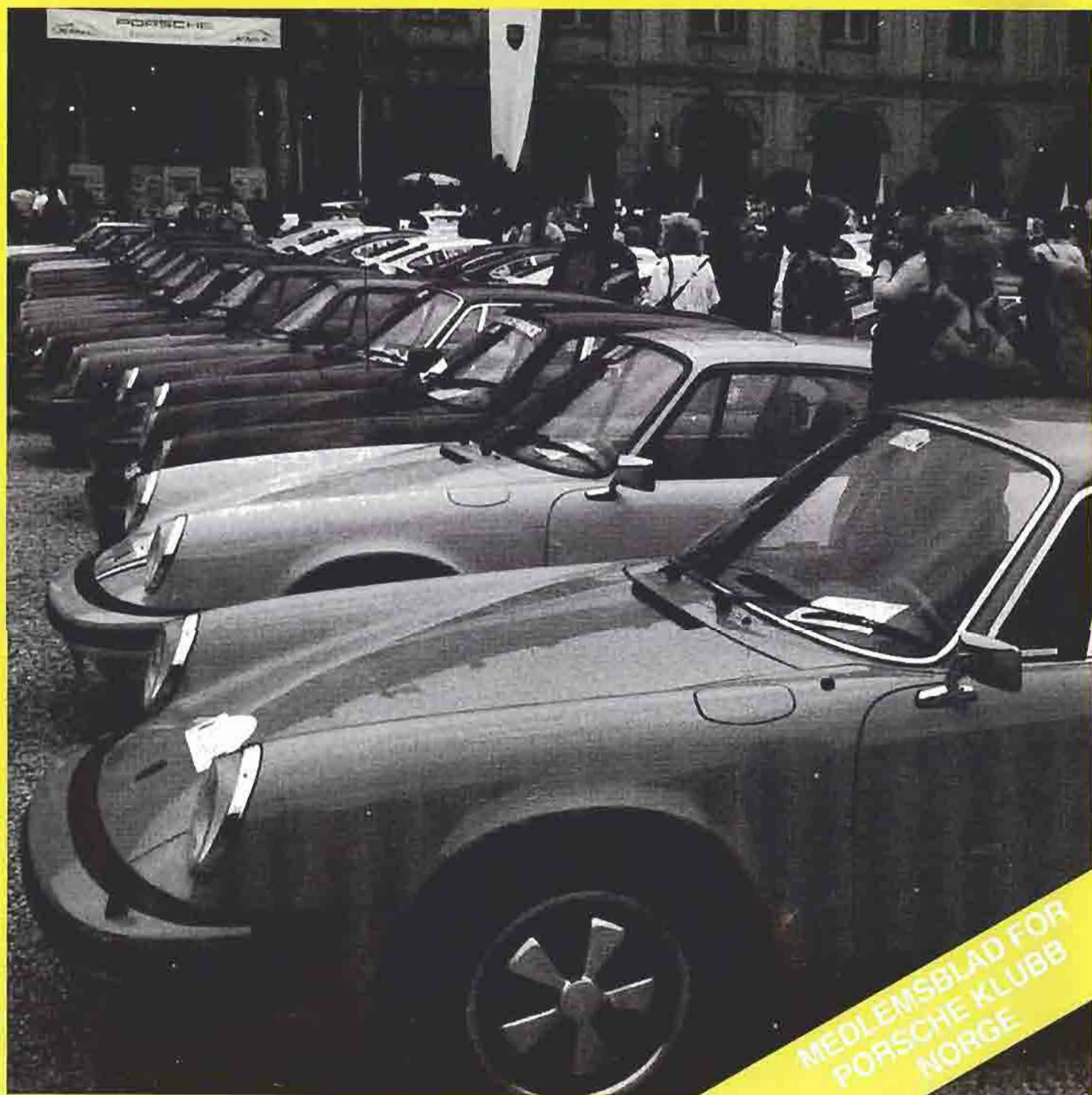


PORSCHE

14

1993

Classic



MEGLEMSBLAD FOR
PORSCHE KLUBB
NORGE

Nr. 14, juni 1993

Bladet utkommer med 4 nummer pr år.

Distribusjon: Gratis til alle medlemmer.

I redaksjonen: Sven Furuly

Idé og layout: Sven Furuly

Annonsebestilling/matriell: Egil Haugen

Ettertrykk tillatt med tydelig kildeangivelse.

Tlf. redaksjonen: 22 505323, annonser: 22 262913

PORSCHE KLUBB NORGE, POSTBOKS 83, 0216 LILLEAKER.



FORMANNEN HAR ORDET



Nummer 14 i rekken, ja! Da jeg meldte meg inn i klubben var det ferskeste bladet nummerert med 1/87 - eller nummer 4 siden starten. I dag, 6 år og 10 utgaver senere har vi som et resultat av iherdig jobbing, utallige telefoner, mye frem og tilbake, og mye masing utgitt nok et nummer av Porsche Classic. Derfor er det en fantastisk god følelse å hente bladene på trykkeriet, hvor man får sin lønn for strevet. Jeg håper alle setter like stor pris på det arbeidet som nedlegges i bladet - for du skal vite at det ligger mye arbeid bak en layout og et design vi mener ser enkelt og ryddig ut. En personlig mening er at Porsche Classic, med sitt lave opplag har blitt et samleobjekt i seg selv, og håper det blir godt mottatt og tatt vare på for fremtiden blandt våre medlemmer.

Når det gjelder medlemmer, så sank antallet ganske mye etter årsskiftet. Om det kommer av at kon-

tingenten økte med en femtilapp, eller at ikke-entusiaster har solgt bilene sine skal være usagt, men et frafall på 25% anser jeg for å være altfor høyt. Det som på den andre siden er svært positivt er at nye Porsche-eiere som ringer for å melde seg inn i klubben, har fått høre om PKN av bilens tidligere eier. Dette skal dere selvsagt ha ros for - en bedre markedsføring av klubben og det den står for kan ikke kjøpes for penger.

Det virker som om de siste ordene fra denne siden i #13 har gitt resultater: mange av de artiklene du snart kommer til å kaste deg over i dette nummeret er skrevet av forskjellige personer. Som du sikkert kjenner er også sideantallet øket i forhold til tidligere utgaver. Denne gangen har også opplaget blitt øket med noen hundre eksemplarer. Disse skal sendes ut som "lokkemat" til Porsche-eiere som kanskje ikke

har hørt om PKN - i håp om å få de som medlemmer.

Jeg holder for tiden på å etablere en Porsche-database som kommer til å inneholde masse opplysninger om hver enkelt Porsche vi kjenner til. For tiden er dette godt over 600 biler, og som du sikkert skjønner er dette en tidkrevende jobb med stadig oppdatering. Det kom for noen dager siden inn et forslag fra et medlem om nettop en slik registrering - hvor klubben satt inne med chassisnummer, motornummer, samt andre delenummere som kunne spores. Tanken er svært god, for med dette kan vi bidra til at stjålede Porscher blir vanskeligere å omsette! Jeg håper på forståelse for et omfattende spørresjema som vil komme i posten.

Jeg ønsker alle en god Porscheferie!
Egil Haugen



PORSCHE 911
30 års Jubileum

PÅ TREFF I STUTT GART

Da Porsche 911 for første gang ble vist ved den internasjonale bilutstillingen IAA i Frankfurt 1963, ante ingen hvilken suksess denne bilen ville få. Flere uttrykte at bare Porsche 356 var en ekte Porsche. 30 år med 911 har vist at påstanden var feil, og det er følgelig grunn til å feire.

Dr. Ing. h.c.F. Porsche AG valgte å markere denne begivenheten ved å invitere Porsche-klubber over hele verden til 30 års jubileum: 30 Jahre 911® - Europa Sternfahrt 10-13 juni 1993.

Av praktiske grunner hadde Porsche begrenset antall biler til 300 fordelt på de forskjellige klubbene. For Norge var det satt av én plass, og

da Egil Haugen ringle og spurte om vi kunne tenke oss å representere PKN, trengte vi ingen betenkningstid.

Bilen vår er en 75 modell "Gelbgrün" 911 Coupe i urestaurert originalstand. Da vi kjøpte bilen stod den og lyste opp i lokalene til Bertel O Steen på Stabekk, og før den tid har den vært omsorgsfullt pleiet av tidligere PKN medlem Wilhelm Aaser.

Før vi reiste fikk vi tilsendt et kart hvor det var angitt 13 forskjellige treffpunkter rundt om i Europa. Deltakerne ble oppfordret til å stille opp ved et av disse stedene til et gitt tidspunkt den 10. juni, for så å kjøre sammen til Porsches avdeling i

Ludwigsburg utenfor Stuttgart. Min samboer og jeg kombinerte dette treffet med litt ferie i Tyskland og Østerrike. Av den grunn valgte vi å møte opp på treffpunktet i Salzburg. De ble forbauset over å få besøk av nordmenn, men vi ble meget godt mottatt. Etter å ha spist lunch sammen, satte vi kursen mot Ludwigsburg - 10 østerrikske biler og én norsk.

Da vi ankom Ludwigsburg, hadde det allerede dukket opp ca 100 strøkne 911'er. Utover kvelden fortsatte tilstrømmingen av biler, og vi begynte å ane hvilken begivenhet dette kom til å bli.

Stemningen var på topp, og mange brukte nok opp sin første filmrull allerede denne kvelden.

For å fjerne veistøvet var det arrangert "fellesvask" der man kunne pleie sin bil med Porsche bilshampo. Vi greide selvfølgelig å havne sammen med den spanske "armada" hvor det var så mye gestikulering og kaos at Porsches filmteam ble tilkalt (det vil bli laget en video om arrangementet). I vaskekøen traff vi også en gjeng fra den svenske klubben, og noen av disse kjente igjen bilen vår fra den tiden Wilhelm var med i PCS.

Et medlem fra PCS holdt faktisk på å komme tomhendt til Ludwigsburg. Han kjørte alene, og da er det jo litt vanskelig å kjøre bil, lese kart, og passe på avkjøringer samtidig. Følgelig holdt han på å kjøre forbi den siste avkjøringen fra Autobahn. I 150 km/t bestemte han seg for å prøve allikevel, hvilket resulterte i at bilen tok en serie nydelige piruetter hele tiden på avkjøringsrampen... ikke en skramme... puh!

Påfølgende dag var det klart for "Concours D'élégance i slottsgården på Ludwigsburg slott. Samtlige biler deltok i denne utstillingen, inklusive spesielt inviterte, var det 320 biler. Alle årganger og modeller var representert, fra 1964 til 1993.

Bilene ble inndelt i 10 grupper som følger:

GRUPPE 1: 64-68 modeller. 27 stk biler.

GRUPPE 2: 69-73 modeller, untatt Carrera RS. 29 stk biler.

GRUPPE 3: 72-74 modeller 2,7-3,0 Carrera RS. 22 stk biler!

GRUPPE 4: 74-79 modeller. 43 stk biler.

GRUPPE 5: 80-85 modeller. 32 stk biler.

GRUPPE 6: 86-88 modeller. 26 stk biler.

GRUPPE 7: 89 modeller. 28 stk biler.

GRUPPE 8: 90-91 modeller, untatt Carrera 2 RS. 32 stk biler.

GRUPPE 9: 91-92 modeller Carrera 2 RS. 30 stk biler!

GRUPPE 10: 92-93 modeller. 38 stk biler.

skje ble litt vel mange nye biler.

Som nevnt var alle modeller representert (inklusive en 4 seters prototype fra PCS - se bilde under), og antakelig var også alle farger representert. Det var morsomt å se at de mest fargerike bilene var de fra syttitallet samt den lange rekka med nye Carrera 2 RS - det ser ut som syttitallets farger kommer tilbake! Ekstra



De fleste klubbene hadde lagt ned et stort arbeid i å velge ut biler fra hele tidsepoken. Unntaket her var Spania og Italia, de hadde nok sett mere på person enn på bil. For Spanias vedkommende var 8 av 10 biler 91 modeller eller nyere, deriblant diverse Carrera 2 RS og Turbo 3,6. Dette gjorde at det kan-

morsomt var det at vår bil var den eneste med fargen "Gelbgrün". Fargen vakte interesse hos flere, bla. hos en som ville lakkere felgene på sin røde Carrera 2 RS!

I hver gruppe skulle de 3 fineste bilene kåres. Dette foregikk ved at deltakerne fikk tildelt en gruppe

(ikke sin egen), hvor man skulle velge ut kandidater til første- andre- og tredjeplass. På forhånd var det delt ut retningslinjer for bedømmingen samt skjema for poengberegning. En del var bekymret over at det ikke ble benyttet "profesjonelle" dommere, men det virket som om de fleste tok oppgaven på blodig alvor. Premieutdelingen var lagt til siste dagen, men troen på premie var ikke så sterk.

Om kvelden var det klart for "Schäbischer Abend" i Porsche Casino Zuffenhausen: Der var det i alt 700 gjester som ble servert en imponerende meny av mat og drikke.

Kveldens underholdningsbidrag var det gjestene selv som stod for. Det ble nemlig arrangert "Porsche Melodi Grand Prix" hvor hver klubb var invitert til å gi sitt bidrag.

Den store kontingenten fra Norge valgte å fremføre svensk drikkevise sammen med PCS. Kåringen var enkel og rasjonell, man målte antall decibel på applausen. Våre 95 decibel ble beskjedne mot Italias 126.

Når 300 stk 911'er skal tråle et relativt lite område, kan man jo tenke seg at det ble litt av et skue. Jeg tror de som bodde i området hadde det nesten like moro som deltakerne.

De siste oppgavene i rallyet var lagt til Porschemuseet i Zuffenhausen, der det for anledningen var en spesialutstilling med 911 som tema.

Etter lunch bar det på nytt utover til Weissach, og på veien dit var det igjen PCS som stod for dramatikken. Anders Hammer kjørte en 67 modell 911 RS med temmelig friskt maskineri... "den trivs bäst vid 600 varv". I et lyskryss begynte aggre-

Porsche Weissach Ballett '93". Etter tonene fra Ravel's "Bolero" kjørte 4 sorte 911 Coupeer og 4 911 Cabrioletter i grasisøse formasjoner ute på sirkelbanen i Weissach. Det lar seg vanskelig beskrive, det må oppleves.

En del av tilskuerne kunne nok tenkt seg å se balletten utført med en annen bil. Ved siden av skidpad'en hadde de stilt ut 1 stk 911 Turbo S Le Mans GT. Bilen var under klargjøring for deltakelse i Le Mans 24 timers påfølgende helg...häftigt! Etter balletten var det anledning til å ta seg et par runder på Porsches testbane. Den bilen som da vakte



Lørdagen startet med fotorally. Her fikk alle deltakerne utlevert et kart pluss et billedhefte. Så var det om å gjøre å finne ut hvor bildene var tatt og svare på diverse spørsmål. Det eksisterte tre forskjellige kart, så man kunne ikke bare henge seg på noen andre.

Løypene var ca 6 mil lange, og gikk på kryss og tvers gjennom diverse "Dorfer" rundt Weissach.

gattet å fuske mer enn normalt.. "jag såg bara värmlågorna slå ut ur gal-leret" Da hadde det tatt fyr i den en forgasserrekka, noe som resulterte i en stk smeltet forgasser. Nå var imidlertid Anders forberedt på det meste, og hadde tatt med seg en Saab 9000 ombygd med lasteplan for biltransport. Altså ingen grunn til å avbryte programmet der og da!

Neste punkt på menyen var "Das

mest oppsikt var en Saab 9000 ... med en 911 bakpå!

Sørdag kveld var tiden inne for å pakke ut smokingen, og gjøre seg klar for "Porsche 911 Jubiläums Ball" i Porsche Casino Weissach.

Ved ankomsten til casinoet ble gjestene møtt av et knippe rykende ferske Porsche-produkter, bla. en 911



Carrera RS 3,8 og en 968 Turbo S, begge diskret lakkert i noe som minnet om "Blutorange". Hva med en 3,8 RS i "Gelbgrün" farge...? Kveldens program bestod av en utsøkt 4 retters middag med påfø-

gende dans og underholdning. Tilstede blant gjestene var også "mr Porsche himself", Herr Ferry Porsche og hans sønn, Ferdinand Alexander Porsche. Sistnevnte har jo som kjent designet 911'en.

Søndag var det kun én eneste post på programmet, brunch med premieutdeling. Det var mange spente fjes å se mens vinnerne ble ropt opp. Etterhvert kom de frem til vår gruppe, og undertegnede satte nesten loffen fast i halsen da de leste opp.. "3. Platz, Herr Hans Peter Havdal aus Norwegen, mit seinem 911 Coupe, Baujahr 1975"

Varvittig morsomt, spesielt når Norge bare fikk stille med én eneste bil. Premien var en liten 911 støpt i bronse.... tenker vi hiver ut TV'en og setter 911'en der istedenfor.

Førsteprisen i klassen gikk til en Carrera 3,0 fra Nederland. For ordens skyld må det også nevnes at PCS fikk med seg en førstepris. Den gikk til Ewa og Ingvar Nilsson for deres ultrastrøkne 911 SC Targa. Det ble også delt ut premier for foto-





rallyet. PCS plukket nok en gang med seg en premie - en trøstepremie for ikke å ha funnet noen av postene. Da vinner man selvfølgelig et kart over Stuttgart!
Etter prisutdelingen var det tid for å ta avskjed med mange nye Porsche-venner, og sette kursen nordover,

Jeg vet ikke hva dette arrangementet har kostet Porsche, men tror nok at de har sikret seg at 700 entusiaster også lar sin neste bil bli en.....Porsche!

*mit freundlichen Grüßen
Hans Peter Havdal*



Det er så mange forskjellige bilder og så mange inntrykk at det er "nesten" umulig å kommentere hvert enkelt bilde for seg - og dessuten vil vel de aller fleste av leserne selv kjenne igjen de forskjellige 911'ene som er avbildet. Det er forsøkt å plukke ut bilder av Hans Peter's rikholdige utvalg - som samlet gir leseren et inntrykk av det "mangfold" som var til stede.! Redaktøren

R COT er en patentert produksjons-
teknikk, som ikke kan benyttes av
andre dekk-merker

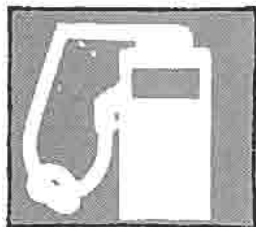


Rolling Contour Optimization Theory

Velger du Bridgestone når du kjøper
nye sommerdekk, så får du et nytt og
moderne dekk fra verdens største
dekk-konsern.

Unik dekk-teori

Bridgestone har forbedret radialdekket!



RCOT reduserer bensinforbruket

Dekket ruller lettere, og bruker derfor mindre
drivstoff. Du sparer penger og miljøet.

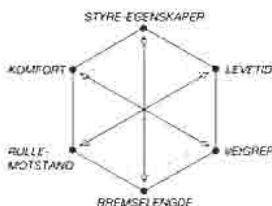


RCOT øker dekkets levetid

Temperaturen i dekket er lavere enn vanlig.
Det betyr mindre slitasje, og lengere levetid.
Du sparer penger og miljøet.

I motsetning til andre dekk-merker, som
baserer sin radial-teknikk på et stillestående
og ubelastet dekk, så har Bridgestone
utviklet en radial-teknikk, som går ut i fra et
dekk som ruller i belastet tilstand. Dette
betyr at dekket deformeres i mindre grad
enn andre dekk, og at det ruller kjøligere.
Måsetningen var å kontrollere spenningen
inne i dekket, og derved forbedre alle
dekkets egenskaper.

R COT (uttales: ærkått) betyr: Rolling Con-
tour Optimization Theory, eller Optimal
Rullekontur.



R COT dekket forbedrer egenskaper som
veigrep og bremselengde. Dette betyr økt
sikkerhet! Lengere levetid og lavere rulle-
motstand, (mindre bensinforbruk),
er i tillegg viktige faktorer for vårt miljø.



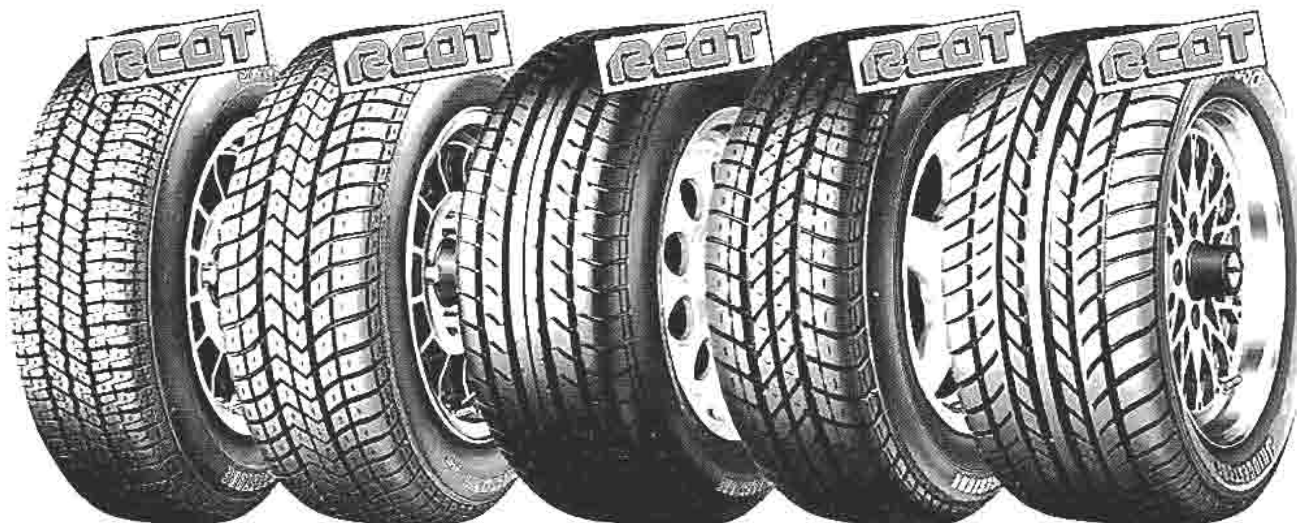
RCOT øker sikkerheten

Høyere spenning i dekkets bane, gir større
"fotavtrykk" mot veien, særlig i kritiske
situasjoner. Du forbedrer veigrep og din
sikkerhet.



RCOT gir mer komfort

Lavere spenning i dekkets sidevegg, gir
bedre fjæring og mer komfort. Lydnivået
reduseres også.



S 228
82-serie S/T

S/T = 180-190 km/tim

S 215
70/65-serie S/T

ER 90
65-serie H

S 373
70-serie H
H = 210 km/tim

S 350
60-serie H

BRIDGESTONE

GJERDE & BYHRING A/S, OSLO



STAFETTPINNEN:
PÅL ROGNALDSEN

LYKKELIG ER DEN MANN SOM SELGER PORSCHEN OG FORTSATT HAR LAPPEN!

Etter å ha blitt purret gjentatte ganger av redaktøren, er endelig min bilhistorie klar for å komme på trykk.

I likhet med mange av de tidligere forfatterne begynner også min historie med en "boble". En riktig fin 68. modell 1200 som ble pint til 80 km/t på andre gear gjentatte ganger for "å blåse motoren ren" og dermed forhåpentligvis få dratt den enda lenger neste gang.

Vel, lengre enn til 80 km/t kom den aldri, da den etter kort tid endte sitt liv i fronten på en Ford 12M en lørdag på vei til polet, fem minutter før stengetid.

Den klassiske linjen ble da selvføl-

gelig fulgt - og etter kort tid var jeg eier av en gul BMW 2002, den tids statussymbol for de fleste gutter med ferskt førerkort i baklomma. Innkjøpsprisen var desverre alt for høy i forhold til inntekten, så til vedlikehold og utskiftninger var det lite penger til overs til.

Bedre ble det ikke da jeg måtte trekke i kongens klær, men bilen skulle beholdes - koste hva det koste ville. Desverre gikk det jo som det måtte,

en sen høstkveld, hjemme på perm, trakk også denne bilen sitt siste sukk- tredd inn i et digert bjerketre, etter først å ha jevnet 15 meter av naboens havegjerde med jorden!

Turen gikk deretter videre innom en Opel, som raskt ble solgt da mitt første "store" prosjekt så dagens lys. Nå skulle det bli sportsbil. Og som de fleste andre tullinger på den tiden, holdt det ikke med å handle i

Norge. Nei, her måtte det andre boller til, og Tyskland, bilens Mekka, skulle erobres.

Etter å ha fem-doblet mine forldres telefonregning, tok jeg plass på flyet til Hamburg for å handle min første sportsbil. Det skulle bli en Datsun 260Z. Vel fremme i Hamburg ble handelen fullbyrdet, etter uvitende ha sett "halve Nord-Tyskland" gjennom et drosje-vindu med dertil hørende regning. En tyve år gammel uvitende nordmann var nok et lett bytte for en av Hamburgs mer erarene drosjesjåfører!

Ivrig etter å komme hjemover ble kursen straks salt nordover på Autobahn i et ufyselig høstvær med regn og rundt null grader temperatur. Bilen slukte unna mil etter mil, og halvdøsen hadde festet seg godt, da jeg til min store forskrekkelse - idét jeg passerte et lite høydedrag - oppdaget at bilen plutselig lå sidelengs på Autobahn i en hastighet på 160 km/t.

Som ved et under rettet den seg heftigvis opp igjen, og jeg skjønnte fort at regn blir til is når man beveger seg nordover.

Vel hjemme, og etter å ha blitt litt mere familiær med Datsunen synes jeg etterhvert at fabrikkens oppgitte hestekreftantall på 160 lignet mer på ponnier enn på hester, og jeg bestemte fort for å få fatt i noen som "gikk skikkelig". Og stikkordet måtte være Porsche.

Jeg hadde i lengre tid lagt veien om Skillebekk for å beundre en rød 911 som ofte stod parkert der, og bestemte meg relativt fort for at dette måtte være noe for meg.

Som sagt, så gjort. Jeg tok bena fatt og trålet oppgang etter oppgang med dertil hørende forklaringer til en rekke mennesker, før jeg endelig fikk klaff. Om bilen var til salgs?



Den første Porschen - og første utenlandstreff - i Sverige 1982

Joda, det passet tilfeldigvis veldig fint, da eieren var midt i en eien-domshandel og trengte penger. Saken var biff, bortsett fra at bilen fremdeles hadde 4 mnd igjen av karantenetiden som flyttegods, noe som ble avfeid av meg som bagateller, da jeg allikevel skulle "modifisere litt" på bilen, og trengte denne tiden på verksted. Som de fleste

vondt år, hos Erik Arnesen A/S. Mannen som skulle utføre arbeidet var, etter anbefalinger fra andre, Geir Hagen på Neset ved Bunnefjorden.

Bilen og delene ble levert - og det var det siste jeg så til den på flere måneder. Jeg fikk allikevel til stadighet høre av mine venner at jeg var sett kjørende både her og der - gjett hvem som salt inni!

Etter å ha besøkt verkstedet i gjennomsnitt tre ganger hver uke, for hver gang å konstantere låst dør og ingen bil, fikk jeg endelig fatt i Hagen. Og der sto bilen - med tom tank, svart av søle, og med fullt askebeger.



På avstand var den gamle '73-modellen riktig "frekk"

andre som blir nyforelsket i en Porsche led også jeg av "Turbo-look"-syken. Så her skulle det bli både bredt og rått!

Min stakkars 73 Porsche 911 resulterte i en bestillingsliste a skjerner og annet tilbehør, lang som et

Vel, dette var ingen særlig holdbar situasjon, og uken etter ga jeg beskjed om at bilen ville bli hentet hvis ingenting nå ble gjort. Luringen skrelte da av alle fire skjermene og parkerte bilen i bakgården som et "jeg tar det iløpet av vinteren prosjekt".

Dette var imidlertid langt fra holdbart, og jeg allierte meg da med Sven Furuly, og fikk låne hans BMW 520 for å trekke bilen på henger til en kar på Lena som Sven kjente, for videre arbeid. Porschen ble etter mye om og men lastet og på henegeren og jeg pisket BMW'en på vei til Toten. Over lygna begynte temperaturmåleren på BMW'en å nærme seg faretruende det røde feltet, men jeg slet bilen over "fjellet" med full pinne på andre gear. Vel fremme ble bilen levert, og hjemturen påbegynt.

Etter noen kilometer var temperaturmåleren igjen på det røde feltet, og etter en rask sjekk oppdaget jeg at jeg hadde kjørt radiatoren tom for vann. Som den rådsnare billfører jeg var, tenkte jeg at noen liter iskaldt vann fra en bekk i veikanten nok ville løse bilens tørsteproblem. Jeg helte på det bilen var istand til å svelge unna - og det boblet og freste. Dette gjør nok susen, tenkte jeg.

Det som imidlertid skjedde når jeg startet igjen, var en voldsom damp ut av BMW'ens eksosrør. Glovarm motor og iskaldt vann viste seg å være en dårlig kombinasjon for topplokket på motoren - som selvølgelig hadde vridd seg som en orm. Sven var lite fornøyd over å måtte leke redningspatrulje midt på natten fra Oslo - særlig når det i tillegg var hans bil jeg hadde drept. Men vi prøvde å se det positive i det, han fikk i hvertfall en ny motor i BMW'en (selv om det tok lang tid, og var mye arbeid).

Omsider ble Porschen ferdig, og en rask tur til Porsche Centrum i

København resulterte i en ny motor - en '81 SC-motor på 204 Hk.

Etter dette gikk bilen som et skudd, og jeg raste rundt i Oslotrafikken og hylte av fryd. Hylte gjorde også den Volvoen som jeg plutselig oppdaget kom etter meg på Drammensveien en sen kveld. Med 140 km/t i 80-sone er det vel ikke verd å stoppe i det hele tatt, tenkte jeg, og dro på videre. Det siste jeg



så til Volvoen var da den kom hoppende på fire stive hjul i svingen under togbroen i Skøyen sentrum - og så var den borte for godt - trodde jeg!

Det gikk imidlertid ikke mer enn 20 minutter før det ringte på døren hjemme, og gjennom sprekken i gardinet så jeg den samme Volvoen. De hadde altså fått notert registreringsnummeret mitt allikevel. Det var som bare f... Vel, det er vel ikke verd å åpne tenkte jeg, og ble sittende musestille.

For å gjøre en lang historie kort, ble

enden på visa at jeg til slutt godtok et forelegg på kr 1200.- etter at begge parter hadde prøvd seg med ulike varianter av forklaringer og påstander.

Som også i de fleste andres liv, kom det også etterhvert en kvinne seilende inn i mitt liv - noe som resulterte i at Porschen ble solgt til fordel for kjedligere ting som møbler og innbo.

Den håpefulle kjøper var en ung lensmannsbetjent fra Gol, like fartsgal som meg selv. Jeg har hørt i ettertid at bilen ble brukt som sivil patruljebil i Hallingdal, inntil politimesteren satte en stopper for det, på grunn av en rekke klager basert på provoserende fremferd. Det er vel neppe politiet du først og fremst tenker på når du ser en 911 fylle hele speile!

Engang bitt av Porschesyken - alltid smittet, og det tok ikke mange årene før neste Porsche var et faktum. En 77 modell 911 Carrera

3,0. En nydelig bil å kjøre, og en fryd for øyet å se på. Heldigvis hadde jeg vokst av meg "Turbosyken" iløpet av disse årene, og holdt hele tiden bilen som den skule være: 100 % original.

Behovene skiftet imidlertid igjen - og atter en gang ble en Porsche "slaktet" til fordel for familiens øvrige behov.

Suget lå imidlertid like latent, og det neste, og nåværende prosjekt ble anskaffet noen år senere. En '78 modell 911 SC med en '87

Carrera motor (3,2 liter).

Iløpet av det knappe året jeg har hatt bilen har jeg vært heldig, og har kun pådratt meg et forenklet forelegg etter å ha passert en fotoboks "det var noe inne i". Og jeg krysser fingrene for at hellet holder. At jeg fremdeles har Fru Fortuna med meg når jeg er ute og kjører, fikk jeg bevis for forleden, da jeg en mandags morgen kl 05.00 var på vei til Geilo og plutselig oppdaget en hvit Sierra i speilet allerede ved Sandvika. Jeg trodde sansynligheten for noe "muffens" var liten på denne tiden av døgnet - og stabiliserte hastigheten på ca 110 km/t i 80-sonen.

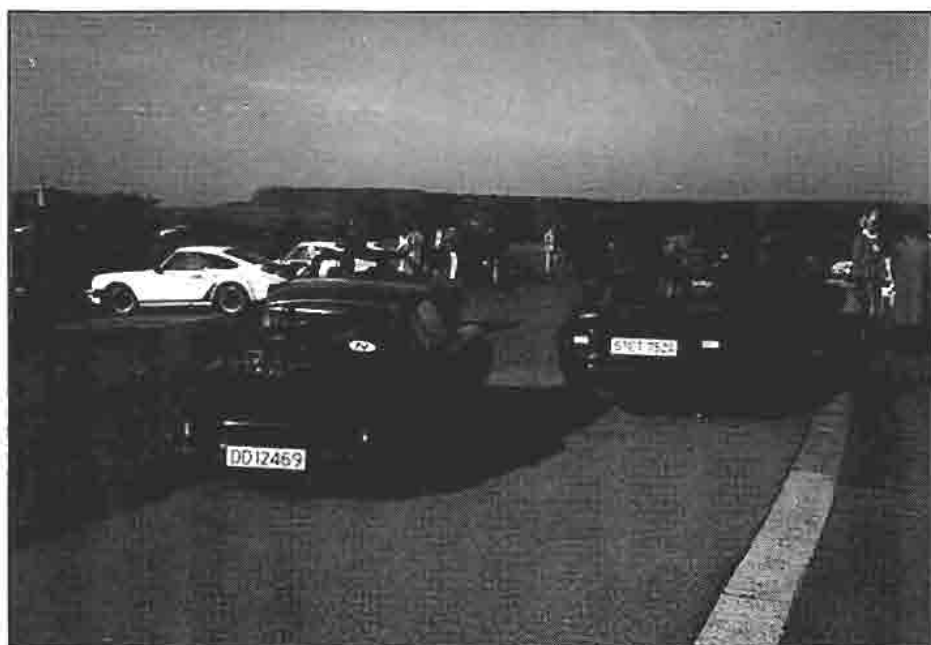
Jeg hadde ikke engang tenkt tanken ut, før Sierraen halte innpå med blinkende blåe lys. Jeg bannet i mitt stille sinn - men hva skjedde? Den la seg ut og dro forbi - og forsvant! Jeg gjetter på at de to UP-mennene fikk seg en god latter da de så mitt forundrede uttrykk idet de kjørte forbi.

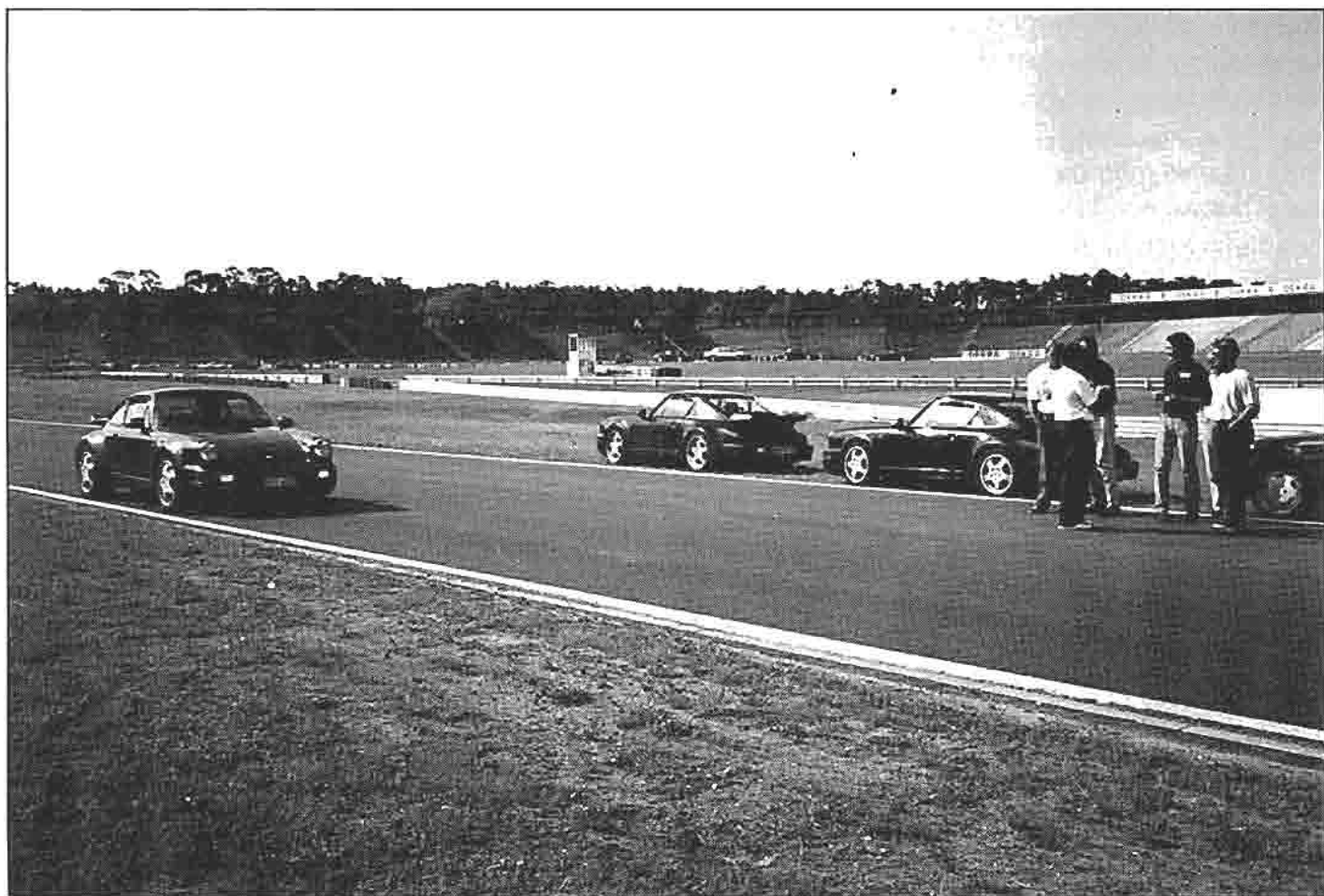
Prosjektet ruller videre - og i skrive-stund er bilen inne hos Per Oskarson for montering av fullt RUF understell - noe det skal bli spennende å se resultatet av.

Et lite spørsmål helt til slutt: er det noen som kan fortelle meg noe om radarvarslere, og hvordan disse brukes?

Til neste nummer av Porsche Classic er allerede Tage Odland utfordret - og jeg venter spent på å høre hva han har å fortelle!

Tre bilder tatt i Stuttgart i 1982. Alle er ganske typiske for meg - på det øverste får jeg prøvesitte en 956, i midten kjører jeg med kofferten på bak-spoileren (er det så nøye...) og nederst er kanskje toppen: Det skal tas bilde med en ny cab som bakgrunn - "mor" står pent - men jeg tenker bare 911...





PORSCHE FAHRSCHULE HOCKENHEIM

Jeg vet ikke helt hvor jeg skal begynne, men det var noen venner av meg i utlandet som først fikk meg interessert i sikkerhetskursen til Porsche. Jeg viet ikke kurset mange tanker før Johan ringte fra Belgia i begynnelsen av mars og sa at han hadde fått påmeldingspapirene for de åtte kursene som Porsche skulle arrangere i 1993. Her gjaldt det å melde seg på med en gang, siden plassene (ca 900) blir opptatt raskt. Vi ble fort enige om at helgen 15/16 mai passet

best, så jeg faxet påmeldingen min ned til Claudio Schäffner hos Porsche iløpet av en halv time.

Så hva er egentlig "Sicherheitstraining der Sportfahrschule Porsche"? Det er ikke å kjøre med de raskeste rundetidene, men følgende:

- 1) Forbedre de daglige kjøregenskaper.
- 2) Sørge for at man behersker samspillet sjåfør - bil - vei.
- 3) Lære å være sikkerhetsbevisste.
- 4) Vise hensyn i trafikken.
- 5) Utvidelse av tekniske kunnskaper.

6) Fort lære, gjenkjenne og takle farlige situasjoner.

7) Begrense skadenes omfang når ulykken først ikke er til å unngå.

Alt dette høres jo greit ut, men jeg begynner å tvile når Johan (han har vært på kurset to ganger før) sier at man blir helt utkjørt og "kjørt ut" etter to dager hos Porsche. En annen jeg snakker med fleiper med at han måtte på sykehus for å komme seg etter at kurset var ferdig. Hmmm!

Det er bare fem dager igjen til

Hockenheim da varsel-tonen hylr i min Carrera 4 når jeg starter den opp om morgenen. Jeg hylr nesten til Tore Magnussen også, men han sier at jeg kan komme innom samme dag. Det viser seg at temperaturføleren til oljekjøleren foran ikke er helt pålitelig. Jeg får plukke opp en ny føler i Hamburg på veien ned.

Torsdag ettermiddag er det ombordkjøring på Kiellfergen, og fredag begynner stormløpet mot Hockenheim. Først er det innom Raffay i Hamburg og kjøpe den temperaturføleren som jeg senere skifter på en "Raststätte" på A-7.

Mye "Stau" mellom Hannover og Kassel, men så kan jeg åpne slusene. Jeg synes det rekke når jeg passerer 250 k/mt.

Ankomst Hockenheim kl 21.00. Johan er allerede der (han kommer fra Belgia) med sin nye Turbo 3,3. Jeg gjør et siste desperat forsøk på å lirke ut flere detaljer om morgendagen, men

han sier at jeg får pent vente og sel

Jeg liker aldri lange innledninger, men nå har dere akkurat fått en. Vi registrerer oss på kurset neste morgen. Heldigvis kommer vi i samme gruppe. Av de hundre bilene som har møtt opp blir man delt i ni grupper.

Etter en rask gjennomgang av de to dagene som ligger foran, er det

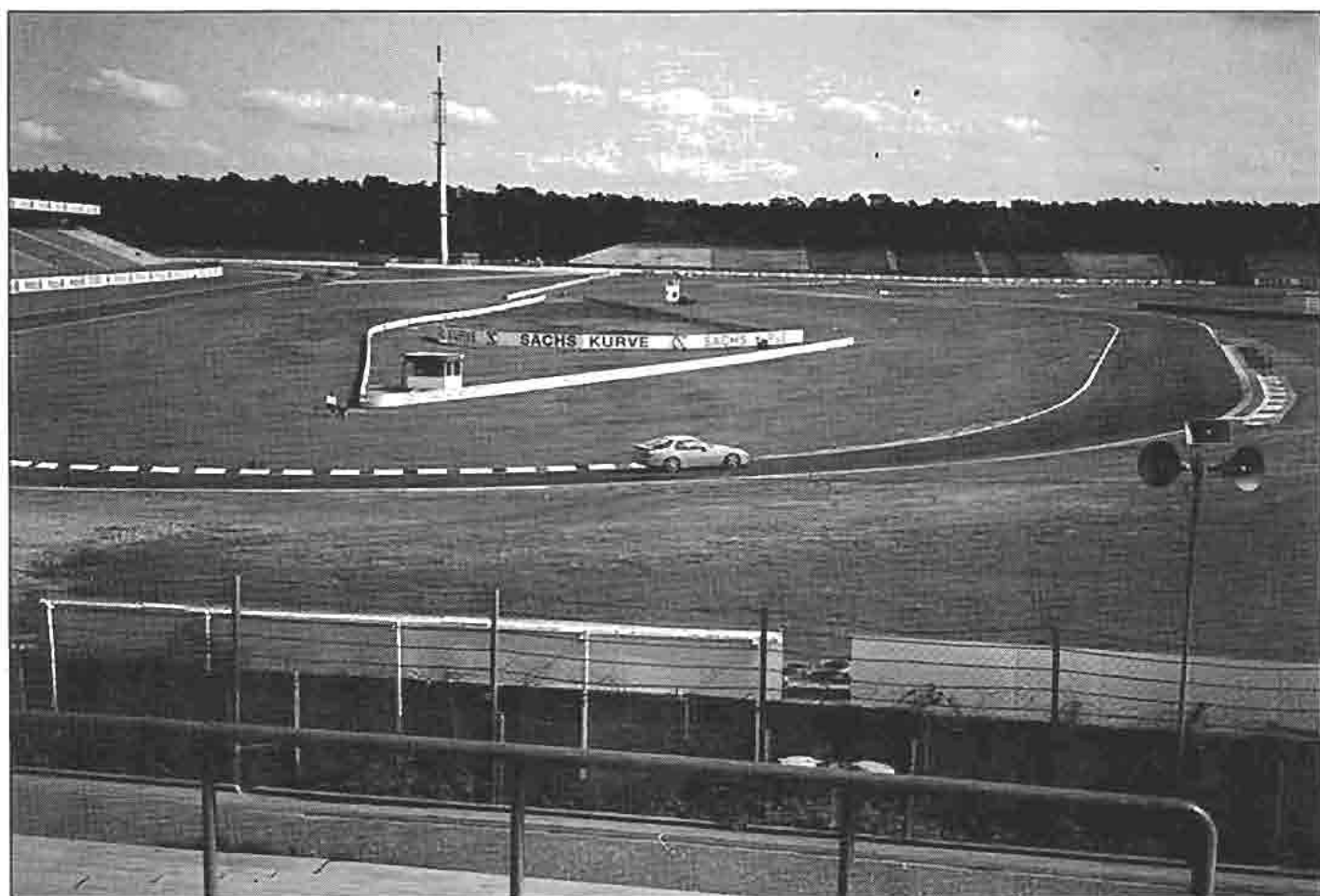


kolonnekjøring ut til Hockenheim-banen. En rasende borgermester har kalt ut hele politistyrken for å sørge for at det ikke blir noen fartsoverskridelser. Det er ikke så lett med kolonnekjøring, og selv om ikke farten er så stor, er det et imponerende syn å se nærmere 100 Porscher på rekke og rad.

Stemningen stiger fort nå. Vel inne på banen treffer vi de andre fra vår gruppe for første gang. I vår gruppe

er det en Turbo 3,6 (tilhørende instruktøren, Herr Dettling), en Turbo 3,3, to Carrera 4, fire Carrera 2, to 928 GTS, samt en AMG 300TE og en MB 300E. Det er ikke nødvendig å ha en Porsche for å delta. Ca 90-95% var Porscher, derav 3/4 deler 911.

Vi er heldige med vår gruppe. Kjemien stemmer, og vi er raskt på fornavn med hverandre. Vi har





også fått startnummere som må klisjres på bilen sammen med en Porsche Sicherheitstraining -logo. Tilsammen er det ti øvelser, og vi begynner dagen med å kjøre slalom med en "Porsche-Buggy". Jeg lar bildene tale for seg selv. Buggyen er en strippet Carrera 2 med Tiptronic. På grunn av den lave vekten kan dere vel selv tenke dere egenkapene. Det vanket en pokal til den som klarte de raskeste rundetidene. Både Johan og jeg kom nærme, men ikke nærme nok. For å øke interessen, hadde Porsche latt en ny 911 Speedster stå ved siden av Buggy-banen.

De forskjellige gruppene roterte raskt rundt på banen resten av dagen. Vår neste øvelse var idealinje kjøring. Her brukte vi Start og Ameisen -kurvene på Hockenheim. Vi kjørte med ca 300 meters mellomrom. Først gikk det rolig for seg, men tempoet kom opp ganske raskt. Gruppen ble delt i to, så vi vekselvis kunne kjøre, og se på de andre. Johan er bak meg med turboen og avstanden mellom oss minner. Dette får meg til å stå på enda hardere - og et øyeblikk tror jeg at jeg har kjørt fra turboen - inntil jeg

ser en sky av støv fra Amheisen-svingen. Turboen hadde svirret av banen, og like etterpå skjedde det samme med en 928 GTS. Jeg priser meg lykkelig for firehjulsdift. Den øvelsen setter standard for de påfølgende øvelser. Neste øvelse er slalomkjøring. Her får man ikke opp dampen, men gøy er det. En bil som begynner å imponere sterkt er AMG 300TE. Stasjonsvognen er jevnt over en av de raskeste bilene. Kanskje ikke like stabil i svingene, men den kjøres godt av eieren. Alle grupper møtes til en kort lunch. Jeg begynner å fornemme at det er noe galt med bilen min. Den tar lik som ikke som den skal under akselerasjonen. Senere viser det seg at clutchen er gåen.

Etter lunch instrueres det i å unngå farlige situasjoner. En lastebil står parkert i en sving i form av plastkjegler. Riktig utført øvelse inkluderer bråbrems, slenge seg utenom lastebilen, og så fort tilbake i riktig kjørefelt igjen. Og igjen blir det til at man kjører fortere og fortere. Den 5. gangen kommer jeg i 140 km/t rundt svingen, da jeg ser at kjeglene er flyttet om. Det går for fort til at jeg kan tyde hva kjeglene forestiller,

så jeg beslutter å bare kjøre kjeglene ned. "Totalchaden" skriker Herr Dettling. De andre som ser på er derimot strålende fornøyd.

Etter å ha hatt strålende vær hele dagen, kommer sprutregnet akkurat idét vi skal til med bremseøvelsene. Instruktørene lovpriser ABS, og mener at man nesten alltid kommer ut av alle situasjoner når man holder rattet stødig og sparker bremsepedalen helt inn. Jeg var aldri klar over hvor hardt man må holde pedalen inne for å få full effekt, men det er effektivt. Innimellom fikk alle også en sjanse til å sitte på med Herr Dettling i 3,6 Turboen. Det i seg selv var en opplevelse.

Den siste øvelsen denne dagen er ideallinje-kjøring i "Birke"-kurvene. Det er fremdeles vått på veien etter regnet, men nå har de fleste virkelig fått grepet på kjøringen. Vi blir advart mot å ikke kjøre for fort i disse krappe svingene. Motet er på topp og jeg har fullstendig tiltro til bilen. Jeg ser heller ingen grunn til å gire ned i svingen. Farten blir for stor, og jeg kommer litt ut av ideal-



linjen. Plutselig er jeg utenfor banen, og roterer rundt som en karusell. Jord og gress flyker over alt. Johan, som sitter i Turboen og ser på, mener at jordsøylen minner om vannsøylen man lager når man svinger krappt på vannski. Bilen ser ut som om den har vært gjennom Volte 3 (stridsvognløypa) på Tandum. Jeg holder meg på banen resten av dagen.

Om kvelden er det felles middag for alle deltakerne.

På veien ut til Hockenheim føler jeg igjen at bilen ikke er helt bra. Det tar en av Porsche-mekanikerne 5 sekunder å finne ut at clutchen er gåen. Det blir derfor ikke noe med kjøring på banen med denne bilen. Istedenfor får jeg kjøre med Johans Turbo. Det er ikke noe dårlig plaster på såret.

Hockenheim har mange svinger, og dagens ideallinje-trening foregår i "Sachs" og "Opel"-kurvene. Det tar

litt tid å bli vant med turboen, og jeg føler dessuten at jeg ikke bør presse den, siden bilen ikke er min. Spesielt Opel-kurven er krevende, siden svingen er feil dosert. Her må man rette opp ustabilitet i svingen med et raskt trykk på bremsen. Det får bilen kjøpt ned mot kjørebannen igjen. Nivået har bedret seg betraktelig hos alle, og det blir få feil. Herr Dettling er stort sett fornøyd med oss.

Den siste øvelsen vi skal gjennom er å spinne bilen rundt en vanddam på parkeringsplassen. Mens de andre older på med dette stikker jeg bort til Porsche-mekanikerne for å se til bilen min. Den må på verksted snarest. Da jeg forteller at jeg skal kjøre 700 km til Belgia senere på dagen rister de på hodet. Ikke kjør over 100 sier sjefsmekanikeren, mens den andre nikker med. Turen til Belgia gikk fint den, i 160-170 km/t, men akselerasjonen må

ha vært lik en Lada). Vi er nå ferdige med den formelle treningen, og etter lunch er det banekjøring for en gruppe av gangen. Siden jeg er uten bil i min egen gruppe må jeg kjøre i en annen gruppe med Turboen. Mens vår gruppe kjører sitter jeg på med Dettling. Han plasserer seg rundt om på banen og evaluerer sine elever. Det er meget vanskelig for ham å kåre de beste elevene. Alle har gjort store fremskritt. Det er synd at jeg ikke kan kjøre med gruppen min, men det blir interessant nok i den andre gruppen. Vi starter på rekke, og av en eller annen grunn starter jeg sist med Turboen. Det er egentlig OK, siden jeg kan praktisere forbikjøringer så det suser.

Når vi senere står ved premieutdelingen virker det som om de to dagene bare har vart noen minutter. Det er helt klart at jeg skal delta på flere Porschekurs!

Det var ingen andre nordmenn med på kurset, eller andre skandinaver. Her har dere gått glipp av noe!

Jeg synes Porsche Klubb Norge burde markedsføre disse kursene bedre. Alt man trenger er DEM 700 for selve kurset, og man bør forstå litt "motor-tysk". Det er ikke så viktig å kunne snakke tysk. Kanskje PKN kunne arbeide for at man fikk en hel "gruppe" som kunne betjenes av en instruktør med litt engelsk-kunnskap. Det kan man jo spørre Claudia Schöffner om!

Dette var absolutt høydepunktet for meg hittil i Porsche-sammenheng!

Hans H. Riddervold



August tilbud til medlemmer i PKN

Unngå motorhavari - få tannreimene sjekket
og justert for kr. 150,-

- 20% på alle deler til egne biler
(ta med vognkort)

For- og bakstillingskontroll m/justering gir
bedre kjøreegenskaper og hindrer unødige
dekkslitasje - spesialpris kr. 850,-

Tilbudene gjelder hele august måned

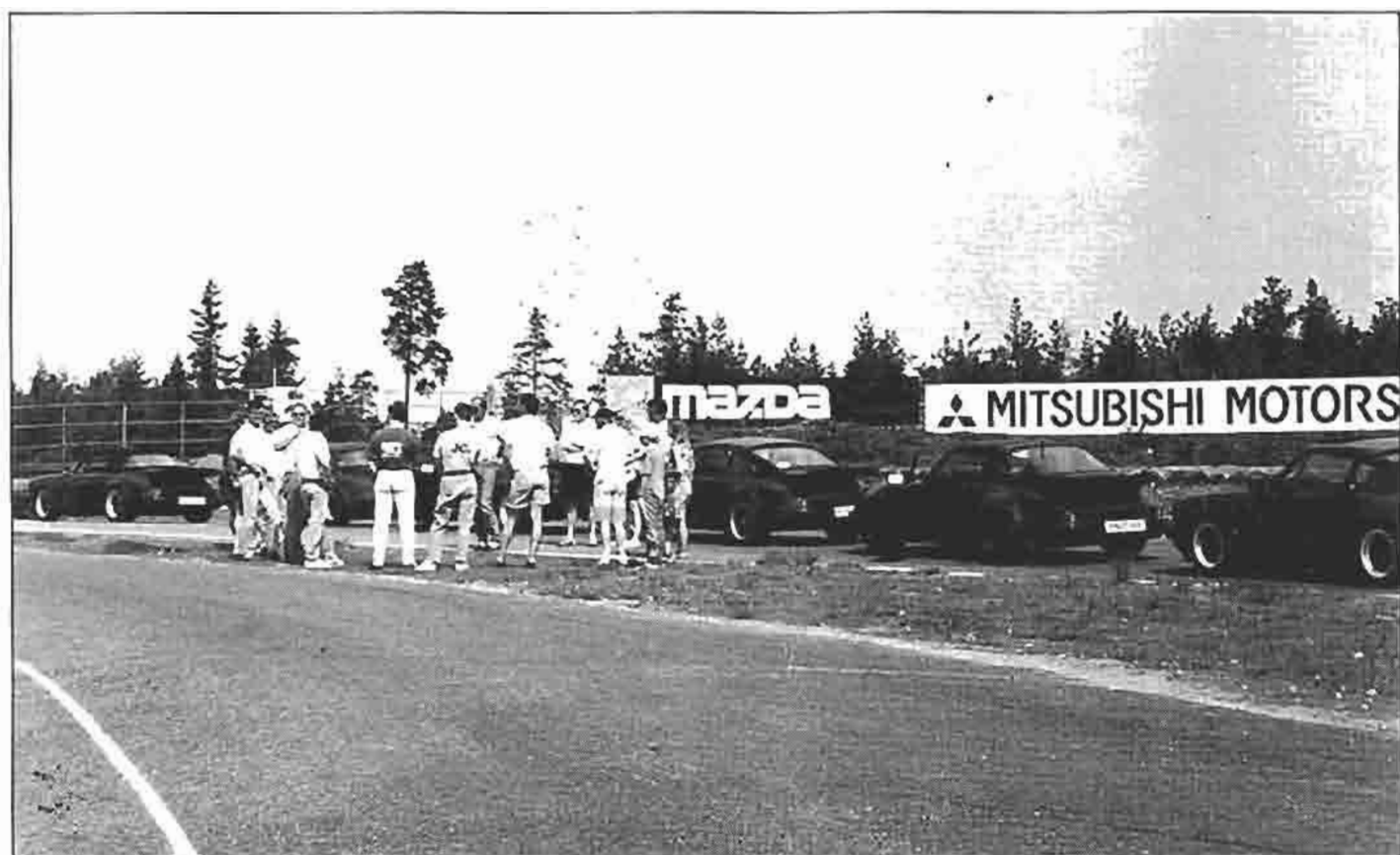
GOD PORSCHE SOMMER

BERTEL O. STEEN A/S

AUTORISERT PORSCHE-FORHANDLER

Prof. Kohtsvei 83-85, 1320 Stabekk. Tlf. 67536180

Man-Tor 07-22 Lør 10-15



SLIPP HESTENE LØS -DET ER SOMMER

Varm asfalt, stekende sol og blå himmel. En perfekt dag for en kjøretur med Porschen. Cruise bedagelig på en søndagsstille E 6 ut av Oslo. Kurs sydover gjennom Østfold. En tur til hytta, eller badetur til Hankø...?

Nei.. datoen er 23 mai og målet er Rudskogen motorstadion og samling i Porsche Klubb Norge.

Tidlig opp. Matpakker smøres og kaffe kokes. Spenningen sitter i hele kroppen. I dag er det dagen. Ut på banen - slippe hestene løs - kjenne at Porschen er levende.

Ankomst Rudskogen i halv elvetiden. Oppdager en "kjent" Porsche i sladrespeilet idét jeg svinger av

riksvei 111 og "skritter" forsiktig opp grusveien som leder frem til selve baneområdet. Kommer snart inn i depotet og får øye på to Porscher til. Javel, da er vi iallefall fire stykker som har skjønnet hva denne fine dagen skal brukes til.

Praten går livlig mens depotet fylles opp av stadig flere Porscher. Snart er dusinet fullt. Alle førerne går rundt med det samme forventningsfulle smilet - og forsikrer at nettopp "jeg" har tenkt til å være rolig og sindig - skal slett ikke kjøre så alt for fort eller la meg rive med av andre....

Instruksjonen begynner. En lang rekke med Porscher som slynger seg sakte rundt banen i idealsporet. En

slags gåsegang (hermed er dette ordet introdusert som erstatning for det svenske uttrykket "följa John", som tidligere har vært adoptert for å beskrive denne delen av opplæringen)!

Etter noen runder er det stopp, og alle mann ut av bilene. Nyttig informasjon og praktiske tips "renner" ut av dagens instruktør, som er Jack Eidsvoll. Og mens vi beveger oss fra sving til sving kommer det stadig flere Porscher ut på banen og henger seg på.

Når deltakerne igjen befinner seg i depotet, er det klart for inndeling i grupper, og på tide å spenne fast hjelmene. Alle takluker lukkes, og vinduer sveives igjen. Instruktørens



Ivrige PKN-medlemmer hadde en fantastisk morsom dag på Rudskogen - i strålende sommervær! Dette vil vi ha mer av!

formaninger har tydeligvis "gått inn"!

Slipp hestene løs - nå er du der! Ute på banen. Ingen radar-kontroller, fotobokser, trafipaxer eller "hansen-biler". Bare deg - med klamme hender, svett panne, kjegler som markerer idealspor, krappe svinger og en rask Porsche.

Etter noen runder for å varme opp dekkene begynner det å gå fortere. Finner rytmen i bilen, velger riktig gear i svingene, og begynner å føle deg som Derek Bell, Jacky Ickx eller hvem det nå måtte være av disse mesterne som har skaffet Porsche utallige verdensmesterpoeng opp gjennom årene.

Har du hørt om "Slakteren"?

Rudskogens beryktede sving med ord på seg for å ta knekken på både biler og selvtillit?

Fullt ladetrykk på turboen på feil sted i svingen sender den lokale Derek Bell (og artikkelforfatter) inn i en strålende pirruett. Svetten siler nedover pannen - dette er varmt! Med samme ansiktsfarge som bilen (indischrot) settes bilen igjen i bevegelse, og rytmen komme tilbake. Passasjerer ler, og vil ikke høre snakk om å kjøre inn i depotet.

"Slakteren" hadde vist frem øksen - men bare som en advarsel....

Flere runder, det går befusende raskt - men Porschen går akkurat dit du vil, og hestene lar seg tøyse. Er ikke dette å leve! Men akk, hvor varmt.

Etter et antall runder (sikkert langt

færre enn det du føler at du har kjørt) settes kursen inn mot depotområdet med dugg nederst på alle vinduene. Hvordan i all verden har dette seg? Riktignok klistret skjorten seg godt fast til ryggen - men å svette så mye..? Det var ikke vanskelig å finne forklaringen på duggen. Kjører du med air-condition til daglig, stenger du selvsagt alle andre muligheter for lufttilførsel. Kjører du på bane vil du helst ha alle kreftene til bakhjulene - det vil si at du skruer av air-condition anlegget. Så... med dette som de fleste andre ting i livet - det meste har en logisk forklaring.

En etter en kommer Porschene inn i depotet, og snart er hele den første gruppen ute av bilene. Bare smilende ansikter og vennskaplige kommentarer. Varme ansikter og



Ove Rekdal valgte å la sin fine '57 modell Speedster hvile i depotet. Men en riktig "stilt" 356 burde være temmelig rask på en bane som Rudskogen.

På bildet er redaktøren (med assistent) i arbeid med å "dokumentere" dagens begivenheter.

Under den innledende instruksjonen fulgte medlemmene oppmerksomt med på hva Jack Eidsvoll hadde å fortelle. (på det nederste bildet).

svett, luktig hår. En frisør hadde ikke vært arbeidsledig resten av denne dagen.

Opp på verandaen, frem med kaffe, mineralvann og litt mat. Det er dette som er klubbbliv!



Andre gruppe er ute på banen og morer seg. De kan da "umulig" kjøre så fort som jeg gjorde...

Alt føles så mye mindre dramatisk som tilskuer. Porsche suser forbi - noen litt mer "bredbent" enn andre i svingen inn foran depotet. Drar ut på langsiden - det ser ikke så fort ut, men alle har mellom 145 og 160 km/t når oppbremsingen ved enden begynner. Og den svingen du skal inn i, er langt skarpere enn noe du finner på vanlig landevei!

Ikke mindre enn 16 Porscher sirkulerte ute på banen denne flotte søndagen. En interessant observasjon er at av disse var hele 13 stykker 911'er. Hvorfor det?

Alle Porscher, uansett modell har vært brukt i racing. Det betyr jo at bilene er bygget for å kunne kjøres hardt noen timer uten at dette går ut over annet enn dekkene.

I klubben finnes det f. eks. en lang rekke 944-eiere som alle glimret med sitt fravaer. Dette er en bilmodell som er svært lettkjørt, og som oppfører seg veldig trygt på en bane. Samtidig har ikke bilen særlig stivt "understell" - og den er morsom å kjøre svinger med - uten at





Til tider ganske tett "trafikk" og kort avstand mellom bilene. Det ble hele tiden innskjerpet at det måtte være god avstand - i tilfelle det skulle bli en "snurring". Høy disiplin gjorde dagen problemfri.

928 S'en holdt godt tak på 911'ene tilross for sin høye vekt og automatgear. Et lite teknisk problem satte dessverre bilen ut av drift etter alt for kort tid.



hastigheten blir skremmende stor. Så herved utfordres alle eiere av frontmotor-Porscher til å stille opp på neste banetreff - slik at det kan bli en miks av alle typer Porsche!

Ytterligere tre Porscher fant veien til Rudskogen iløpet av denne fine søndagen - men uten å være med på banekjøringen. Slett ingen dum idé - å bruke søndagen til en hyggelig kjøretur i finværet, og tilbringe dagen sammen med en gjeng likesinnede Porsche-entusiaster.

Blandt biler som tilhørte sistnevnte kategori registrerte vi både en flott original 356 Speedster og en 911 Carrera RS replika.

På plass var også servicepersonell fra Bertel O. Steen, Stabekk, som løste noen tekniske problemer iløpet av arrangementet.

Banetreffene, som det etterhvert begynner å bli mange av i den lyse årstiden, er iferd med å bli et av de virkelig viktige elementene blandt klubbens aktiviteter - noe ikke minst Jan Inge Russnes - med 70 miles kjøring hver vei, definitivt hadde funnet ut!

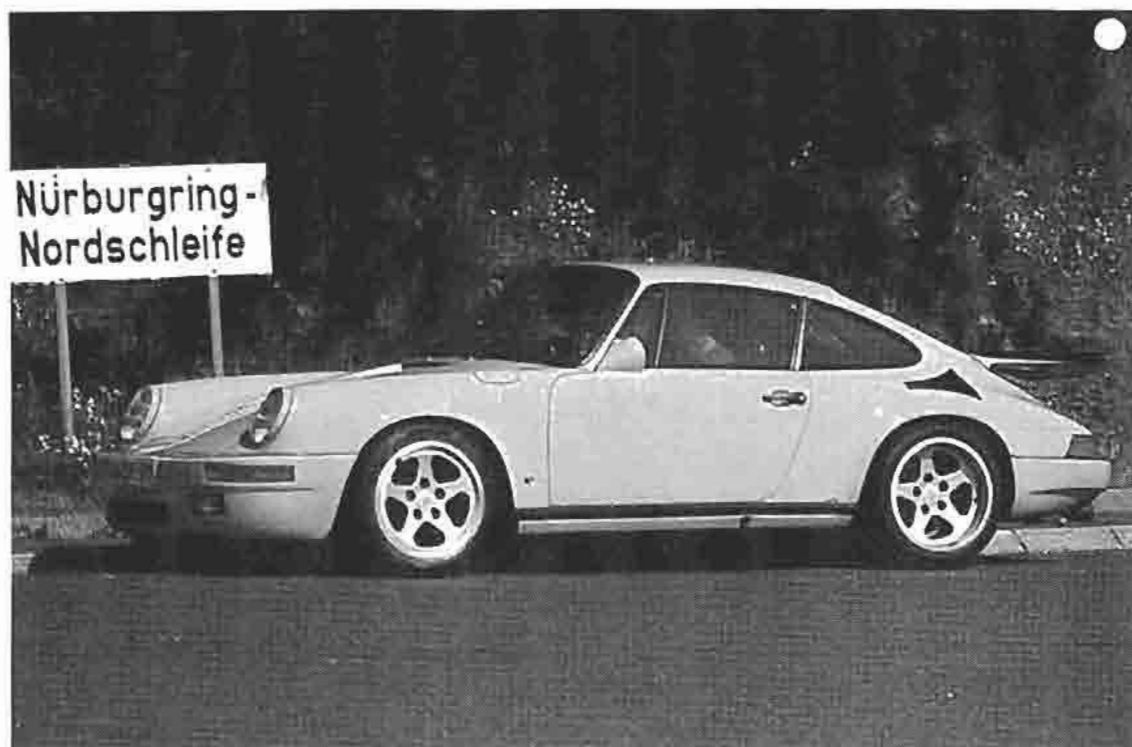
Så ta sjansen, ta med nistekurv, mineralvann, koner og barn - slipp hestene løs.....

Sven Furuly

*Cabrioleten til Jan Inge Russnes var første fremmøtte Porsche - og stod først i køen. Etter 70 miles kjøring! (øverst)
I midten et knippe 911'er som puster ut i depotområdet mellom slagene.
På slutten av dagen virket det som om de fleste hadde fått kjørt fra seg. Det ble stadig færre og færre biler på banen.
På det nederste bildet er både den lange rettstrekka (til venstre) og depotstrekka tom - dvs. nesten tom. Bare Jack Eidsvoll holdt ut. Første mann ut og siste mann inn....*



RUF®

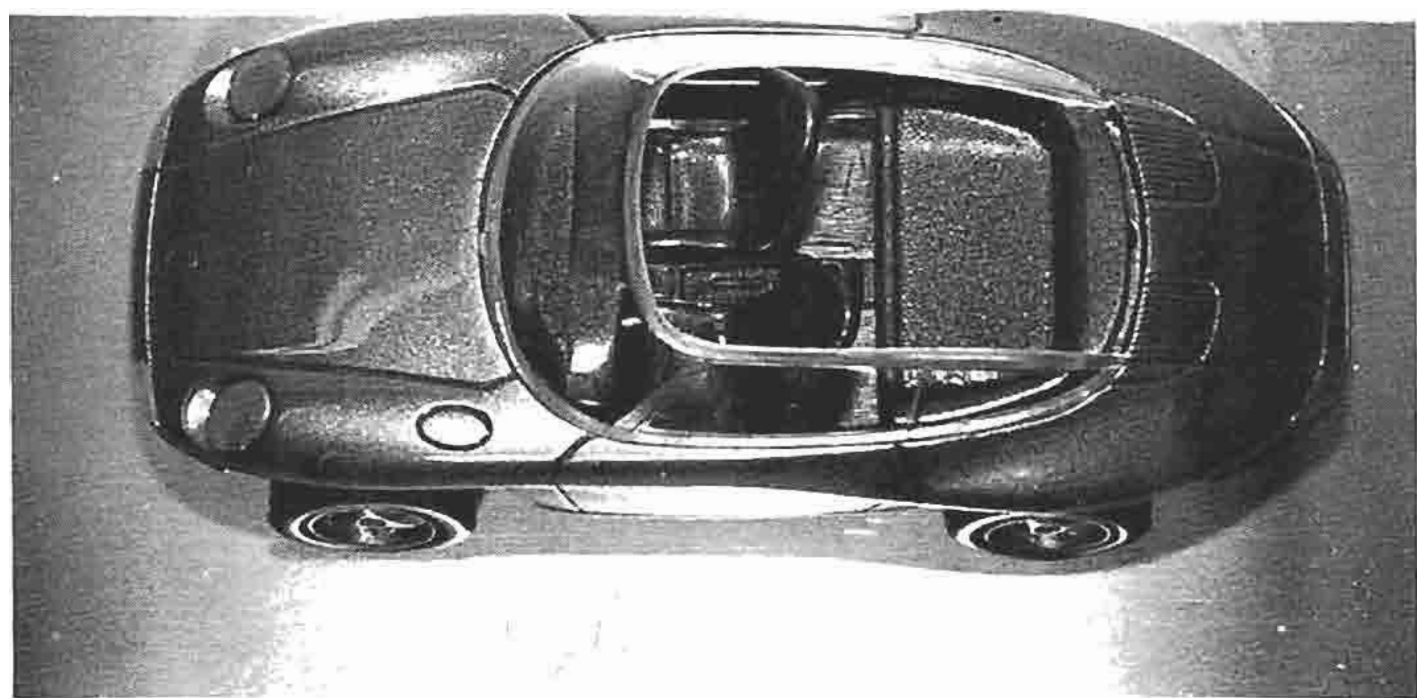


Motortrimmingskit:	Porsche 911 SC og 3,0 Carrera, 180 - 200 HK	= 3,2 liter - 217 HK SCR
	Porsche 911 3,2 Carrera, 231 HK	= 3,4 liter - 250 HK
	Porsche 911 Turbo, -89 K-Jetronic	= 3,4 liter - 375 HK BTR II
	Porsche 911 Turbo, -89 Motronic	= 3,4 liter - 408 HK BTR III
	Porsche 911 Carrera 2/4	= 3,6 liter - 263 HK
	Porsche 911 Carrera 2/4	= 3,6 liter - 280 HK
	Porsche 911 Turbo II	= 3,3 liter - 360 HK BR
	Porsche 911 Turbo 3,6	= 3,8 liter - 415 HK BR 3,8
	Porsche 911 SC/Carrera/Turbo	= 3,4 liter - 469 HK CTR

Felgsett:	911 SC/Carrera 8" + 9" X 17 med RUF navdeksler
	911 Turbo/Turbobred. 9" + 10" X 17 med RUF navdeksler og distanseskiver
	911 Carrera 2/4 8" + 9" X 17 med RUF navdeksler
	944/Turbo, t.o.m. 86-mod. 8" + 9" X 17 med RUF navdeksler
	944/Turbo, från 87-mod. 8" + 9" X 17 med RUF navdeksler
	911 Carrera 2/4 8½" + 9½" X 18 med RUF navdeksler
	911 Turbo II 8½" + 10" X 18 med RUF navdeksler

RUF FARGEPROSPEKT m/PRISLISTE kr 50,-

RING ELLER FAX FOR BESTILLING/INFORMASJON:
TELEFON 69 31 25 40 - TELEFAX 69 31 40 41
VI BENYTTER OGSÅ ANLEDNINGEN TIL Å INFORMERE
OM AT VI FLYTTER TIL NYE LOKALER VED E 6, RÅDE
I AUGUST/SEPTEMBER



PORSCHE PANAMERICANA: SUPERMODELL I LITEN SKALA

Denne gangen har jeg tenkt til å ta for meg Porsches prototype fra Frankfurtsalongen 1989 - nemlig Porsche Panamericana.

Denne modellen er vel kanskje en av mine fineste, og derfor en som sitter svært godt fast i samlingen. En av grunnene til at Porsche konstruerte en slik modell i 1:1 var vel å bevise at det var fullt mulig å lage en moderne utgave av den legendariske 550 Spyder, som i sin tid blant annet triumferte i landeveisløpet Carrera Panamericana Mexico.

Den nye Panamericana-modellen ble (dessverre etter min mening) kun laget i et eneste eksemplar, tross for at Porsche sikkert kunne gjort den til en stor suksess. Den er basert

på Carrera 4 både når det gjelder chassiset og det tekniske, noe som i seg selv gjør den til en fantastisk sportsbil. Firehjuls-driften ble foretrukket med tanke på konkurrenter som Audi og Lancia, to bilmerker som begge regjerte rally og racing i slutten av '80-årene.

Det som skjedde med Panamericana, var at den ble gitt fra Porsche-fabrikken på den ene siden, til Professor Ferry Porsche - nærmere bestemt som gave på hans 80-års fødselsdag. Slett ingen dårlig presang, eller? 

Selve modellen av Panamericana ble laget for fabrikken i et begrenset opplag på 8000 stykker. Den er massiv og tung, og har Ferry

Porsches signatur og fødselsdagsdatoen (10.09.89) gravert inn på messingplaten modellen er montert på. Et såpass stort opplag gjorde at markedsprisen lå på ca DEM 300.- i 1990, hvilket ikke er avskrekken- de i utgangspunktet. Det som derimot ble skrekkslagent var følgende episode. Jeg bestilte, sammen med Sven, to stykker fra et firma som hadde kjøpt opp et betydelig antall av disse modellbilene. På telefonen ble det avtalt en pris som tilsvarte ca 1500.- kroner pr bil - ikke spesielt billig, men vi syntes dette hørte greitt nok ut - det var jo tross alt en helt spesiell modell. Etter å ha ventet spent i dager vis lå endelig hentelappen i postkassen. Men hva var nå dette? På hentelappen fra toll-

To illustrasjoner: En original i full størrelse - og en "original" i 1:43. Førstnevnte bygget i kun et eneste eksemplar - modellen i 8000 signerte eksemplareer.
Det er fortsatt mulig å få tak i modellen!

posteriminalen var beløpet pakken skulle løses inn med, vokst til "beskjedne" kr 7200.- Ikke bare hadde den norske staten forsynt seg grådig med toll og moms - men prisen på fakturaen fra Tyskland var en helt annen enn den som hadde vært avtalt på telefonen.

En rask telefon fra Sven til den tyske forhandleren av slørte at denne hadde "plussel" litt på prisen fordi de to modellene var blant de aller siste han hadde - og prisen viste en klart stigende trend blant samlere. Maken til frekkhet!

Det er vel unødvendig å fortelle at disse to modellene ble liggende uavhetet - og selvsagt til slutt ble returnert til Tyskland for selgerens regning.



Min modell har jeg skaffet fra England til en "riktig" pris.

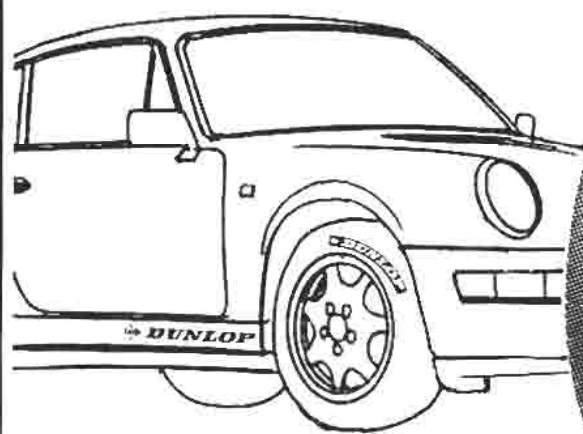
I dag tror jeg det er relativt vanskelig å få tak i en original Panamericana-modell med signert plate og det hele. Men jeg vet at Starter har en tilsvarende modell i Resin-plast som byggesett til ca 250.- til 300.- kroner. Og dette kan

jo være et alternativ for en samler som vil ha en ekstra modell i sin 1:43 skala Porsche samling

Egil Haugen

Nye High Performance dekk til Porsche

Allerede testvinner i flere tyske dekktester.



DUNLOP SP 2000/SP 8000

Importør:

Auto Grip a.s
Egil Stenshagen



Breivollveien 27, Postboks 154 Alnabru. 0614 Oslo. Tlf.: 22 64 53 50 - Fax: 22 64 03 39



"SPORTSVOGNER OG VIKINGSKIP" MOTORVETERANENE, HEDEMARK, 15 ÅR

Feiringen skjer dels ved at de arrangerer Norgesløpet den 19. og 20. juni - dels ved at de arrangerte bil- og motorsykelutstilling i Hamar Olympiahall - Vikingskipet dagene 17. og 18. april.

Utstillingen viste spennvidden blant oss som samler på kjøretøy. Her var det biler og motorsykler fra 1898 (Wartburg) til 1993. På utsida av hallen var det en utstilling av traktorer og stasjonærmotorer, pluss en vegvals og en Studebaker Weasel (beltegående kjøretøy fra 1942).

Motorveteranene hadde invitert flere museer til å ha egen stand på utstillingen, og vi så Norsk Skogbruksmuseum fra Elverum, Glomdalsmuseet fra Elverum (gamle bygninger, Norges 3. største friluftsmuseum), Jernbanemuseet fra Hamar, Norsk Motorhistorisk Museum fra Stange (veterantraktorer), Stiftelsen Klevfoss fra Ådalsbruk

(treforedlingsindustriemuseum), Skibladner (nei, de hadde ikke tatt med seg båten inn på utstillingen), Norsk Vegmuseum fra Øyer, Hedemarksmuseet og Domkirkeodden fra Hamar og Norsk Utvandreremuseum fra Koigen utenfor Hamar. Alle disse museene var plassert midt i Vikingskipet (altså utstillingshallen). Midt mellom alle museumsutstillingene var det også et Vikingskip, nemlig Olav Kvite, som er en kopi av et 10 meter langt Vikingskip.

Dessuten hadde både Trygg Trafikk, Politiet, KNA og NAF og flere andre plass i lokalet. Naturligvis går man ikke på utstilling for å treffe politiet eller NAF, men slike utstillere bidrar til å skape bredde over utstillingen. En stor bilutstilling uten slike instanser, kan fort virke litt dau, nærmest som en parkeringsplass.

Ingen stor utstilling av entusiastkjø-

retøyer kan heller klare seg uten firmaer som ligger i grenseland mellom entusiasme og forretningsdrift. Hobbyen vår blir adskillig lettere - og mer interessant - når det går an å få tak i spennende kjøretøyer, når vi kan kjøpe dekk og annet utstyr, og når vi kan kjøpe bøker om kjeledeggene våre. I Vikingskipet fant vi bla. Roadster Square (engelske og italienske sportsvogner) Statoil Storo (dekk til veteranbiler, m.v.) og Automobilia Bokhandel (bøker om biler, motorsykler, tog, fly, osv.). Alle tre firmaene holder til i Oslo.

Lørdag var det delemarked. Her var det tett med folk som undersøkte muligheten til å finne "umulige" deler til kjøretøyene sine. Søndag var det ikke delemarked fordi arrangørene trengte plassen til å avholde auksjon. Det ble dessverre ingen suksess - budene var få og

lave. Det ser ikke ut til at veteranauksjoner slår an i Norge - det er mer stas med delemarkedet.

Søndag ble det også arrangert forsøk på å sette verdensrekord i å skifte motor på VW Boble. Politimesteren på Hamar var kontrollant. Tidene som ble oppnådd var gode, men ikke gode nok til å havne i Guinnes rekordbok.

Av de utstilte bilene var naturligvis en stor del sportsvogner. NSK's Austin Healey Register holdt til i nærheten av inngangen, men en etasje opp. Ettersom alle de øvrige utstilte bilene var på gulvplan, kan det nok tenkes at AH-folka gikk glipp av en del besøkende, men de var fornøyd likevel (eller kanskje nettopp derfor?).

Parkert pent ved sida av flere lastebiler fant vi en Formel V - en enseters formelbil bygd på VW-komponenter. Bilen så ut til å være komplett, og til salgs for kr 6000.- Dette er antakelig en rimelig kosebil for Rudskogen eller andre racerbaner. Henvendelse til Knut Bakke, Hamar, tlf 62531333.

Flere firmaer stilte ut nye biler. Alfa Romeo stilte ut et par vanlige personbiler, men også en Spider. Bortsett fra Porsche 911 er det vel ingen sportsvogn som har vært i produksjon så lenge (hva med, Morgan da, Olav, red.anm.) (Chevrolet Corvette er naturligvis vesentlig eldre, men den har hatt så mange karosserier at det kun er navnet som er det gamle).

Corvetter, ja. Utstillerne hadde fått tak i en flott samling av alle årganger, fra tidlig -50 tall til 1993. Det var morsomt å se så mange flotte amerikanske sportsvogner.

Et morsomt innslag var en Porsche 356, årgang ca 1955. Den ble funnet i en låve med masse høy over, under, og inne i bilen. Eier, Kai Henning Nielsen fra Øyer, hadde like godt tatt med seg høyet, og

viste bilen slik den ble funnet. Fint! I tillegg til denne 356'en var det kun to Porscher utstilt. Jan og Bengt Nordeng (som driver Nordeng Auto og Nordeng Auto racing team), hadde utstilt en 911 Targa og en 924 Racing.

De lagde sportsvogner rundt århundreskiftet også, selv om de ikke hadde funnet opp ordet sportsvogn. Av slike gamle sportsvogner så vi bla. en Northern fra 1905, en Maxwell fra 1909, og en T-Ford Sport-About fra ca 1912.

Triumph Roadster kalles populært for Bergerac-bilen. I vikingskipet så

Henry Harrfeldts biler. I vikingskipet var de der alle tre: AC Cobra 427, Ford GT 40, og banebilen Tiga C2. I nærheten sto Greger Strøm spesialen (norskbygd spesial-racer fra begynnelsen av -50-årene) sammen med Nordeng-Porschene.

Norsk Sportsvogn Klubb stilte ut 4 biler: To Ferrarier, en Alfa Romeo og en Chevrolet Corvette.

Norsk MG Klubb viste et vidt spekter, fra førkrigs, til MGB GT.

Tar vi med en Singer Le Mans 1934, en AC 1937, en Ford Thunderbird 1955 og en Sunbeam Alpine, og legger til at det var enda



vi to stykker av dem, en hel, og en under restaurering. Det er fint at noen tar med seg restaureringsprosjekter på bilutstilling. Publikum har godt av å lære at gamle biler ikke alltid er i strøken stand når man kjøper dem.

Også Bergerac-bilens etterfølger - Triumph TR-2 - var med på utstillingen.

Opel-Registeret (som er en av Norges beste merkeklubber) stilte bla. ut en "mini-Corvette", en Opel GT fra 1969. Kanskje en av de ca 30 GT-ene som ble importert i 1969 og 1970?

Alle utstillere liker å stille ut en av

flere sportsvogner der, så skjønner man at dette var en fin utstilling for sportsvogninteresserte.

For kr 30.- kunne man kjøpe utstillingskatalog med omtale av de aller fleste utstilte kjøretøyene. I tillegg omtale av de museer som var med på utstillingen, og enkelte artikler med tilknytning til hobbyen. Særlig god var artikkelen om Gunnar Knudsen, og en av Per Gjerdrum.

Alt i alt en flott utstilling. Kanskje den beste bil- og motorsykelutstilling som har vært arrangert i Norge.

Olav Helge



EN NYTELSE Å KJØRE!

NILS T. KNUTSEN

Porsche har i ganske mange år stått for meg som drømmebil- og ble ansett for å være utenfor min rekkevidde. Men da motorbåten ble solgt, og vi fikk lyst til å se mer enn sørlandskysten om sommerne, ble det gitt grønt lys for Porsche-jakt.

Etter ca et halvt år ble det tur til Oslo for å se på 3 forskjellige biler jeg hadde ringt på. Valget ble ikke vanskelig, og etter et par lange uker kjørte eieren bilen til Kristiansand, der NAF-test ble foretatt før kontrakt ble underskrevet i juli 1988.

Det er igrunnen rart - jeg hadde ikke kjørt en slik Porsche i det hele tatt før jeg stod med nøklene til min egen i handa.

Bilen min er en 1978 modell 928,

manuelt gear, sølv metallic, og speedometeret viste ca 97.000 km da jeg kjøpte bilen. Det er 8" og 9" BBS felger på bilen, og dekkene er BF Goodrich 225/50 og 245/45 ZR 16 Comp. Disse dekkene opplever jeg som mye bedre enn de gamle Dunlop-dekkene som satt på bilen når jeg kjøpte den.

Bilen blir brukt forholdsvis lite om vinteren, men med Michelin piggdekk på originalfelgene går det fint å komme fram på vinterføre også. Tidligere brukte jeg blyfri superbensin, men etter å ha lest artikkelen i Porsche Classic om bensintyper har jeg med like godt resultat brukt lavoktan blyfri.

Største utgiften på bilen har vært å få reparert klimaanlegget. En ventil

måtte skiftes. For å få den ut måtte hele instrumentbordet demonteres. Ång hos Bertel O Steen hadde endel timers jobb der. Det ble samtidig ordnet endel andre ting. God service og jobb hos B.O.S v/ Ång og Tore Magnussen.

Etter dette passer jeg på å bruke klimaanlegget regelmessig - det er nødvendig for å holde det istand! Jeg har funnet ut at i bla. regnvær er det fint å holde rutene duggfrie ved å bruke klimaanlegget.

I 1990 kom det nye regler for omregistrering av varebiler, så etter å ha betalt vel kr 12.000.- ble skilleveggen fort revet ut, og baksetene som som lå klare var bare til å

svinge opp. Det var absolutt verd pengene å få bilen som personbil - kan ha med passasjerer, og mye greiere å komme til med bagasje. Jeg hadde litt problemer med batteriet til å begynne med - ble utladet. Jeg satte inn et nytt batteri på 88 Ah og skiftet ut spenningsregulatoren på dynamoen med en justerbar regulator som ble innstilt på 14,4 volt. Etter dette har strømproblemer vært ukjent.

Den originale radioen, Blaupunkt Porsche, hadde feil med selvsøkingen som ikke lot seg reparere. Denne måtte derfor ifjor vike plass for en ny Blaupunkt Toronto RCM 40 + CDC-M3 CD-skifter. Kan ikke klage på det byttet, RDS på radioen er kjempefint, og det står 10 CD'er i kø og venter når spilleren settes igang.

På vei til Stavanger en gang i forrykende regnvær sviktet plutselig vinduspussermotoren. Det ble ca 10 mil i regnvær uten pussere, ingen hyggelig opplevelse. Fant ut at det ikke nyttet å kjøre fort for å "blåse" vannet av frontruta - måtte bare ta det veldig rolig.



Forsetene ble trukket om i skinn i vår. Salmakeren var overrasket over hvor godt stoffet i midtpartiet på stolene fortsatt var.

I de fem årene jeg har hatt bilen har den blitt kjørt ca 60.000 km, og jeg er kjempefornøyd med den. Det har blitt skiftet endel slitasjedeler, men de store overraskelser og uttellingene har jeg sluppet. Jeg har nok kostet på bilen endel - men jeg vil ha den i best mulig stand, og så lik original som mulig. Bortsett fra bakspoileren (originalfelgene er jo på vinterdekkene) fremstår bilen som temmelig original. Bilen har vært utrolig driftsikker, og er en nytelse å kjøre. Jeg har fortsatt intet ønske om å skifte til en annen type Porsche - 928 er BILEN.

FAKTARUTE

PORSCHE 928

Porsche 928 ble introdusert i 1978, og ble som første sportsbil gjennom tidene valgt til "Car of the Year". Motoren er på 4,5 liter og yter 240 Hk. Toppfart er 230 km/t og bilen akselererer fra 0-100 på 6,8 sekunder. Langt de fleste er utstyrt med automatgear. Klimaanlegg var standard på 928. Disse detaljene er med på å understreke hvilket merke Porsche siktet seg inn på med 928 - kjøpere som tradisjonelt ville vurdert en BMW 6-serie, Mercedes Benz SEC eller Jaguar XJS. At denne filosofien var korrekt bekreftes av at Porsche 928 idag - 15 år etter introduksjonen, fortsatt er i produksjon.

928, i den varianten som Nils T. Knutsen har, ble produsert i perioden 1978 - 1982. I 1980 kom 928 S på markedet og større etterspørsel etter denne førte til at standardmodellen også forsvant etter 5 års produksjon. Det er et stort utvalg av brukte 928 i Norge.

NYTT OM 914 REGISTERET

Si den forrige gang jeg tok pennen fatt for å skrive om aktivitetene rundt 914 prosjektet har det skjedd relativt mye må jeg si. Etter en noe stille periode med mye jobb og lite fritid.

For å si det kort, så kom inspirasjonen som lyn fra klar himmel her en vakker vårdag, etter å ha snakket med en finne (altså en mann fra Finland) som har startet med sandblåsing like ved siden av jobben min.. Og det passet meg svært godt, ettersom jeg hadde både bil og deler som trengte sandblåsing. Prisen var det heller ikke noe og utsette på, og jeg må si at etter å ha avtalt litt frem og tilbake, ble det fart i sakene. Første helgen ble tilbragt i garasjen, kveldene i uken etter like så. Det som for noen uker siden så ut til å ta uker, var nå gjort på dager..

Etter mye svelting, noen "få" ord (bannord), mye møkkete arbeids-



**Pappa.... tror du at 914 vår blir ferdig til 18 års dagen min? Det hadde vært kjempegøy å sett den med hjul og seter....!*

tøy, en rekke sene kvelder, lite søvn og et uvisst antall turer til kjelleren for å lagre deler, var endelig chassiset 98% fritt for alt som var fastskrudd - målsetning nr 1 var iferd med å gå i boks! Det har heller ikke vært så store problemer underveis - det som kanskje var litt kinkig var å få ut ledningsnettet. Tidens tann har

gjort sitt for å få dette ekstra sprøtt og stivt, og det skal bli spennende å se hvordan det går når det skal på plass igjen, med nylakkert chassis og silkehansker. En og annen umbraco-bolt i forstillingen har også skapt litt problemer, og en satt så godt at verktøyet ga etter. Mange deler har det blitt etterhvert, og jeg håper at alle finner sin plass igjen når den tid kommer. Det som er nesten helt utro-

lig er at karosseriet er så og si fritt for rust. 914-modellen er jo ikke akkurat kjent for å være problemfri på dette punktet, og mange har nok endt sine dager som knust Kornmøkkjes!

De få flekkene som må sveises blir tatt iløpet av kort tid - og målsetning nr 2 er lakking før vinteren. Så får vi se om det ikke blir Rudskogen til neste år!

Egil Haugen



VÅRT FØRSTEVALG



Hvorfor velge noe
annet når du kan
velge

Mobil 1

**Brukes og anbefales
av**

**Porsche Cars Great Britain Ltd.
og**

RUF Automobile GmbH

Mobil 1
Rally SHC SAE 5W-50

Forhandles bl.a. av Oskarson Autotuning AS

SPENNENDE UTVIKLING: 968 TURBO S og RS

Utviklingen av 968-modellen har etterhvert begynt å få samme trend som 911'ene har vært preget av i en årrekke.

Ikke før har vi rukket å presentere 968 CS, så lekker det ut nyheter om 968 turbo S.

Siste skudd på stammen er 968 turbo RS - i første rekke utviklet og introdusert med tanke på deltakelse i "GT" klassen i tyske race.

Bilen er ferdig rigget, og kan i praksis kjøres rett fra utlevering ved fabrikken til racerbanen. Interessant er det at en av hovedkonkurrentene i denne serien blir... Porsche 911!

Porsche 968 turbo S er utstyrt med en motor som yter 305 hk. Dette er nok til at bilen får en akslerasjon fra 0-100 på 5,0 sekunder, og en toppfart på 280 km/t.

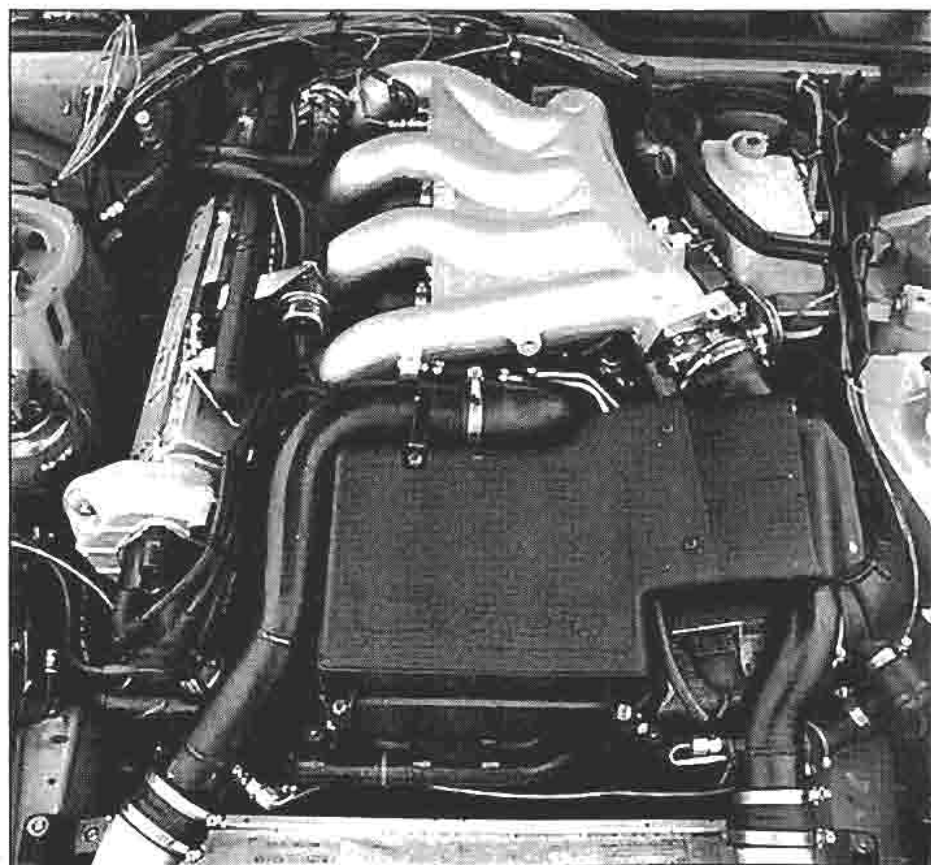
RS-versjonen er enda sterkere - 337 hk!

Sistnevnte skiller seg ut fra gateversjonen ved å ha sikkerhetsbur montert, 43 liters racingtank, og selvfølgelig ruller den ut fra fabrikken på racingdekk.

Som alle tidligere RS-modeller fra Porsche, blir også 968 Turbo RS produsert i et svært begrenset antall - det snakkes om kun 100 stk!

Prisen på bilen blir også deretter: 225.000 DEM for RS-modellen. En Turbo S er tilgjengelig for "bare" 175.000 DEM. Men en ting er iallefall sikkert: med disse to modellene viser Porsche at det ligger et fortsatt stort potensiale i det over 15 år gamle "transaksle-designet"!

Sven Furuly





MØRKE SKYER OVER TYSK BILINDUSTRI

Det er i skrivende stund bare noen få uker til den store feiringen av 911's 30-års jubileum skal gå av stabelen i Stuttgart. En storstilet feiring med jubilaranten i fokus - og introduksjon av en egen 911 Anniversary-modell. Men mørke skyer truer i bakgrunnen - og kan komme til å gi en kald-dusj som er langt fra behagelig for festkomitéen.

Tyske finanseksperter tror at Porsche vil kunne komme til å gå med nesten en milliard kroner i underskudd i 1993.

En av årsakene til dette er bl.a. at salget har gått ned med nesten 30% sammenliknet med ifjor. Kritiske røster hevder (med rette?)

at de klassiske Porsche-modellene (les 911 og 911 turbo) er iferd med å bli for klassiske for verdens sportsbilkunder.

Porsche-sjef Wendelin Wiedeking setter nye og (meget) ambisiøse mål for fabrikken: Allerede i 1996 skal salget fordobles, slik at produksjonen skal opp i 30.000 Porscher årlig. Dette målet skal nås gjennom satsning på nye modeller, og det er nå bekreftet at det kommer en rimeligere modell basert på Boxter-prototypen.

Det er altså ingen tilfeldighet at vi i forrige og dette nummer av Porsche Classic viser stadig mer spennende versjoner av "frontmotor-modeller".

Det kan synes som om tyske produ-

senter plutselig befinner seg i en situasjon der publikum simpelthen ikke lenger har "råd" til å betale for en kvalitet som er svært høy - men som også etterverdt har fått en (for?) høy pris.

Tallene for første kvartal viser svake resultater for Daimler Benz, BMW og Volkswagen. For BMW er tilbakegangen i omsetning 8,3%, og for Volkswagen et tap på ufattelige 1,25 milliarder mark i første kvartal. Daimler Benz har greidd å holde seg unna røde tall, men overskuddet har falt fra 480 millioner mark til 20 millioner mark, i forhold til samme kvartal i fjor.

Sven Furuly

DIREKTE FRA FORMEL 1



GOODYEAR

EAGLE GS-D

Goodyear Eagle GS-D er direkte utviklet fra regnmønsteret fra Formel 1.

Suverent veigrep både på tørr og våt vei.

Maksimal ytelse under alle kjøreforhold.

Pristilbud :

205/55 ZR 16 GS-D kr. 1525,-
225/45 ZR 16 GS-D kr. 1600,-
225/50 ZR 16 GS-D kr. 1647,-
245/45 ZR 16 GS-D kr. 1830,-
255/40 ZR 17 GS-D kr. 1952,-



**DEKK SJEKK
ASKIM A.S**

Frosterud Industriområde
Tlf. 69883580 , Fax. 69883744

Alle priser er inkl. mva, ferdig montert på bilen og gjelder kun for medlemmer av Porsche Klubb Norge.