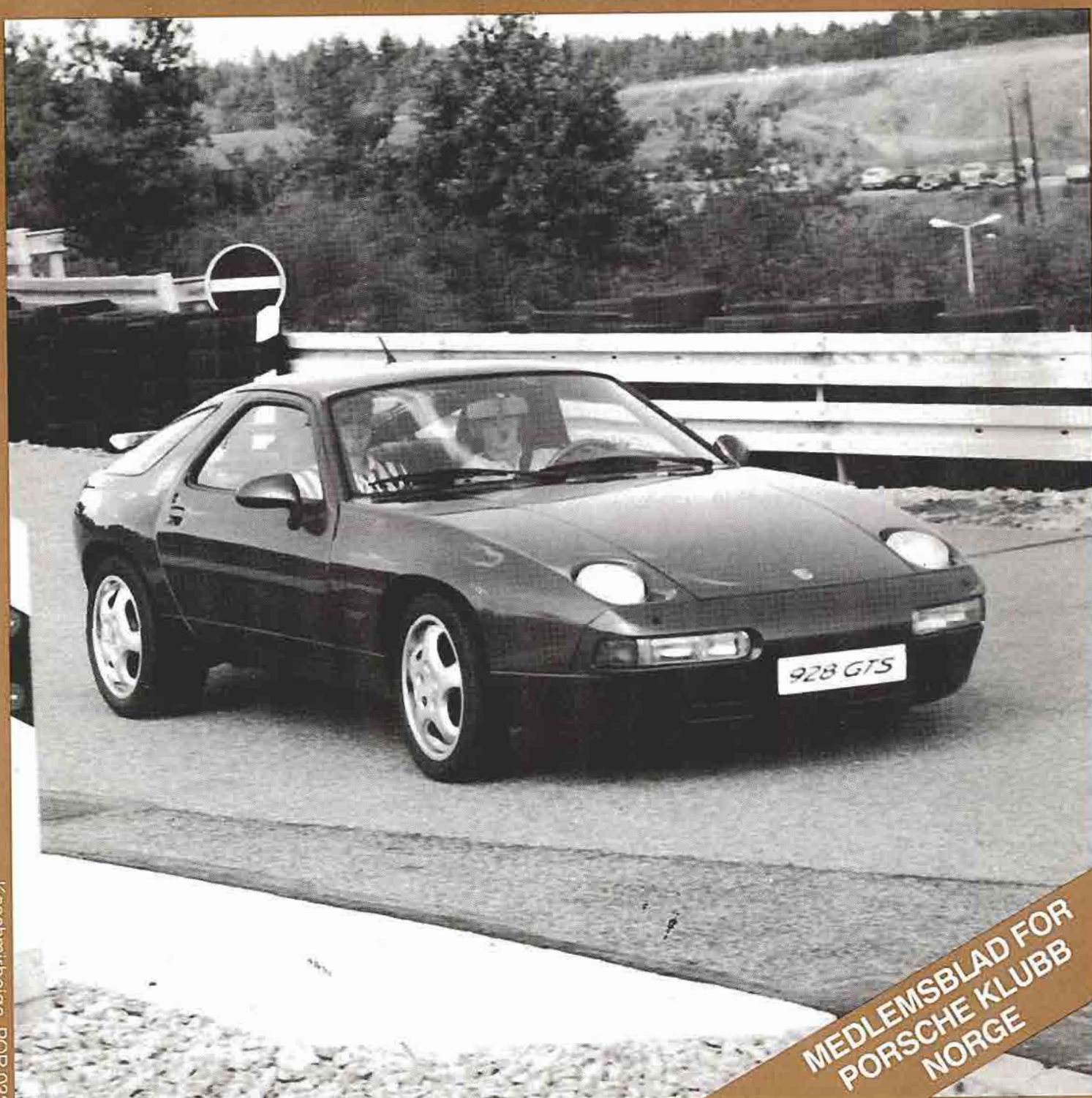


PORSCHE

12

1992

Classic



MEDLEMSBLAD FOR
PORSCHE KLUBB
NORGE

PORSCHE



Nr. 12, desember 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



Nok et år er iferd med å gå inn i historiebøkene, et år jeg med Porscheøyne kan se tilbake på som svært vellykket. Aktivitetene i klubben vår har hatt gode fremmøter, noe som beviser at medlemmene drar nytte av de tilbud som finnes.

Årets siste begivenhet (vårt tradisjonsrike julebord) ble avholdt for få dager siden, og om få uker er det neste års første, store begivenhet som står for tur: Generalforsamlingen, som blant annet har som oppgave å velge styre for det kommende år.

En ting vi skal jobbe med i vinter, er å få orden på bilregisterne. Idag er 356- og 914 registerne nærmest komplette, og jeg vil gjerne at du som er glødende 924, 944 eller 928 entusiast vil ta dette som en utfordring. Mest sansynlig blir jeg selv sittende med 911 registeret

dersom ingen frivillig uttrykker ønske om å overta dette.

Klubben sitter nå med veldig mye informasjon som det er fullt mulig å bygge videre på. Å være registerfører krever selvsagt en skikkelig innsats med målsetning om å få det så komplett som mulig. Blant de ca 250 medlemmene vi har idag, burde det være mulig å finne 3 medlemmer som er villige til å ta i et tak.

For nøyaktig et år siden arbeidet vi med Porsche Classic, som ble sent ut rett før jul. Tre utgivelser senere har du nå mottatt nr 12 i rekken. Vi har dermed gjentatt bedriften fra 1991 med å komme ut med tre utgaver av klubb-bladet også dette året.

Jeg tror det er veldig viktig å ha målsetninger - og en av klubbens store målsetninger for 1993 kunne kar-

skje være å utgi Porsche Classic hvert kvartal. Men for å kunne klare dette er vi selvfølgelig avhengig av hjelp fra medlemmene, slik at ikke all jobben blir presset ned over redaktørens skuldre. Porsche Classic nr 10 vil bli stående som et bevis for denne hjelpen i framtiden. Det føles som om dette blir nevnt hver eneste gang i dette forum, men jeg sier det igjen - vær med å ta ansvar for bladet!

I disse tider finnes det sikkert mye innpakket Porsche-litteratur fra jule-nissen rundt i de mange hjem. Jeg håper at den julepresangen du nå holder i hånden faller i smak. På vegne av styret og redaktøren vil jeg herved få ønske deg og din familie en god jul og et riktig godt nyttår!

Egil Haugen



OM TOLLERE OG SYNDERE....

Hva er forskjellen på en Porsche registrert som varevogn og som personbil? Er den ene en 2-seter og den andre en 4-seter? Å nei, du...!

At Norge er dustlandet fremfor noe annet ser vi stadig eksempler på. At janteloven må være den største drivkraften for offentlige byråkrater burde være hevet over enhver tvil. Når emnet i tillegg er bil - ja da er det nesten som om alt vett forsvinner som dugg for solen.

Det var et sjokkert Vegdirektorat som i 1984 var vitne til at noen få enkeltpersoner satte igang det som skulle bli tidenes største importboom av Porscher til Norge. Ca 250 biler av dette edle merke fant veien nordover, og ble fortollet som varebiler. De siste "importørene" kjørte riktignok et race mot klokken: selv om regelverket var helt klart på det tidspunkt importen startet, var

det helt klart at denne importen måtte myndighetene sette en stopper for. Derfor ble det som kjent satt en siste dato og klokkeslett for innførsel av Porschene som varevogner.

At så mange som 250 stykker ble importert er jo logisk - en sportsbil til knallpris - uten et baksete som for de fleste var uvesentlig. En sportsbil kjøpes da ikke med bakgrunn i bakseteplassen!

Det er nettopp baksetet denne lille artikkelen handler om. En kan stadig lese i pressen om hva tollvesenet gjør med bileiere som har fjernet skillevegger, satt inn bakseter, eller simpelthen fraktet personer i

varerommet på en varebil.

I de aller fleste tilfelle ender historien med en lite hyggelig tilleggsavgift, som svært ofte overstiger verdien av bilen i personbilutførelse. Så dette er vel et punkt de fleste Porsche-eiere har fattet - begår du en av disse syndene kan det koste deg dyrt! Alså aksepterer man at det er en 2-seter man kjører, og skaffer seg en annen bil til å transportere far + mor + et barn eller to.

Dette med varevogn og personbill kan jo være greitt å skille på den dagen du står og skal kjøpe en brukt Porsche. Skulle det være behov for å frakte mer enn en passasjer spiller jo dette en viss rolle.



Bildet er "sakset" fra en av de utallige brosjyrene fra Porsche-fabrikken som presenterer 924. Er det tvil om hva fabrikken har for synspunkt mht. bakseteplassen?

Nå har det etterhvert gått så mange år siden import-boomen at den tilleggssavgiften som skal betales for å få omregistrert Porschen til personbil dreier seg om beløp fra snau 10.000 til 25.000 - avhengig av type og årgang. Dermed er det jo bare å betale, få tak i et baksete, og reise på tur med hele familien!

Akk, var det bare så enkelt. Hvem i allverden har sagt at det er tillatt med 4 personer i en Porsche? Selv har jeg hatt 2 Porsche 356, 2 Porsche 924 og 2 Porsche 911 som alle har vært registrert for 4 personer. Den første av disse registrerte jeg så tidlig som i 1978, den seneste i 1987.

Ved registrering var det aldri spørsmål om antall sitteplasser. Enhver idiot må da kunne se at det er sitteplass til 4 i alle de ovennevnte

modellene. Det er bare å telle til 4, det. kanskje ikke spesielt behagelig å sitte bak - men det var da ikke større plassen bak i en Mini, heller...

Du er heldig - og finner akkurat den brukte Porschen du har lyst på. Pris, utseende og tilstand stemmer. Du slår til - at det er en varevogn spiller mindre rolle, et baksete er det sikkert mulig å få tak i, og tilleggsavgiften er du innstilt på å betale.

I denne artikkelen har jeg hentet frem et virkelig tilfelle: bilen er en 924 Turbo, en tidlig modell - men i god stand. Bilen blir innkjøpt i 1988, og i november 1989 bestemmer eieren seg for at nå vil han gjøre den om til personbil. Og eirens motiv er såre enkelt - han synes det ville være hyggelig å ta med seg barnebarna på tur.....

Den 13. november betaler han tilleggssavgift til Tollvesenet, og med

stempler på plass river han ut skilleveggen, kjøper seter og sikkerhetsseiler, og monterer det hele på plass.

Fordi bestefar er en forsiktig mann ringer han til biltilsynet for å få forandrett vognkortet - slik at det både står at Porschen er en personbil, og at antall sitteplasser fremkommer som 4 i alt.

Den 29/11 kontrollerer biltilsynsmann Andersen, eller var det Karlsen ved Biltilsynet i Mysen bilen. Sjekker at sete og seterygg er skikkelig festet, at sikkerhetsseiler er på plass - og sjekker for ordens skyld papirene fra Tollvesenet. Alt stemmer - og bilen får ny kode i feltet for kjøretøygruppe: 101, PERSONBIL.

Om bestefar sjekket vognkortet vet jeg ikke - men jeg har et nyere vognkort fra Biltilsynet i Mysen - på den samme bilen ved siden av meg - og tro det eller ei, dette vognkortet fra slutten av 1990 har kjøretøygruppe 101 personbil, har fått overført godkjenningen fra det gamle vognkortet - men har tallet 2, skriver -to sitteplasser totalt....!

Ja, ja tenker jeg, og ringer til Biltilsynet for å få rettet opp dette før nytt vognkort igjen skal utstedes, denne gang i mitt navn.

Kjære leser, hold deg fast, vi nærmer oss sakens kjerne, nå skal du få vite om både tollere og syndere: Tollvesenet bukker deg velkommen inn, der du står med lua i hånden og sjekkheftet klart for å betale tilleggssavgiften. Statskassen suger begjærlig pengene til seg - det byråkratiske udyret er umettelig.

I mellomtiden har Vegdirektoratet drevet med litt komitéarbeid. Alle de infløkte reglene for godkjenning og registrering av motorvogner i Norge må "fåkelegges og vanskeliggjøres" litt igjen.....

Og atter en gang får man forslag til regelendringer som bunner ut i mis-

PORSCHE til besvær



Av OLA TOMMERÅS og PAAL AUDESTAD (foto)
Først var Porsche'n for pen til å være varebil. Nå er den for liten til å være vanlig personbil. Det er nemlig ikke plass nok til beina for fire, mener Biltilsynet!

— Vanvittig byråkratisk, er Porsche-entusiastene Sven Furuly kommentar til påskriften i sitt eget vognkort. Han skulle gjerne hatt med barna i bilen, men får det absolutt ikke, selv om baksetet, heiser og alt er i orden.

Bilen har vært en Porsche varebil og registrert for to. Den er i dag en Porsche personbil, men fortsatt registrert for to.

Tilleggsavgift på rundt 15 000 kroner ble betalt i 1989. Originalt baksete med sikkerhetsbæler og plass til to er kjøpt og montert. Bilen er omdefinert til personbil, og alt skulle være i orden for en tur med barna.

Men fortsatt kjører Sven Furuly med kun én passasjer, og har ikke lov til annet. I vognkortet står det nemlig: «regulert for to».

Når avgiften er betalt og bilen er registrert som personbil, så tror man jo selvsagt at det dreier seg om en fire seter. I hvert fall så lenge godkjent sette og belter og alt er på plass, sier Furuly, som i sin tid var initiativtaker til Porsche-klubben i Norge.

Men selv om man kommer til fire når antall seter telles, så

SITTEPLASS-BYRÅKRATI: Det er fire seter, fire belter, og bilen er definert som personbil. Men Sven Furuly med seg mer enn én passasjer. Det er nemlig ikke komfortabelt nok.

er dette alltid en isøter. Norge har nemlig et sitteplasselement der det settes krav til komfort for eventuelle baksetepassasjerer.

Hvor mange personer en bil kan registreres for, er en skjønnsmessig vurdering. Selv om avgift er betalt, setet er i orden og bilen er omdefinert til personbil, så er det ikke dermed sagt at plassen er god nok til fire, forklarer Sverre Wiimann ved Biltilsynet i Oslo.

Sete til pynt

Han får med jevne mellomrom inn Porsche-eiere som har tilbakebygd bilen fra varevogn til personbil etter den store Porsche-boomen i 1984. En stor del av eierne blir altende med

et sete som kun er til pynt, etter at de har betalt både avgift og ombygging.

Furuly bil var blant de 250 Porsche-biler som i all hast ble importert som varebiler i 1984, før myndighetene sa stopp. Porsche var for personbilspreget til å innføres som varebil.

Klokka 12.00, 9. mars i 1984, ble de siste Porsche-biler forfattet som varebil med to seter.

Mot å betale avgiftsforaksel kunne bilen senere omdefinert til personbil og baksete monteres. Avgiften reduseres med gjennomsnittlig ti prosent per år i ti år fra registreringsåret.

I dag koster det mellom 18 000 og 25 000 kroner å sette baksete i Porsche-biler som ble importert i 1984.

Bli fast kur BILTILS

Av DAG FONDÆK
Biltilsynet håper å få deg som fast kunde! Med «nære gode tilbud» skal du fristes frivillig til konstruktivitet!

Biltilsynet er på full fart ut i fremtiden. DOS-reglene gjør dem til penges, og må finne konkurere

kundene i
NAP's test
i g de priv
steden
A 12. 2. 1984
bde
12

SITTEPLASSREGLEMENTET er like strengt som det er uforutsigbart i Norge. Det holder ikke å ha sikkerheten i orden. Komforten skal også godkjennes. Og den godkjennes etter skjønn.

VG sitter med to vognkort på nøyaktig den samme Porsche-modellen, 924. Begge med fire seter. Den ene registrert for to, den andre for fire.

Bilen skal for det første ha bæreevne for fire personer. I tillegg blir det foretatt en skjønnsmessig vurdering av komforten, om to personer får plass i baksetet, forklarer kontorsjef ved kjøretøyskontroll, avdeling i Vegdirektoratet, Finn Larssen.

Det er opp til det enkelte biltilsyn å vurdere om plassen er tilfredsstillende. Jeg ser derfor ikke bort i fra at to like modeller kan klassifiseres forskjellig, sier Larssen.

det fordi han ikke ønsket å kjøre rundt med en "usynlig skillevegg av plexiglass inne i bilen? Kanskje han synes det var umoralsk at Porscher skulle importeres som varevogn i utgangspunktet?

Rundskrivet er fortsatt til høring, 4 år etter. Konsekvensen er at Bertel O Steen også må registrere nye Porscher som 2-setere - tiltross for at f.eks. TÜV i Tyskland mener at det er plass til 4....

Hva jeg gjør? Siden avgiften engang er betalt er det jo en personbil - så Tollvesenet vil jeg aldri få problemer med. Men storebror og byråkratiet er der - så et forenklet forelegg på kr 600.- vil jeg alltid kunne risikere - tiltross for at begge barna sitter i et originalt Porsche-baksete med sikkerhetssele monterte.....

Et lite "ha-ha" tilslutt - egentlig har jeg fått det som jeg vil: Mitt problem er at kun et av barna er nødt til å sitte bak - og det gir kjøretøysforskriftene meg anledning til. I forskriftenes 3.1. står å lese: At inntil et barn under 15 år kan medtas utover det antall passasjerer bilen er registrert for. Så da, så!

Sven Furuly

unnelse: Det kommer et runskriv som tar for seg den praksis som tidligere har vært mht. å klassifisere biler som 2 + 2, og derved opprettholde adgang til to barn i baksetet bør opphøre. Innholdet av dette runskrivet sendes ut til høring. Det er med andre ord ikke vedtatt noen reglementering - men Biltilsynet leser dette som skriften på veggen - og Biltilsynsstasjoner med finlesende personell har fått et nytt hjelpemiddel til å forsure livet for eiere av (som det står i rundskrivet) sportsbiler, coupéer og andre kjøretøyer med lite baksete.

Det tragiske - og det som opprører meg er at det i Vegdirektoratet ikke finnes klart opptrukke regler for hva som er tilstrekkelig plass bak i en bil for at størrelsen på et baksete skal defineres som et "fullgodt" bak-

sete. Som nevnt ovenfor er det altså ikke lenger mulig å tillate at en bil godkjennes for to voksne og to barn. Dermed oppstår jo problemet med å vurdere om en Porsche er en 4-seter eller en 2-seter. Som sagt finnes det ikke noe regelverk som tar for seg dette - det hele er basert på **skjønn** fra den aktuelle biltilsynsmann som har bilen til godkjenning! Og alt tyder på at Vegdirektoratet synes det er helt OK med et slikt skjønn - om jeg skal tolke det svaret som Vegdirektoratet hadde å gi i den artikkelen som jeg fikk inn i VG over dette bedrøvelige emne.

Så hva var det egentlig bestefar betalte penger for? For å slippe å ha "varevogn" i vognkortet? Var



KLUBBMESTERSKAP PÅ VILLE VEIER

Om det var ren skjær flaks som gjorde at alle deltakerne infant seg på samme sted, nesten samtidig, eller om det virkelig er så mange gode kartlesere blant medlemmene vites ikke.

Men om noe av turen gikk på "ville veier" hadde arrangementskomiteén et fast grep på avviklingen av årets klubbmesterskap.

Samlingspunkt og start på klubbmesterskapet var i år lagt til Drammen. Man kunne kanskje tro at det var en sterk Drammensmafia som hadde utøvet et visst press - men etter å ha fått tildelt kart og kjøreinstruksjoner var det lett å forstå hvorfor starten var lagt til nettop

Drammen. På en parkeringsplass med fin utsikt til alle Porschene som kom kjørerne ned fra motorveien samlet stadig flere medlemmer seg, og ved start stod det 15 Porscher av type 911, 928 og 924. Er det ikke 356ér, 914 og 944 som er kjørbare i denne klubben?

I strålende høstsol rygget alle seg gjennom den første øvelsen to ganger. Å rygge på "pinnen" er en klassiker blant øvelsene, og egentlig burde vel alle "tørrtrene" denne på forhånd: Men like sikkert som øvelsen er med, like sikkert er det at enkelte kjører i pinnen, og andre vurderer bilen til å være både 40 og 50 cm lenger enn den virkelig er!

Med kart og kjøreinstruksjoner forsvant Porschene sydover E-18 med kurs for Sem i Vestfold. Og litt hodebry til å forkorte turen var sendt med iform av et "kultent" spørreskjema. Om spørsmålene har vært ille tidligere, slo dette alle rekorder. Når var det du sist gikk rundt og tenkte på hva en 6 x 15" Fuchs felg veier? Eller hva var nå camberverdien bak på en Carrera 3,0 RSR, nå igjen?

På en parkeringsplass i Sem ble deltakerne møtt av Kristin og Jack Eidsvoll, som hadde satt opp en ganske stor "bane" med kjegler. Her skulle det bli slalom! Hva de ansatte ved denne bedriften



Doreens fine Porsche 928 i spissen for et utvalg Porscher av alle slag. Nei, forresten, i år var det ingen 944 eller 356 med..

tenkte neste morgen skulle vært moro å vite. En parkeringsplass full av sorte striper fra Gt-starten og sladding gir unektelig et litt "annerledes" bilde av en vanlig, dødelig parkeringsplass.

Flere satset friskt, og uten å nevne navn var dette 911-énés show. Mye røyk, mye lyd, og mye moro.

Spesiellt hyggelig var det store antallet ledsagende kvinner og barn. Klubbmesterskapet er tenkt som en hyggelig sammenkomst med en kjøretur og en felles lunsj - men med tid til å bli kjent med andre medlemmer innimellom. På "banen" i Sem så vi både barn som lekte sammen for første gang, og felles te- og kaffeservering på tilskuerplass.

Undertegnede retter en stor takk til bilens co-driver og kartleser. Uten denne hadde det ikke vært godt å si hvor det hele ville endt. At neste stopp var Svarstad var alle enige om på forhånd. Men hvordan komme dit? Ned til Larvik, og opp Lågendalen på riksvei 8 ville nok vært det enkleste. Men eventyrtrangen fikk de fleste til å prøve å orientere seg på små bygdeveier gjennom indre Vestfold.

Er det noe slags løp, dette, spurte en av den lille bygda Hvarnes innbyggere etter at Porsche nummer 6 hadde spurt om veien.

Etter å ha "kjørt og kjørt" begynte det endelig å bli litt sivilisasjon - og den første bensinstasjonen på lang tid åpnet seg. En akutt sult ble stillet ved hjelp av sjokolade - bare for å konstantere 5 minutter senere at vi var ved neste post, noen kilo-

meter fri Svarstad. En liten aks-prøve med en vending, og påfølgende lukeparkering stod på programmet. Vi lar bildene tale for seg selv - det te gikke unna!

Lunsjelskapet på 25-30 personer var nok noe i meste laget for betjeningen å håndtere - det endte med at noen hadde fått i seg både dessert og kaffe før alle hadde fått servering av varmretten. Men pytt,pytt, tid hadde alle nok av, og Porsche-praten gikk livlig rundt alle bordene.

Etter lunsj var det tid for å sette kursen mot Drammen igjen. Knut Lien fra Stavanger tok farvel med resten av klubben for å sette kursen hjemover, direkte fra Svarstad. Med 50 miles kjøring foran seg var det liksom



Trond Dale med energisk blick og sammenbitte tenner kaster sin 911 turbo rundt en kjele som markerer slutten på banen (øverst)

Ikke mindre entusiastisk er Sven Furuly i sin 924 carrera GT (midten)

Målet var å rygge på plass i en luke, uten å treffe noen av de to pinnene som markerte hver ende. Først når bilen var på plass ble tidtakingen stoppet.

Jack Eidsvold i 911 Cabriolet (nederst) har det hele under full kontroll...



litt unødvendig å legge på nye 10-12 mil ved å reise til Drammen først. Sporty gjort å stille opp i klubbmesterskapet, Knut!

Følsomme fingre måtte til på Holmen i Drammen. Olav Helge var på plass med "delekassen" - et utvalgte deler som skulle identifiseres i blinde. At Olav hadde plassert en del som overhode ikke hadde noe med Porsche å gjøre, gjorde at ingen greide å identifisere alle delene.

Etterhvert som deltakerne gjorde seg klar med "delekassen" var det klart for dagens andre slalomkjøring. Men i hvilket tempo! Røyk og hjulspinn hørte formiddagen til - nå var det balansekunst om å gjøre. Med hånden ut av vinduet skulle en tennisball balanseres på en vanlig skje. Med 205/50-16 på forhjulene, sportfahrwerk og bil uten servo måtte det gå galt - ballen hoppet av skjeen - og trillet langt.... Vinneren av denne øvelsen hadde servo.

De siste bildene av alle bilene ble tatt akkurat i det skumringen begynte å falle over havnen på Holmen. I flokk og følge reiste de fleste til Lierkroa for å ta seg en siste kopp kaffe før hjemreisen.

Arrangementskomiteén innså at det ikke ville være mulig å regne ut poeng og kåre en vinner på den korte tiden som gjensto - og det ble besluttet å offentliggjøre vinneren

på det påfølgende medlemsmøtet. Ikke vet jeg om noen hadde tipset vinneren på forhånd - men iallefall stilte VIDAR ÅSEN på møtet, og mottok gratulasjoner som Klubbmester 1992. Dette var spesielt hyggelig, ettersom Vidar er en av de medlemmene som har deltatt i riktig mange klubbmesterskap. ØYVIND RØNNING tok annenplassen, og på tredje plass kom TORE MAGNUSSEN. Ettersom alle tre er fra Buskerud og Vestfold må vi vel nesten snakke om seier på hjemmebane!

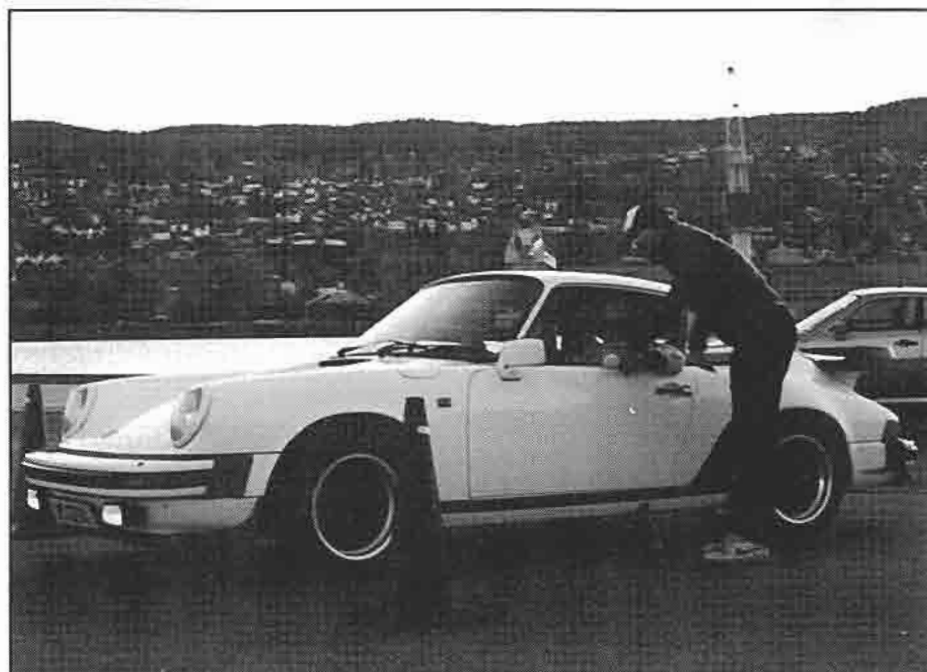
Kristin, Jack, Olav, Egil og Per - Christian hadde lagt ned mye arbeid i et bra mesterskap som fortjener mye ros. Og opplegget ville uten problem kunne håndtert ytterligere 10 Porscher. Ser vi 25 biler neste år?

Sven Furuly

Jan Borg "klar til action" på Sem racerbane eiet av Vestfold Eggesentral. Mon tro hva de ansatte mente om alle de svarte stripene når de kom på jobb? (øverst)

Dagens siste øvelse var slalomkjøring med ball plassert på en skje. Olav Helge forklarer - og påser at det ikke jukses (midten)

Tore Magnussen klar til start. Har han plassert tommelfingeren på ballen? Ikke bare Tore smilte - denne øvelsen var til stor fornøyelse for alle tilskuerne. Det var nemlig slett ikke alle som behersket denne øvelsen! (nederst)





Skal vi tippe at Vidar Åsen (med briller i midten) følger nøye med på en av konkurrentene? Smilet var atskillig større når det ble klart at Vidar endte som årets Klubbmester! (bilde over)

Det var ikke bare utrolig mange fine Porscher å se på klubbmesterskapet - aldri har så mange vakre kvinner kastet glans over trefet. Fra venstre: Anne, Eva, Nina, Kristin, Ingrid-Tone og Åsta....



PORSCHE PÅ BLYFRITT?

Med katalysatorens inntog er det vel helt klart at det langsiktige målet fra myndighetene er å fjerne bly som en del av bensinens sammenheng. Å få tak i blybensin er ikke noe problem - og myndighetene har lovet at dette skal være tilgjengelig i uoverskuelig fremtid. Men politikere er vel ikke nettopp den yrkesgruppe som nyter størst tiltro nå om dagen - og at prisforskjellen mellom blyfri og blyholdig bensin kommer til å bli betydelig i de kommende år, trenger en vel ikke være spåmann for å kunne tenke seg til.

Det kan derfor være bra å vite hvilke Porsche-modeller som kan kjøres på de forskjellige bensinkvaliteter.

Til trøst skal det også nevnes at Porsche har uttalt at dersom blybensin helt skulle forsvinne, så vil ombyggingssett for alle typer Porscher bli tilgjengelig. Billig blir det sikkert ikke - men alt er da bedre enn å måtte sette fra seg bilen!

Grunnen til at eldre motorer ikke kan bruke blyfri bensin kontinuerlig er materialet i ventilsetene. Smøringen mellom ventilen og setet blir for dårlig - og resulterer i øket slitasje - ikke minst ved hardkjøring. I værste fall kan dette føre til motorhavari.

Vær oppmerksom på at noen oljeselskap utenlands har begynt å markedsføre bensinkvaliteter som har andre tilsetninger istedenfor bly. Disse er ikke godkjente av Porsche-fabrikken, og skal, dersom de anvendes på Porsche, betraktes som en blyfri bensin. Disse additive, som er basert på natrium, er ikke like effektive som bly når det gjelder smøring av ventiler og ventilseter. Dersom denne typen bensin anvendes og man hardkjører moto-

ren, må man regne med et betydelig forkortning i levetiden på ventiler og ventilseter.

Tabellen under viser hvilke bensinkvaliteter som kreves til de forskjellige Porsche-modellene. For de modeller som krever blybensin hver 4.de fylling i henhold til tabellen - skal dette ubetinget være 98 oktan blyholdig bensin - og ingenting annet! Andre blyholdige bensinkvaliteter inneholder for lite bly!

Som det fremgår av tabellen kan man godt anvende bensin med høyere oktantal enn det som kreves - men det er jo bare å kaste bort

pengene. Det er bare et fåtall Porsche-motorer av de seneste årgangene som har "bankesensorer" som er istand til å effektivt utnytte et høyere oktantal. Dersom du er i tvil om dette bør du sjekke i instruksjonsboken.

Helt til slutt: Katalysatorbiler skal aldri kjøres med blyholdig bensin! De fleste Porscher med katalysator skal ha 95 oktan blyfri - dvs. den kvaliteten som er mest vanlig i Norge. 91 oktan som er omtalt i tabellen finnes ikke i Norge - 95 er det laveste.

Ulf Tolérus

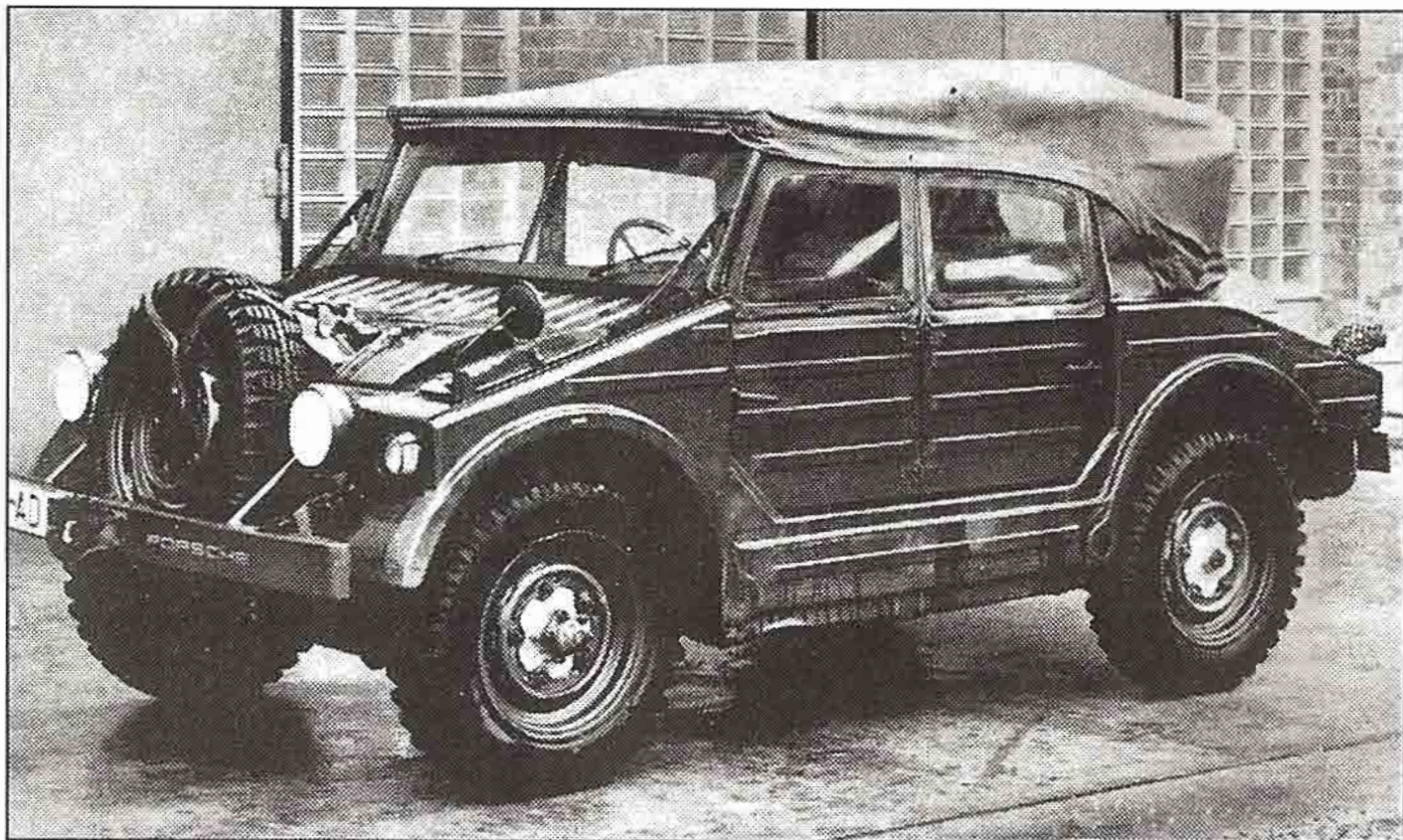
Porsche Club Sverige

BLYFRI BENSIN FOR PORSCHEMODELLER UTEN KATALYSATOR:

Tegnene i tabellen har følgende forklaring:

++ Dette er riktig bensinkvalitet for denne modellen. xx Riktig kvalitet, men etter tre fulle tanker blyfri, en full tank 98 blyholdig. oo Alternativ kvalitet, men etter tre fulle tanker blyfri, en full tank blyholdig. o Alternativ kvalitet. --- Forbudt.

Bilmodell	Årsmodell	Oktantal		
		91	95	98
356,356A,356B,356C	1950-1965	—	xx	oo
356B-S90,356SC,Carrera	1956-1965	—	—	xx
911,911L,911E,911T,911S	1964-1971	—	—	xx
912	1965-1969	—	—	xx
911E,911T,911S	1972-1975	xx	oo	oo
911 Carrera 2,7	1973-1975	xx	oo	oo
911,911 Carrera 3,0	1976-1977	xx	oo	oo
911SC	1978-1980	xx	oo	oo
911SC,911 Carrera	1981-1984	—	—	xx
911 Carrera	1985-	—	—	++
911 Turbo	1975-1983	—	—	xx
911 Turbo	1984-	—	—	++
914/4,914/6	ALLE	—	—	xx
924	1976-1979	—	—	xx
924	1980-	—	—	++
924 Turbo,924 Carrera GT	ALLE	—	—	xx
924S	1986-1987	++	o	o
924S	1988	—	++	o
944	1982-1987	—	—	++
944	1988-	—	++	o
944S,944 S2	1987-	—	++	o
928	1978-1979	++	o	o
928,928S	1980-1986	—	—	++
928 S4	1987-	—	++	o



JAGDWAGEN

FORLØPEREN FOR PORSCHE CARRERA 4??

TEKST: OLAV HELGE

En av oppgavene som deltakerne fikk under klubbmesterskapet til Porsche Klubb Norge i november 191, var å skrive ned navnet/betegnelsen på flest mulige Porschekonstruksjoner med firehjulsdrift. Forbausende mange deltakere visste om Porsche 597 Jagdwagen.

I 1954 fikk Vest-Tyskland for første gang etter nederlaget i 1945 lov til å opprette egen hær. Man fant ut at i de kommende 5 årene ville den nye hæren (som fikk navnet Bundeswehr) ha behov for 10.000 lette terrengbiler.

Det tyske forsvarsdepartementet vur-

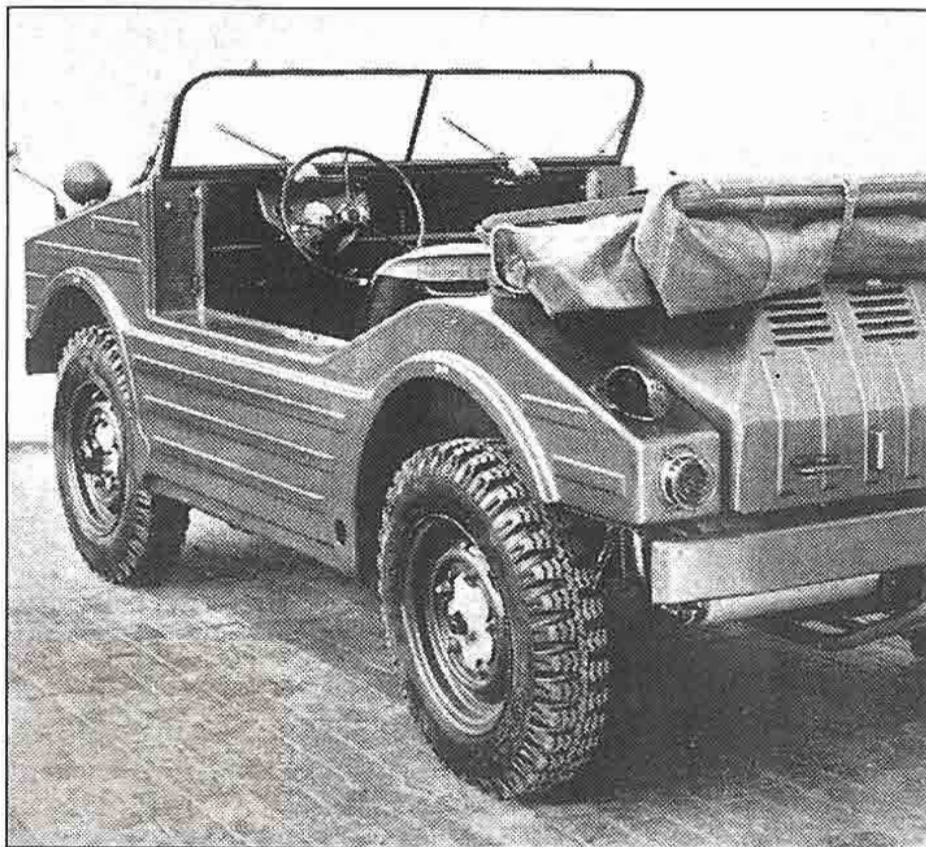
derte om de skulle kjøpe fabrikknye Jeep CJ 5 fra USA, eller kjøpe brukte krigsjeeper fra amerikanske overskuddslagere i Europa, men fant ut at nye Jeoper ble for kostbart, og at de brukte Jeepene var i så dårlig forfatning at de også ville bli for kostbare innen de kunne brukes. Det ble derfor bestemt å lyse ut en konkurranse for å finne en ny biltype til den nye hæren.

Det ser ikke ut til at forsvarsdepartementet brukte lang tid på å vurdere den britiske Land-Roveren, de mente den var robust - men for lite kultivert og pålitlig! Og det til tross for (eller kanskje nettop på grunn av) at

forløperen for Bundeswehr - grensepolitiet - allerede hadde 9.500 Land-Rovere i bruk. Disse Land-Roverne var lisensprodusert av den tyske Tempo-fabrikken.

Tre tyske fabrikker meldte seg på konkurransen om å få levere 10.000 terrengbiler: Goliath, Auto Union og Porsche.

Allerede i 1954 var prototypene klare. Mange hadde venta at VW også skulle delta i konkurransen. Det ville vært lett for VW-fabrikken å utstyre krigens VW-Kübelwagen med firehjulsdrift. Som kjent hadde



Bildet til venstre viser med all tydelighet de høye og brede dørtersklene som gjorde jagdwagen flytende.

I motsetning til Schwimmwagen fra krigens dager var ikke Jagdwagen utstyrt med propell for egen fremdrift til vanns.

VW-fabrikken laget amfibiebilen Schwimmwagen under krigen. Den hadde firehjulsdrift, og dersom VW-fabrikken hadde bestemt seg for å delta i konkurransen med Goliath, Auto Union og Porsche, kunne de ha nøyd seg med å kombinere Kübelwagen og Schwimmwagen. Begge modellene er forøvrig opprinnelige Porsche-konstruksjoner. Men VW valgte å stå over konkurransen, det sies at de ikke gadd bry seg med så lite som 10.000 biler over 5 år.

Da USA i 1941 skulle velge hvilken Jeep de ville ha, hadde de valget mellom Willys, Bantam og Ford. de valgte Willysen bla. fordi Willysen hadde en bedre motor enn konkurrentene.

Skulle vest-Tyskland valgt terrengbil ut i fra hvilken fabrikk som hadde den beste motoren, ville de ha valgt

Porsche. Porsches modell hadde samme motor som satt i sportsvogna 356 (riktignok med en forgasser i Jagdwagen, mot to i 356). Ingen av de to konkurrentene hadde motorer med tilstrekkelig dreiemoment.

Arbeidet med jagdwagen begynte 19. desember 1953, og bilen ble første gang vist for publikum på bilutstillingen i Geneve i mars 1955.

Bilen hadde samme hjuloppheng som Porsche 356 (og VW), og fikk reduksjonsgir i hjulnavene (portakslar) for å øke bakkeklaringen. En ulempe med Porsche-motoren - som naturligvis var luftkjølt og satt helt bakerst i bilen - var at bilen brukte mye bensin.

Porsche håpet å vinne konkurransen om å få bygge 10.000 biler for Bundeswehr, og de håpet

på å selge terrengbiler til jegere og andre sivile. I 1955 laget fabrikken til og med en brosjyre som var beregna på det sivile markedet, men ytterst få biler (om noen) ble solgt sivilt.

Armeen mente at på mange måter var Porsche den beste konkurrenten. Motoren var bedre enn hos konkurrentene. Bilen kunne flyte - derimot hadde den ikke propell, og kunne altså ikke svømme. Men en flytende bil er bedre enn en synkende bil - en flytende bil kan slepes over innsjøer eller elver. For å lage en flytende bil hadde Porschekonstruktørene valgt et karosseri uten dører (nåja, de siste prototypene - fra 1957/58 hadde små dører), og med høye og brede dørterskeler. Dermed var det vanskelig å komme ut og inn av bilen. Var man først inne i bilen, satt man godt og hadde god plass.

Klare ulemper med bilen var dårlig sikt framover. Dessuten var det vanskelig å komme til for å reparere når noe gikk i stykker.

Tilsammen ble det produsert 71 eksemplarer av Jagdwagen, som ble prøvekjørt av fabrikken og armeén. Det kom aldri til noen serieproduksjon.

Den prisen Porschefabrikken måtte ha for å produsere Jagdwagen var avskrekkende, 16.000 DM. Det var nesten det dobbelte av det Auto Union forlangte for sin DKV Munga - 8.700 DM.

Dessuten: Porsche kunne ikke produsere mange nok biler! Mens VW syntes at 10.000 biler var så lite at de ikke gadd delta i konkurransen, var dette så mange biler at Porsche ikke hadde mulighet for å lage dem. Fabrikken i Stuttgart gikk for fullt med å produsere 356-modellen. Skulle det produseres 10.000 jagdwagen måtte det bygges en ny fabrikk, og kan-



skje måtte staten være med på å finansiere fabrikken.

Også på en annen sektor hadde Porsche for liten produksjonskapasitet. For å dekke vest-tyske bønders behov for landbruksmaskiner, fant Porsche ut at de skulle begynne å lage traktorer. Men på grunn av manglende produksjonskapasitet valgte Porsche å sette bort traktorproduksjonen til Allgaier-fabrikken inntil Porsche i januar 1956 fikk ferdig sin egen traktorfabrikk i Friedrichshafen, rett i nærheten av ZF-fabrikken (ZF betyr Zahnradfabrik Friedrichshafen, som oversatt til norsk blir

Tannhjulsfabrikken Friedrichshafen. Denne fabrikken har i all år levert styre- og drivkomponenter til Porsches bilproduksjon.

Prototypen fra Borgward/Goliath slo heller ikke ann hos den tyske hæren. problemet var motoren. De første prototypene hadde en to-taktsmotor på to sylindere og 900 ccm, med 40 Hk. Porsche hadde riktignok bare 50 Hk, men hadde 1600 ccm, og derfor bedre dreiemoment.

Først i 1957 kunne Borgward levere en firetaktsmotor med fire sylinde-

re og 1100 ccm med 50 Hk. Men da var toget gått: våren 1956 bestemte armeén seg for Auto Union DKW Munga.

Den eneste innvendingen armeén hadde mot DKW Munga var motoren, som var en totakter med tre sylindere og et volum på 900 ccm. Bortsett fra motoren var Munga'en den enkleste og beste bilen. Dessuten var den rimelig (i alle fall i forhold til Porschen), og sist men ikke minst: fabrikken hadde kapasitet til å produsere minst 10.000 eksemplarer. Og det var bra, skulle det vise seg. For i løpet av 12 år, fra 1956 til 1968, produserte Auto Union 46.750 Mungaer, derav 31.000 til Bundeswehr.

Det kom noen Mungaer til Norge også, 5-6 stykker, sies det. Antakelig var det Forsvaret som kjøpte dem for å sammenlikne med andre terrengbiler i begynnelsen på 1960-tallet. Som kjent endte den konkurransen med at Forsvaret kjøpte Volvo "Valp".

Noen av de 71 Jagdwagene som ble produsert står på museér i Tyskland. Andre er hos Porsche- eller terrengbilentusiaster. Sommeren 1985 så jeg tre stykker, hvorav to på det tekniske museet i Sindsheim.



STUTT GART: FABRIKKBESØKET 1992

I de senere årene har PKN fått gleden av å bli invitert til en omvisning på Porschefabrikken - noe som både i 1988 og 1990 ble gjort i slutten av oktober måned. Denne gangen ble det fremskyndet to måneder - reisen sydover gikk på snømmeren istedenfor.

Dette var tredje gangen på rad som jeg selv deltok, og jeg må si at denne tiden på året er absolutt å foretrekke.

Totalt ble 30 stykker fra klubben med i år (hvorav nesten 20 kjørte bil) - noe som er opp mot en fordobling i forhold til tidligere turer. Per Henrik Skjolden og jeg kjørte totalt ca 300 mil i hans 911 turbo på denne Europa-turnéen - Herlig!

Det hele kan vel sies å begynne i Gøteborg, hvor vi møtte tre andre Porscher tilhørende Odd Nilsen med co-driver Stein Gildberg, Steinar Ingebretsen m/frue og Stein Gisle Hansen med en kammerat. Med 14 timer foran seg på ferge til Kiel - ja da var det bare å ha det koselig (som Tom Mathisen sier...) I Kiel ventet vi på Color Line fra Oslo med Øyvind Rønning /John Arne Grøtterud samt Tor Helge Ludvigsen og hans far.

Med Autobahn foran oss, varte det ikke lenge før alle var fremme i Stuttgart .. og iløpet av kvelden var hele gjengen samlet, og vi noterte "alle mann, alle". Med en så stor gjeng over en tysk matbit blir det

hele selvsagt bare enda koseligere!

Med en voksen turistbuss tilgjengelig for hele dagen, ankom vi fabrikkområdet litt etter kl 9.00 Fredag den 28. august - dette verdens trivligste ferieparadis!

Etter å ha blitt introdusert til dagens begivenheter av Ilse Naedele, fikk vi utlevert en hodetelefon hver for å kunne høre bedre hva som ble sagt inne på produksjonsområdene. Denne løsningen var kort sagt meget bra - under de tidligere besøkene har det vært vanskelig å oppfatte hva Volker Spannagel har fortalt underveis.

For at denne artikkelen ikke skal bli



Forventningsfull gjeng på Weissach - rundt en 968 Cabriolet (forrige side). Lett kamuflert Speedster med nytt karosseri (over)

for lik den jeg skrev etter forrige tur, lar jeg detaljene om selve runden på fabrikkene, og hva vi opplevde der, utebli.

Som vanlig - lunch i Casino med videre fremdrift mot Weissach - det vil si med visse forsinkelser. På vei mot bussen ble det observert en knall gul 911 Turbo S som hadde en tiltrekning ikke ulik bukken og havresekken. Resultat: 60 tårevåte norske øyne!

Jeg har i ettertid blitt fortalt at svært få klubber får anledning til å oppleve Weissach. Siden dette var andre gangen PKN fikk være med på dette, føles det nesten som et pri-

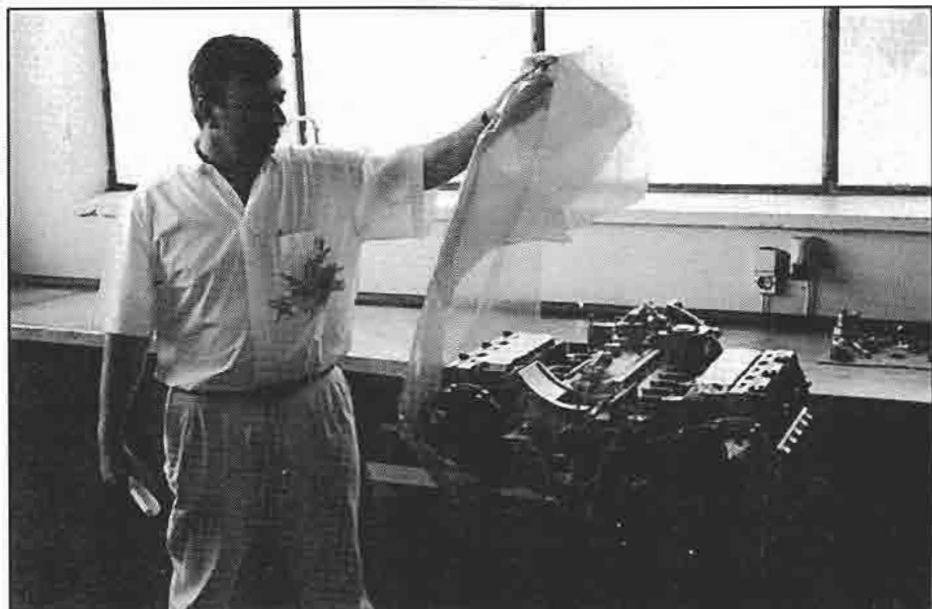
vilegium. Men her var vi altså! Tre Porscher stod og ventet på å bli hardkjørt rundt denne testbanen - en 928 GTS, en 911 Carrera 2 Tiptronic (som forøvrig var den samme bilen med samme sjåfør som for to år siden), og en 968 cabriolet. De fleste fikk seg en tur i hver av bilene med disse halvgale førerne. Værst var vel sjåføren i 968'en - som fektet og gestikulerte med den ene hånden mens han kontrollert og sikkert manøvrerte sidelengs gjennom det mest svingete partiet på banen. Og ikke nok med det - han festet nok blikket mer på passasjerene under sin fortelling om bilen, enn på selve banen. Moren var det iallefall.

Helt tilfeldig ble det oppdaget en blå 911 Speedster med det nye karosseriet, dog noe maskert ved støtfangerne - men utvilsomt en test-

bil basert på Carrera 2. Vips, så var den på film, og jeg spurte Ronald Till om hva dette var for noe? Svaret ble som følger: "You have never seen that Car...OK?"

Videre gikk ferden til Ludwigsburg, primært for å handle Porsche-effekter fra butikken. Her befinner som kjent sentrallageret til Porsche samt Porsche Classic seg. I et lite utstillingslokale fant jeg faktisk en god gammel Porsche 910 banevogn i en aldeles utrolig fin forfatning.

Porsche stod for aktivitetene også på kvelden. Vårt vertskap inviterte oss med på en 4-retters middag i en "sehr gemütlich" restaurant inne i Stuttgart. På nytt var det bare å kose seg, noe som det så ut til at alle gjorde...til de tidlige morgentimer.



Alois Ruf fortalte villig vekk om både motorer, automatclutcher og hvordan han får enda mer ut av Porsche'ne (øverst)

I Ludwigsburg kunne vi bla. se en 910 banevogn i en helt utrolig fin stand (midten)

En helt ny 911 Turbo S tiltrakk seg så mye oppmerksomhet at gjengen glemte både tiden og bussavgangen. Og fargen var den nye "Speed-Gelb" (bilde nederst på siden)



Hele denne turen hadde et forholdsvis trangt tidsskjema. Allerede lørdag morgen satte alle kursen mot Pfaffenhausen ca 16-17 mil syd-øst for Stuttgart. Her er nemlig tilholdsstedet for Alois Ruf, hvor Per Oskarson hadde sørget for en audiens og full omvisning. Med tanke på at det tross alt var i ferietiden, som kom Herr Ruf personlig for å ta hånd om oss denne dagen.

Alle satte nok pris på hans servering av kaldt øl og rundstykker i det varme været. Ruf CTR er vel etterhvert blitt et kjent kapittel for de fleste og er alltid en fryd for øyet. Han hadde derimot en ny modell som vakte stor interesse, spesielt etter at Per stod for trekningen av 5 prøveturer med denne bilen.

Etter omvisningen tok Ruf frem sin Ruf BR2, som opprinnelig er et råkarosseri fra Porsche-fabrikken bygget opp med et forsterket Ruf understell, bremses fra Turbo 2, innredning etter ønske, 6-trinns Ruf-gearkasse og en modifisert 3,3 liters motor - også denne fra Turbo 2. Den bilen vi fikk se var i tillegg utstyrt med EKS (Electronische Kupplung System) - som i enkelhet kan beskrives som en automatclutch.

Jeg var faktisk så heldig at jeg trakk en av de 5 plassene for prøvekjøring (selv uten å jukse..). "Dessverre" var jeg førstemann ut, og tok det derfor relativt rolig. Som du sikkert forstår byr denne kruttønna på mye

høy puls - noe en av de to andre visstnok fikk sjansen til å prøve.

Å kjøre en 911 med bare to pedaler er en litt annerledes opplevelse, man føler at noe mangler. Dette geniale systemet som forøvrig er et samarbeide mellom Ruf og Sachs, fungerte perfekt. Når du skal skifte gear er det bare å slippe opp gasen og gjøre gearvalget. EKS-systemet vil sikkert bli å finne på listen over ekstrautstyr hos mange bilfabrikanter i de kommende år - for hvorfor bruke tid på å clutch når elektronikk og hydraulikk kan gjøre det for deg?

Etter besøket hos Ruf var det tid for at gruppen skulle splittes opp. Noen reiste tilbake til Stuttgart, noen satte kursen mot Kiel. Et par skulle videre sydover, og de 13 resterende skulle til Spa i Belgia for å se på Formel-1 løpet der.

Etter mange timer på Autobahn kom vi omsider til Trier (Tysklands eldste by) hvor vi overnattet - et sted og landskap jeg må anbefale på det sterkeste.

Søndag morgen bar det avgårde igjen, til et folkemylder uten like. Det ble et drøyt stykke å gå før vi kom fram til tribunene, forbi bla. tusner av engelske Mansell-fans. I en slik folkemengde er det godt å ha tribunebillet, selv om den koster 1200 kroner. Her i Belgia var klimaet av en litt annen sort, og det ble etterhvert en meget sur opplevelse å sitte stille da det begynte å blåse og duskregne. Spa hadde mye å by på denne dagen. Mens vi var på vei mot tribunen var et Formel Opel/lotus løp i gang, etterfulgt av en oppvisning med gamle Ferrarier. Videre startet et Carrera Cup-løp hvilket passet oss Porsche-folk godt. Dette løpet ble forøvrig stoppet en stund, etter et skikkelig

sammenstøt "oppe i bakken". Som bildene viser er det en kraftig høydeforskjell på banen, og man kan jo forestille seg hvilken følelse det er å kjøre formelbil på denne "berg- og dalbanen".

Endelig var tiden inne for de store gutta. De av dere som har vært på Formel-1 løp tidligere, vet at disse bilene gir lyd fra seg. Det er et så vanvittig lydnivå idét de passerer, at an absolutt bør ha hørselvern tilgjengelig. Idét bilene kom nedover langsiden formelig bølget folkemassene seg nedover tribunene. Stemningen i det øyeblikket er til å ta og føle på.

Dette var et løp hvor det skjedde mye de første rundene. Etter at Senna, Mansell og Patrese hadde tatt starten skjedde det store rokkeringer i de følgende rundene. Jubelen var selvsagt stor når Senna ledet, men den var enda større når Williams Renaultene var først. Mansell havnet på rundt 14. plass etter 3 runder, men på det sleipe fører kjørte han seg opp til lederplass iløpet av 5-6 runder! Idealsporet tørket etterhvert opp og grepet bedret seg. En som tydeligvis hadde mye inne denne dagen var Michael Schumacher i sin Benetton Ford. Etter meget jevn kjøring hele veien kjørte han seg etterhvert opp på førsteplass 5-6 runder før slutt, og holdt denne plassen helt til mål. Mansell kjørte inn til andre-plassen med ødelagt gearkasse - de siste rundene teit etterfulgt av Patrese, som sikkert hadde tatt fra ham andre-plassen dersom det hadde vært en runde til. Det var skikkelig morsomt at Schumacher vant nettopp her i Belgia, hvor 10-tusner av tyske fans var tilstede. Han er som kjent bare 23 år gammel, og har sikkert mange seiere foran seg i

kommende sesong, nå som Mansell (og eventuelt Senna) blir å finne i Indy-serien i USA. Som debutant i Formel-1 verdenen har han endt opp på 3. plass sammenlagt i år - en prestasjon det bare er å ta av seg hatten for.

Akomme seg ut av tribuneområdet er ikke gjort i en fei. Når tusner av mennesker skal gjennom de samme slusene er det bare å løfte opp bena og følge massene. Vi kom oss omsider ut på selve banen, og fulgte denne oppover.

Vel tilbake i bilen var neste stopp Aachen i Tyskland, hvor vi overnattet til mandag. I denne byen befinner det seg en butikk som heter Danhausen - og for de som samler på modellbiler er dette som å komme til himmelen. Det ble selvsagt et besøk her mandag morgen før turen fortsatte nordover til Kiel, og deretter videre med ferge til Göteborg.

Etter en drøy uke i Tyskland og Belgia opplevde vi selvsagt svært mye. Det var en skikkelig fin gjeng som var med hele veien, og etter en uke sammen så lærer man hverandre godt å kjenne.

Det er nå mindre enn to år til neste fabrikketur, og jeg vil anbefale de som ikke har vært med tidligere å bli med - det vil bli mitt fjerde fabrikkbesøk.....!

Egil Haugen



Nigel Mansell for full fart i sin Williams Renault. En defekt gearkasse ødela et flott løp. Seierherre ble Michael Schumacher i Benetton Ford (bilde over)

Hvor stor høydeforskjell det er på denne racerbanen vises tydelig på dette bildet, tatt etter at løpet er slutt, og publikum er på vei mot utgangene (under)





INVEST-TIP

924 TURBO - NYKOMMLINGEN SOM ØDELA FABRIKKENS ETABLERTE RANGORDNING

På mange måter var Porsche 924 turbo allerede på introduksjonstidpunktet en fremtidig klassiker med samleverdi.

Gjennom hele levetiden var den en "uanselig blomst" i Porsches modellprogram - uønsket, og i skyggen av de "ekte" Porschene.

Nå - tidlig på 90-tallet, og snart et tiår etter at den gikk ut av produksjon - kan plutselig 924 turbo fremvise alle de særegenhetene som er med på å skape en klassiker. Med et samlet produksjonstall på bare 6431 enheter tilhører den en generasjon turbobiler som ikke lenger finnes - en generasjon turbobiler som

den dag i dag like sterkt overrasker føreren med sitt plusselige og brutale "turbo-kick."

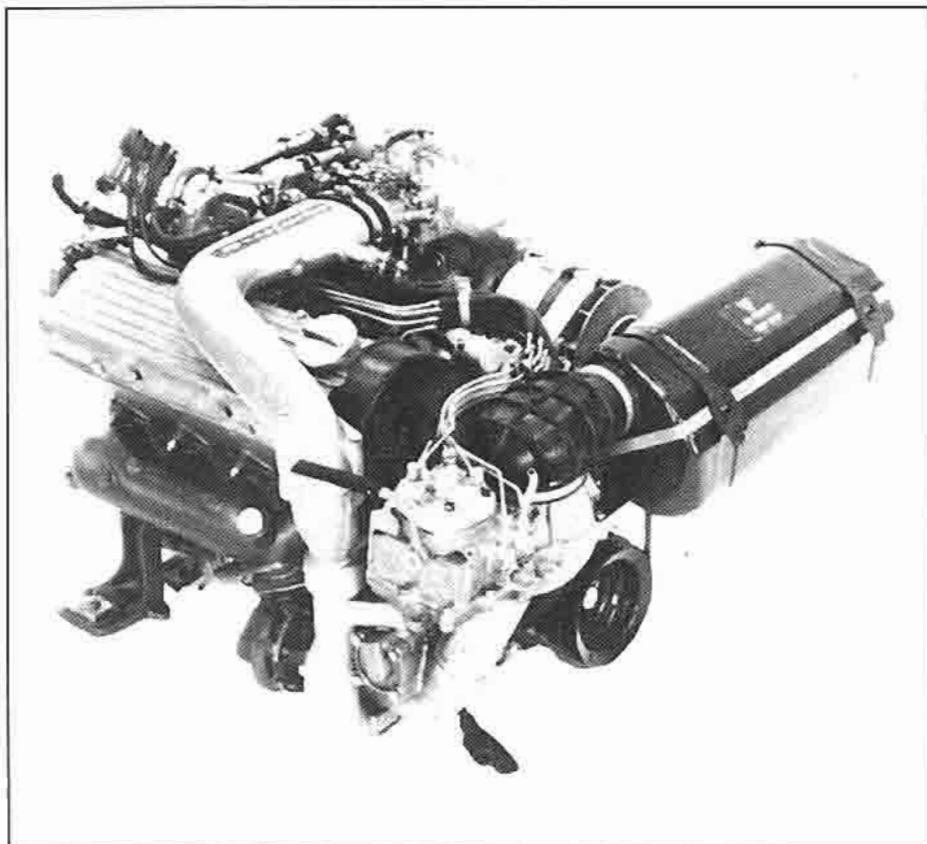
Sikkert er det at den 4-sylindrede motoren med 170 hk, fra 1981 177 hk, byr på en turbo-opplevelse i særklasse - for mange en nytelse, for andre ubehagelig - men med et uslettelig inntrykk på alle som har prøvd seg som fører.

Porsche 924 var den første sportsvognen fra Zuffenhausen bygget etter fabrikkens nye filosofi med motoren foran og trekk på bakhjulene. Grunnmodellen var allerede 3 år gammel idet den sterkere søster-

modellen så dagens lys.

Ikke bare var bilen utstyrt med en KKK turbolader, ingeniørene hos Porsche hadde også designet et helt nytt topplokk med delvis integrerte forbrenningskammere, en endret plassering av tennpluggene på grunn av andre temperaturforhold, og langt større utblåsningsventiler enn på standardmodellen. Med en kompresjon redusert til 7,5:1 presterte 2-litersmotoren med et ladetrykk på 0,7 bar hele 170 Hk ved 5500 o/min. - ikke mindre enn 45 Hk over "lillesøsteren".

Utseendemessig var det mer enn et



Under sin produksjonstid ikke særlig velsett, idag en sjelden Porsche som er en klassiker å satse på: 924 turbo (til venstre)

Turbo motoren hadde en ytelse på 170 Hk i den første versjonen. Senere ble den utviklet til 177 Hk (over)

turbomerke på hekken som skilte den fra standardmodellen. Bilen var lett gjenkjennelig på de fire luftinntakene plassert på frontplaten, mellom de nedfellbare hovedlyktene. Et stort NACA-luftinntak på motorpanserets høyre side, og sist men ikke minst hekkspoileren på bakluken var med på å indentifisere bilen som "noe" utover standardmodellen.

Kjennere merket seg også bilens nydesignede felger med fem bolter - i kontrast til fire på standardmodellen.

De første testene viste raskt at denne varianten av Porsches "billigmodell" ødela den rangordning som tidligere fantes i Porsche-programmet.

"Turboladingen har skapt en sportsvogn ut av 924 som bringer den langt opp i Porsches modellhierar-

ki. En 928 eller den noe tilalder skommede 911 SC må mobilisere absolutt alle ressurser for i det hele tatt å henge med..." uttalte biltesterne i bladet Auto Motor und Sport i den første testen av 924 turbo, sent i 1978.

Forunderlig nok lovet fabrikken en toppfart på 225 km/t og en akselreaksjon fra 1-100 på 7,8 sekunder - mens Auto Motor und Sport i sin test oppnådde at "firesylindern" sprintet fra 0-100 på 7,6 sekunder, og oppnådde en toppfart på 229 km/t.

Tiltross for disse imponerende egenskapene skulle det snart vise seg at 924 turbo skulle bli Zuffenhausens Askepott.

Hvor fullstendig feil marketingfolkene hadde tatt mht. denne modellen kan best beskrives gjennom et sitat fra daværende Utviklingssjef Helmut Bott: Han betraktet den lille

turboen som "en modell direkte rettet mot 911-kundene..." I ettertid ser vi at dette var en helt feil beslutning. Mens etterfølgeren til 911 SC lever videre med fornyet ungdommelig friskhet - er 924 turbo like død som den er sjelden. Et skikkelig gjennombrudd fikk den aldri - til det var (og er fortsatt) hekkmotor-entusiastene alt for mange. Og dessuten: med sitt strømlinjeformede og nøytralt utseende karrosseri manglet 924 turbo noe av det utseendemessige "flair" og særpreg som kjennetegner en 911. Porsche-kunder skal ikke bare ha ytelser i toppklasse - det skal også synes på bilens utseende!

Høsten 1980 gjennomgikk den lille turbo-Porschen sitt første store utviklingstrinn foran modellåret 1981. Etter å ha blitt kritisert for at 924 turbo kunne være vanskelig å håndtere når den ble kjørt "på grensen" - forårsaket av en turbo som uventet begynte å lade kraftig ved 3000 o/min, måtte Porsche-ingeniørene gå tilbake i tenkeboksen. Også det høye bensinforbruket "under full damp" var blitt kritisert.

Løsningen var digitalelektronisk tenning, høyere kompresjon (8,5:1) og et ladetrykk redusert til 0,6 bar. Alt dette ga motoren en helt annen karakteristikk - ikke minst var den skremmende, og plutselige turboladingen som kunne komme ukontrollert ved f.eks. hurtig kurvekjøring, praktisk talt fjernet - men motoren var også smidigere takket være nye 7 hestekrefter, tilsammen 177!

Disse ekstra hestekreftene økte 924 turbo's prestasjoner ytterligere - akselreaksjonen fra 0-100 var nå 6,7 sekunder, og toppfarten var øket til 232.



Kraftstykke med skikkelige skjermbreddere, og - takket være blant annet ladeluftkjøler, 210 Hk: Porsche 924 Carrera. Kun produsert i 400 eksemplarer (over)

Bakfra synes hekkspoileren, som senere ble standard på alle 924-modeller. Turbo-felger og 5 bolter gjør det lett å identifisere en turbo fra en standard 924 (til venstre)

I tillegg gikk bensinforbruket kraftig ned - under tester brukte den første utgaven av 924 turbo 1,79 liter pr. mil - mens forbruket på den senere versjonen var redusert til 1,36 liter pr. mil. Det var ikke uten grunn at testerne brukte uttrykket "ingen annen sportsvogn kan kjøre så fort - så økonomisk.....!"

Noe særlig utslag på salgsstatistikkene gjorde ikke de ovennevnte forbedringene. Til det var det alt for mange kunder som hadde beklaget seg over den "gamle" modellens svakhet: en turbo som

gikk for varm og "skar" seg. Etter relativt beskjedne salgsresultater ble salget av 924 turbo innstilt på det tyske markedet i 1983. Etter dette tidspunkt ble det produsert ytterligere 600 enheter spesielt for det italienske markedet. Årsaken var de spesielle italienske toll- og avgiftsbestemmelsene som begunstiger motorer under 2,0 liter. Deretter var det slutt.

I dag har 924 nesten forsvunnet fra bruktbilannonsene i fagtidsskriftene - man må lete lenge før man finner tilgjengelige objekter - og i de fleste tilfeller rundt 20.000 mark.

For fremtidsorienterte klassikersamlere med ambisjoner om både kjøreegenskaper og spekulasjon anbefales den spesielt sjeldne sport-/racingversjonen av 924 turbo - bare 400 eksemplarer ble bygget, og med priser på 40-50.000 mark idag -924 Carrera GT....

Denne optisk "brutale" utseende modellen med skikkelig skjermutbygging og det store luftinntaket på motorpanseret er hele 150 kg lettere, og har en motoreffekt på 210 hk. Utviklingsmålet for bilen: Gruppe 4.

Den som idag greier å finne, og redder en av disse, har ikke bare umiddelbart opplevelsen og fornøyselsen av en racervogn - men kan i morgen med sikkerhet innkassere gevinsten.....

Ulrich Bethscheider-Kieser
Auto Classic, Tyskland

Oskarson

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

ENEIMPORTØR AV RUF PRODUKTER TIL NORGE



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

RUF

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



RUF 10"x17 felg
for 911 Turbo.



Frontspoiler 911 Carrera.



RUF skinnratt.



RUF 9"x17 felg
for Carrera 2/4.

Nyhet for medlemmer av PORSCHKE KLUBB NORGE

10% rabatt

på alle Porsche original- og slitasjedeler.

JULETILBUD:

Panseremblem med underlag og fester	pr. stk. kr.	288,-
Steinsprutfolie til 911/turbo baksjjermer	pr. stk. kr.	240,-
RUF felgsats 911 SC/3,2 Carrera/944 → 87	kr.	16.800,-
911 turbo skinnseter, brukte	à kr.	4.200,-
7+8"x16 Fuchs med dekk, brukte	kr.	12.000,-

Alle priser er inkl. mva.

Vi ønsker alle Porsche-interesserte en God Jul og et Godt Nytt År!



STAFETTPINNEN GÅR-

JOHN HAALAND, STAVANGER

Denne gangen har stafettpinnen vandret helt til Stavanger. Selve historien er egentlig hentet enda lenger unna - nærmere bestemt helt nede i Tyskland.

Historien har nemlig vært på trykk i den tyske 914-6 klubben allerede.

På 914-6 klubbens vårmøte i Tyskland i 1984 hadde John reist nedover med sin 914-6. En original bil, smal, og Blutorange av farge. En defekt gearkasse satte strek for en verdig avreise fra dette møtet - og bilen ble slept derifra.

Historien om hvordan John havnet på 914-møte i Tyskland, begynner som for de fleste av oss, mange, mange år tidligere.

Som de fleste gutter var interessen

for bil det altoverskyggende ved 18-års alderen. Drømmen om noe spesielt, helt en sportsbil lå latent. Men først etter en rekke biler endte det med noe som var litt utenom det vanlige - en BMW 2002. På mange måter oppfylte denne bilen mange av drømmene - og etter en skikkelig jobb fremsto bilen i perfekt stand, og med mer enn nok hestekrefter. Egentlig en bil jeg hadde bestemt meg for aldri å selge.

Porsche var på dette tidspunktet noe uopnåelig - et eksotisk merke på linje med Ferrari, Lamborghini og Maserati.

Det høye prisnivået - tre ganger de bruktpriene som var annonsert i tyske blader - og et heller mangelfullt dele- og serviceapparat gjorde alle

disse bilene sjeldne. Ja, det var så få Porsche, at det faktisk kunne gå et helt år mellom hver gang jeg så en Porsche.

Etter en tid begynte drømmen om noe "mer" å bli sterkere og sterkere. Jeg var på jakt etter den optimale, men allikevel en hverdagsbil, blant alle de eksotiske sportsvognene. Etter min oppfatning kunne det ikke være noe alternativ til midtmotorkonseptet når det gjaldt kjøreegenskaper.

Den tidligere så høyt elskede BMW'en innfridde så langt fra mine forventninger - og min interesse begynte å sirkle seg rundt Porsche 914 - spesielt en 914-6.

I visshet om at det egentlig ikke fantes noen sportsvogn som helt kunne tilfredsstille mine spesielle krav og begrensede økonomi - var det en VW-Porsche 914 som lå nærmest. På dette tidspunkt var alle de ovennevnte synspunkter ren teori - jeg hadde aldri kjørt en Porsche - men i ettertid viser det seg at jeg hadde helt rett!

Dermed ble den første 914 oppsporet og kjøpt. Jeg hadde store planer med bilen, som var skadet. Men som en del av min videreutdanning måtte jeg flytte til USA for en tid - og jeg gjorde en av mine første, større feil. Bilen ble videre-solgt i samme stand som jeg overtok den. Porsche-feil nr 1.

En dag i 1981 satt jeg og leste bruktbilannonsene i avisen, og øynene falt på "914-6 TIL SALGS". Til tross for at bilen befant seg helt på den andre siden av Norge, ble det avtalt møte og besiktigelse av bilen. Jeg var overbevist om at dette måtte være den eneste originale 914-6 i Norge.

"Helt tilfeldig" planla jeg en familietur for å besøke venner på østlandet. Vel fremme tok jeg med meg min 7-årige sønn for å ta bilen i øyesyn. Et strøken eksemplar av en 914-6 - mørk brun metallic (original-farge rød) med en 2 l S-motor stod foran meg. Forelskelse ved første blick. Jeg kjøpte bilen, der og da!

Bilen hadde en litt morsom forhistorie. Kjøpt ny hos Raffay i Hamburg av en nordmann som skulle arbeide i Afrika. Han tok bilen med seg direkte sydover. Av ekstrautstyr var bilen levert med fargede vinduer, Bilstein sportsdempere og diff.sperre.

Etter noen år i solskinn kom bilen til Norge - med regn og sne. Eieren

dro raskt tilbake til Afrika - og bilen ble stående igjen hjemme. Slik sto den noen år, inntil en entusiast fant ut om bilen - og kjøpte den. Heldigvis for meg trengte han penger noe senere - og bilen ble - som nevnt tidligere - min.

Desverre havnet jeg noe senere i samme situasjon, og jeg begikk min Porsche-feil nr 2.

Jeg solgte bilen til en marinesoldat som nettopp hadde gått på land - og som hadde en fullstappet bankbok. I allefall før han kjøpte seg en 914-6. Senere har bilen skiftet eier flere ganger - og nå befinner den seg i Oslo-området vel ivaretatt av et medlem i klubben.

Egentlig var jeg lei meg for at jeg hadde solgt bilen. Ikke kunne jeg glemme den, og det gikk ikke lang tid før jeg igjen var på jakt etter en ny Porsche 914.

Tenk, igjen, rent tilfeldig, kikket jeg i en Oslo-avis og fant en 914 til salgs. En tidkrevende og vanskelig overtalelse av min kone resulterte i nok en "914-reise" til Oslo. Og igjen endte jeg opp som 914-eier. Min andre 914-6!

Jeg kjøpte den i god original stand - særdeles rustfri sett i lys av at den hadde tilbrakt mesteparten av sin tid i Norge. Bilen kom opprinnelig fra Frankrike - den var importert hit av en ansatt ved den Franske Ambassade i Oslo.

Den svake T-motoren og manglende diff.sperre, tross, bilen var utrolig morsom å kjøre på smale og svingete vestlandsveier. Jeg skulle like å møte den som kan (og tør) følge en 914-6 på slike veier!

Jeg forstår godt alle som mener at en slik sjeldenhet som en 914-6 bør holdes absolutt original. Men min drøm er nå å bygge opp bilen med en 3 l. Carrera-motor og en 916

gearkasse. Selvsagt med understell og bremser tilpasset denne kombinasjonen. Dette måtte være den absolutt optimale sportsvognen for gatebruk - og kanskje oppfyllelsen av alle mine drømmer!

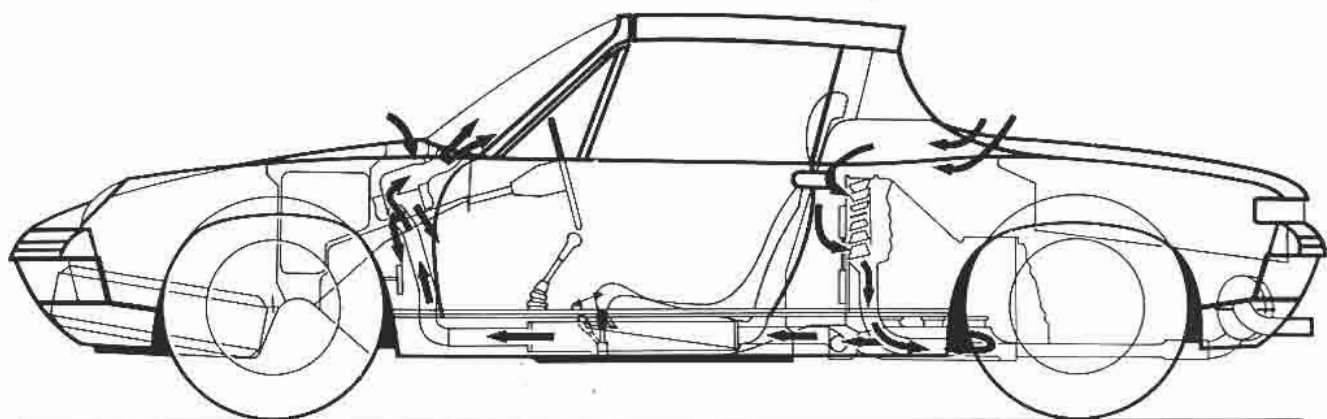
Drøm, og drøm. Jeg hadde også et annet karosseri stående. Et bra utgangspunkt for en kompromissløs banebil - der det er mulig å bygge sammen "det værste av alt"....

Arene har gått. Og i mellomtiden har jeg begått Porsche-feil nr 3 og 4. Jeg har solgt både den originale 914-6 og karosseriet jeg hadde tenkt til å bygge bane-racer av. Det sistnevnte ble hentet for bare noen få måneder siden - og det blir nok å se i klubbmiljøet om ikke så alt for lenge.

Om det blir en ny Porsche? Feilene jeg har begått gjentatte ganger har ikke vært å kjøpe Porschene - derimot har feilen vært å selge dem.....

Pål Rognaldsen i Oslo - som visstnok også går rundt og har lyst på en Porsche 914 - utfordres herved til å ta stiftelpinnen og skrive i neste nummer av Porsche Classic, det ryktes om både politijakt etter en rød 911, og forsvunne Porsche-presanger i Stuttgart.....

*Omarbeidet til Porsche Classic
av Sven Furuly*



NYTT OM 914 REGISTERET

Mer aktivitet, mer informasjon, flere biler dukker opp!

Som du sikkert husker fra forrige utgave av Porsche Classic, så avsluttet det med en artikkel om Sven Furulys gjeninntatte interesse for 914 med dertilhørende registerførerjobb. Nå har det imidlertid vist seg at hans arbeid ble forholdsvis kortvarig - men vi skylder ham en stor takk for den glimrende jobben han gjorde på få måneder.

Etter å ha blitt "snytt" for en 1971 modell 911T (som visstnok ble solgt for kr 65.000.-), har jeg nå anskaffet meg et meget bra 914-objekt som for tiden gjennomgår en fullstendig nedplukking. Derfor har den glødende interessen for 914 smittet over på meg, med det naturlige resultat at jeg tok over register-

førerjobben. Og som nevnt ovenfor, så var dette nærmest som å komme til dekket bord. Etter litt mer finpusing og undersøkelser her og der, så har nå 914-oversikten fått enda mer kjøtt på beinet. Ifølge listen vil den som er litt observant se at flesteparten av eierne er medlem av PKN, og kjenner jeg meg selv rett (og det gjør jeg jo), så varer det vel ikke lenge før de resterende har blitt kontakttet - med et medlemsnummer som resultat!

I forbindelse med overtakelsen av registeret, har jeg blitt overlevert den dokumentasjonsmengden som Sven nevnte i forrige nummer. Denne består av bla. fabrikkens originale verkstedhåndbøker som er

både i tysk og engelsk utgave (13 ringpermer ialt), original delekatalog for 914/4 og 914/6 (telefonkatalogen blir smågutt i forhold til denne), flere tyske delekataloger - deriblant fra Lothar Stockl. I tillegg har jeg skaffet meg en amerikansk delekatalog fra Automobile Atlanta som forøvrig har hyggelige priser. Et annet amerikansk firma ved navn Automotion har også mye deler til 914 (mye racing) som forhandles av Per Oskarson eller Autotrim AB i Gøteborg. Med andre ord: med så mye stoff samlet omkring Porsche 914, så tror jeg at det skulle dekke enhver etterspørsel fra de 20-25 eierne vi mener det er av 914 Porscher her i Norge.

Reg.nr.	Type	Årsmod.	Originalfarge	Nåværende farge	Eier	Medl.	Chassisnr.
BL 13715	914/4	1970	Signalgul	?	Svein-Pettersen	601	4702911149
BL 14728	914/4	1970		Sort / Gull ?	Erland Breiskallbakken	210	4702901370
BL 49597	914/4	1970	Adriablå	Indishrot	Frithjof Sylte		4702901931
CC 62053	914/6	1972	Signalorange	Brun metallic	Ove Andre Pedersen	571	9142430058
DA 18588	914/4	1970	Blutorange	Blutorange	Torkel Trønnes	417	4702901143
DA 41626	914/6	1970	Blutorange	Rød metallic	Dag Roar Arntsen	409	9140430763
DA 48217	914/4	1971	Rød	Hvit	Petter Bye	463	4712902175
DA 61666	914/4	1970	Gul	Rød	Per Høgstad	544	4702903991
DA 94111	914/4	1972	Blutorange	Blutorange	Ola Guldahl	563	4722911372
DA 95215	914/4	1970		Orange	Paul Rossebø		4702909465
DC 30521	914/4	1973		Hvit	Per Ove Arntsen	220	4732911946
DD 86867	914/4	1971	Blutorange	Blutorange	Jon Erling Berven		4712904648
HS 26094	914/4	1972	Sølv metallic	Sølv metallic	Christian Meisterlind	23	4722911942
KE 34595	914/4	1972		Hvit	Marit Elisabet Faugli		4722917319
LS 15827	914/4	1972	Sølv metallic	Sølv metallic	Aud Holmen		4722918868
PC 14262	914/4	1971		Sort	Fridtjof Klareng		4712902167
PN 38848	914/4	1971		Indishrot	Geir Enberg		4712909598
RE 52017	914/4	1972		Rød	Trygve Kvamme	364	4722901231
VD 54333	914/4	1970		Rød	Erland Midtgård	136	4702911993
Uregistrert	914/4	1970	Blutorange		Egil Haugen	226	
Uregistrert	914/4	?	Adriablå		Odd Rune Hovdan	606	

Efter å ha lest mye om 914/6 Club i Tyskland tok jeg like godt kontakt med denne klubben for å tegne medlemsskap. Dette er en klubb med høyt aktivitetsnivå og med et medlemsblad som inneholder svært mye nyttig informasjon. For en med glødende interesse for 914 er dette medlemsskapet bare å anbefale. Årskontingenten er på DM 200.-!! -noe som kanskje understreker at PKN's kr 300 i årskontingent er latterlig billig!

Når det gjelder min egen 914, så vil det i de neste utgavene av Porsche Classic komme statusrapporter om hvordan ned-/oppbyggingen av bilen utvikler seg. I dag er nesten hele bilen plukket ned til bare rå-karosseriet. Bilen er så og si kjemisk fri for rust (utrolig etter så mange år - og det er jo et Karmann karosseri..) og på nyåret er det vel på tide å begynne å bygge den oppover igjen.

Planen er å rigge den for banebruk til kommende Porschese-song med

minst mulig kilo å slepe på, og en 2,7 eller 3,0 motor i effektområdet 200 Hk. Når man tenker originalitet så er kanskje disse planene til å rive seg i håret av, for enkelte, men etter som bilen tidligere har blitt bygget om til 914/6 med mye deler fra 911 (bremses, osv.) ligger jo alt til rette for at dette skal kunne bli en utrolig morsom bil å stille med på f.eks. Rudskogen. 914 har jo som kjent en glimrende vektfordeling med sin midtmotor som igjen gir et fantastisk veigrep.

Hvis alt klaffer fremover, så skulle det ikke forundre meg mye om den blir å finne på vårt første banetreff i 1993.

Alt ligger nå til rette for at vi kan få et meget aktivt 914-miljø i klubben, og jeg håper at de fleste 914-eierne vil være med på å bygge opp videreutvikle, og vedlikeholde dette i tiden fremover.

I forrige nummer ble det utfordret

914-eiere om å lage et merke, eksklusivt for 914-bilene. jeg oppfordrer nok en gang til å slutte opp om dette!

Hva Sven har på gang istedenfor å ta seg av 914-registeret regner jeg med at du kan lese om i neste nummer av Porsche Classic. At det har noe med vannkjøling å gjøre kommer sikker ikke som noen stor overraskelse...

Egil Haugen

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