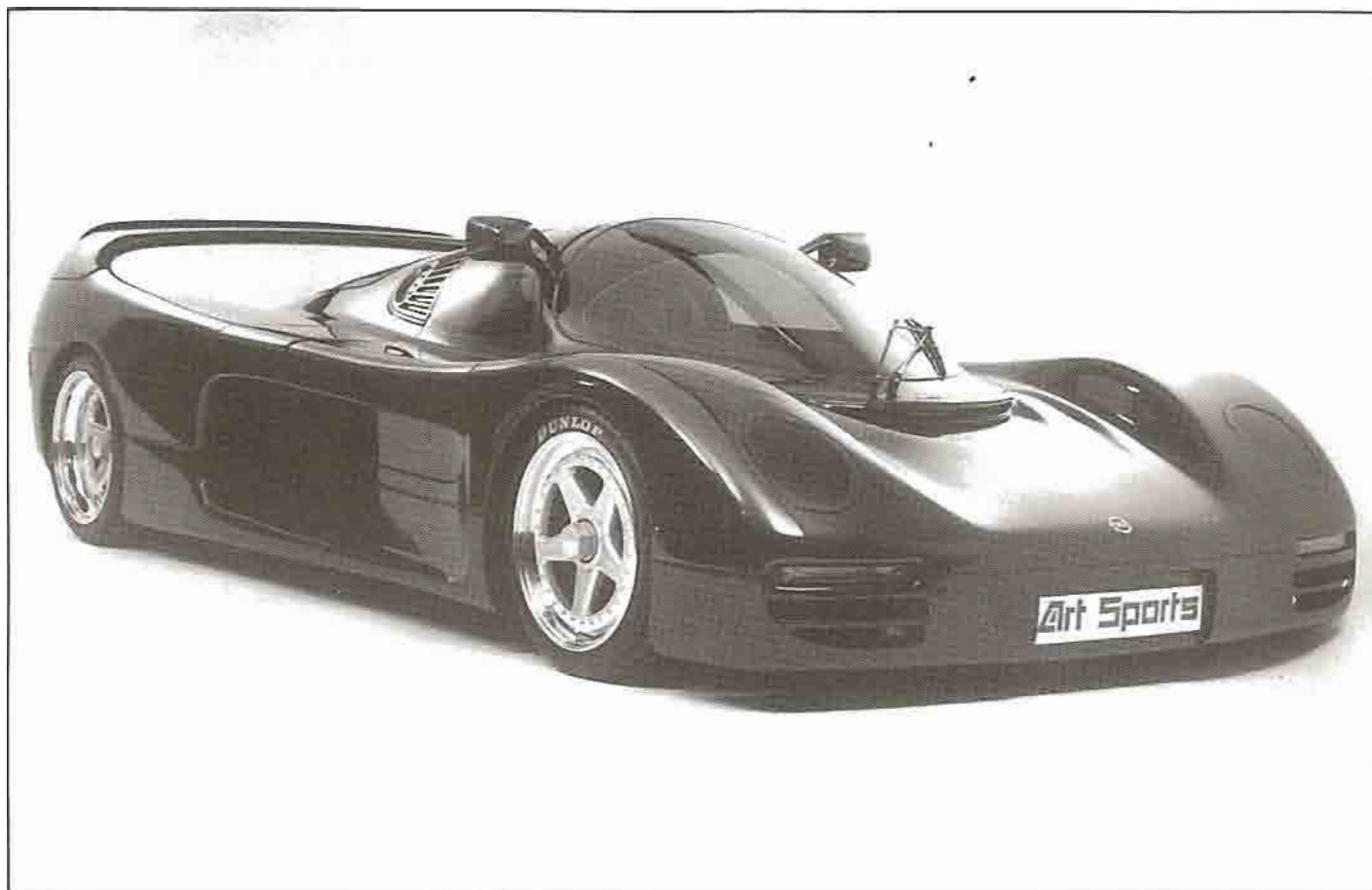
burde nevne i denne sammenheng, men jeg tror vi stopper her. Når det gjelder 962CR har VSL lagt ned et stort antall timer på forskning og utvikling. Her kan nevnes chassis, hjuloppheng, styring, dekk, karrosseriform, glass, lydisolasjon, varmeisolasjon, dørhengsler (!), rensing av eksosen, drivstoffsystemet, eksossystemet, seter, setebelter og cockpit-layouten.

De har en egen digitaliseringsenhet som muliggjør at all modellering og utvikling av karrosseriformen kan gjøres hos firmaet selv. Likeledes ble alle prototyper laget i produksjonsavdelingen. Denne avdelingen er spesialister på behandling av alle typer moderne materialer som lettmetall, rustfritt stål, og high-tech materialer som kompositt i karbonfibre, kevlar, og glassfiberarmert plastikk.

VSL er medlem av British Motor Industry Research Association og får derigjennom bruke testbanen MIRA som også inkluderer vindtunnel og rullende landevei. Her har viktige ting som kjøreegenskaper, støy, bilens struktur, robusthet og pålitlighet blitt utprøvet.

DET STORE BESØKET

Klokken var nå 'half past three' og dagen var 'Wednesday'. Med andre ord den store dagen. Jeg tok en taxi opp til stedet for å være sikker på at det ikke skulle skje noe, med tanke på at de kjører på feil side av veien og hva det kan astedkomme. Jeg kom i god tid og trippet utålmodig utenfor og ventet på at klokken skulle bli halv. Da klokken var noen få minutter på halv orket jeg ikke lenger. Jeg ringte på og en sekretær åpnet for meg. Jeg sa jeg hadde en avtale med 'Vinc'. Damen forsvant og kom straks etter tilbake, nå ifølge med Vince. Hun hilste og viste meg vei til et møterom og ba meg vente på en som jeg ikke husker navnet på. Han dukket straks etter opp, hilste og spurte deretter om jeg ville ha kaffe. Jeg takket ja, kaffe ble så bestilt over callingen og vi begynte å snakke sammen. Noe av det første jeg spurte om var hvordan Porsche ser på dette prosjektet. Han fortalte at de foreløpig 'sitter på gjerdet og venter'. Han mente at forklaringen ligger i at de vil vente å se hvordan det hele utvik-



ler seg. Blir det en suksess er de med, blir det ikke har de heller aldri hatt noe med det å gjøre.

Han fortalte meg at det finnes to modellvarianter av 962CR. Den ene heter faktisk ikke CR, men LM. Det er en 100% kopi av en 962C hva gjelder utseendet, og vil derfor se litt bortkommen ut på veien. Han viste meg bilder fra en salgsbrosjyre. Da han så at min interesse for brosjyren var mer enn påtagelig, fortalte han at de som er iferd med å bestille bil får en slik, og så veldig lur ut. 'Du kan kanskje gjøre et unntak', sa jeg og håpet på det beste. 'Njaaa' sa han og avslørte tydelig at han hadde villet 'plage' meg litt. Deretter rakte han meg brosjyren.

Da jeg spurte om hva slags folk det er som kjøper slike biler som dette, fortalte han at det stort sett er meget rike japanere. Men de har også solgt en til sultanen av Brunei. Han ble så begeistret at han trolig kommer til å bestille 5 til. Det er visstnok

Bilens utrolige aerodynamiske linjer viser den med all tydelighet på de to bildene, det ene i 3/4.iew, det andre bakfra (neste side)

noen nevøer som ville ha noe nytt å leke med. Ellers håper de på å få solgt noen til USA, men det er de strenge reglene for avgasser og import som er det store hinderet for at det skal lykkes. Ved bestilling må man betale 1/3 av prisen. Når de begynner å bygge 'din' bil må man betale 1/3 til. Resten betales når man henter den.

Han fortalte at den første prototypen ble bygget på bare 8 uker! Men siden den gang har det blitt endret på nær sagt alle områder. Dessuten slipper de trolig å krasjeste bilen. De håper å slippe unna med en såkalt 'engineer report', noe som høres ut som et billig alternativ. En del av arbeidet er satt ut til andre spesialister. Motoren er det ANDIAL i USA som setter sammen og sender over til England. Produksjonen av

monocoquene er det Reynard som utfører. De er som kjent involvert i racing med et Formula 3000 racing-team.

Opprinnelig ble det bestemt at bilen kun skulle leveres i fargen 'blue-black', men etter å ha tenkt igjennom hva de skulle svare hvis en kunde kom og ville ha den i en annen farge, droppet de den ideen. En kunde sa at de fikk velge farge. For ham spilte det ingen rolle! Da vi hadde drukket opp kaffen og pratet lenge nok gikk vi ut i 'race-shoppene'. Det var veldig rent og pent overalt. Ikke slik jeg husker det fra mitt besøk ved Porsches racingavdeling i 1984, men helt godkjent. Bilen som var med på presentasjonen i Birmingham var der, men var nesten helt demontert. Han fortalte at det var en del justeringer



som måtte gjøres. Det var et merkelig syn: en ekte racerbil med 2 kompressorhorn montert omtrent slik som på en 911 og med håndtrekk mellom setene! Finnishen var helt utrolig bra. Han fortalte at de ikke lenger kjøper så mange deler av Porsche, men at de nå lager det meste selv. Det blir vesentlig billigere slik. Alle støpte deler, som for eksempel úprights (hullagerhusene), hadde teksten 'Team Schuppan' støpt inn. Karosseripanelene, som var i karbonfiber, hadde også en meget høy finish.

En annen bil som stod der var en av de første som skulle leveres. Det var en 962LM. Den så om mulig enda mer brutal ut. Bare tanken på å få se en slik i bakspeilet gjorde meg matt. Den var nesten helt komplett. Jeg spurte om det var mulig å prøvesitte den. 'Selvfølgelig kan du det', svarte han. Jeg er som kjent ikke spesielt stor av vekt, omtrent som Prost både hva vekt og høyde gjelder, men jeg ble for første gang stilt overfor problemet: hvordan skulle jeg komme inn i denne bilen. Min guide svarte da: 'Sett venstre fot på setet, ta venstre hånd på

taket, og høyre hånd på luftinntaket til motoren'. Mer behøvde han ikke si, jeg bare skled lekende lett inn. Vel inne var det ikke vanskelig å finne seg til rette. Setet var akkurat passe til meg, rattet var av fabrikk MOMO og ganske lite. Det duftet deilig skinn av setene. Det som kanskje var litt underlig var at vi er jo vant til at bena går nedover og fram til pedalene, men her gikk bena stort sett rett frem. Med andre ord hadde jeg følelsen av at jeg satt på gulvet, noe jeg i virkeligheten også gjorde. Bilen er hele 2 meter bred, men det er bare utenpå. Inni er det ikke mye plass i bredden. Man skal nok være gode venner for å kjøre lengre strekninger sammen med noen. Jeg har sittet i mange slags biler, men det er få som har gjort at jeg har hatt slik lyst til å kjøre en som denne. Etter at jeg hadde prøvesittet bilen kom det et par mekanikere og tok bort hele bakparten. Den er jo som kjent laget i karbonfiber - noe som var lett å se. Den var helt utrolig stiv!

Etter å ha sett det meste følte jeg at jeg ikke kunne ta mer av deres tid så jeg takket for meg og spurte om

han ikke ville være så snill å bestille en taxi til meg. Det var selvfølgelig ikke noe problem, de betalte til og med regningen for meg. Men før jeg gikk ut av bygningen tittet jeg innom Vince og takket henne for at hun hadde latt meg få komme å se. Da jeg kom ut av huset var jeg helt fortlumlet og full av inntrykk. For en entusiast var dette virkelig stort.

NÆRMERE BESKRIVELSE AV 962CR

I prinsipp er 962CR identisk med Porsche 962C, hvilket vil si en toseters lukket sportsbil, bygget rundt et monocoque-chassis. Motoren er plassert i midten og driver bakhjulene. Den opprinnelige monocoquen til 956-962 og 962C ble laget av aluminium honeycomb. Den til 962CR er derimot laget av avanserte komposittmaterialer og ble utviklet for racing av Vern Schuppan Ltd. Karbonfiberkompositt blir nå brukt av alle team på toppnivå innenfor Formula 1, F3000, Indycar og Sportscar. Bruken av disse materialene øker stivheten på monocoquen, noe som gjør den mer holdbar og sikker.

Hjertet i 962Cr er en luftkjølt seks-sylindret motor med dobbelte turboladere. Det er den samme typen som den som har vært så suksessfull innenfor internasjonal racing de siste årene. Den 3,4 liter store motoren har blitt valgt ut blant alle de variantene som Porsche lager, noe de fikk hjelp av Porsche i Stuttgart til.

Slagvolumet på 3,4 liter, 97,0 mm boring og 74,4 mm slaglengde. den har en kompresjon på 7,5:1 og er utstyrt med to KKK type 27 turboladere, to ladeluft-kjølere og elektrisk kontrollert tennings- og bensintilførselssystem. Turboladerne har et ladetrykk på 1,2 atmosfærer. Motoren har et ytelsespotensiale på

600 hk ved 7000 rpm og maksimalt dreiemoment på 663 kgm ved 6800 rpm. Bilen er utstyrt med 110 liters bensintank av sikkerhetstypen. Det regnes med et forbruk som gir 18 miles/gallon.

Transmisjonen inneholder en fullt synkronisert 5-trinns gearkasse som er montert bak motoren. Differensialen har en brems for gatebruk istedenfor sperren som blir brukt i racing.

Hjulopphenget er identisk med det som finnes på racingversjonen med doble bærearmer både foran og bak. Framme er spiralfjærene/demperne montert utenbords, mens de bak er montert innenbords for å forbedre luftstrømmen gjennom bilens aerodynamiske venturikanaler under bilen.

Bremsene både foran og bak er meget kraftige, hvor caliperne har 4 sylindre hver. Skivene er av jern og er ventilerte. Opprinnelig var det ment å utstyre bilen med 18" i diameter store lettmetallfelger med sentrallås. Disse har dekk med dimensjonene 255/35ZR18 foran, og 345/35ZR18 bak. Man har nå bestemt at man skal bruke 19"

962CR har en akselavstand på 2794mm, sporvidde 1665 mm foran og 1545 mm bak. Totalt er bilen 4280 mm lang (til sammenlikning er en 911 4290 mm lang), 2000 mm bred og 1074 mm høy og veier under 1000 kg.

Bruk av avanserte materialer, karbon og kevlar, for karosseriet og undersiden er helt i tråd med vanlig praksis innen racing idag, men til tross for dette bærer bilen preg av å være en sofistikert gatebil. Fronten karakteriseres av de runde lyktene, mens bakparten er utstyrt med en stor vinge for å bedre de aerodynamiske egenskapene. Begge deler er med på å gi 962CR en meget spesiell identitet. Slektskapet med den kjente racer bilen er påtagelig

uten at det ser merkelig ut. Den har samtidig klare drag av Porsche 959.

Innvendig er bilen meget hensiktsmessig, men på samme tid raffinert. Layouten er enkel og attraktiv med rattet på høyre side. Husk at den primært er tenkt for det japanske markedet, og at to-seters racerbiler (nesten) alltid har rattet på høyre side. Begge setene, som er like, gir meget god støtte samtidig som de er komfortable. Gearspaken er til høyre for føreren, som på racer bilen. Instrumenteringen består av turteller og speedometer, samt et digitalt display som gir føreren den nødvendige informasjonen. Her hører en relativt stor rød lampe til som lyser når bilen bør ha servive. Da har motoren gått 24 timer! Interiøret er trukket med Connolly hud, noe som skal gi inntrykk av at dette er en Grand Touring bil heller enn en racerbil. Dette forsterkes ytterligere ved at bilen har air-conditioning. Det kan også nevnes at det har 956/962 også, men der virker den på femte gear, og da etter noen få sekunder.

962CR PÅ VEIEN

Sammenliknet med for eksempel Ferrari F40 er 962Cr 440 mm lengre og 117 mm lavere. Men noe som er av større betydning er at den er 290 kg lettere, noe som gjør den overlegen med tanke på vekt/effektforholdet. Dette målet er det mest relevante og brukte målet for ytelsen til en sportsbil. Mens Ferrari veier 2,6 kg/bph veier 962CR så lie som 1,63 kg/bph. Det er ikke rart at 962CR har en helt utrolig ytelse.

Fordi den teknisk sett er identisk med 962C racersportsprototype er det ikke å ta i for hardt å si at ytelse og pålitlighet ville være garantert så fort bilen ville være ferdig utviklet.

962CR er virkelig en førers bil. Den er konstruert for den som setter pris på høy ytelse, og som er villig til å bruke sine ferdigheter ved bruk av rattet, gassen og bremsene. Så store er mulighetene til dens racing utviklede systemer, at det for eksempel ikke er nødvendig med servo-bremses. Noe som heller ikke er med i spesifikasjonen. Motorstyrken er derimot variabel: det finnes tre ulike chips tilgjengelig for motorhjernen, noe som gir optimalt nivå på ytelsen.

Denne bilen, som er verdens raskeste gatebil, er ikke under noen omstendigheter en bil som kan kjøres av hvem som helst. Siden det er ytelsen som er den største faktoren i så måte, er dette en bil som velger sin fører, og ikke omvendt.

Den av dere som ønsker å kjøpe en 962Cr vil bli gitt spesiell opplæring og vil måtte avlegge visse prøver. Dette arbeidet vil bli ledet av Vern Schuppan selv. Leveransen av den første av disse håndbygde bilene var opprinnelig planlagt til slutten av 1991, men har blitt noe forsinket.

EPILOG

Til slutt vil jeg bare minne om nummeret 0494 444 140 for den som har tenkt å bestille en 962CR. De skal produsere kun 50 stk., og har enda noen igjen. Ja, å så til slutt prisen: den nette sum av 750.000.-, pund selvfølgelig....

Wilhelm Aaser



Stafettpinnen går...

MITT FØRSTE KJØRETØY

Det var en hjemmelaget Go-Kart, utstyrt med 175 ccm Tempo Sachs motor. Det var vel den tiden min mor fikk all grunn til å bekymre seg, noe hun har gjort siden da. Det var et utrolig morsomt kjøretøy i 13-14 års alderen. Etter et års tid ble den solgt. Da begynte nemlig mopedtiden å nærme seg. Da en av mine brødre var iferd med å ta førerkort falt det seg naturlig å overta hans Gilera moped. Det ble mer dytting enn kjøring. En mer tungstartet moped skal man lete lenge etter. Gleden var derfor enorm da jeg fikk

lov til å ta ut sparepengene mine og kjøpe meg en splittet ny Yamaha RS 100 til min 16 års dag. Søknaden om førerkort var sendt i god tid. Oppkjøring skulle skje en uke etter jeg hadde fylt 16 år, den 7. januar. Oppkjøringen gikk som en drøm, men turen hjem igjen ble et mareritt. Avreise Hønefoss, stolt med "varmt" førerkort i lomma, ankomst Noresund 3 1/2 time senere, blåfrossen sådan.

TUREN HJEM

Oppkjøring var som sagt den 7. januar. Den ble gjennomført med

glans under tilsyn av en forundret bilsakkyndig, som uttalte: Ta førerkort på motorsykkel NÅ? Har du helt dilla, gutt? Svar var helt unødvendig. Etter å ha avslått tilbud om transport av sykkelen på henger hjem igjen, begynte kjøreturen som ganske fort ble et mareritt. Kjøreturen på 4,5 mil tok i overkant av 3 timer. Grade-stokken viste -26 grader da jeg ankom Sokna, kun iført strømpebukse, olabukse og boblejakke. Bare 2 mil igjen, men jeg trodde jeg skulle fryse ihjel. Det ble verken skolegang eller motorsykkelskjøring de påfølgende dagene. I sengen lå Håkon med

kraftig forkjølelse og feber. Om jeg mistet lysten? Ånei du, 1 1/2 år seinere var det en kammerat som var lei av å mekke sykkel. Etter en lengre diskusjon om mellomlegg var sykkel en min.

SKIKKELIG VÆRSTING!

Kawasaki 750 ccm. Hva mutter'n sa da hun fikk greie på kjøpet? Nei, det egner seg ikke på trykk. Det gikk fælt, men huttetu, det gikk ikke lenge før jeg skjønnte hvorfor kammeraten var glad for å bli kvitt "røysa". Den rista og skrangla så all løsna. Huff, den tiden var jeg mye møkkete på fingra.

Den ble solgt til fordel for en bil. Volvo ble innkjøpt, for nå skulle det være 4 hjul. Etter å ha vært Volvoeier i ett år var tiden inne for å prøve noe annet.

I og med at en av mine brødre hadde en Ford 17M RS Coupe med V6 motor, måtte jo jeg ha noe som gikk "værr". Den kvelden jeg kjøpte min neste bil glemmer jeg aldri. Broder'n med RS'en måtte selvsagt kjøre meg til Sande utenfor Drammen for å hente bilen. En italiensk hissigpropp. Fiat 124 Sport Coupe DOCH, med 2 doble forgassere. Ha,ha, turen hjem igjen begynte som jeg hadde ventet. Jeg tørket gliset av fjeset til broder'n for Fiaten gjorde 205 km/t, og han var 15 min. etter til Noresund. Det var mang en GT-eier som måtte finne seg i å se baklysene på Fiaten. Etter et halvt års tid solgte jeg den til en kammerat av meg.

Etter å ha lagt en Datsun 180B på taket, ble det nok en Fiat 124 Sport Coupe. Erfaringen med denne ble ikke så morsom. Etter å ha passert en politimann i sivil like etter Sokna, på vei mot Hønefoss, stod det en vei-sperring ved ankomst. Enden på visa: 23 dager på vann og brød

og 8 måneder uten førerkort. Fiaten ble solgt, men suget etter å kjøre var der fortsatt. Så hva var mer naturlig enn GoKart? Banekart med Montesa 250 ccm ble kjøpt, men eneste treningsbane var Riksvei 7 og nærliggende boligområder rundt Noresund. Utrolig moro, men i hastigheter over 150 km/t i tettbygd strøk, var det rart at ingen anmeldte meg.

Etter å ha sonet dommen på 23 dager i Ringerike hjelpesengsel frista det ikke med GT-biler på over 2 1/2 år.

BMW!

Så var det BMW som skulle prøves. En 2000 Touring ble anskaffet, og det varte ikke lenge før den skulle modifiseres. I min "rolige" periode hadde jeg kjøpt meg to såkalte "mini-biler". En Heinkel Trojan og en BMW Isetta. For å finansiere ombyggingen av Touringen gjorde jeg noe jeg har angret bittært på siden. Heinkelen ble solgt. Originale 2002 Turbo utbyggere og 7" felger ble montert på Touringen og bilen ble lakkert gul. BMW-Alpina motor ble satt inn under panseret, men hvem hadde tid til innkjøring? Ikke jeg! Den gikk 150 mil, med påfølgende motorras. Sliping av veiv, nye lagre. Nå skulle det kjøres pent men gleden var kortvarig. Boltene til oljepumpa løsnet og ødela et stempel og lagde riper i sylindere. Boring var eneste løsning - og da til 2,2 liter. Jeg var 6000.- fattigere, men det ble oppveiet av gleden da bilen startet. En gearkasse og tre bakakslar senere hadde jeg fått nok. Jeg har aldri vært så mye møkke på fingra som bileier. En bergenser som var på besøk hos naboen fikk dilla og kjøpte den.

Dette var på høsten, og turen over

Hardangervidda på sommer dekk ble dens død. Bilen kom aldri til Bergen - den endte sine dager i en fjellknaus på Hardangervidda.

PORSCHE-FEBEREN KOMMER

En varm vårdag i mars/april 1984 skjedde det. Stedet var parkeringsplassen utenfor dag-ens sentralbanestasjon i Oslo. Fire biler kom kjørende inn og parkerte.

Det ble ikke mye jobbing de neste timene. Jeg gikk rundt "heilt i ørsko" og betraktet de 4 Porsche 944'ene.

En sånn en skal jeg ha - sa jeg til min arbeidskollega. Det får du aldri råd til sa han - og lo rætt av meg. Lite visste jeg da om hvordan det skulle utvikle seg.

I mellomtiden var det minnene om to-hjulingen som ble oppfrisket. Suzuki GSX 1100 skulle prøves. Dette gikk fælt, så det var med respekt de første milene ble unnagjort. Etter noen hundre mil skulle den testes, men det var livsfarlig. Motorstyrke og chassis hørte ikke til hverandre, og under hardkjøring svarte sykkel med wobbling. Etter en uhyggelig opplevelse i en hastighet på over 140 km/t var det kun en ting å gjøre. Bytte sykkel. Som tenkt så gjort. Det ble en nydelig rød og hvit Yamaha FJ 1100. Den var en drøm å kjøre. I og med dagpendling til Oslo fikk jeg kjørt mye sykkel den sommeren.

Etterhvert som sommeren gikk og arbeidsmarkedet ble bedre måtte jeg ha bil i tillegg til sykkel. Et strøket eksemplar av en BMW 320 ble min.

MIN FØRSTE PORSCHE

Utpå høsten 1985 oppdaget jeg en Porsche 944 i utstillingsvinduet til Autosalongen i Drammen. Et

besøk var uungåelig, og endelig fant jeg en bil til en fornuftig pris og en selger som snakket mitt språk. (De finnes i et fåtall).

For mine nærmeste utartet de neste 14 dagene seg ganske enspora. Det eneste samtale-emnet var selvfølgelig Porsche 944. Stolt er bare en beskjeden beskrivelse av min tilstand den dagen da bilen kunne hentes omsider kom.

Litt uvant, men utrolig morsom ble kjøreturen tilbake til Nore-sund. Stolt som en hane ankom vi sentrum. En stopp var påkrevet, for jeg "måtte" vise fram vi-dunderet. Men, men min kjørestil (og rykte) ble verken Porschen eller eieren levnet noe langt liv...

OG SÅ BEGYNNTE MOROA..

Vinterføret kom veldig over-raskende på meg det året. Stedet var Høvik, på bakken lå det 20 cm snø, og utenfor huset stod Porschen på sommer-hjul. Det gikk som det måtte gå - på turen nedover Sollihøgda mot Hønefoss var enten farten for stor eller svingen for skarp. Mitt første møte med grøfta var et faktum. Etter å ha fulgt grøfta en 10-15 meter var derimot gleden stor da bilen omsider kom hvor den hørte hjemme, nemlig på veien. Kun en liten bulk på kanalen var belønningen for det besøket.

Nå skulle det være piggedekk. Men selv det ble for dårlig mot trikkeskinner og snøføre i Oslo sentrum. Med mitt forrige besøk i grøfta (en uke i forveien) friskt i minne, snurra bilen den fordømte veien igjen. Hadde ikke de tre bilene stått parkert foran utstillingsvinduene, ville en parkering inne i et forretnings-lokale slett ikke vært utenkelig. Eierne av den ene av de bilene jeg traff var mildt sagt forbannet. Bilen hans var bare 3 dager gammel, så tanken på å

skifte hele bilens høyre side virket som en tragedie for ham.

Jeg hadde vært Porsche-eier i ca 1 mnd., og her gikk det allerede 3 skademeldinger til mitt forsikrings-selskap...Resten av vinteren gikk som en drøm. Våren kom og 7" og 8" felger med 225/50 ble montert. Gleden var kortvarig. Stedet var Torggaten, dato 2. mai. Under en aksellerasjon gikk differensialen i stykker.

Forsikringsselskapet jeg brukte hadde en forutseende agent, for han hadde overtalt meg til å tegne forsikring mot bruddskader på motor og drivverk, samt dagpenger tiden bilen stod inne på verksted.

Bilen ble trygt fraktet til B.O.S. Stabekk og skademelding nr. 4 ble fylt ut. Skaden som var pådratt sist høst var enda ikke utbedret, så det passet bra å ta dette under ventetiden på deler til diffen.

Tre dager senere er uhellet ute igjen, men da som motorsykkelfører. Sykkelen sklir på et kum-lokk og det blir et lite hyggelig møte med moder jord. Bruk av skinn-dress begrenser personska-der til skrubbsår og noen brenn-merker. Nok en skademelding, nr. 5 på under ni måneder. Uff og uff. En kammerat lånte utrolig nok bort sin Yamaha FJ 1100 i tiden som "Påsan" i Trondheimsveien brukte for å gjøre sykkelen kjørbær igjen.

Så en kveld, ca 3 uker etter siste uhell, ringer telefonen. Stemmen presenterer seg som saksbehandler for mitt forsikrings-selskap, hvorpå han spør om eierforhold på to forskjellige registreringsnumre. Motvillig måtte jeg svare bekreftende på det. Så kom spørsmål om innsendte skademeldinger på løpende bånd. Ha ga en klar beskrivelse av mitt forhold til forsikrings-selskapet, og et regnestykke, som til

slutt endte med uttalelsen: Hadde vi bare hatt kunder som deg kunne vi lagt ned hele butikken!. Han ga klar beskjed om at jeg som kunde i deres forsikrings-selskap måtte revurderes.

Etter 3 måneders venting var Porschen ferdig, men gleden var ikke langvarig. Etter 10.000 km havarerte diffen igjen. Ny ventetid og mer leiebilkjøring. Denne gangen måtte jeg vente i 6 måneder før bilen var klar. Nå var det montert brukt kasse/diff, men det varte ikke lenge før også denne havarerte. Med nytt mot og nytt mannskap gikk B.O.S. på igjen. Denne gangen skulle det lykkes. Nok en gang var det en demo-bil som var mitt transportmiddel. Etter å ha prøvekjørt 944'en etter reparasjon måtte de kapi-tulere. Det var umulig å bli kvitt syngelyden i diffen rundt 100 km/t. Nå begynte jeg å bli møkk lei, og tenkte på salg...

Først nå ble det bestilt fabrikk-overhalt diff. Ventetiden ble kortet ned fra 6 måneder til en uke. Diffen ble bestilt på fredag, og bilen var klar til henting onsdag påfølgende uke.. Ved avhenting av bilen var interessen igjen på topp - men det var ikke lenge Adam var i paradiset.

Noen måneder senere, på tur til olsfjellet, skjedde det igjen. Under en forbikjøring av noen foranliggende kjøretøy. Gear-kassa var på det tredje hakk, turtelleren nærmet seg det røde feltet. Da smalt det. Det var pussig, for så lenge jeg hadde gass-pådrag var det stille, men med en gang jeg slapp gassen oppsto det en forferdelig ulyd i diffen. Så, med venstre benet på bremsen kjørte vi videre til Golsfjellet, og returnerte til Høvik med samme kjørestil på søndag.

Ved ankomst Stabekk påfølgende mandag var det en hode-rystende kundemottaker som mottok nok en



reklamasjon. Da jeg hadde en komplett gear-kasse/diff til 944 Turbo liggende, ble vi enige om å prøve denne.

FLERE 944'ER ETTERHVERT

Det var ca en måned senere, på tur til Numedal, at det fatale skjedde. Ved en unnamanøver skrenset bilen mot autovernet og tippa rundt. Da den omsider stoppet sin ukontrollerte kjøretur var Porschen et sørgelig syn. Den var totalvrak.

Etter avholdt takst og enighet om erstatning var det kun en tanke inne i hodet: 911.. Men etter å ha prøvkjørt 5 stykker av varierende kvalitet, så var det annonser av 944 som igjen lokka meg.

Jeg kom over en 944 type II på Brandbu, en som hadde unnagjort kun 38.000 km. Ettersom han var interessert i vraket av min forrige 944, så var det bare spørsmål om mellomlegg. Televerket tjente noen hundre kroner på handelen, for etterhvert ble det mange telefon-samtaler før det hele var i boks.

Den bilen hadde jeg i nesten to år og kjørte 60.000 km uten noen problemer. Sommeren 1990 monterte jeg komplett understell til 944 Turbo, og solgte den.

Idag, 1 1/2 år etter salget av min type II, er jeg eier av en 82-modell 944. Den har nok unnagjort en del kilometer, men fungerer meget bra.

Når jeg nå sitter her og mimrer, er det vanskelig å skille ut spesielle opplevelser. Etter å ha kjørt over 170.000 km med 3 forskjellige 944'er over en 5-års periode, er det så mange episoder som dukker frem i minnene. Jeg har valgt å fortelle om de Porschene jeg har hatt, og mine værste uhell og tabber i den tiden.

TAKK TIL P.K.N.

Det å ha vært medlem i Porsche Klubb Norge i disse årene har gitt svært mange hyggelige opplevelser. Å beskrive det sosiale i en klubb for entusiaster er umulig. Det må oppleves. Med disse ordene til slutt

vil jeg takke ILDSJELER i PKN for at undertegnede og ca 200 andre aktive og passive medlemmer får et innholdsrikt medlemskap. Med dette utfordres herved et annet medlem av PKN: Øyvind Rønning til å skrive om sine opplevelser i neste nummer av Porsche Classic.

Håkon Andersen



Drømmen om turbo i en standard 924 plager nok de fleste 924-eiere fra tid til annen. Hvor vanskelig det er å gjennomføre kan du lese om her.....

Som de fleste overskrifter inneholder også denne en stor grad av sannhet.

Da jeg i 1980 flyttet tilbake til Norge etter 6 år i utlandet, var jeg eier av en 1979-modell 924. Etter å ha kjørt BMW i 4 år, var dette en kjapp, morsom bil som lå som klistret på veien. Men ganske snart kom følelsen av "frøken-Porsche" snikende. Den var på alle måter snill og grei, men manglet den råheten og potensen som Porsche er kjent for. Drømmen om lærerratt, turbomotor og 5-trinns gearkasse ble raskt født. Pendlende, over Sollihøgda mellom Jevnaker og Oslo 3-4 ganger pr. uke, fikk drømmene god tid til å settes i system. Tanken hadde satt seg fast i hodet,

men hvordan kunne den realiseres? Etter en liten frontskade i 1983 (frossene støtdempere) ble det bestemt å gjennomføre den karrosserimessige ombyggingen. Det vil i praksis si panser (Med NACA-duct), frontplater, skjermer, spoiler og plastskjørt på kanalene. Bilen ble til slutt lakkert to-farget grønn. Nettop to-farget karosseri var jo en av særtrekkene ved 924-turbo når den ble introdusert. Resultatet ble riktig bra men et får i ulveklær - det var nettopp det det var.

Hvordan foreta den endelige ombyggingen? Jo, vi måtte oppspore et turbovrak i Tyskland. Dette skulle ha lav kilometerstand og mange brukbare deler. Det siste må jeg utdype med det samme. Her

kommer denne artikkelens første hevede pekefinger. Forut for beslutningen om å starte ombyggingen hadde jeg brukt enormt mye tid på å sette meg inn i forskjellene mellom en vanlig 924 og en 924 turbo. Både ved å studere turbobilene såvel innvendig som utvendig, og ved å sette meg inn i alle spesifikasjoner på forhånd. Konklusjonen ble nemlig som følger: Det en 924 og en 924 i praksis har felles er seter, dørtrekk, dashbord, noen karosserideler og hjuloppheng. Vel tilbake til Tyskland. Et 1980-modell vrak ble oppsporet, og den lange prosessen med å bygge over deler på mitt karosseri startet. Del for del ble forvandlingen gjennomført - ledningsnett, instrumenter, ratt,

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

clutch, motor, gearkasse, lyktehevere, innsprøyting, bremses og hjul, sporvidden ble øket bak, inn med bensintank med to pumper, skifte over reservehjulet med egen kompressor.. etc,etc. I tillegg kommer "tusenvis" av smådetaljer som ble løst etterhvert som problemene oppsto.

Etter et uendelig antall arbeidstimer stod bilen ferdig. Utseendemessig var det jo som tidligere nevnt ikke mer å snakke om - så det handlet om å skru.. skru... skru...!

Men hvilken bil det ble. Virkelig et kjøreløys som egnet seg for langturer i ekspressfart. En virkelig kosebil for den som er villig til å jobbe litt med clutch og gearspak under kjøringen. Men fullstendig ubrukelig i bykjøring på grunn av turbotregheten og det spesielle gearkassemønsteret. Det 5. gearet er det ikke mye bruk for i Norge. Høyeste tillatte hastighet i Norge overskrides idet turtelleren beveger seg forbi 1800-tallet, og der er det ikke mye "trøkk" fra turboen. Forklaringen er jo selvsagt at dette gearet også skal betjene toppfarten som er ca 240 km/t - så der ligger selvsagt årsaken til gearkassens høye utveksling.

Turboeffekten kommer til kjenne ved ca 3000 omdreininger, og avtar noe når Wastegaten åpner rundt 6000 omdreininger. Med andre ord - det er et meget begrenset turtallsområde med "trøkk".

Etter å ha kjørt bilen ca 10.000 km måtte jeg bytte både ekshaustmanifold og turbo. Ting tydet på at vraket jeg hentet nok hadde vært flittig benyttet på autobahn. Forøvrig er kvaliteten på 924 helt udiskutabel, og etter dette har jeg kjørt bilen 110000 kilometer, og det eneste som har stoppet meg har vært en korrodert jordledning på tenningsboksen og en sikring til bensinpumpene.

Bortsett fra vanlige slitasjedeler til vedlikehold - du vet ting som plugger, stifter, dekk, osv, har bilen nå gjort unna 215000 kilometer, på helårsbasis. Det sinkbehandlede karosseriet har vist seg å motstå vårt klima usedvanlig godt - og de aller fleste stiller seg ganske undrende til både bilens alder og kilometerstand når jeg forteller dette.

Men, nå sent på høsten, like etter at redaktøren hadde spurt meg om jeg ville dele disse erfaringene med resten av Porsche-klubben fikk jeg en smell. Toppakningen blåste mellom 3. og 4. sylindere. Jeg har nå planet toppen, og skiftet kamaksel og ventilløftere når toppen først måtte av. Nå er den like fin igjen - og jeg tror bilen er klar for mange tusen nye, problemfrie kilometere.

Hele den tiden jeg har hatt bilen har den blitt kjørt på syntetisk olje - noe den ser ut til å trives godt med. Oljeforbruket har vært moderat hele tiden - den vanlige "blådoten" ved oppstartning tiltross.

Det mest irriterende med bilen må være varme/ventilasjonsanlegget. Selv frontruten er vanskelig å holde fullstendig isfri når temperaturene kryper ned under 10 minusgrader. Problemet løser seg først i hastigheter over 120 km/t. Først ved denne hastigheten blir undertrykket i forkant av dørene stort nok til at en effektiv ventilasjon bygges opp. Ettersom 10 minusgrader ofte betyr at det er sne på bakken i Norge, og fartsgrensen i tillegg er 90 her oppe på berget - så synes jeg virkelig dette er en av de aller største ulempene med 924.

Når først vinterføre nevnes, må jeg skryte litt av 924ens evne til å ta seg frem. Den har god bakkekling og er usedvanlig fint balansert. Den eneste faren jeg har erfart, og lært meg å respektere, er bakenden som kan stikke ut ved forbikjøringer

på glatt føre. Her er det selvsagt i første rekke snakk om å være istand til å dosere bevegelsene med høyrefoten på en myk måte. En uerfaren sjåfør i kombinasjon med 924ens bråe turbo-innslag vil lett kunne bli førsteside-stoff i avisen en glatt dag.

Langsgående spor og kanter er den forresten følsom for, også. Dette gjelder enten det er vinter- eller sommerføre.

Å blande dekk av forskjellig mønster og fabrikat på de to akslene bør en være varsom med. Mine erfaringer i så måte er absolutt av varierende fortegn.

Et annet merkelig fenomen jeg har fått erfare er forskjellen på en lukket og åpen bils evne til å bevege seg aerodynamisk korrekt gjennom luften. Min 924 er utstyrt med targatak. Visste du at topphastigheten synker med 50-60 km/t når du kjører uten tak? Første gang jeg erfarte dette, trodde jeg at det var noe galt med bilen, men straks taket kom på plass, var problemet løst.

Quo Vadis? For meg er det snart "exit" 924 turbo. Med to barn og hund trenger familien en større bil i noen år fremover. Det blir vel en stasjonsvogn, tenker jeg. Uten en 356 i garasjen ville jeg vel knappast ha solgt 924en - men heller ha satt den bort for en tid.

Så, når 356en er ferdig restaurert er jeg atter tilbake på veien med lærratt i hånden, herlige kjøreegenskaper, og en fin 4-sylindret motor.....for hvem i allverden er det som har satt ut påstanden om at en Porsche skal ha 6 sylindere...?

Anders I Elnæs



DEUTSCHLAND GRAND PRIX PÅ HOCKENHEIM

Slutten av juli betyr ferie for mange, men for oss bilinteresserte betyr det også Deutschlands Grand Prix for formel 1, og da snakker vi ikke om den konkurransen som Norge litt for ofte har kommet sist i. Riktignok var det enkelte nordmenn der som prøvde seg på sang kvelden før, men de ville neppe kommet høyere opp på Grand Prix lista enn det som er vanlig for oss nordmenn.

Jeg reiste nedover til Hockenheim på fredagskvelden, og som vanlig var det ingen ledige hotellrom i en omkrets på ca 4-5 mil. Mange overnatter i telt på vestsiden av autobahn. For mange er det også en stor fest helt fra Teamene begynner testingen på torsdag, og helt fram til

søndagskvelden.

Hockenheim er i tysk målestokk ingen stor by, men en Dorf. I norsk målestokk, derimot, kan den sammenlignes med Sarpsborg før sammenslåingen av de rundtomliggende kommuner. Geografisk ligger Hockenheim ca 89,4 km syd for Frankfurt, helt inntil den vestre autobahn som går til Basel eller Heilbronn/Neckarsulm. Den ligger faktisk så nærme autobahn at til og med en norsk politiker fra samferdselsdepartementet ville ha sett den. Nå er det vel ikke samferdselsdepartementet som styrer norsk bilpolitikk, men finansdepartementet og avgiftsdirektoratet, så nok om det.

Dette var mitt fjerde Deutschland

Grand Prix på Hockenheimring og heldigvis har jeg en kammerat i Hockenheim som ordner med billetter for meg. Denne gangen var det større interesse enn foregående år. Det har blitt mange nye tilskuere fra tidligere østblokk-land siden grensene ble åpnet. Denne gangen var det ca 130.000 tilskuere. Hadde dette vært i Norge, feks. på Rudskogen ville det ikke bare blitt ganske trangt rundt banen, men det ville sikkert tatt et par dager før alle hadde forlatt området.

Så ble det søndag, og mange var tidlig på plass for å se oppvarmingen, som er veldig viktig for formel 1 Teamene med hensyn til å få riktig marktrykk, kontra CW-verdi. Har

man for stort marktrykk vil bilene slite for hardt på dekkene og samtidig også få redusert toppfart da CW-verdien vil bli for høy. På Hockenheimring er rekorden under løp 236,434 km/t i snitthastighet pr. runde. Denne rekorden ble satt i år av Riccardo Patrese (1991). Faktisk så er bilene raskere i dag enn de var på det "væreste" med turbomotorer og mange flere hestekrefter. Nå er det mer spennende enn det var feks. i 1986 da Nelson Piquet vant økonomiløpet. Den gangen hadde Keke Rosberg Pole-position foran Alain Prost, begge i McLaren med Porsche-motorer. Keke Rosberg stoppet 3 km før mål, og Alain Prost stoppet i siste svingen, og skjøv bilen over målstreken. Begge hadde kjørt tomt for bensin.



Sammenliknet med formel 1 bilene er ikke en Carrera rask- men du verden for en hastighet disse bilene holder. Og veigrepet er helt utrolig.

Etter oppvarmingen av formel 1 bilene var det klart for en meget interessant klasse. Porsche Carrera Cup er en klasse som er veldig avhengig av føreren. Bilene er helt like, og det er de beste førerne som fremhever seg. Det er sikker også noen som fusker med motorene, men i utgangspunktet skal de være like. En som kanskje flere kjenner er Bosse Strandell som har eget racing-team. Carrera Cup bil nr 9 var den bilen Bosses team gjorde det best med. Klassen domineres av tyske førere, med Roland Asch som en av de fremmste. Han er også kjent fra DTM hvor han kjører for Mercedes. Oscar Laurrari var tidligere i par med Harald Huysman i Brun Teamet hvor de kjørte Hydro sponsede 962C sammen.

Porsche AG, altså det vi kaller Porschefabrikken, stilte med eget Team, men enten var dette den eneste ikke fusktrimma bilen, eller så må de finne en annen sjåfør. Resultatene kjenner kanskje mange,

så de skal jeg ikke gå nærmere inn på her, men det er ganske frisk kjøring med mange situasjoner som er morsomme å se på. Det hadde vært morsomt med en Porsche-klasser i Norge, men det er vel ikke nok interesse for det. En må huske på at det vil være mulig å bygge en bil til ca 100.000.-, selvfølgelig uten mulighet for registrering for bruk på norske veier. Å kjøpe en Porsche i utlandet, og importere denne som løpsbil, gjør at mange hadde hatt en mulighet. Man kunne ha en klasse hvor vekten ble bestemt avhengig av motorvolum, feks. 2000 ccm, 2500 ccm, 3000 ccm, 3600 ccm og en utregningsfaktor for turbobiler.

Porsche Carrera Cup vil bli å finne som oppvarmingsløp på flere formel 1 løp i 1992. Det er kanskje også mulig at Harald Huysman kjører Carrera Cup i 1992, og da sammen med fler og fler kjente førere. Porsche Carrera Cup er også oppvarmingsløp for DTM (Deutsche Tourenwagen Meisterschaft). I

Tyskland er det som regel mellom 50.000 og 100.000 tilskuere på DTM.

Senere på ettermiddagen ble det gjort klar for formel 1, og da hadde flere andre løp vært avviklet, slik at det var noe å se på hele dagen. For oss nordmenn er det ikke så vanlig at man kan gå og kjøpe Cola eller øl til samme pris - på samme sted. Det er hele tiden en masse boder hvor man kan kjøpe mat og drikke, flagg, luer, jakker, T-shirts, modellbiler (formannen husker sikkert høsten 1990 under DTM da det var en signert Panamericana til salgs for 300 DEM), og mye, mye mer. Det er også et museum hvor det er mest motorsykler, men også noen få biler. Der blir det dessuten vist filmer fra byggingen av banen, samt løp fra gamle dager.

Så var tiden inne for formel 1 med Nigel Mansell i Williams-Renault i Pole-position. Det hele ble en ren oppvisning av Mansell. Den ca 6802 meter lange banen ble kjørt



Carrera Cup bilene er i utgangspunktet helt identiske. En så stor luke som det er mellom de to ledende bilene og resten av feltet, viser hvor viktig det er å velge idealspor - en dyktig fører kan knipe noen meter i hver sving.

på 1 time, 19 minutter, 29,661 sekunder på 45 runder med dekkbytte. Det blir en snitthastighet på 231,028 km/t. En vanlig dødlig person ville ha trengt det meste av tiden til dekkbytte - om en ikke skulle ha kjørt 30 mil i tillegg!

Alle formel 1 løp inneholder så mange runder det trengs for at det i hvert løp skal tilbakelegges 30 mil i tillegg til å fullføre siste runden, selvfølgelig. Jean Alesi kjørte ikke inn i depotet for å bytte dekk, og det berget nok også tredjeplassen for

ham. Riccardo Patres kjørte også meget godt - etter en særdeles dårlig start og et langsomt depotbesøk. Han fikk en fortjent annenplass. Alain Prosts Ferrari stoppet som vanlig. Denne gangen var det clutchen og ikke motoren. Ayrton Senna klarte å kjøre tomt for bensin. Egentlig helt unødvendig, fordi han testet bilen for mange runder før løpet uten å etterfylle bensin før starten gikk. Han stoppet på siste runden, og fikk en syvende plass - og dermed ble han stående uten VM-

poeng i dette løpet på Hockenheim.

Det hadde vært morsomt med større billøp enn Rallycross her hjemme, men en må vel være realistisk og innse at det aldri vil skje. Så det hadde kanskje ved neste fabrikk-besøk vært mulig å lagt det slik at det hadde passet med et Carrera Cup løp?

Per Oskarson

PER OSKARSON BILDELER - BORGST. 21, N-1600 FREDRIKSTAD - TELEFON 09-31 25 40 - TELEFAX 09-31 40 41

**NY RUF fargekatalog
med prisliste kr. 50,-**

RUF®

Etter ønske fra firma RUF Automobile GmbH har vi endret vår logo. - Den tidligere så slik ut:

Oskarson

Vi beklager at vår telefonlinje er mye opptatt. Vi forstår at det kan virke frustrerende på våre kunder.

Vi anmoder derfor dem som har tilgang på telefax at de bruker denne.



ER DU EN EIER, ELLER ER DU EN SAMLER AV PORSCHE...

Har du noengang tenkt over at det kan være stor forskjell på å eie en gjenstand, og å samle på den? Hva med oss som interesserer oss for Porsche. Er det slik?

Den første Porschen kjøper du fordi du har lyst på den. Det kan være mange grunner til det. Mange teorier har opp gjennom årene blitt introdusert som en forklaring på hvorfor menn både begjærer og kjøper Porsche. Jeg skal ikke gå inn på alle disse her - men noen av "grunnene" er ganske morsomme. Min absolutte favoritt er "Har du noengang sett en mindre pen kvinne stige ut av en Porsche...?"

Som sagt, du har kjøpt deg en Porsche. Er du relativt fri og har få økonomiske forpliktelser går det ikke lenge før du begynner å se på andre Porsche-modeller, eller nyere-

varianter av den du for kort tid siden anskaffet deg. Enkelte fortsetter slik gjennom hele livet. At det har blitt relativt sett færre som nå på verdensbasis som kjøper helt nye Porscher, har fabrikken fått blodig erfare de senere årene.

Noen får et helt annet problem ved anskaffelsen av den første Porschen. Du kjører rundt i en modell som du er strålende fornøyd med - men problemet er bare det at det finnes så mange spennende modeller fra starten i 1948 og frem til idag. Jeg tror faktisk det er ganske mange som er like fascinert av en helt ny 928GTS som en 356 Coupe fra

tidlig '50-tall. Ja..dette er vel ikke noe problem? Det ene året kjører man 944, et senere år har du en 356 i garasjen, og kanskje du bytter til en 911 etter en tid. Sånn holder du på i årevis innenfor de økonomiske rammer du (les: din bedre halvdel) har satt for "porscheriet". Problemet oppstår først når du begynner å begjære flere Porscher i garasjen samtidig - og slett ikke er motivert for å selge en eneste en før du går til anskaffelse av en ny. Nå begynner du vel å ane diagnosen "Porsche-syken"

Rent umiddelbart vil vel mange trekke på skuldrene og si at dette er et

En 928 representerte en helt ny filosofi fra Porsche. '78-modellen på forrige side kan være et godt kjøp. Carrera RS fra '73 til høyre

luksusproblem - det er ikke slik virkeligheten er - drømmene kan du ha - men det blir med det.

Vel - da skal jeg tvinge deg til å tenke deg om en gang til. Hva var det du betalte for den nye Passatén eller Toyotaén du nettopp kjøpte? Hørte jeg 200-250000.-? Sikkert en kjempefin bil som frakter deg og matpakken komfortabelt til jobben hver dag, og kone og barn trygt opp på hytta.

Det kan jo være et interessant tankeeksperiment å se hvor mye Porsche du kunne få for de samme pengene. Jeg har gjort meg disse tankene. For en slik sum er det mulig å kjøpe for eksempel en 924, en 356, og kanskje en 914 i tillegg. Eller kanskje du heller ville valgt en 911 og en 914 i din garasje?

Dette er ikke spøk, men fullt alvor. For det første er prisnivået i Norge veldig hyggelig - i dagens situasjon er det ikke stor forskjell mellom Norge og Tyskland. En 356 har man allerede i mange år kunnet importere på 30-års regel fra utlandet. En OK 356 kan du hente i Sverige for kr 50.000.- og oppover til det uendelige. Det er klart at på nivå 50.000 kjøper du deg arbeid og utgifter i årene fremover - men "alle" har da en hobby.

En 911 eller 912 innkjøpt for 8-10.000 DEM har noen få års lagring i utlandet foran seg før du kan ta den inn på 30-års grense.

Er det jeg som er "gal" som sitter her og pusler med slike tanker i hodet, eller er du litt enig i min måte å resonere på?

Mitt store problem med Porsche i alle år har nemlig vært det faktum at jeg synes alle modellene har sin helt



Porsche 912, som i praksis er en 911 med spartansk innredning, og en liten motor, blir ofte glemt av "sekser-folket" (over)

spesielle sjarm - og at jeg uten problem kan "se" en hvilken som helst modell med stort velbehag i min garasje.

Det som fikk meg til å ta pennen fatt og dele disse synspunktene med resten av klubben, var et brev fra Porsche Classic GmbH i Tyskland. Dette er et frittstående selskap i Porsche-konsernet som kun har som oppgave å forsyne "gamle" Porscher med reservedeler. For ordens skyld vil jeg påpeke at vårt klubb-blad fikk sitt navn 7-8 år før ovennevnte firma ble etablert.

Vel, dette brevet inneholdt en oversikt over produksjonstall, og et estimat over hvor mange av de forskjellige årganger og typer som fortsatt eksisterer på verdensbasis. Før du

hopper videre til oppstillingen over disse tallene, må jeg komme med et OBS, det er noen unøyaktigheter, og Porsche selv har skrevet "ca" foran endel produksjonstall. F.eks. er det ifølge listen produsert ca 3200 stk av 914/6, mens "mitt" tall er 3351 stk. Videre er det ikke laget en splitt på Coupeer, Cabrioletter, osv, innenfor 356-produksjonstallene. Og det sier seg selv at ut fra et samler-synspunkt at en 356SC Cabriolet fra 1964, produsert i 498 eksemplarer er "noe" mer spennende enn en 356C Coupe fra samme år, bygget i 3823 enheter.

Og det er vel gjerne slik at skal man først begynne å samle på seg noe, kan man jo forsøke å pukke ut net-

top de modellene som er sjeldnere enn andre.

Ofta er ikke prisforskjellen større enn at man i ettertid sitter og sier "søren også", det var synd at jeg ikke kjøpte nettopp den... Selv har jeg en opplevelse som man egentlig bare kan gråte over i denne forbindelse: Jeg sto i Berlin i 1980 og skulle kjøpe en 911 som skulle brukes til å fylle opp en "flyttekvote" inn til Norge. Min daværende kone hadde aller nådigst gått med på et budsjett på 10-12000 DEM. Og dette holdt fint til en 74-76 911 uten noen "S" eller "Carrera" -betegnelse på bakluken. Plutselig kom jeg over en Carrera RS fra 1973. Prisforlangende var 15000 DEM. Mor sa nei... den var for dyr!

Alle vet hva en Carrera RS er verdt idag - og mange i Porsche-klubben vet at jeg er skilt.....

Spøk til side, dersom det er interesse blant medlemmene for at jeg skriver litt i "dybden" om de enkelte modeller i senere utgave av Porsche Classic, får man signalisere dette på medlemsmøtene. Skal slike modell-presentasjoner ha noen verdi er det nemlig ganske mye research som må gjøres - ref 914/6 som jeg nevnte ovenfor, det holder ikke med ca 3200 stk i perioden 1969 til 1972, når det finnes tilgjengelig tall som sier 1969/70: 2668 stk, 1970/71: 443 stk, 1971/72: 240 stk, tilsammen 3351 produserte 914/6.

Samtidig med at jeg sitter her og skriver, dukker det en viktig sak opp i bakhodet. Jeh har en bønn til de som har påtatt seg å være registerførere for de forskjellige Porsche-typene. Det er ikke mer enn 8-900 Porscher i Norge, av enkelte modeller er det så få som 20-30 stk. Jeg er sikker på at det hadde vært til stor glede for alle medlemmene i klubben at man virkelig greide å få disse registerne så komplette som



En 356 Speedster er vel for mange de absolutte 356-drømmen (øverst) Andre ser på en 911 turbo, i første versjon med 3-liters motor som sin favoritt-Porsche. En 1976-modell er avbildet. (nederst)

overhode mulig. Det begynner selv sagt med at alle medlemmene tar seg "bryderiet" med å fylle ut data om sin bil i registreringsskjemaene som er sendt ut i forbindelse med at det skal lages en medlemsmatrikel. Og det er det langt fra alle som har gjort. Det må da være gøy for alle som står iferd med å kjøpe seg en Porsche å kunne kjenne hele historikken til bilen, og samtidig vite at "rett ned i veien" er det en som har "akkurat maken til min".

En av tankene ved å opprette de forskjellige registerne var jo at de skulle samle medlemmene på en noe mer "intim" måte enn det som er mulig i en stor klubb - det er mange år siden vi forlot nivået der alle kjente alle. Målet var jo at hver register-

fører skulle få noen sider i bladet for å skrive om nettopp "den" aktuelle modellen - enten det er tilgang på reservedeler, spesielle servicetips, eller simpelthen presentasjon av en av medlemmenes biler.

Så over til tallene på neste side, men et siste sukk fra meg - burde ikke folk på Porsche-fabrikken vite hvor mange av de kun 11 produserte 916-ene som fortsatt eksisterer omkring i verden....

En riktig god sesong ønskes alle av redaktøren.

Sven Furuly

PRODUKTIONSZAHLEN

	Produktions- Zeit	Menge	Erhaltener Bestand	
Modellreihe				
356				
356/356A	1950-59	ca. 33.000	ca. 7.000	ca. 21 %
356B/356C	1959-65	ca. 48.000	ca. 15.000	ca. 31 %
Carrera	1955-64	<u>ca. 1.300</u>	<u>ca. 900</u>	<u>ca. 69 %</u>
		ca. 82.300	ca. 22.900	ca. 28 %
Modellreihe				
914				
914-4Zyl.	1969-75	ca. 119.000	ca. 30.000	ca. 25 %
914-6-Zyl.	1969-72	ca. 3.200	ca. 1.650	ca. 51 %
916	1972	<u>11</u>	<u> </u>	<u> </u>
		ca. 122.300	ca. 31.650	ca. 26 %
Modellreihe				
911/912				
911 2 L	1964-69	ca. 36.500	ca. 11.500	ca. 31 %
911 2,2 L	1969-71	ca. 24.700	ca. 7.500	ca. 30 %
911 2,4 L	1971-73	ca. 23.000	ca. 7.000	ca. 30 %
912	1965-68	<u>ca. 30.300</u>	<u>ca. 9.000</u>	<u>ca. 30 %</u>
		ca. 114.700	ca. 35.000	ca. 31 %

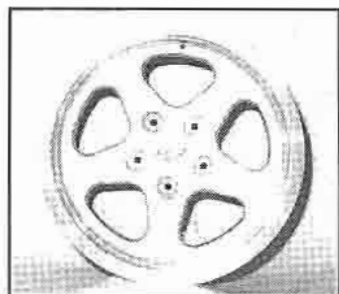
ENEIMPORTØR AV RUF PRODUKTER TIL NORGE



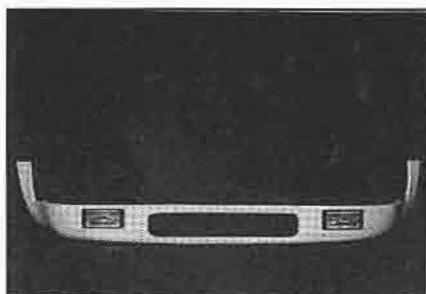
Vi er eneimportør av hele RUF's program av deler og biler til Norge.



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 mattesett med RUF logo

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