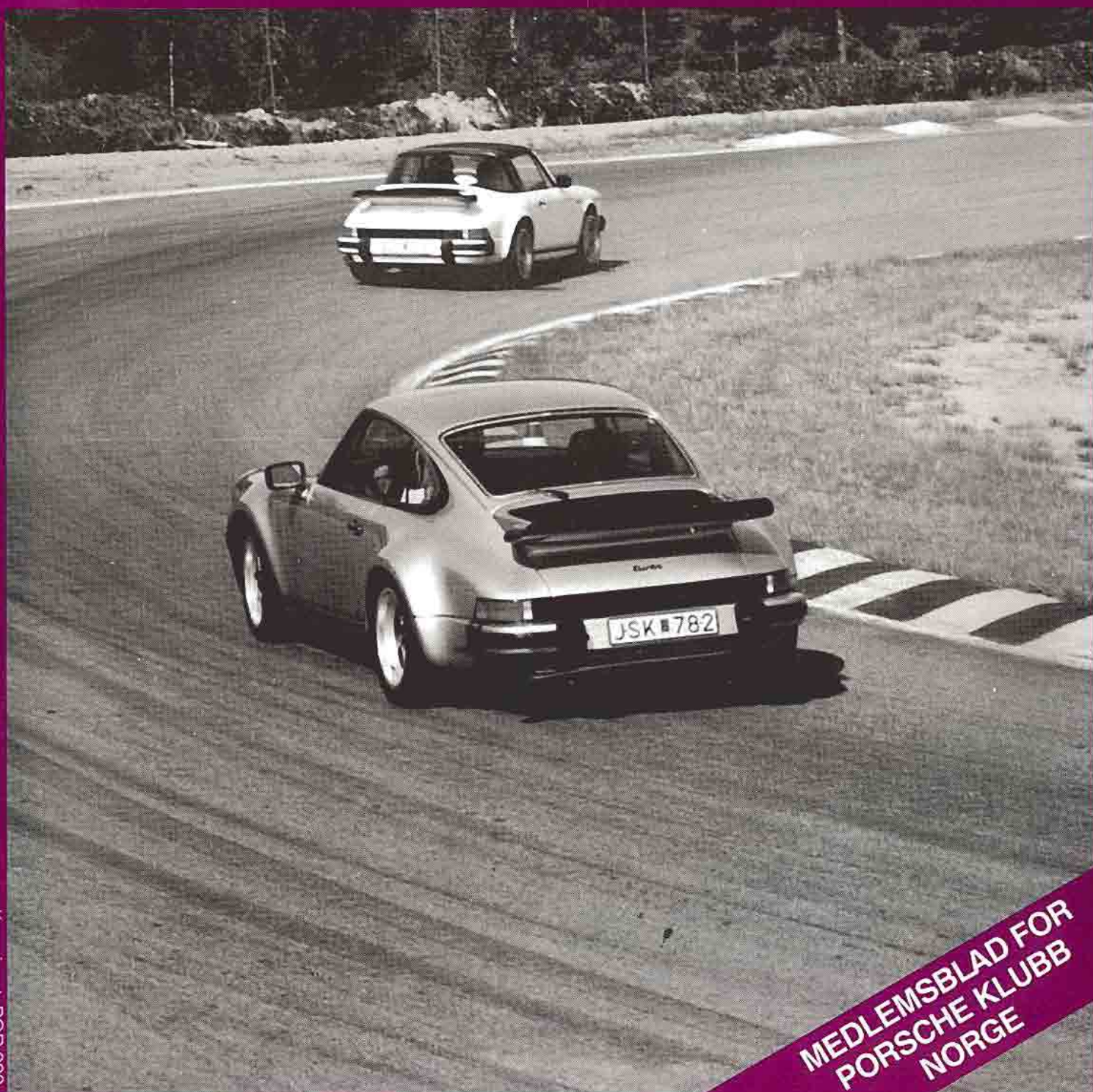


PORSCHE

11

1992

Classic



MEDLEMSBLAD FOR
PORSCHE KLUBB
NORGE

PORSCHE

Glenn

Nr. 11, sommer 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

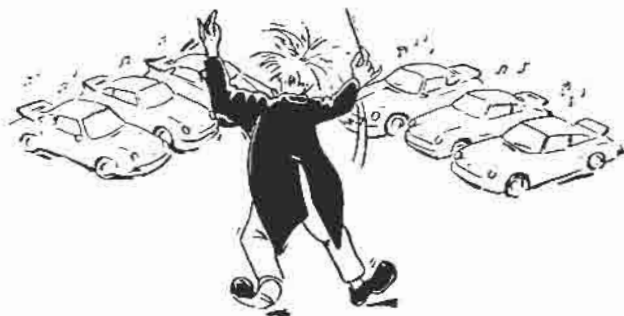
Ettertrykk tillatt med tydelig kildeangivelse.

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

PORSCHE KLUBB NORGE, POSTBOKS 83,0216 LILLEAKER.



FORMANNEN HAR ORDET



Det er med god grunn jeg spør meg selv for tiden om hvor i all verden våre medlemmer holder hus. Det som på vårparten så ut til å bli en sesong med gode oppmøter på våre klubbarrangementer, har etterhvert snudd seg helt på hodet.

I forrige PC skrev jeg at klubbinteressens hos mange var på full fart oppover, men det er med tungt hjerte at jeg nå må påstå det motsatte. Det jeg hovedsaklig sikter til er deltakelsen på våre siste banetreff, samt oppmøtestatistikken på klubbkveldene. Det er tross alt en liten del av oss som legger ned svært mye arbeid med PKN for at du som medlem skal få et skikkelig tilbud - men i disse tider er det fristende å spørre seg - til hvilken nytte?

Jeg tror det er på høy tid du våkner fra dvalen, og blir flinkere til å bruke klubben din. Vi har alle våre "ups

and downs", og slik situasjonen er for tiden, føler jeg kanskje at det heller litt mot det sistnevnte. Det er viktig å få frem dette, for du er i realiteten den eneste løsningen - bli mer aktiv og "les" bulletinene hver måned!

Alt skal ikke bare sees med mørke øyne. Det har etterhvert blitt opparbeidet en aktiv gjeng på 20-25 medlemmer som vet å ta for seg av godene. Det er denne gruppen jeg helst så vokse fra nå av. Det som også har vært morsomt å jobbe med den senere tiden er fabrikkturen, hvor nesten 30 stykker av oss sannsynligvis snart er i Stuttgart når du siffer og leser dette. Og det er 30 stykker som har det gøy sammen, og som opplever noe sammen - i likhet med alle andre PKN's arrangementer.

Jeg har til slutt lyst til å nevne noe som kanskje ikke alle er klar over, og det er at det finnes en LP-plate som enhver Porsche-entusiast burde ha i arkivet sitt. Platen er kalt PORSCHE SOUND HISTORY, og tar naturlig nok for seg et vidt spekter av racing-lyder fra Porsche's løpsbiler gjennom tidene. Jeg fikk lånt denne for noen uker tilbake, og må innrømme at dette er noe utenom det ordinære. Men et lite tips: spill den når du er alene hjemme, ellers risikerer du kanskje å havne på et eller annet anstalt du antageligvis ikke hører hjemme på! Slik er det å være Porsche-entusiast!

Egil Haugen



PORSCHE CLASSIC
PRØVEKJØRER:

PORSCHE 968

Kjøreglede, helt automatisk...

Det er alltid spennende å prøve en ny Porsche. Når det i tillegg er snakk om en helt ny modell, og dessuten en helt ny gearkasse, da burde vel alt ligge til rette for en opplevelse utenom det vanlige?

Hva er forresten det vanlige? Det er ikke mange månedene siden jeg var ute og kjørte den nye 911 Turbo. Og den prøvekjøringen var så absolutt noe spesielt!

Men allikevel; forventningene til å prøve en 968 Tiptronic var på mange måter større. Skal du ut og kjøre en 911 Turbo er på mange måter resultatet forutsigbart; den er rask, den er brutal, den er...alt. Det er snart 30 års utvikling bak den

modellen. Til sammenlikning bygger 968 på en modellserie med "bare" 15-16 års utvikling. Den ene, 911 Turbo - utviklet gjennom alle år som fabrikkens toppmodell, mens den andre, 968 - er det foreløpig siste utviklingstrinn på det som startet med "Audi-Porschen", 924. Hvordan i allverden skal det være mulig å vurdere en 968 rettferdig i forhold til en "storebror" som 911 Turbo?

Britt Grønnås på Bertel O Steen, Stabekk, tok godt imot meg når jeg kom for å hente Porschen til test. Det sto to forskjellige 968'er på plassen. Den ene i

klassisk Indischrot, den andre i en mer "nøytral" Kobolt-blå metallic. I mine øyne var den røde den absolutt "barskeste", men Britt var svært entusiastisk overfor den blå. Jeg lot meg ikke merke med det, opptatt av mine egne følelser som jeg var. Men det viste seg snart at det var den blå som var Tiptronic-bilen, og dermed var det den som skulle være "min" de nærmeste dagene. Etter å ha unnagjort formalitetene (og fått med noen formaninger) satt jeg i førersetet med nøkkelen i hånden.

Et meget "veldigdesignet" interiør til tross, - jeg følte meg vel hjemme i kjente omgivelser. Det var ikke noe formidabelt skritt fra min egen

Porsche til denne nykommeren. Uten å ha målt det, er jeg nesten 100 prosent sikker på at de innvendige målene er nøyaktig de samme som i 924/944.

Med gearspaken i Drive forlot jeg Stabekk med kurs for E-18. Automatkassens utvekslinger syntes å passe utmerket sammen med dreiemomentet i 968'ens motor. Dette var bare herlig. Mine tanker gikk tilbake til alle de morgener jeg har vært på vei ned i min egen garasje og tenkt: "skal jeg ta Porsche'n idag, eller skal jeg ta automat-Peugeoten.." Den 3 liter store 4-sylindrede motoren er sterk: 240 hk. Det er over 200 hk mer enn i den første 356, nesten dobbelt så mange hk som i den første 911, til og med 30 hk mer enn i en '73 Carrera RS. Dreiemomentet på 968-motoren er 305 Nm ved 4100 omdreininger, nok til at man får "Porsche-følelsen" i ryggraden. At dreiemomentet også har et stort område beviser 968 på en ovelegen måte: stadig kjører vi i et langt høyere gear enn jeg ville valgt selv ved samme hastighet. Men det er alltid krefter nok å ta av ved akselreasjon.

Tiptronic gearkassen var jo nettop en av de mest spennende tingene på bilen. På forhånd hadde jeg satt meg inn i hvordan den virket. Nå var det på tide å prøve. Med gearspaken - ja, jeg kaller det en gearspak, forbøffende lik den man finner i 924/944, i motsetning til det som kalles gearvelger i andre automatbiler - i Drive kan gearspaken skyves mot høyre. Dermed blir spaken stående i et kort parallelspor til det vanlige sporet der Drive, Revers, Neutral, Park, osv. befinner seg. Det korte høyre-

sporet har kun to indikasjoner: et + fremfor spaken, og et - bakenfor. Enkelt: skyves spaken fremover geaes det opp, skyves den bakover, geares det ned. Egentlig skyves ikke gearspaken i det hele tatt, den er fjærbelastet, og trykkes fremover eller bakover på samme måte som en "joy-stick". Beveges den to eller tre ganger, skiftes tilsvarende antall gear opp eller ned.

Og det hele foregår utrolig raskt. Som første ledd i utviklingen av Tiptronic ble den montert inn i en 956 banevogn som til og med ble kjørt på Le Mans. Også i Carrera-Cup har Tiptronic vist sin overbevisende teknologi.

Selv om bilens spesifikasjoner klart forteller at akselreasjonen er noe hurtigere med manuell gearkasse, er det grunn til å spørre om dette er tilfelle i praksis. Under akselreasjon holder en "blyfoten" inne helt til turtelleren når rødmerkingen, for deretter, med et lett "vipp" med håndbaken, geare til neste gear, uten å ta foten fra gasspedalen, uten at hjernen skal "styre" høyrebeinet til clutchpedalen, uten tanke på at høyrehånden skal "styre" gearspaken gjennom et bestemt spor i det tradisjonelle

H-mønsteret vanlige gearkasser har. Jeg ble like fascinert hver eneste gang. Aldri har jeg gearet hurtigere, aldri så sikkert, aldri slik akselreasjon uten at en føler at "en røsker og river" i gearspaken.

Jo mer jeg kjører bilen, jo mer overbevist blir jeg om at dette må være bortimot den idéelle form for gearkasse; ikke er det en vanlig automatkasse, ikke er det en vanlig manuell kasse - det er Tiptronic, et

konsept som atter en gang viser hvilke ressurser Porsche besitter i Weissach. Kort sagt: etter å ha kjørt Tiptronic er alt annet intet mindre enn "steinalder".....

Snart var tiden inne for å prøve 968'en på svingete landevei. Bilen er utrolig komfortabel, og oppfører seg mer som en moderne limousine enn det jeg hittil har forbundet med Porsche. Med 16" felger og 225/50 bak og 205/55 foran ville det være nærliggende å tenke på bilen som hard og "stumpete" - typisk Porsche... Men det var den ikke. Fast, men ikke hard. Direkte i styringen, uten å virke "nervøs" slik som Porsche'ne har lett for å gjøre. Det var i det hele tatt en meget behagelig langtur-bil. Men akk, hvor utrolig fort man kjører med en 968. Nettop på grunn av det lave støynivået, både fra motor



Interiøret i 968 er absolutt godkjent selv med en fører på 190 cm bak rattet. Dette er bra, Porsche!

fartsvind og understell, må du stadig ta deg i akt for hastighetsbegrensningene vi har her i Norge. Og nettop dette med det lave støynivået i kombinasjon med servo og Tiptronic gjør denne Porschen til noe spesielt. Aldri tidligere har jeg kjørt så hurtig over

så lang tid på norsk landevei uten å bli sliten eller lei. Selv etter flere timer bak rattet innbyr 968 til fortsatt kjøring.

Du skal kjøre meget hurtig i svingene før bilen begynner å oppfattes som "myk" i understellet. Den har en sikker kurs gjennom svingene, men jeg savner følelsen (som jeg bla. opplever daglig med min egen Porsche) av å kunne "peke" ut linjen gjennom svingen med bilens front og kjenne 100% at den holder kursen. Jeg mistenker dette for å være prisen en betaler for å kjøre en Porsche med servostyring....

Kun en eneste gang, i en hurtig høyrekurve, der veibanen var dumpete, merket jeg at understellet nok kunne vært noe stivere - den hadde en lett "hopping" sideveis, som var en påminnelse om at dette ikke var min egen Carrera. Forøvrig vil 968'en begynne å understyre lett når farten i svingene blir for stor. Men derfra til en overstyring og bak-hjulsskrens er det et langt stykke. Og dessuten krever det mer mot (eller dumdristighet) enn det jeg er villig til å mobilisere på åpen landevei med annen trafikk rundt på

alle kanter. Nettopp at bilen er utstyrt med Tiptronic er hele forskjellen på denne automatbilen og alle andre automatbiler jeg har kjørt. Du gearer ned, og møter svingen med riktig turtall, akkurat slik du gjør med en "vanlig" Porsche, du drar bilen gjennom svingen, og gearer opp igjen. Du føler hele tiden at det er du som har kontroll - her er det ingen automatkasse som kan "lure" deg i et kritisk øyeblikk. Det samme gjel-

der også ved forbikjøring. Det kjennes tryggere å skifte fra "drive" til "manuell" mens du forbereder forbikjøringen - for deretter å gjennomføre denne slik man "alltid" har gjort.

Porsche 968 er kort sagt en sportsbil med meget store fartsressurser, kombinert med en aktiv sikkerhet. Selv sier Porsche at 968 ikke er noen revolusjonerende bil, snarere en ytterligere utvikling av den vellykkede 944-serien. Til en viss grad skal jeg være enig med Porsche - men jeg synes allikevel fabrikken er for beskjeden på

sene. De er lette å dosere, og er som på alle (vel, 924 med tromler bak og 914/4 med den lille hovedpumpen er unntakene) andre Porsche-modeller, meget effektive.

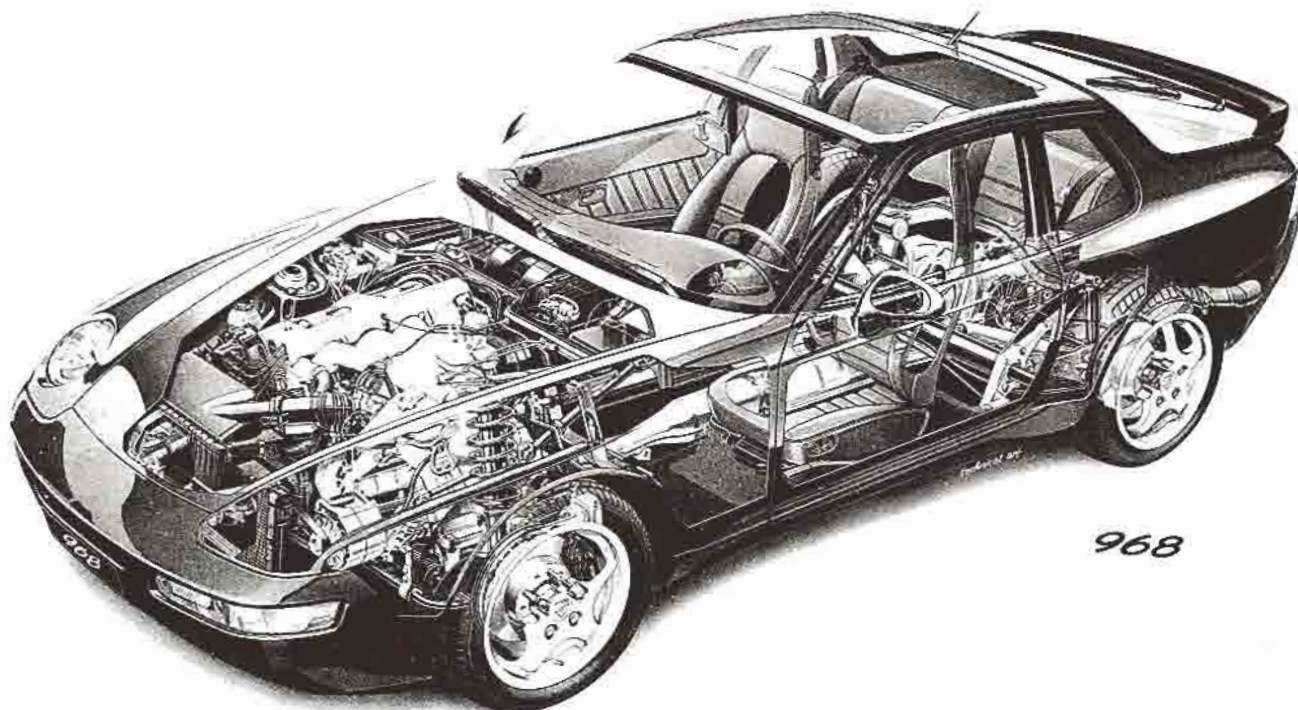
Det er en merkelig ting med Porsche 968, noe som skiller denne fra praktisk talt alle andre Porscher jeg har kjørt tidligere. Nå begynner jeg å snakke følelser og emosjonelle motiver for å anskaffe en slik bil. Jeg skal ikke gå inn på noen diskusjon om hvorfor noen velger å kjøre Porsche fremfor Opel rent sosialt. Men ett er ihvertfall sikkert - kjører du en Porsche opplever



dette området. Den oppleves mer som en 928 enn som en 944.....! Også den passive sikkerheten er vel ivaretatt. ABS-bremser er standard på 968, Airbag likeså. Rent følelsesmessig er jo dette detaljer som også er med på å skape bildet av at bilen er "sikker" sett med førerens øyne.

Ettersom de aller fleste av leserne er godt kjent med Porsche, er det unødvendig å si så mye om brem-

du til stadighet at folk kaster et ekstra blick på bilen ute i trafikken. Tro det, eller ei, dette skjedde ikke med 968'en! Er bilen for anonym, eller var det simpelthen feil farge på denne bilen? Fra før av vet vi jo at røde sportsbiler tiltrekker stor oppmerksomhet. Etter å ha spurt en rekke personer av begge kjønn, begynte en konklusjon å ta form. Porsche forbindes med raske og "barske" biler. 968, derimot, oppfattes som meget



eksklusiv og kostbar. Det holder med et blick, og det er ikke nødvendig å "tutte" en gang ekstra for å konstantere dette. Når jeg hentet bilen på Stabekk var jeg forundret over Britt Grønnås' entusiasme over bilens farge, men det viste seg iløpet av de dagene jeg hadde bilen at fargen i kombinasjon med 968'ens spesielle design hadde stor appel - ikke minst til kvinner. I likhet med alle - ja, jeg påstår alle, Porsche-designs, trenger du også litt tid på deg til å fordøye en helt ny modell. Men, plutselig sitter den fast i hjernebarken, og den blir sittende. Opprinnelig hadde jeg tenkt å skrive at fronten er litt for "lang" og at designet er litt "bak-tungt". Men etter å ha levd med bildene av bilen, omgitt meg med 911, 924 og 928 "faller bildet på plass" - og 968'en fremstår som en fullblods Porsche.

Ja, du kan helt sikkert ta en annen Porsche ut på en racerbane og kjøre hurtigere. Noen km. høyere hastighet gjennom svingene, og noe høyere hastighet på rettstreckene. Men det er tilsomt om du finner en annen Porsche som gir deg særlig hurtigere reisetider over lengre strekninger på åpen

landevei. Vurderer du i tillegg komfort, hurtighet og bensinforbruk, er 968 kort og godt en vinner. Legger man i tillegg inn faktorer som servicekostnader og forsikringspremie, blir bildet av 968 veldig bra. Det er en moderne konstruksjon, som burde gi Porsche suksess i mange år fremover.

Et paradoks er det derfor at i Tyskland er det kun ny-registrert 469 stykker i årets første 4 måneder, mens det i samme periode er ny-registrert 1703 stykk 911.....

De to modellene som 968 bygger på (924 og 944) har "alltid" vært betraktet som "entrance-modeller", og dette er noe 968 sliter med i hjemmemarkedet, der prisforskjellen mellom 968 og 911 er svært liten. "Du kan like godt kjøpe deg en 911" er omkvedet.

Den nye 968 er absolutt ingen billig-Porsche. Den er derimot en sterk konkurrent til 911. Den konkurrerer

riktignok med hovedtyngde på andre egenskaper enn 911, men med en overbevisende kvalitet. En



968 med 250 kg lavere vekt (den veier 1400 kg), stivere understell og Carrera-betegnelse på bakluken hadde vært "farlig". Underlig nok ligger toppfarten på 968 noen få kilometer under 911. Det samme gjelder for "storebror", 928, som nå heter GTS (bare Carrera-navnet mangler i midten). Med 350 hk og et dreiemoment på 500 Nm er den like "brutal" som "gammel-turboen", men har "litt" lavere toppfart, og "litt" dårligere akselreasjon fra 0-100. Det har alltid vært spekulert i "nye entrance-modeller" fra Porsche. Men fabrikken har like standhaftig



motgått ryktene hver gang. I den senere tid har det vært sterke rykter, og tegninger publisert av en liten og sportslig Spyder med midtmotor. Brukte fabrikken 968-motoren i denne (eventuelt i en svakere versjon) ville plutselig et komplett bilde fremstå: den rimelige, den mellomste, og den supre.....

Husk at alle 356-entusiastene skrek og bar seg da 911 ble introdusert: "denne nyskapningen er ikke en riktig Porsche"

Carrera-betegnelsen, eller ei. Jeg tar 968'en akkurat som den er. Kanskje har det noe med alder å gjøre. Ja, det er moro å kjøre min egen Carrera, - du kan når som helst kan få bakenden til å slippe i svingen. Og det er herlig å ha 100% kontakt med underlaget.

Med en prislapp på drøye 800.000 har 968 sikret seg en eksklusivitet her i Norge. Må jeg

velge? Da velger jeg å si det på denne måten: Fant jeg kjøpere til de Porscheene jeg har idag, sparte litt til, og samtidig ventet et år eller to, så.....

Tekst: Sven Furuly
Foto: Olav Helge

PORSCHE 968 I SAMMENDRAG:

- + optimal gearkasse
- + sterk og dravillig motor
- + rask, men allikevel høy komfort

- litt for myk i understellet

- for dårlig ventilasjonsanlegg, bør utstyres med air-condition

DE VIKTIGSTE TEKNISKE DATA:

Motor: 2990ccm, 4 sylindere, 240 hk v/6200 omdr., Maks dreiemoment 305 Nm v/ 4100 omdr.

Toppfart 252km/t, (247 km/t med Tiptronic)

0-100 km/t 6,5 sek, 7,9 Tiptronic

Bensinforbruk 0,72 l/mil, (0,71 l/mil med Tiptronic) ved 90 km/t. Forbruk blysyklus: 1,48 l/mil, (1,46 l/mil med

Tiptronic) etter ECE-standart 80/1268

Vekt: 1370 kg, (Tiptronic 1400 kg)

Pris: (grunnmodell) kr 767.000.-



BANETREFF PÅ KINNEKULLE RING

Det er alltid morsomt å prøve noe nytt, derfor byttet vi ut den etterhvert så tradisjonsrike Karlskogabanen med Kinnekulle Ring, som befinner seg i sørenden av Väneren i Sverige. Avstanden til disse to banene er ganske lik, og det var grunn til å tro at deltakelsen ville bli tålelig bra - det var iallefall erfaringene fra tidligere års sven-sketurer.

Fredag 26. juni utpå ettermiddagen var fasiten klar: 5 biler var påmeldt, så det ville bli nok av tid for hver enkelt ute på banen! Per Christian og jeg startet hjemmefra slik at vi skulle rekke EM-finalen i fotball på hotellet i Lidköping kl. 20.00. Håpet om å nå denne brast

fort da det ble oppdaget at vi fra Oslo til Moss hadde brukt 1 time og 45 minutter. Dette var ikke fordi Per Christian kjører sakte, men snarere det at vi hadde undervurdert ferietrafikken ut fra hovedstaden.

På veien traff vi Bjørn Chr. Glestad, og etter endt "tempo-ritt" og passering av diverse skumle svenske radarbokser, kom vi fram til Lidköping akkurat tidsnok til å se Danmark score sitt andre mål. Dette ble selvfølgelig feiret utover kvelden (les: natten).

PCS Region Vest ble invitert av oss (på kort varsel) til å delta, ettersom vi var så få. Ved ankomst på banen i 10-tiden var

det absolutt helt fritt for Porscher i området, og ingen tegn til liv. Det var med andre ord god plass i depotet til hver og en. Like etter vår ankomst dukket det derimot opp et *meget* trivelig syn. 2 stk '73 Carrera RS kom i følge over bakketoppen med Peter Calaas i spissen. I tillegg til disse to kom 2 norske Porsche-eiere fra Halden som er med i den svenske klubben, slik at antallet vor oppe i "hele" 9 biler.

Etter litt prat i depotet og noen rolige runder på banen, tok Peter (som er instruktør og regionsombud i PCS) for seg gjennomgang av banen etter "følja John"-prinsippet. Når man ligger etter hverandre i en "slange" på denne måten og følger en lederbil i idealspor, er det lett for

at "slangen" forskyver seg vekk fra idealsporet bakover i rekken. Dette løste Peter på en glimrende måte ved at bil nummer to i rekken la seg i sakte fart inn på langsiden, og slapp alle bakenforliggende biler forbi, slik at bil nummer tre ble liggende bak Peters Carrera. Tidligere bil nummer to la seg så sist i rekken, og slik vekslet vi for hver runde helt til alle hadde vært gjennom riktig idealspor.

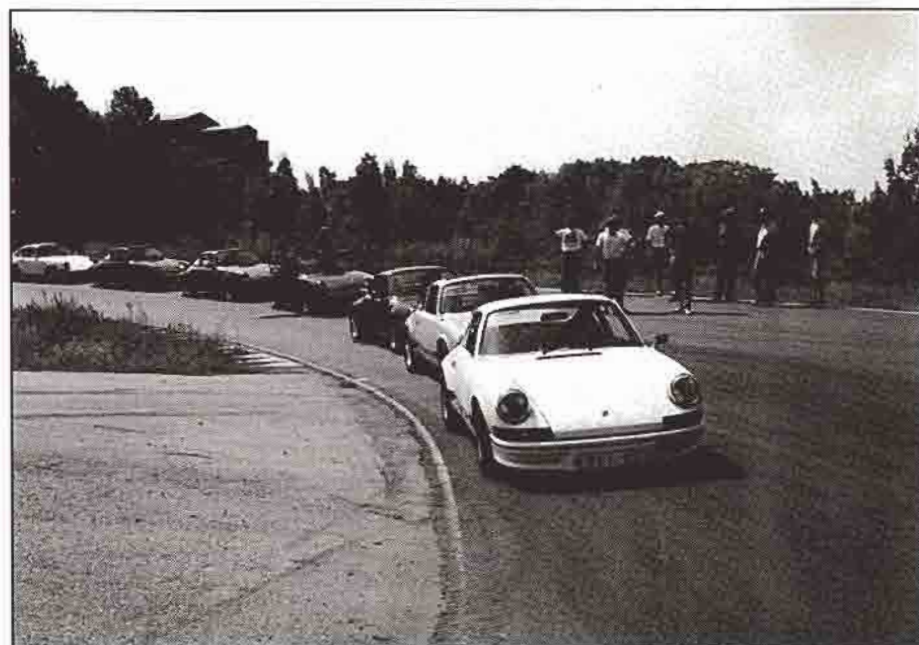
Deretter tok han for seg hver enkelt sving eller vanskeligere parti av banen, hvor vi alle stoppet (fortsett i riktig "slangeformasjon"). For hver stopp gikk alle ut av bilene og det ble rom for å stille spørsmål til Peters teoretiske gjennomgang.

Vel tilbake i depotet benyttet flere anledningen til å kompensere for væsketapet, før det bar ut på banen igjen med frikjøring.

Vi i PKN er ikke akkurat godt vant med hensyn til værgudene på slike banetreff, men denne gangen ble det iallefall full klaff. Nydelig godt og varmt vær var "prikken over i'en denne dagen. Og ikke nok med det, men Kinnekulle Ring er et fantastisk fint anlegg, med nydelig asfaltdekke, glimrende depot med nok av plass og en krevende, men utrolig morsom baneform.

Den er såpass kupert på et par steder, at det er umulig å se hva som befinner seg av biler "over kulene". dette gir selvsagt litt ekstra fres i blodårene, og du kjenner til tider litt berg- og dalbane tendenser i magen.

Det er utrolig viktig å holde riktig sporvalg og rytme i disse partiene, for hvis man kommer litt galt ut over kulen, så kan nedturen by på overraskelser som ikke alltid er like hyggelige. En og annen piruett ble



både følt, sett, og hørt utover dagen, men ingen hadde uhell av noe slag. Med så "få" biler ble det svært god tid for hver enkelt til selve kjøringen, og alle var selvsagt svært godt fornøyd med det.

Det som derimot ikke er så hyggelig er at denne turen kostet klubben vår et ganske stort innhugg i pengesekken. Med en baneleie på 10.000 svenske kroner og fem betalende biler á kr 500, er det enkelt å regne ut at det-

te arrangementet ikke kom ut i balanse.

Det er synd at ikke flere medlemmer benyttet denne anledningen til å være med på en av de morsomste banene innen vår rekkevidde.

Vi som var der hadde i allefall en finfin dag - vi burde bare ha vært minst 4 ganger så mange!

Egil Haugen



FERDINAND PORSCHE

Et geni bak mange sportsvogner

2. DEL AV HISTORIEN

Våren 1923 flyttet Ferdinand Porsche til Stuttgart og ble ansatt av Daimler Benz AG - et selskap som bare tre år senere skulle få navnet Mercedes Benz AG. På denne tiden arbeidet Daimlerfabrikken intenst med å utvikle en "to-liters" bil som skulle konkurrere i det amerikanske Indianapolis-løpet. Bilen, som noe senere deltok i løpet, kan best beskrives som en fiasko. Motorens innsugningssystem, eksosutblåsning og kompressor var dårlig tilpasset hverandre - og de 50.000 dollar som førstepremien var, måtte Daimler finne seg i å se langt etter.

Porsches første oppgave hos Daimler ble derfor å ferdigutvikle

denne 2-liters kompressor bilen - en oppgave han brukte 9 måneder på å løse.

Inspirert av utfordringene bestemte Porsche seg for at nå skulle han slå seg til ro i Stuttgart, og fikk bygget sitt eget hus på Feurbacher Weg, - et hus som den dag i dag er i Ferry Porsches eie.

I april 1924 stod 2-liters bilen ferdig - klar for Targa Florio. Daimler satset stort på dette løpet, og et stort fabrikkteam bestående av førerne Werner, Neubauer og Lautenschlager reiste sydover under ledelse av Ferdinand Porsche.

Det hele utviklet seg til en kjempeduell mellom Mercedes og Alfa Romeo. Werner i Mercedes'en og

Ascari i Alfa Romeo'en skiftet på å lede løpet fra runde til runde. Men til slutt trakk Werner det lengste strået - den kompressormatede Mercedesmotoren gikk som et urverk helt frem til målpasering, mens Alfa motoren brøt sammen like før mål. Werner hadde tilbakelagt de 432 kilometrene på 6 timer og 32 minutter - og med en gjennomsnittshastighet på 66,1 km/t var dette ny banerekord. De to øvrige Mercedesene kom i mål som nummer 10 og 15. Men fordi Alfa Romeo og Fiat begge hadde motorer over 2 liter, kunne Ferdinand Porsche notere 1, 2, og tredjeplass i klassen under 2 liter i tillegg til Werners totalseier etter den spennende duel-

len med Ascari.

Etter denne strålende seieren i 1924 skulle det gå hele 35 år før en tysk fører igjen skulle vinne Targa Florio. Det skjedde først i 1959 da Edgar Barth og Wolfgang Seidel vant med en Porsche Spyder RSK.

Ferdinand Porsche ble hyllet av hele Stuttgart da han kom tilbake fra Targa Florio. For sin innsats ble han utnevnt til æresdoktor ved Stuttgarts tekniske høyskole.

Suksessen for både 2 liters bilen og Christian Werner fortsatte i flere år - men det var Rudolf Carraciola som skulle komme på banen med den første Mercedes racerbil konstruert helt etter Porsches hode: Mercedes SS med opptil 7,1 liters motor, i 1927. Akkurat som dagens Porsche-modeller var også dette en bil som opprinnelig ble bygget for å være en rask og eksklusiv "grand touring", men som på grunn av sine gode kjøreegenskaper og hurtighet raskt ble videreutviklet til både en ren sportsbil og racerbil.

Ser man på de forskjellige betegnelsene disse bilene hadde, finner man fort ut at betegnelser på Porscher de siste tiår slett ikke er av ny mote. Grunnmodellen var K, der denne bokstaven stod for kort chassis. Neste modell var S, som stod for sport, og med 15 hk mer enn grunnmodellen. Noe senere kom SS - super-sport - med enda sterkere motor, men med det samme 4-seters karrosseriet som S. Neste trinn var SS i kombinasjon med det korte chassiset med bare to seter - og dermed var SSK født. Denne bilen var utstyrt med 7,1 liters motoren som utviklet hele 235 hk. Racerversjonen av serien fikk senere betegnelsen SSKL, der L står for.....? Riktig gjettet: Leichtbau.

Disse bilene var svært konkurransedyktige, og kunne notere en lang,

lang rekke nasjonale og internasjonale seier helt frem til 1932. Og konkurrentene var Fiat, Alfa Romeo og Bugatti....

Offisielt sluttet fabrikken å konkurrere med bilene i 1931. Ledelsen så at de store "monsterne" ville få problemer med å hevde seg - men på grunn av manglende klasseregler - som ikke kom før i 1934, valgte fabrikken å sitte på "gjerdet" og vente på disse i perioden 1931 til 1934.

I tillegg til raske og eksklusive biler hadde alltid Ferdinand Porsche båret på en drøm om en småbil for "folket". I denne perioden designet han en småbil med 1000 ccm motor, men prosjektet fattet liten interesse blandt den øvrige ledelsen, og det ble kun bygget 30 stykker, hvorav bare noen få av de ble solgt.

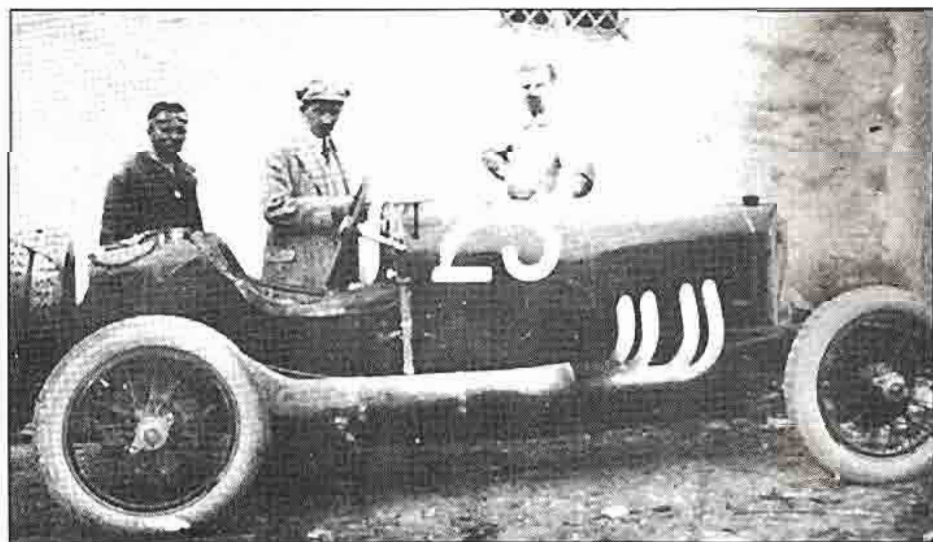
Motsetninger mellom Porsche og den øvrige ledelsen førte til at han flyttet tilbake til Østerrike i 1929 for å begynne å arbeide hos Steyr.

Denne fabrikken var på den tiden

til Paris-utstillingen i oktober 1929. Pressen var begeistret, og det manglet ikke på lovprisninger over både østerriksk bilindustri og geniet Porsche. Også publikum var entusiastisk - alt tydet på at Porsche hadde konstruert nok en vinnerbil.

Under oppholdet i Paris gikk tragisk nok Steyrs bank konkurs, og ble fusjonert med Austro-Daimlers bank. Dette ledet kort tid etter til en fusjon mellom de to bilfabrikkene. Syv år tidligere hadde Porsche forlatt Austro-Daimler på grunn av sterk uenighet med styret, og allerede samme høst bestemte han seg for å slutte.

Porsche var nå blitt trett av å arbeide for bilfabrikkene, og det var på tide å virkelig gjøre en drøm han hadde båret i flere år: åpne sitt eget konstruksjonsbyrå. Alt på et tidlig tidspunkt bestemte han seg for at det skulle ligge i Stuttgart. Først og fremst fordi utsiktene for oppdrag var langt større i Tyskland enn i Østerrike, men også fordi Stuttgart allerede huset kjente firmaer som Bosch, Mahle og Hirth. Disse firmaene har jo i ettertid vært sterkt representert i "moderne" Porscher også.



Mercedes, Targa Florio-vinner i 1924

opptatt av å bygge luksusbiler, og en av Porsches første oppgaver var å bygge den store "Austria" med 8-sylindret motor. Den store 5-seters cabrioleten ble kjørt av Porsche selv

Et tredje argument var huset Ferdinand Porsche hadde latt bygge noen år tidligere. Selv om huset

på dette tidspunkt var bortleid, var det jo nettop i Stuttgart det lå.

Den 1. desember 1930 var "Dr. ing. h. c. Ferdinand Porsche GmbH., Konstruktionsbüro für Motoren und Fahrzeugbau" en realitet.

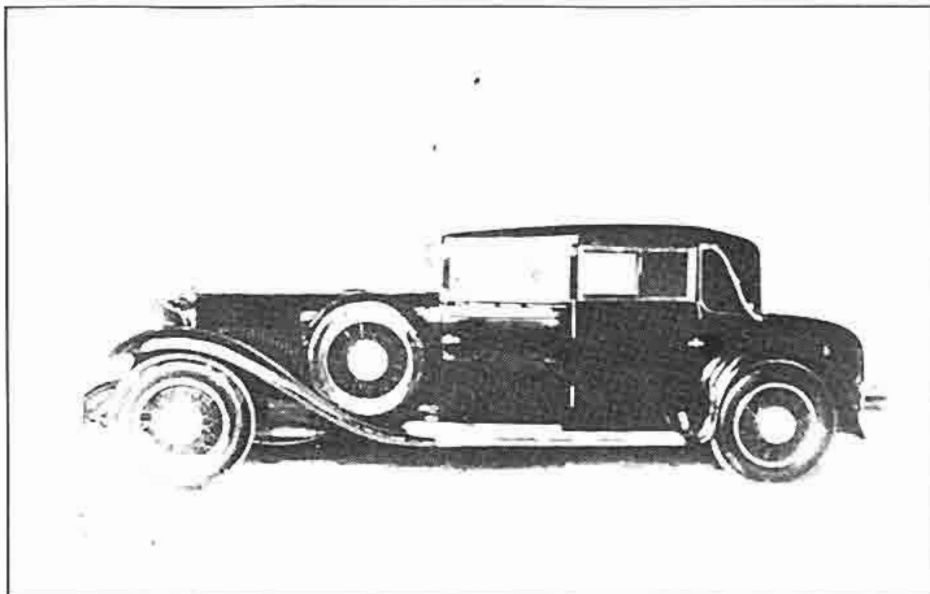
Ni personer utgjorde "teamet" i det nystartede firmaet. Den niende, og yngstemann var Ferry Porsche.

Allerede før firmaet var startet hadde Porsche et interessant oppdrag i hånden fra Wanderer, de ønsket at Porsche skulle konstruere en helt ny mellomklassebil helt fra grunnen av. Det var helt fra etableringen av firmaet bestemt at alle konstruksjoner som ble gjort skulle nummereres fortløpende, men for å unngå å bli sett på som nettop oppstartet, startet Porsche det første nummeret med 7- dermed fikk aldri Wanderer-bilen nr 1, tross for at den var firmaets aller første konstruksjon. Så med andre ord, alle dere som kjører rundt i en 914 kan jo påberope en "viss" forvirring, og snakke om bilen som en 907 (også en spennende midtmotorbil fra Porsche.....)

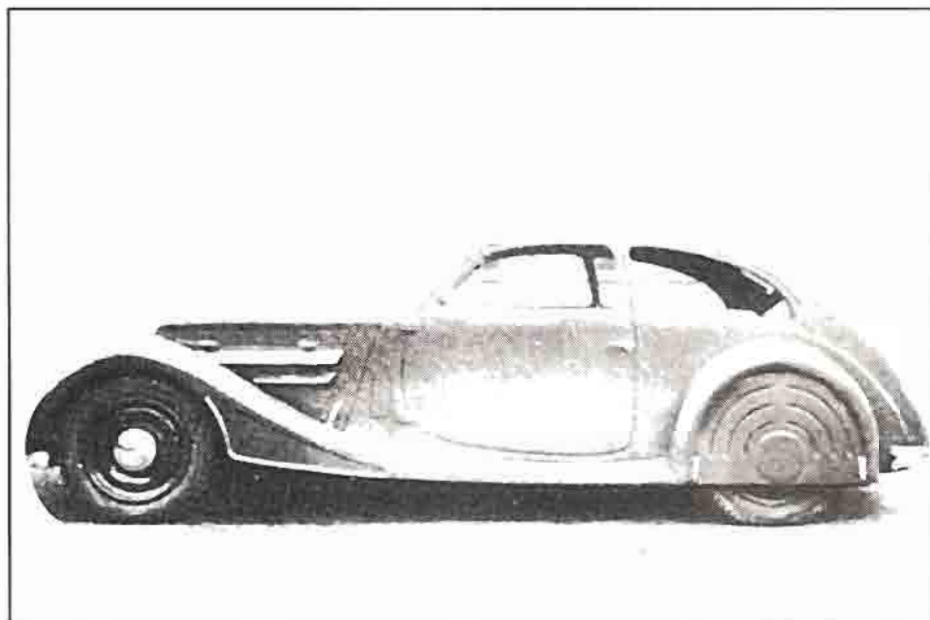
Den nykonstruerte Wanderer-bilen kom raskt i produksjon, utstyrt med en seks-sylindret motor med lettmetall-blokk.

Kontrakten med Wanderer innebar også utviklingen av en større og hurtigere bil i tillegg. Til denne konstruerte Porsche en rekke-åtter, beregnet på å tilkobles en Roots kompressor.

Kort tid etter at den første prototypen var ferdig, fusjonerte Horch, Audi, Wanderer og DKW til et stort selskap: Auto Union. Innen denne gruppen ble det besluttet at Horch skulle konstruere alle "luksusbilene", og Porsches Wanderer-prosjekt ble derfor avsluttet etter at kun den ene prototypen var laget. Bilen ble i de påfølgende årene brukt av Porsche selv, som hans private bil.



Steyr Austria var en stor luksusbil.



Wanderer 3,3 liter med kompressor

Et av de viktigste konstruksjonsnummerne i Porsches historie, kan kanskje være nummer tolv. Sent i 1931 tok Zündapp, en motorsykkel-fabrikk, kontakt med Porsche. Målet var å lage en småbil, og fabrikkeieren, Neumeyer, hadde selv tenkt ut navnet "Volksauto". De første konstruksjonene til denne bilen ble laget i perioden desember 1931 til april 1932, og inkluderte en rekke grunnelementer til det som skulle bli fremtidens "Volkswagen"; hekkmotor, gearkasse foran bakakselen, en 25 hk motor på ca 1000

selen, en 25 hk motor på ca 1000 ccm, plattformramme, strømlinjeformet to-dørs karosseri og reservehjul foran.

Tre prototyper ble bygget, og testkjøring pågikk gjennom store deler av 1932. Økende forespørsler etter Zündapp motorsykler førte til at all produksjonskapasitet ved fabrikken ble sprengt - noe som førte til at Neumeyer skrinla alle sine bilplaner etter å ha betalt Porsche 85.000 mark for arbeidet han hadde utført for Zündapp.

Imidlertid skulle det ikke gå lang tid

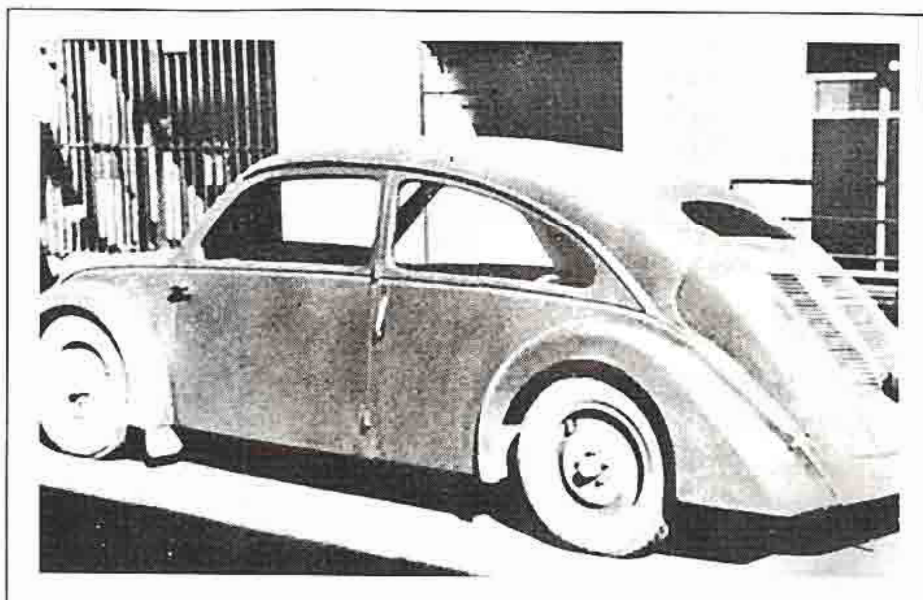
før Porsche igjen var igang med en ny "Folkevogn". Også NSU syslet med tanker om en liten bil. Likhetstrekkene med konstruksjonsnummer tolv var mange, men flere nye ting ble utviklet - bla. ble nå motoren for første gang definnert som en 4-sylindret luftkjølt boksermotor. Enda viktigere: den ble utstyrt med helt unike "torosjonsfjærer". I dag vil man nok kunne si at dersom Porsche kun hadde konstruert disse - og ingenting annet, ville allikevel dette være nok til at han hadde skrevet sitt navn inn i motorhistorien. Etter kort tid var Porsches fjæring tatt i bruk av en rekke bilfabrikker, bla. Hanomag, Morris, Citroën, Standard, Volvo og Alfa Romeo. Det skulle være unødvendig å nevne at dette fjæringssystemet fortsatt er i bruk bak på 911 - nesten 60 år senere!

Også av NSU-prototypen ble det laget tre eksemplarer. To av disse ble laget hos Drauz i Heilbronn - et firma som nesten 30 år senere skulle komme til å produsere Porsche 356 Convertible D(rauz).

Det tredje karosseriet ble laget hos Reutter. Også dette firmaet skulle senere spille en viktig rolle for Porsche - ikke bare ble den første 356-serien av stål bygget hos Reutter - fabrikken er idag eiet av Porsche - og en del av Porsches egen karosseriproduksjon!

En kan kort si at NSU-bilen led nøyaktig samme skjebne som Zündapp-prosjektet - på grunn av "boom" i etterspørslen etter motorsykler, hadde heller ikke NSU mot til å kaste seg ut i bilproduksjon - med det behovet for kapital og produksjonskapasitet dette nødvendigvis måtte innebære.

Adolf Hitler møtte Porsche i Berlin for første gang i 1934. Unders disse samtalene pre-



NSU-prototypen fra 1933

senterte Porsche sine idéer om en folkebil. Hitler så naturlig nok en stor politisk gevinst for seg selv - og dersom Porsche var istand til å møte en utsalgspris på 1000 mark for folkebil, ville "Riket" støtte opp prosjektet.

Porsches første notater omkring produksjonen av Hitlers folkebil daterer seg fra 17. januar 1934. Allerede på dette tidspunkt er Ferdinand Porsche iferd med å fastlegge alle de grunntrekkene vi senere kjenner gjennom bilen Volkswagen.

Etter studier og kalkulasjoner fant Porsche snart ut at det var umulig å imøtekomme 1000 mark målet med en slik konstruksjon - han endte på 1550 mark. Dette tiltross, det ble inngått avtale mellom Porsche og "Riket" den 22. juni 1934 om utviklingen av en folkebil som skulle koste 900 mark med en produksjon på 50.000 enheter.

Avtalen innebar at Porsches konstruksjonsbyrå skulle betales 20.000 mark pr. måned, og den første prototypen skulle stå ferdig om 10 måneder.

En konstruktør med "vett" i hodet ville sansynligvis aldri ha gått på et slikt prosjekt - men for Porsche var dette drømmen han alltid hadde båret

inne i seg som nå var iferd med å materialisere seg. Byggingen av 3 prototyper tok til i villaen på Feurbacher Weg.

Først midveis i 1936 var de første, 3 prototypene klare. Gjennom hele andre halvdel av året ble bilene testet dag og natt. Etter at hver bil hadde kjørt 50.000 kilometer, ble testprogrammet avsluttet ved juletider. I mellomtiden var det gjort avtale om å bygge ytterligere 30 biler - serien som senere har blitt kalt VW-30.

Denne serien ble bygget hos Daimler-Benz iløpet av 1937 - og disse 30 bilene tilbakela mer en to millioner testkilometer. Nå var det ikke lenger teknikere som kjørte bilene; 200 utvalgte SS-medarbeidere hadde denne jobben - og enkelte av bilene kjørte hele 100.000 kilometer. Ytterligere 30 biler ble bygget før bilen fikk sin endelige form, og alle spesifikasjoner ble "låst". Dette skjedde i 1938 - typen ble kalt VW-38, og motoren var nå bestemt til å være på 996 ccm.

Grunnstenen for den nye fabrikk, som skulle produsere bilen, ble lagt ned i Wolfsburg den 26. mai 1938. I sin

propaganda-tale omtalte Hitler bilen som Kdf-Wagen - "Kraft durch Freude" - til en pris på 990 mark. Alt lå til rette for at Ferdinand Porsches store visjon om en småbil til folket nå var i trygge hender - og Porsche begynte å konsentrere seg om racerbiler igjen.

Foruten Auto Union, som vi skal komme tilbake til, begynte Porsche arbeidet med en "sportslig" utgave av Volkswagen - og denne er på mange måter den absolutte forgjenger til 356-modellen.

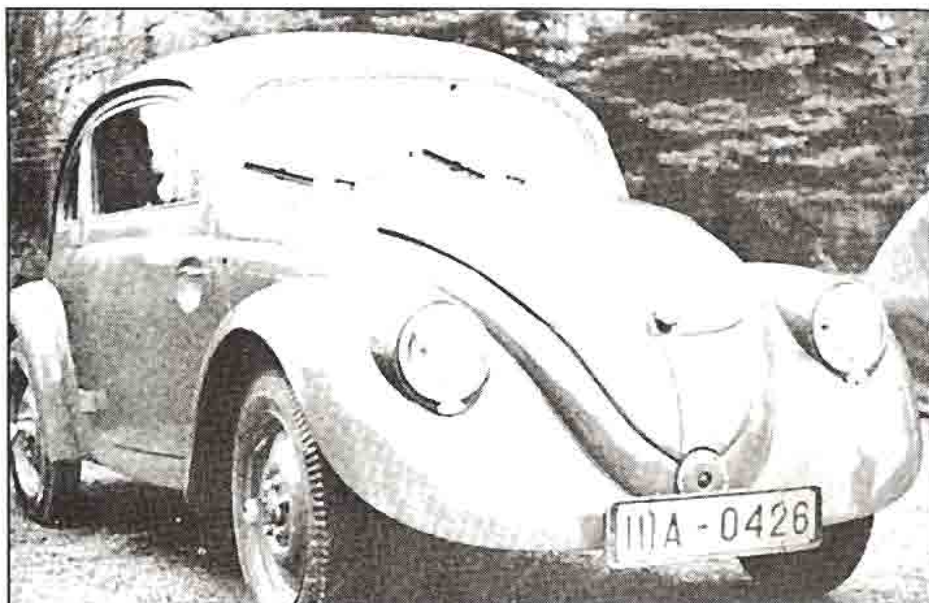
Modellen omtales som Berlin-Roma-Berlin modellen, etter løpet den var tenkt å delta i. Dette løpet var Hitlers idé, og "hele" den tyske bilindustrien bygget biler for deltagelse. Den første "lille" Porschefabrikken ble etablert for å bygge tre slike sportsbiler.

Krigsutbruddet i september 1939 satte en stopp for dette løpet. To av de tre bilene ble ødelagt under krigen, men den tredje kom uskadd unna, og ble brukt av østerrikeren Otto Mathe i rally og racing så sent som i 1951.

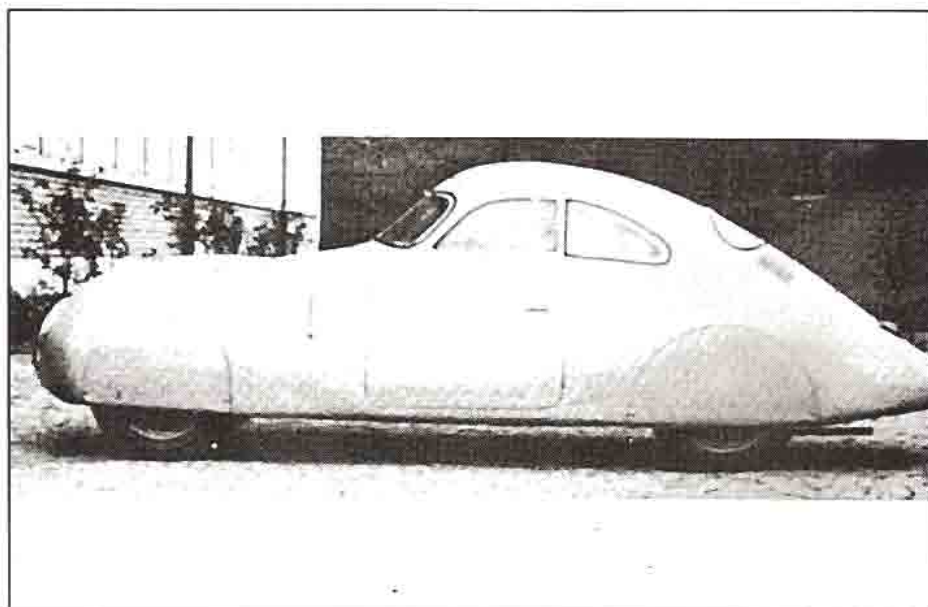
Også under den tiden Porsche arbeidet med Volkswagen-prosjektet i form av Zündapp og NSU kontraktene, var han opptatt av racing, og racerbiler.

Det er tidligere nevnt at en ny klasse(formula) var planlagt for racerbiler i første halvdel av '30-årene. Da den ble lansert, var den en formula helt etter Ferdinand Porsches hjerte: kravene var enkle - en racerbil med maksimum vekt 750 kg uten dekk, olje og vann. Innenfor denne vekten var motorstørrelse og effekt fritt, like så bruk av kompressor var fritt.

På eget initiativ konstruerte Porsche, sammen med kollegene Rabe, Kales og Rosenberger en slik bil, med en tenkt V-16 motor, toppfart



En av de første tre VW-prototypene, 1935



Berlin-Roma-Berlin bilen fra 1939

henimot 300 km/t fra en effekt (på i første omgang) ca 300 Hk.

De tre konstruerte også en lukket sportsbil basert på den samme motoren, men med effekten begrenset til 200 Hk. Føreren var tenkt plassert midt i bilen, med plass for to passasjerer, en på hver side, i komfortable seter, litt tilbaketrukket i forhold til førerisetet.

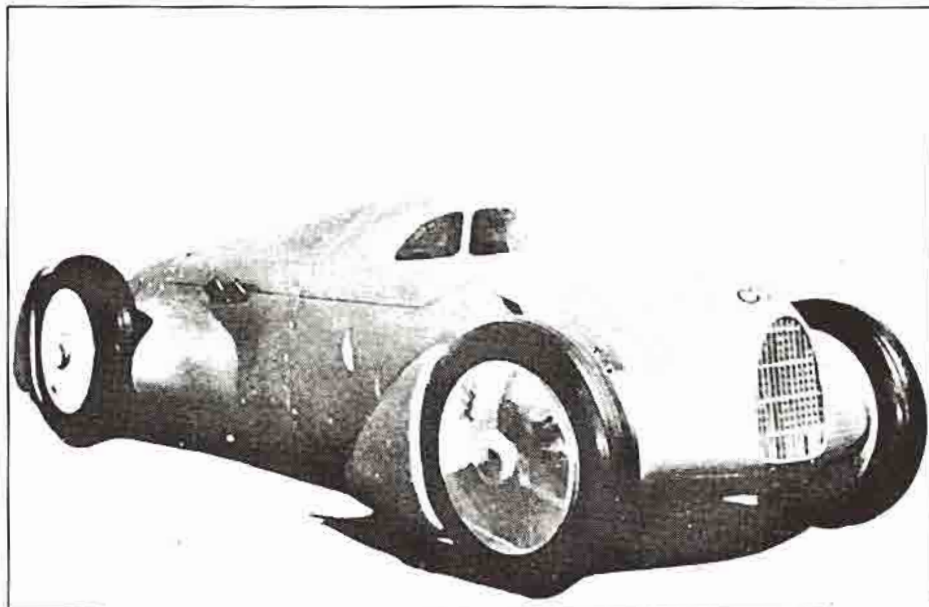
Wanderer og DKW (med motorsyklor) hadde begge deltatt aktivt i konkurranser, og da Auto-Union ble opprettet, var det nærliggende å fortsette med dette. Gjennom sitt

arbeid for Wanderer hadde han vist sin kompetanse, og Porsche fikk en forespørsel om han var interessert i et 750 kg's prosjekt for Auto Union?

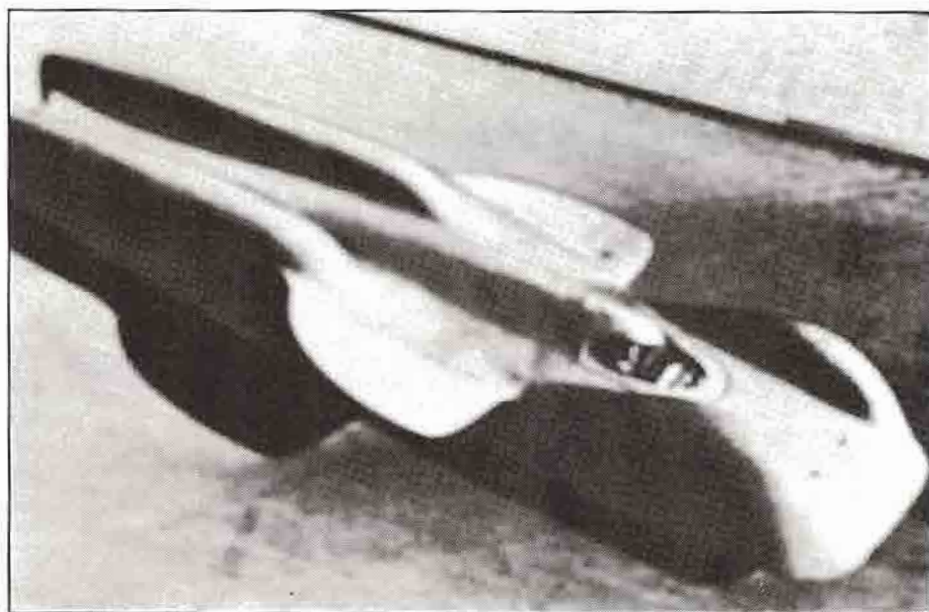
Porsche smilte lurt til de to direktørene fra Auto Union og svarte " Om jeg er interessert? Jeg har allerede tegningene her i lommen!"

Vinteren 1933-34 ble bilen testet på Monza, og bar navnet Auto Union P - der "P" selvsagt sto for konstruktøren: Porsche.

En anekdote som ofte fortelles om disse Auto Union racerne er som følger: Akkurat som Italia har rød som



Auto Union rekordbilen fra 1934



Daimler Benz rekordbilen fra 1938

sin racingfarge og Frankrike har blå som sin, er den tyske racingfargen hvit. Det sies at Auto Union raceren var konstruert så nær opp til vektgrensen, at ved kontrollveieing i et av de første løp den stilte til, tippet skalanålen på vekten over grensen. Ferdinand Porsche skal da ha tatt frem lakkfjerner, og lettet bilen for de nødvendige kilo. Derav fremsto bilen "sølvfarget" - en farge det ble fortsatt med senere. Om dette er sant eller ei, historien er iallefall morsom.

Det tyske Grand Prix i 1934 var en ren duell mellom Mercedes og Auto

Union. Sistnevnte vant sin første seier i dette løpet, og suksessen skulle fortsette gjennom hele 1934. Hele syv verdensrekorder ble satt, og Auto Union vant 8 internasjonale race.

1935 blir ofte referert til som Mercedes' år, kun 4 seire hadde Auto Union dette året, men kom sterkt tilbake i 1936. Motorene utviklet nå 520 Hk, og med en fører som Bernd Rosemeyer var Auto Union umulig å slå, han vant det tyske, det sveitsiske og det italienske Grand Prix.

Porsche ønsket også å utfordre ver-

densrekorden i hastighet, og i 1937 var Bernd Roemeyer verdens første fører som oppnådde 250mph (408 km/t) på vanlig vei. Til disse rekordforsøkene ble det brukt en 6,3 liters motor som utviklet 545 Hk. Denne rekorden stod i 20 år før den ble slått, i 1958.

Nasjonal prestisje førte til at "Riket" ønsket å delta i konkurransen om verdens raskeste kjøretøy. En "sport" som hadde tilhørt rike engelskmenn og amerikanere siden før første verdenskrig. Oppdraget å bygge en rekordbil ble gitt til Daimler Benz - og den 23 juli 1937 ble det skrevet kontrakt mellom Daimler Benz og Ferdinand Porsche om konstruksjonsarbeid som skulle strekke seg over 3 år. Rekordbilen Porsche utviklet hadde 3 aksler, hvorav de to bakerste var drivaksler. Føreren satt foran, med motoren bak. Denne var en V-12 flymotor, DB 601. En mer velkjent plassering av denne motoren var i Messerschmitt ME-109. Effekten var 2500 Hk, under kort tid hele 3030 Hk. Sylindervolumet var hele 44 liter!

I følge Porsches beregninger skulle bilen kunne oppnå en hastighet på mellom 650 og 660 km/t.

Dessverre satte krigsutbruddet en definitivt stopp for ferdigutviklingen, og rekordforsøkene med bilen.

Den ble tatt vare på av Daimler Benz, og er idag en av de mest attraktive objektene på Mercedes benz muséet i Untertürkheim.

Konstruksjonsbyrået hadde i en årrekke arbeidet med en rekke andre prosjekter, deriblant traktorer og militære kjøretøy. Og etter krigsutbruddet ble dette det viktigste feltet for Porsche.

Fortsettes på side 23



CARRERA-RUS PÅ RUDSKOGEN..

Efter en forhåndspåmelding på ca 10 Porscher fra Norge og ca 15 fra Sverige en uke før selve dagen, var det grunn til å tro at dette skulle bli et ganske ordinært banetreff i likhet med det oppmøte PKN har hatt tidligere på denne banen.

Mye hadde tydeligvis skjedd den siste uken i vårt naboland, for når Wilhelm Aaser og jeg ankom banen denne usedvanlig vakre sensommerdagen, kunne undertegnede telle ca 60 Porscher på rekke og

rad. Et slikt antall slår til og med oppmøtet på Vårmønstringen på Bogstad.

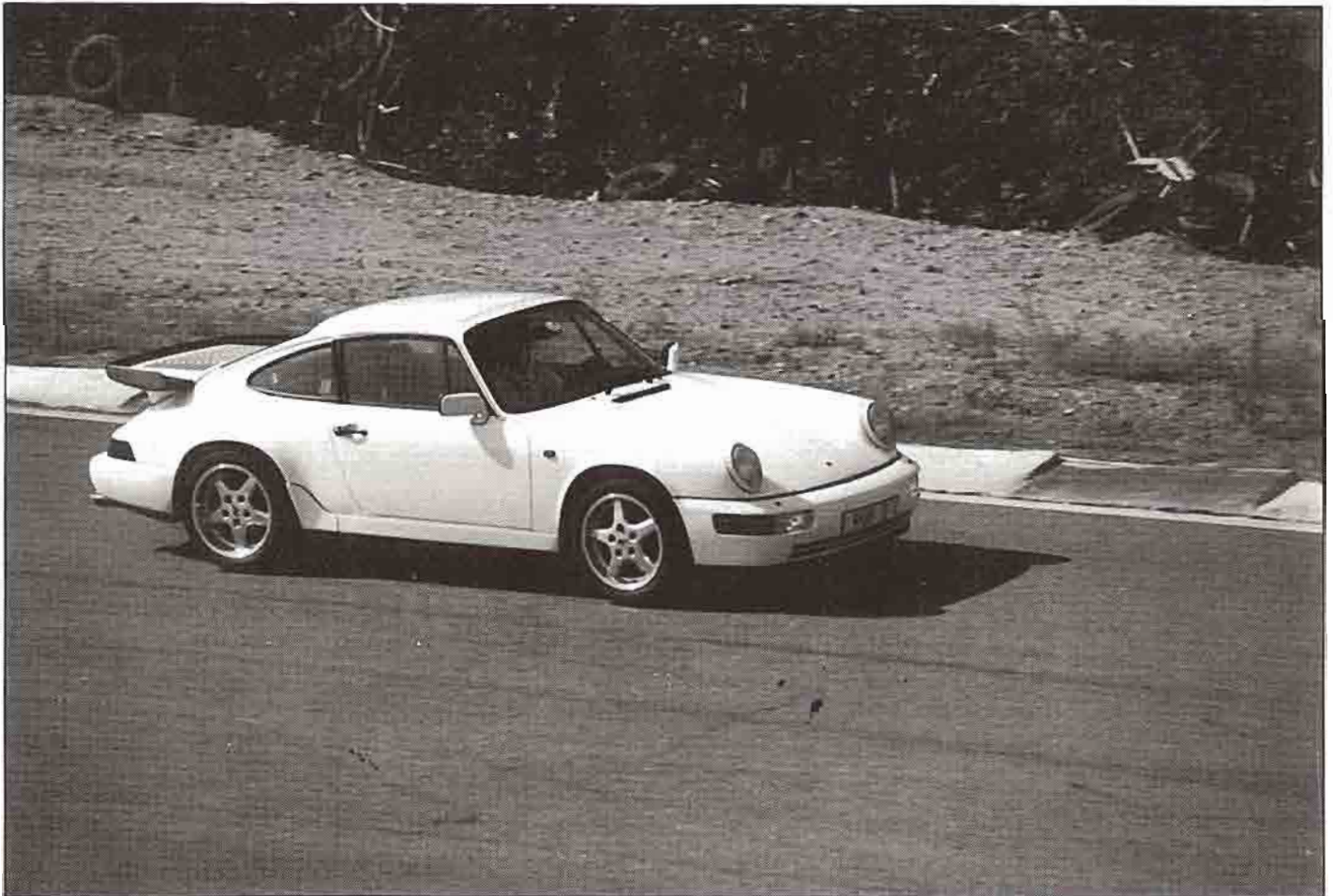
Blant alle disse herlighetene var det 6 stk Carrera RS - 3 av de "gode gamle" '73-modellene, og 3 nye (joda, Tage, du leste riktig) 1992-modeller.

Flere dukket opp utover formiddagen, og etterhvert var det mellom 60 og 70 Porscher på området.

Etter at den praktiske gjennomgangen med instruksjoner og inndeling i

grupper var ferdig, kunne man telle hele 55 biler ute på banen samtidig i "følja John"-formasjon, og før selve frikjøringen startet, hadde alle gruppene en teorigjennomgang ute på banen med hver sin instruktør.

Første pulje ut var gruppen for rutinerne førere, eller retttere sagt deltakere som har kjørt på banen tidligere. Det ble under instruksjonen sagt klart i fra av bla. Bengt Amløw (PCS) at ved det minste tegn til ufin oppførsel på banen, så ville heatet bli flagget av banen, og i værste



fall ville den/de aktuelle bli vist bort. Heldigvis var det ikke antydning til slik oppførsel, og alt gikk som på skinner.

Vel, skinner og skinner! Det må jo nevnes at en og annen hadde problemer i den etterhvert så kjente "slaktersvingen". Litt for stor fart inn i denne etter den "korte" langsiden neders på banen, og det kunne ikke bli annet enn en piruett eller et møte med en rekke utslitte dekk langs bane-kanten. På ett av bildene kan det se ut som en 928 kjører mot kjøreretningen på banen, men jeg kan forsikre om at det bare er en konsekvens av å ha utfordret G-kreftene i litt for stor grad. På et annet bilde ser man en helt ny Carrera RS som har havnet oppe på en stabel med dekk. Og det er fortsatt den samme, beryktede svingen vi snakker om. Det ble heldigvis ikke noe skade på bilen, bortsett fra et par uoriginale, sorte gummistreiper på fronten.



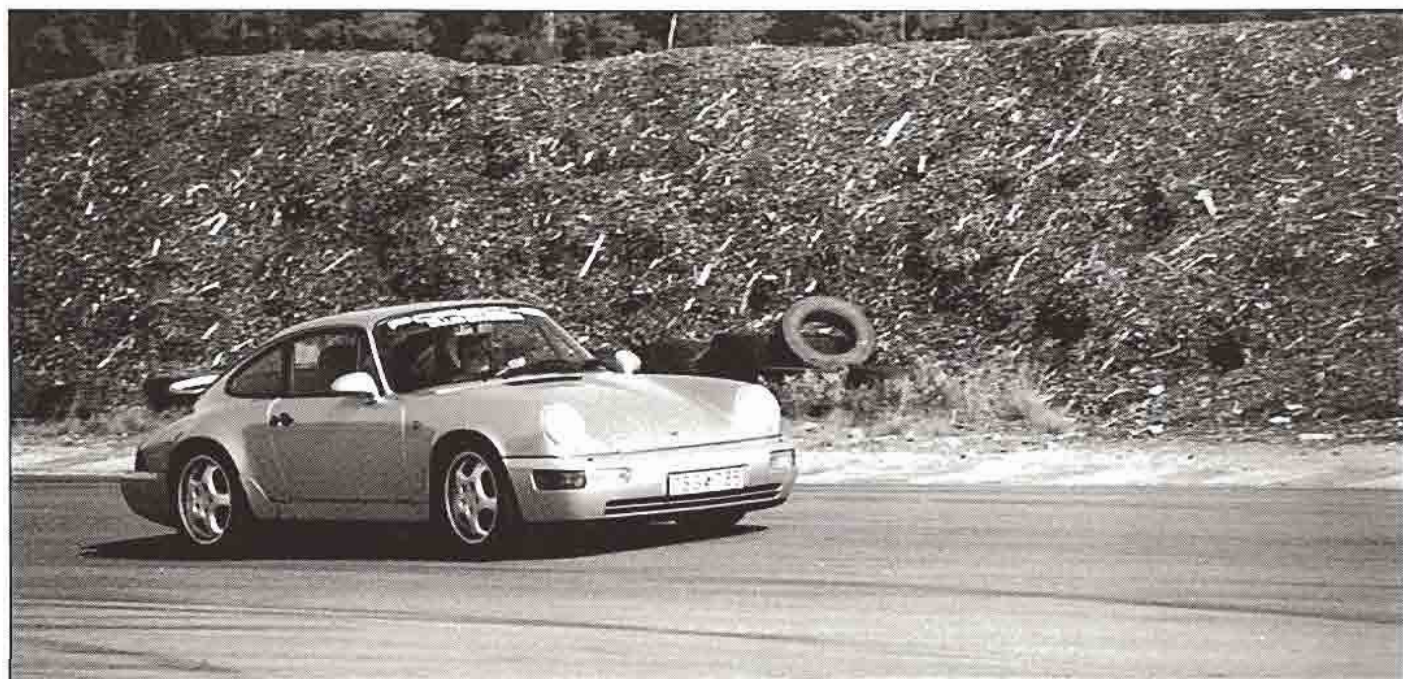
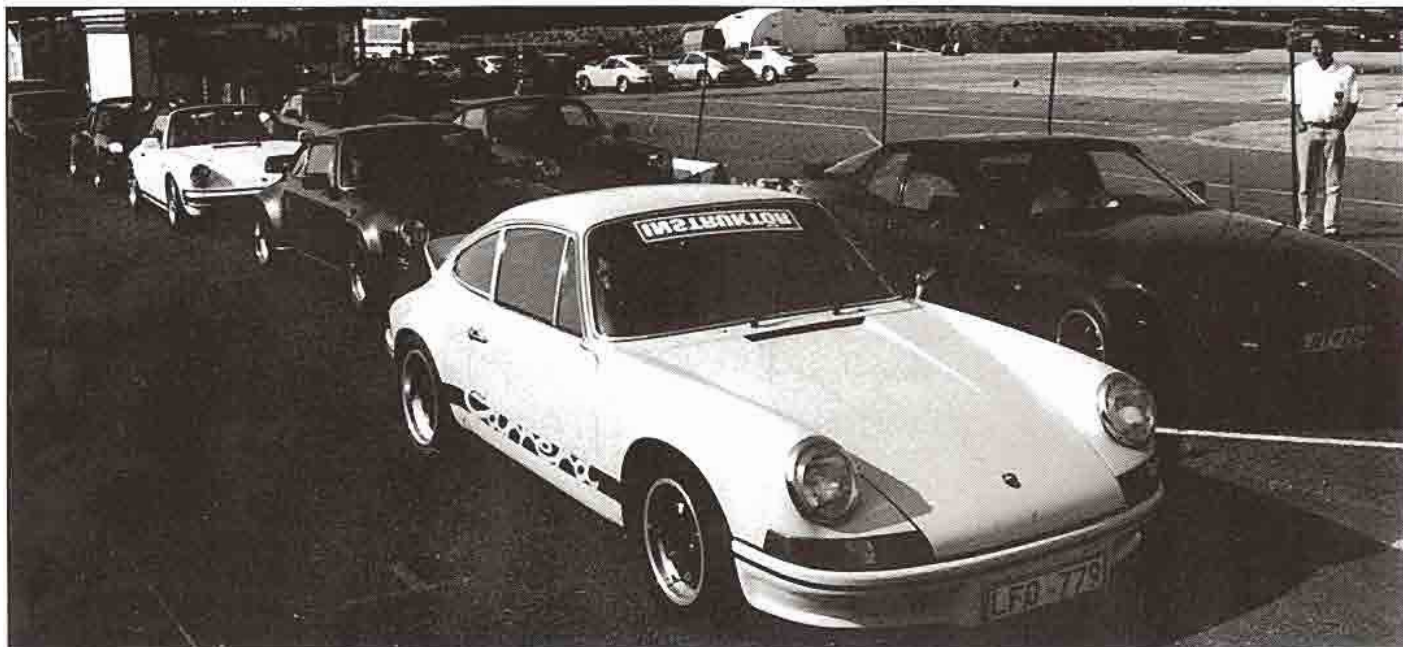
Som en beroligende pause i forbindelse med lunchen, var det satt opp 30 minutter til familiekjøring i rolig tempo. De som ville hadde dessuten nå anledning til å ta med seg sine nærmeste for å beskue utsikten rundt banen, utem å måtte sikte seg inn fra tangeringspunkt til tangeringspunkt. Lunchen ble av mange inntatt på taket av sekretæriatet, som faktisk har blitt et trivelig utsiktsplatå. Her

ble det naturligvis prat med flere av våre likesinnede naboer, for et slikt treff er jo ikke bare banekjøring. Når sant skal sies, så er jo dette et av de sosiale høydepunkt i Porschesesongen.

Etter lunch fikk jeg anledning til å være med i Bengts '73 Carrera RS, og for oss som ikke er vant med denne type bil til daglig, så må det bare innrømmes at Porsche virkelig

kunne lage racingvogner for (snart) 20 år siden! Den 210 Hk sterke 2,7 literen med mekanisk innsprøyting svarer umiddelbart, og det føltes som om potensialet i motoren aldri ville ta slutt. Med Bengts kjøreferdighet i tillegg, gikk det veldig effektivt for seg rundt banen.

Tilbake i depotet ble det tilbud om nok en prøvetur. Denne gang med nåtidens arvtaker - '92



Carrera RS. Nå var det Anders Wikstrøms tur til å sette griller i hodet mitt. For den nye Carrera RS'en var nok et imponerende stykke håndverk. Det var flere tilfeller der jeg var helt sikker på at turen ville ende i en eller annen snddyne - han bremsset jo ikke før det "nesten" var for sent!

Maken til bremses skal en lete lenge etter, og et veigrep som nesten ikke er mulig, og så de stolene

da.....En sånn vil jeg ha!

En slik avsluning på dagen er jo nesten som å betrakte som et rusmiddel i seg selv, og det var godt at Wilhelm skulle kjøre hjemover.

Da vi forlot banen var det fortsatt en del Porscher igjen, som sikkert ville benytte banen fram til kl 18.00.

Det smakte godt med et slikt bane-

møte nå, og fellestreff med PCS er noe vi gjerne vil fortsette med i tiden fremover - og da helst med mer enn 10 norske biler påmeldt!

Egil Haugen

DEN DEILIGE FØLELSEN!

Før, for 18 år siden var *bilen* en Mini,
i forrige måned var en *bil* en BMW,
i dag er en *bil* en Porsche



Det er alltid godt å drømme. Flytte grenser. Det er ikke så mange år siden drømmen simpelthen var en "bil". Friheten til å forflytte deg dit du ville, når du ville. Og det har etterhvert blitt mange biler. Fra Mini, til Honda, BMW og Mercedes. Egentlig var planene klare, en BMW med "stor" motor måtte det bli når Hondaen skulle byttes inn om noen år.

Porschene har vært utilnærmelige. Men plutselig befinner jeg meg bak rattet på to forskjellige Porscher med bare dagers mellomrom.

Først en 968. Det var en helig følelse å sette seg inn i en Porsche. Jeg har jo sett etter disse bilene i mange år, og lurt på hvordan det føles. Og det er en helt spesiell opplevelse å sitte i en slik bil - deilig!

Etter en kort visningstur skulle jeg få kjøre selv. Det prikket i huden og kilte i magen.

Jeg startet forsiktig, og etter å ha blitt forklart det spesielle gearet, valgte jeg å kjøre den som

en vanlig automat-bil. Ingen sak å kjøre Porsche, lettkjørt som bare det! Jeg ville ikke valgt 4. gear i 40-50 km/t og oppoverbakke, men bilen ville, så det var kanskje ikke galt? Det var behaglig å flyte bortover. For bare å trå inn gasspedalen på det riktige turtallet, og kjenne at det skjedde en masse ting i motoren, og det var klart for hva som helst.

Alle funksjoner var der hvor jeg ventet å finne de, alt oversikkelig og greit. Og så da: dette gearet som jeg lurte litt på - bare å skyve spaken til høyre og manuellt skifte til det gearet jeg synes passet. Dette var meget behagelig. Geare uten clutch er topp. Det var raskt å geare, og raskt å få den farten jeg ønsket. Kjøre fort over lange strekninger. Glem toppfarten. For meg er det mest moro i området 0 - 100+ Det var noe helt annet i denne bilen enn noe jeg hadde opplevd tidligere, og det var *herlig!*

En bil som passer meg og min stil. En bil som jeg kunne kle

meg med hver dag. Ja, jeg er kvinne. Ja, jeg synes 968 er lekker, og den blå fargen er bare topp!

Det var med en viss uro jeg noen dager senere satte meg inn i en Porsche bygget for å brukes på racerbaner. En 924 Carrera GT. Ville jeg klare dette? Med et gear som heller ikke her var vanlig. Første gear der jeg var vant til at andre-gear skulle være. Dette måtte jeg ha litt tid for å venne meg til. Så det ble en lang tur for å bli kjent med bilen før jeg var klar til å teste ut hva dette "dyret" var godt for.

Ferden gikk syddover på E-18, som jeg kjenner godt fra før av. Det var uvant å bruke alt jeg hadde av muskler i venstrebeinet for å trække inn clutchen - men alt blir en vane!

Så, etter en times tid begynte jeg å bli "varm i trøya". Turtallet på 3000 og gassen i bunn! Forbikjøringen gikk unna. Er det dette som er turbo? Vanvittig moro - kjenne suget i magen og trykket i ryggen!

Porsche-fantasten i setet ved siden av meg nikket tilfreds over min entusiasme, og jeg speidet etter neste "offer". Det ble flere forbikjøringer, og det var like moro hver gang. Men jeg tenkte på "lappen". For en svak sjel som min er nok fristelsen for stor - daglig bruk av denne Porschen hadde simpelthen gjort meg til fotgjenger før eller siden.

Det var også herlig å stoppe for å ta en pause. Det ble noen hakeslipp når det var en jente som kjørte denne bilen. Jeg må innrømme at det var noe jeg koste meg over. Og dessuten har jeg blitt fortalt at ingen stygge kvinner kjører Porsche. Betyr det at jeg er litt pen allikevel?

At natten forlengst hadde begynt når ferden var over, forstår vel alle som leser dette! For en bil!!!

Alt det tekniske kan jeg ikke så mye om, så "gutta" får ha meg unnskyldt for ikke å skrive om dette. Kanskje har jeg skrevet ting som ikke "skal" beskrives slik jeg har gjort det, men jeg måtte bare prøve å fortelle hvordan dette var for meg.

Av de to Porschene var 924 Carrera klart morsommere å trække på gasspedalen i, men for meg og mitt behov for komfort blir nok denne typen for tøff. Men å kjøre noe slikt av og til

burde alle få prøve. Dette er bil med motor-gøy. OH!!!
En bil for oss "gutta".

Takk for at jeg fikk smake på den deilige følelsen. Men drømmen har blitt enda dyrere å innfri.....

*Hilsen nyfrelst Porsche-kvinne
"Villige Vera"*



Mistet vi stafett-pinnen under OL?

Etter en hektisk OL-sommer i Barcelona begynner vel nå hele landet å vende tilbake til det normale igjen. I det minste var vi som ferierte på østlandet heldige med "timmingen". Stadige regnbyger og stiv kuling er ikke nettopp det man ønsker seg når man ferierer i en hytte ved sjøen.

Men så har man jo TV, da. Og OL-stoff var det hele dagen. Tenk, lille Norge greide å forsyne seg av alle tre sorter edelt metall. Men noen skuffelser opplevde vi også.

Kanskje skyldes det forventningsspress, kanskje var man ikke så godt rustet for oppgaven som alle trodde, eller kanskje manglet den aller siste "toppen" på motivasjonen.

Felles for alle disse utøverne er at de er en del av et stort organisasjonsarbeid. Tenk på alle de tusentalls dugnadstimer det ligger bak hver medalje.

Bueskytteren fra Førde er et godt eksempel på dette. I en liten bygd på Vestlandet har lokale krefter gått sammen om å bygge et anlegg, og sette igang trening av ungdommen. Vi har jo alle sett bevis på at det nytter - felles krafttak og glødende interesse kan skape "noe" til glede for en hel nasjon.

Porsche Klubb Norge er også liten, sammenliknet med alle de store Porsche-klubbene ute i verden. Selv "søta bror" har mer enn ti ganger så mange entusiaster engasjert sine to

klubber. Jo mindre klubben er, jo mer arbeid kreves det av hvert enkelt medlem. For litt arbeid skal det vel være også? Eller skal man bare betale kontingenten og forsyne seg?

Porsche Classic er igjen ferdig. Det ble noen hundre timer med arbeid denne gangen, også.

Om bladet står til gull, sølv eller bronse, får være opp til den enkelte å vurdere. Men det ligger mye arbeid bak "medaljen".

Bare så forbannet ergelig at vi mistet stafett-pinnen....

Redaktøren



PÅ TUR TIL FREDRIKSTAD

Lørdag 14 mars. Strålende vårvær. På med solbrillene, ut i Porschen, kursen mot Tusenfryd (lekeparks ved E 6, sør for Oslo).

Til tross for tørre, fine sommerveger, var det kun tre Porscher som møtte opp på avtalt tid og sted. Men desto flere mennesker, ca 15 stykker. De fleste hadde, med andre ord, valgt å la Porschen stå hjemme, og ta bruksbilen i stedet.

Etterhvert satte vi kursen sørover, mot Fredrikstad.

Vel framme i Fredrikstad sentrum, viste det seg at vi var blitt flere, både Porscher og mennesker. Vi fra styret var strålende glade for at så mange av medlemmene hadde tatt

seg fri fra bilpuss denne lørdagen. Per Oskarsson var også fornøyd over fremmøtet, men også noe betenkt - hvor i all verden skulle han gjøre av gjestene?

Firmaet Per Oskarsson Bildeler importerer blant annet RUF's produkter, og Per Oskarsson fortalte om firmaets produkter. det går stort sett på 911-deler, men også vi med vannkjølte motorer kunne få kleptomånfølelser ved å ta en litt på varelageret.

Etttersom Oskarsson Bildeler samarbeider nært med Centrum Auto i Oslo, kan man levere inn bilen på et autorisert bilverksted i Oslo, og

få montert på RUF-delene. John Johansen fra Centrum Auto var til stede på møtet hos Oskarsson, og svarte villig på medlemmenes mer eller mindre intrikate spørsmål.

Etter at Oskarsson og Johansen hadde fortalt, og svart på spørsmål fra PKN's medlemmer, gikk vi ned i første etasje.

Her holder A/S Bilelektro til. De har en rullende lan-deveg. Man plasserer Porschen (evnt. en annen bil) på rullende tromler, binder den fast, kobler på en del instrumenter, starter bilmotoren, og starter "vindmølla" (som er ei stor vifte), med to funksjoner: Dels

lager den luftmotstand - som når man kjører på "ordentlig" - dels skaffer den kjøleluft for bilmotoren.

Diverse måleinstrumenter leser nå hvordan det står til med bilens motor, hestekrefter, kompresjon, osv. Imponerende!

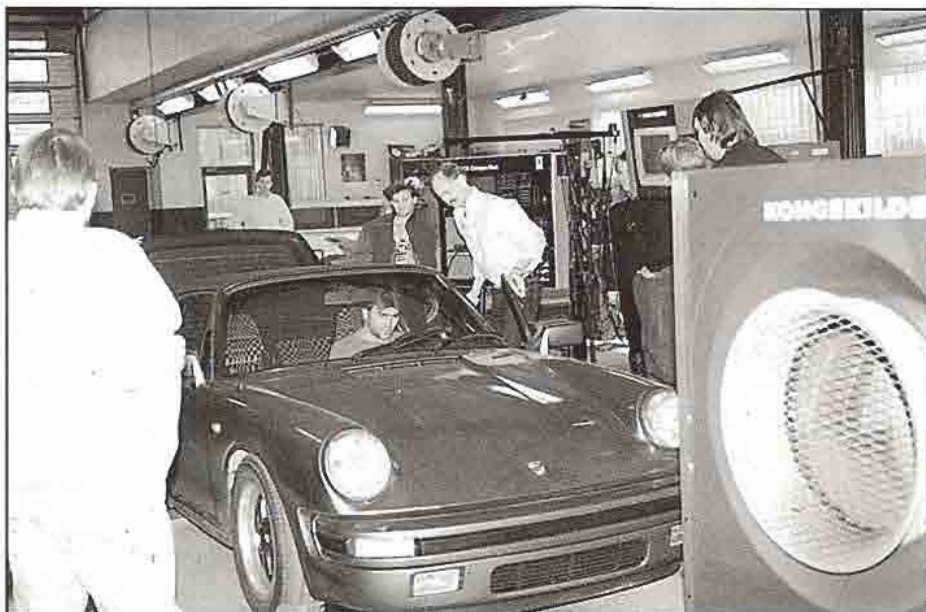
Innehaveren av A/S Bilelektro har ingen Porsche. Men han har en De Tomaso Pantera, en flott bil som vi godt kunne tenke oss...om vi ikke hadde Porsche!

Etter at alle omsider hadde sett og opplevd nok hos A/S Bilelektro, gikk vi opp til Oskarssons lokaler igjen, for avsluttende prat, og omvisning på delelageret.

I september drar en del av klubbens medlemmer på tur til Porsche-fabrikken og RUF. Det blir forhåpentlig flott.

Men det er ikke dumt med en tur til Fredrikstad, heller!

Olav Helge



Ferdinand Porsche, fortsatt fra side 15

I Wolfsburg bygget Hitler helt andre biler enn den planlagte KdF-Wagen. Porsche hadde konstruert militære versjoner, Kübelwagen og Schwimmwagen, som ble produsert i store antall for bruk ved de forskjellige frontavsnittene.

Porsche konstruert også stridsvogner. Tiger og Ferdinand er begge Porsches verk. Mindre kjent, men dessto mer imponerende er Maus, med sine 180 tonn er dette den største stridsvogn som noensinne er bygget. Men hvordan forsere elver med en 180 tonns stridsvogn? Det

var knappst en eneste bro som var istand til å bære en slik vekt! Også dette hadde Porsche tenkt på, den ble gjort "vanntett" - slik at den kunne kjøre over elver under vann.

For sin innsats med å konstruere militærkjøretøy ble Porsche arrestert av de allierte ved Tysklands kapitulasjon.

Porsche ble ført som krigsfange til Frankrike.

I mellomtiden hadde Ferry Porsche startet med å flytte alle aktiviteter til Gmünd i Østerrike.

Her gjennomførte han et desig-

noppdrag på en formelbil for en velhavende italiener ved navn Dusio, og bilen, Cisitalia, finansierte løsepengene som måtte til for å få Ferdinand Porsche ut av krigsfangenskapet.

Ferdinand Porsche fikk oppleve 356-modellen, konstruert av sønnen Ferry. På 75 års dagen i 1950 ble han hyllet av fremmøtte Porsche-eiere i 356'er!

Kort tid etter at en 356 hadde vunnet sin første klasseseier på Le Mans i 1951, ble han rammet av slag.

Ferdinand Porsche døde i Stuttgart 30. januar 1952.

Sven Furuly



914 REGISTERET I AKTIVITET !

Et "parantes" i Porsche-historien har noen sagt om denne modellen. Men nå er det andre toner, 914 har jo blitt en klassiker!

I forrige nummer av Porsche Classic ble det tatt til orde for å forsøke å øke aktiviteten i de forskjellige modell-registerne som finnes i klubben. John Haaland i Stavanger har i flere år stått oppført som leder av 914-registeret. Imidlertid er det nå ganske lang tid siden han solgte sin 914; og han har ikke planer om å skaffe seg en ny Porsche de nærmeste årene.

Som en konsekvens av dette har han valgt å stille den informasjon han besitter til rådighet for en annen "ildsjel" i klubben, som måtte ha et ønske om å "overta" dette registeret.

Undertegnede startet sin Porsche-interesse med nettopp en 914 for (etterhvert) mange, mange år siden,

og det skal ikke stikkes under en stol at det skulle være svært så moro å bli 914-eier igjen. Derfor var det ikke vanskelig å si ja på spørsmål om jeg kunne ta ansvaret for 914-registeret.

Og ettersom jeg selv jo har tatt til orde tidligere for at man skal forsøke å ha en side (eller to) i Porsche Classic om registerne, så er det vel bare å begynne.

En av de første oppgavene jeg gikk løs på, var å forsøke å skaffe en oversikt over hvor mange 914 det finnes i Norge.

Som de fleste kjenner til, nytter det ikke å ringe til veidirektoratet og si "hei, jeg skulle gjerne vite...." Veien frem til et komplett bilde av antall 914, eller for den saks skyld, et hvil-

ket som helst bilmerke, er nok langt vanskeligere enn som så. Den listen jeg presenterer er basert på gamle foto, egne og andres notater gjort gjennom en årrekke, samt informasjon fra klubbens eget register. Denne listen gjør på ingen måte krav på å være komplett, ei heller er den skikkelig oppdatert - men med hjelp fra medlemmene i klubben, ikke minst av de som eier en 914 selv, skulle det være mulig å få til en ganske komplett liste om ikke så alt for lenge.

Rent "følelsesmessig" er vi flere som tror at det totale antall 914 i Norge er i området rundt 25 stk. Ryktene sier at Harald A. Møller på Ryen i Oslo (som var hoved-utsalgssted for Porsche) solgte noe omkring 15

LEISTUNGSSTARK - FAIR - KONSEQUENT

Gesamtkatalog 72 Seiten
DM 15.- Schutzgebühr /
Vorkasse

914 SST

SPORTWAGEN SPEZIAL - TEILE GmbH

Rolf Nienstedt

VERTRIEBSZENTRUM FÜR:

**Seit über 12 Jahren
Ihr Lieferant für 914-Teile!**

Ersatzteile * Zubehör * Restaurationsmaterial * Accessoires
Gegen DM 10,- Vorkasse (Scheck,
Schein) erhalten Sie unseren aktuellen
Katalog. Das komplette Angebot für
den 914-Besitzer auf über 70 Seiten.

**914 Ersatzteile-
Versand GmbH**

Postfach 914 - 7445 Bempflingen
Tel. 071 23/3 1309 - Fax 071 23/35429

Täglicher Schnellversand weltweit!!

**HELMUT GUNTZ GMBH
AUTOREPARATURWERKSTATT FÜR**

PORSCHE 914/911



Brunecker Straße 74 b
8500 Nürnberg 40
Telefon 09 11-44 42 00

WARTUNG · REPARATUR · RESTAURATION

914 biler. I tillegg er det en god del privatimporterte biler, hvorav minst to stk har kommet inn til Norge så sent som midt i -80 årene.

Nettopp det at det er så få biler gjør det jo ekstra morsomt å forsøke å samle eierne bedre enn idag. En ting er å samles til felles hygge, men jeg vil tro at alle har opplevd mer eller mindre de samme problemene mht. bilens svakheter, hvordan den eventuelt kan modifiseres, og ikke minst: hvor får man tak i de beste, og billigste delene.

I Tyskland har det i mange år vært en egen klubb for Porsche 914. Egentlig bare for 914-6 eiere, men etterhvert som 914 har fått en større og større klassikerstatus, er også klubben nå åpen for 914-4 biler, dog "helst" med sekser montert.

Denne klubben har gjort mye for å stimulere "business" omkring 914, og det er nå et stort antall tyske firmaer som har 914-deler som spesialitet.

Gjennom etableringen av firmaet

Porsche Classic GmbH er alle deler til "gamle" Porscher tilgjengelige gjennom det ordinære service-nettet til Porsche. Dette betyr at Bertel O Steen også har mulighet for å etterkomme bestillinger til 914. Dessuten har Tore Magnussen (på Stabekk) selv hatt en 914.

Jeg har for moro skyld klippet et utvalg annonser fra det tyske bladet "Markt" som kommer ut hver måned. Selvsagt gjengis disse annonsene uten at jeg vet noe om seriositeten til det enkelte firma. Kanskje har noen av 914-eierne i klubben erfaring med noen av disse firmaene?

Foruten Tyskland, kan også USA vise til et stort antall firmaer som kan

tilby 914-deler. Og det er kanskje ikke så rart - det var jo nettopp disse to markedene som omsatte de fleste 914'ene iløpet av den tiden den var i produksjon.

Selv har jeg hatt god erfaring med å bestille deler fra USA, og i disse "plastkort-tider" er det heller ikke noe problem med å arrangere betalingen.

Takket være John Haaland sitter jeg nå på en komplett delekatalog for 914, så det skulle nå være fullt mulig å identifisere den delen du er på jakt etter med korrekt nummer i forhold til ditt chassisnummer, årgang, og motortype. Videre har jeg fått tak i fabrikkens originale

OVERSIKT OVER 914-BILER I NORGE PÅ DET NÅVÆRENDE TIDSPUNKT:

Registreringsnummer	Årgang	Motor	Originalfarge	Nåværende farge	Eieropplysninger
BL 13715	70	4	Gul		Svein Pettersen, Oslo
BL 14728		4		Sort/gull?	Erland Breiskallbotten, Gjøvik
BL 49597	70	4	Adriablå	Indischrød	Frithjof Sylte, Ski
CC 62053	72	6	Signaloransje	Brun metallic	Ove Pedersen, Skedsmokorset
DA 18588	70	4	Blutoransje	Blutoransje	417, Torkel Trønnes
DA 41626	71	6	Blutoransje	Rød metallic	409, Per Ove Arntzen
DA 48217	72			Hvit	463, Petter Bye
DA 61666	71	4	Gul	Rød	Per Høgstad, Lunde
DA 94111	71	4	Blutoransje	Blutoransje	563, Ole Gulldal
DA 95215	70	4		Oransje	Paul Rossebø, Vormedal
DC 30521	73	4		Hvit	Dag Roar Arntzen, Skodje
DD 86867	70	4	Blutoransje	Blutoransje	Jon Erling Berven, Gran
CC 62053	72	6	Signaloransje	Brun Metallic	Ove Pedersen, Skedsmokorset
HS 26094	73	4	Sølv metallic	Sølv metallic	023, Christian Meisterlin
KE 34595	72	4		Hvit	Steinar Granås, Askim
LS 15827	72	4	Sølv metallic	Sølv metallic	Aud Holmen, Larvik
PN 38848	71	4		Indischrød	Geir Enberg, Oslo
RE 52017	71	4		Rød	364, Trygve Kvamme
VD 54333	70	4		Rød	136, Erlen Midtgård
?				Grønn	Tannlege i Elverum ? Bilen er sterkt ombygget av A. Rønning

I tillegg til ovennevnte biler finnes det minst 4 "delebiler" eller biler som står iferd med å importeres til Norge.

verkstedhåndbøker, og som en kuriositet: fra Glasurit har jeg fått 20 år gamle fargekart med både original Porsche-kode og blandingsformularen. Så med andre ord: her er det duket for at 914-eiere kan få hjelp til å besvare spørsmål de måtte ha. Selv er jeg absolutt ingen mekaniker, så det hadde vært kjempefint om en av eierne som er mer enn normalt teknisk kyndig hadde meldt tilbake til meg: dermed ville man også ha en person å henvise til dersom en av de andre eierne står fast med et "uløselig" problem, som kanskje nettopp denne personen har et "patentsvar" på!
Med andre ord, det er nok av

arbeidsoppgaver å begynne på dersom man virkelig ønsker et ordentlig 914-register som er aktivt, og skal arbeide etter den formålsparagrafen som Porsche Klubb Norge har: - nemlig å oppspore, samle, bevare, restaurere, og hjelpe hverandre til å ha størst glede av Porsche-engasjementet. Og hva kan være en bedre måte å ivareta dette på enn nettopp det å styrke det felles samhold som naturlig finnes blant eierne av en spesiell modell?

Det har vært noen artikler om 914 i Porsche Classic gjennom årene, men faktisk har det ikke vært noen historie fra en eier som har restau-

rert bilen. Minst en av de bilene som står på listen må da være restaurert av den nåværende eieren? Hva med å dele disse erfaringene med resten av Porsche-klubben? At det ikke er helt uproblematisk å restaurere en 914 er et inntrykk iallefall jeg sitter igjen med etter å ha lest Vidar Marthinsens fine artikkel (med mye rust) for noen år siden.

Til slutt (for denne gang) vil jeg utfordre 914-eierne til å være med på å lage en 914-register logo som vi kan bruke på disse sidene, evt. også ha på bilene....

Sven Furuly



SPESIALTILBUD PÅ PORSCHEDELER TIL MEDLEMMER AV PORSCHE KLUBB NORGE:

911	Gemballa Styling, front-side-hekk (turbolook)	kr 9000
928	Frontdel, karrosseri, komplett, brukt	kr 4200
928	Bakdel karrosseri, komplett, brukt	kr 3600
944	Strosek frontspoiler	kr 7900
944/924	Strosek Scoop for varmeutslipp i motorrom	kr 2400
944/Turbo	Strosek Bakfanger/underspoiler	kr 4800
928/S/S4	Strosek Bakvinge	kr 8400
928	Forskjerm, høyre side, brukt	kr 2400
911	Panser	kr 4800
911	Hekkspoiler 3.2 Carrera, komplett (pirat-produksjon)	kr 3900
911	Hekkspoiler 3,3 Turbo, komplett. Delvis original, brukt	kr 3900
911	Hekkspoiler 3,0 Turbo/Carrera/SC, original, brukt	kr 4900
911	Hele dørplater, galvaniserte	kr 1500
911	Dører, galvaniserte	kr 4900
911	Varme bokser 75-83 mod. (pirat-produksjon)	kr 2160
911	Varme bokser, 75-83 mod. rustfritt stål	kr 2900
914/6	Motorfeste for ombygging fra 4- til 6-sylindret motor	kr 1500
924/944	Veiholdningskit med senkefjærer	kr 5900
928/S/S4	Veiholdningskit med senkefjærer	kr 14900
911	Veiholdningskit med senkefjærer for SC/3,2 Carrera	kr 7900
911/944	Felg, 7x15 Fuchs	kr 3000

Ovennevnte, og mange andre nye originaldeler, pirat-deler og brukte deler selges gunstig. Alle priser i annonsen er inkludert 20% merverdiavgift.

Vi er eneimportør av hele RUF's program av deler og biler til Norge. Alt innen felger, spoilerkit, ratt, støtdempere, motortrimming, seter og mye mer.

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

P O R S C H E - D E L E R

PORSCHE



PORSCHE 968

Den nye modellen er her. På Stabekk presenterer vi 968, med både den nye Tiptronic gearkassen, og ordinær, manuell gearing.

Vi ønsker velkommen til demonstrasjon av overlegen teknologi og kjøreglede - slik bare Porsche kan fremvise.

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

Spesifikasjoner: 4-sylindret motor, slagvolum 3 liter, Maks. effekt 240 Hk v/6200 o/min Maks dreiemoment 305 Nm v/4200 o/min

BERTEL O. STEEN ^{AS}
AUTORISERT PORSCHE-FORHANDLER

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