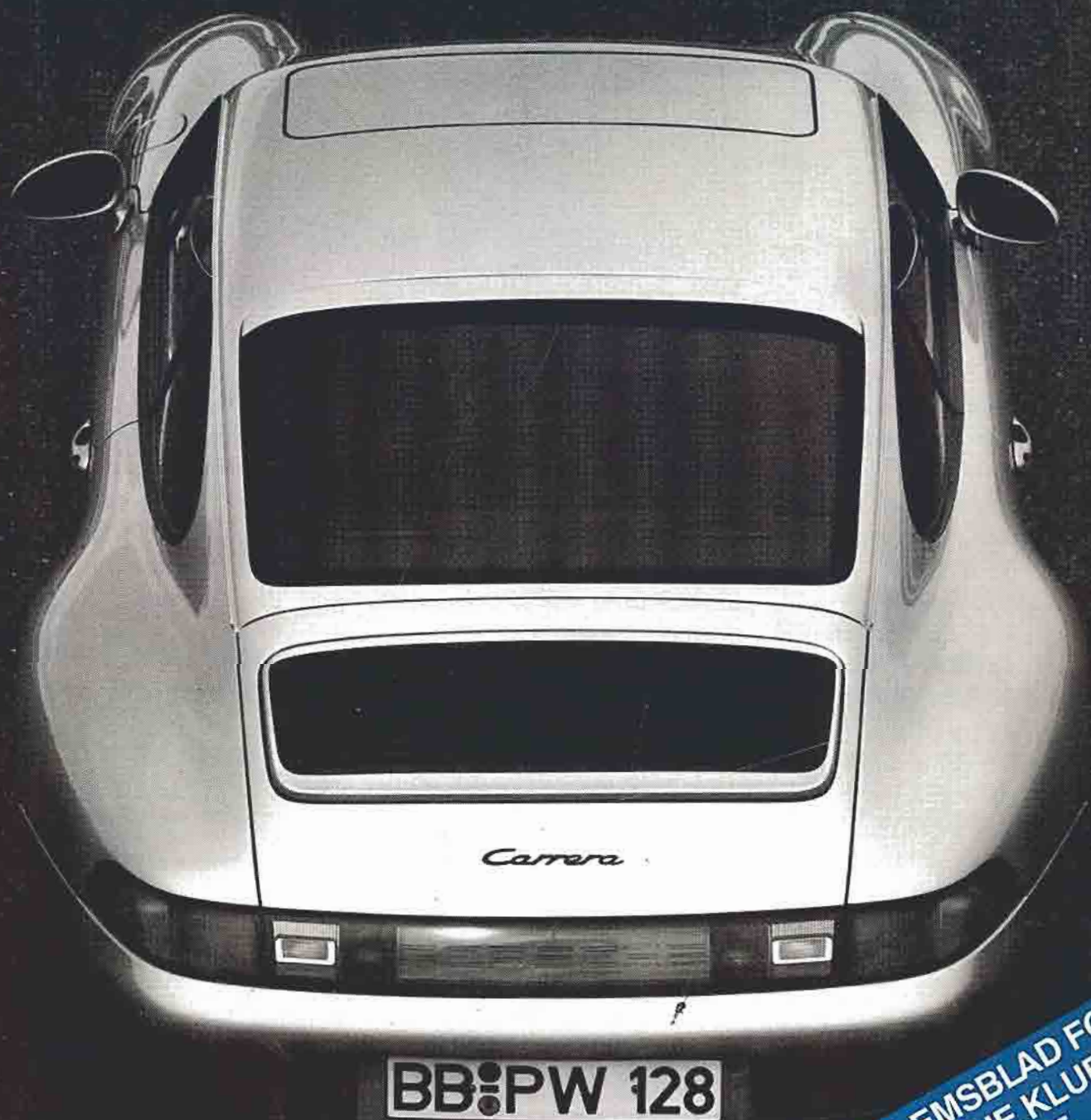


PORSCHE

15

1993

Classic



MEDLEMSBLAD FOR
PORSCHE KLUBB
NORGE

Medlemsblad for Porsche Klubb Norge 2000

PORSCHE



Nr. 15, september 1993

Bladet utkommer med 4 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: 22 505323, annonser: 22 262913

PORSCHE KLUBB NORGE, POSTBOKS 83, 0216 LILLEAKER.



FORMANNEN HAR ORDET



Vi er nå inne i en årstid som mange Porsche-eiere her til lands sikkert synes er litt trist - der 0-punktet på gradestokken bare er noen millimeter unna - og favorittbilen snart finner veien til vintervedværet. Sesongen er med andre ord iferd med å ta slutt, og mitt 1000-kroners spørsmål blir som følger: Hva har du brukt Porschen til denne sommeren? I løpet av den tørre delen av dette året har PKN hatt mange medlemsmøter og endel banetreff - men det er kun et fåtall medlemmer som har vist seg interessert i dette. Når jeg nå ser tilbake på sesongen så langt, synes jeg det er all grunn til å lure på hva alle dere andre har gjort med Porschene deres i år!

På grunn av den dårlige deltakelsen på flere av våre banetreff, har det etterhvert blitt et visst økonomisk "tap" for klubben, hvilket jeg mener ikke er særlig hensiktsmessig. Derfor vil dette selvsagt få konse-

kvenser for neste års satsningsområde når det gjelder nettop banearrangement. Hva da med medlemsbladet vårt? Skal vi bruke de pengene vi dekker opp underskuddene fra banearrangementene til en enda større satsing på Porsche Classic? Dette er et spørsmål som styret vil ta stilling til iløpet av høsten, for videre å legge frem et forslag til Generalforsamlingen.

I det nummeret du nå er iferd med å lese, har vi i likhet med tidligere utgaver i år, lagt vekt på å være tidlig ute med aktuelle reportasjer. I dette nummeret presenteres Porschens siste nyheter fra IAA i Frankfurt bare noen få uker etter at dørene ble stengt. Vi har også en artikkel med tillatelse fra CAR Magazine i England. Dette er noen synlige bevis på hvordan vi vil satse på Porsche Classic i fremtiden.

Det som er sagt må ikke misforstås, og det blir ikke slutt på de andre

aktivitetene som ikke betaler seg, selv om vi velger å satse enda mer på Porsche Classic - det blir bare færre av dem. I tiden frem til Generalforsamlingen kan jo du selv gjøre deg opp noen meninger om dette. Vi trenger selvsagt feedback for å avgjøre hvor bra Porsche Classic skal bli - men en målsetning burde være at det blir et av de fineste klubbbladene i Norge. For å nå et slikt mål må medlemmene være med. To ting er viktig: gode artikler fra medlemmene, og hjelp til å finne annonser/ sponsorer. Kanskje sitter nettopp du med med en idé eller verdifull informasjon.

Siden jeg er inne på annonser: Bruk våre annonsørers produkter - de lever garantert opp til de samme forventningene vi har til Porschene!

Egil Haugen



EN NY 911 CARRERA

Atter en gang valgte Porsche IAA- den internasjonale bilutstilling- en i Frankfurt til å introdusere en ny modell. Sa jeg ny modell? For 30 år siden var 911 en helt ny modell- betegnelse. Denne gangen er det snakk om en helt ny modell- men med samme modellbetegnelse.

Allerede ved første øyekast er det lett å skille denne Carrera'en fra alle tidligere modeller. Borte er det litt gammelmodige (noen vil si klas- siske) utseendet med de høye for- skjermene og den smale hekk-profil- len. Inspirasjon har designerne hen- tet fra sitt arbeid med 928, 968 - og ikke minst fra prototypen

Carrera Panamerikana som det ble skrevet om i forrige Porsche Classic. Praktisk talt "alt" er nytt på den nye 911 Carrera. Fra de nye eliptiske hovedlysene som gir langt bedre lys-egenskaper, til bakakselen som er av multi-link type.

Det nyutviklede frontpartiet kombi- nert med ytterligere forbedring av strømlinjeformen på bilens undersi- de, har resultert i en luftmotstand så lav som 0,33. Dette er gjort mulig ved å angripe problemer fra nye vinkler og løse disse på utradisjo- nelle måter. På bildet ovenfor vises det tydelig at 911 har fått kjøler-grill plassert i frontspoileren. Foran hvert

for-hjul er det også to griller. Kjøling til bremsene, ville de fleste tenke. Feil! Luften ledes inn gjennom luft- inntaket midt i spoileren - og ut gjen- nom de to små grillene på siden. Derved skapes en "usynlig" spoiler (bestående av luft) foran forhjulene - og er med på å skape enda mindre luftmotstand.

Et annet resultat av det nye frontpar- tiet er en økning av bagasjerommet med ca 20%.

Karosseriets taklinje er den samme som tidligere, men dørene har gjen- nomgått store endringer - både inn- vendig og utvendig lukkemekanis- mer er endret - og dørene er ytterli-



gere forsterket for å motstå sidekollisjoner. Også bilens vinduer er endret. Front- og bakvindu er montert i tynnere gummilister og er forskjøvet utover. Også viduene i dørene og sidevinduene er montert lenger ut - og mer i ett med karosseriet. Dette gir lavere vindstøy, samtlig som det øker romfølelsen, og bilen virker større innvendig, sammenliknet med tidligere modeller. Forøvrig er begge vinduspusserarmene festet på midten (se bilde) noe som gjør at over 80% av frontvinduet dekkes.

Standardutstyret på den nye 911 har etterhvert blitt imponerende. Jeg lister opp de viktigste tingene: Bilen leveres med air-bag for både fører og passasjer, nye ABS 5 blokkeringsfrie bremses, seks-trinns gearkasse, tyverialarm, servo-styring, sentrallås, elektrisk høyde-

justerbare forseter, elektrisk justerbare og oppvarmede utvendige speil, individuelt nedfellbare bakseter, og til sist: lettmetallfelger i Cup '93 design.

Motoren, på 3,6 liter er kraftigere, men samtidig mindre støyende, og mer miljøvennlig enn tidligere Carrera-motorer.

Effekten er nå 272 hk ved 6100 omdreininger, og et maksimalt dreiemoment på 330 Nm ved 5000 omdreininger. dette er en økning på vel 10% i forhold til den "gamle" modellen.

Jeg skal ikke gå inn på alle endringene som er gjort, men nevner i kortet nytt elektronisk styringssystem (Bosch M 2.10), optimaliserte stempler og råder, nytt hydraulisk ventilstyringssystem og dual-pipe eks-haustsystem med to metallkjerne katalysatorer.

Med standard 6-trinns gearkasse har den nye 911 en toppfart på

270 km/t, og aksellerer fra 0-100 på 5,6 sekunder. Gearkassen har 6. gear liggende i samme plan som 5. gear. Fordi gearkassen nå er mer presis og tettere enn tidligere er "hånkraften" som må til ved gearskift redusert med 30-40%.

Tiptronic kan bestilles som ekstrautstyr. Gearkassen som kombinerer manuell- og automatisk gearing i en og samme enhet. Tiptronic er også ytterligere forbedret og nytt av året er at den automatisk gearer ned ved bremsing - dermed er alltid riktig gear inne.

En 911 med tiptronic får redusert toppfarten med 5 km/t og 0-100 går et sekund senere enn med 6-trinns kassen - dvs. 6,6 sekunder.

Differensialbrems er ekstrautstyr - for første gang fra Porsche. Systemet består av to elementer - en automatisk bremsedifferensial (ABD), og en mekanisk transvers låsing av bakakselen. Det er ABS-sensorene som



forteller at et av bakhjulene spinner - og en automatikk bremses ned dette hjulet - og øker veigrepet. Føreren får beskjed gjennom en lysende ABD-lampe på instrumentbordet. Systemet er utviklet for å fungere i hastigheter opp til 70 km/t.

Jeg nevnte innledningsvis en ny bak-aksel på Carrera. Porsche selv sier at det nye designet er den største endring som har vært foretatt i 911's 30-årige historie.

Doble gass-dempere både foran og bak, sammen med kraftige stabilisatorstag sikrer ikke bare gode kjøreegenskaper, men gjør også bilen langt mer komfortabel enn tidligere modeller. Såvel hjulstøy som vibrasjoner forårsaket av dårlig underlag er sterkt redusert.

I beste Porsche-tradisjon kan også et sports-understell bestilles. Kortere og slivere fjærer, kraftigere stabilisatorstag, hardere støtdempere, og ikke minst en endret hjulgeometri.

Selv med et slikt sportsunderstell er komforten akseptabel.

Standard felger er 7x16 foran med 205/55, og 9x16 med 245/45 bak. Som ekstrautstyr kan bestilles 17" felger i samme bredder.

De nye dørene har åpnet muligheten for å integrere et mer avansert audio-system i 911 enn tidligere. "The Porsche sound package" består av ikke mindre enn 10 høyttalere installert i kupeen, med seks forsterkere og CD-skifter. Klimasystemet er også ytterligere forbedret. Det har gått mange år siden en Carrera ble kalt "the worlds most expensive ice-box". Nå er det faktisk på området nedkjøling Porsche har arbeidet - og nytt er en funksjon som kalles "max-cold" - der hurtigst mulig nedkjøling av en soloppvarmet, parkert bil er målet. Uten at jeg tror dette er

istand til å erstatte en ordentlig Air-condition!

Som alltid tidligere tilbyr Porsche den nye modellen i et uttall forskjellige kombinasjoner av interiørfarger/materialer og eksteriørfarger. Og om ikke dette er nok - uansett hvilken farge du ønsker er Porsche beredt til å levere denne.

Nytt av året er at 911 kan bestilles med treverk på dashbord og dørside, samt et ratt i kombinasjon tre og lær.

Det er kun 911 Carrera 2 Coupé som er lansert i det nye designet. De første bilene blir levert i oktober. Våren 1994 blir også en cabriolet i det nye designet satt i produksjon. For ordens skyld vil jeg kort nevne at 911 Targa ikke lenger vil bli produsert. Nå må altså valget stå mellom en ekte coupe, eller en ekte cabriolet!

Sven Furuly



STAFETTPINNEN:
TAGE ODLAND

DET MÅ EN HARD BARNDOM TIL, FOR Å SKAPE EN SRIKKELIG PORSCHÉ-TULLING

Etter å ha blitt dratt med på "skauen" helt fra 8-års alderen, med rally og bakkeløp, av en motorgal far - som i tillegg solgte VW og Audi (Harald A. Møller A/S) i 25 år, og lesset meg ned med 911-brosjyrer - er det ikke lett å få et normalt forhold til bil.

I slutten av -60-årene, og hele -70-årene var 911-ene fæle i motorsport, noe som resulterte i matpakke, termos og programblad for Odland-familien rett som det var. 911 ble rett og slett en lidenskap - noe jeg før eller senere måtte ha. De første 911-bildene kom i albumet i 1968 - med meg som 11-åring. Aldri andre biler. Bare

911...helt vill!

Etter forskjellige VW-bobler, kjøpte jeg en Golf GTI av "høvdingen" i 1979. Den ble vraka i Storgata på Jevnaker da en av gutta tok brekk-sladd foran meg midt i gata. En Escort RS med klinkekule på gearspaken og wunderbaum hengende i speilet. Det var ikke meninga, sa'n!

Uten bil, og med 911-suget i magen satt jeg og så på TV en søn-

dagskveld. Med i årets Kreftaksjon (1980) var Stutum (Bjørn Sand). Han satt i en sølvfarget 911 med innsamlingsbøsse i hånden. Jeg ble helt vill.

Stutum fikk en telefon fra en Porsche-gal Hadelending allerede samme kveld. Jeg fikk raskt til svar at han aldri hadde hatt lappen, men at det var Bislet Bilutleie som eide bilen. Den var "ikke til salgs" - men etter flere telefoner med hovedstaden myk-



Mine to aller første Porsche-opplevelser ble festet på Instamatic'en av en liten gutt. Over og forrige side: bilder fra 68 og 72

net disponerten såpass opp at jeg kunne nå fåse på'n!

Porsche-basillene mine var så store som humler...

Je tar'n je, men først måtte jeg få vist fram bilen hos Alf på Hedemarken så jeg var sikker på å ikke ha kjøpt "bikkja i bakken"!

Vi lånte bilen på utslitte 185/60 sommerdekk midt i Januarvinteren og dro nordover. Jeg hadde isskråpe i høyrehanda helt til Brummunddal før jeg fant varmespaken mellom setene.

"Veldig fin, gett" sa Alf, "han er fin å laga turbo-look av gett!"

Første gangs 911 er nok den følelsen som sitter aller sterkest i meg.

Bare 14 dager etter å ha vraka Golf GTI'en ble det sølvgrå 1968 911S med elektrisk soltak, recaro-seter og 180 Hk.

En turtallsvillig føling i bra originalstand, med skikkelig snert i potta. Ble ganske fort tatt i 120 km/t i 60'en på Hadeland.

Polisen var mer opptatt av hvordan en 20-åring hadde fått penger til en

"sånn" bil, istedenfor villmannskjøringa. Han hadde uansett aldri sett verre idiotkjøring.... så da så.

"Kødder du med meg, så kødder du med hele bygda" (han var av den sorten). Det ble med det!

Første gang jeg var på Porsche-treff hadde jeg med meg en kamerat. "Strammer'n"

Det var på Ekeberg i 1981. Men vi var så fyllesjuke atte fy.

Noen timer før treffet lå vi i rennes-



teinen utenfor Ridderhallen og gulpa. "Strammer'n" hadde hatt med seg dårlig Hadeland-brenn-



Første Porsche med mitt navn i vognkortet; 911 S 1968-modell

vin. Artige minner - men kanskje en dårlig kombinasjon i forbindelse med mitt første klubbtreff.

I følge "locals" på Ringebu hadde jeg banerekord Oslo-Ringebu på 1 time og 55 minutter. Jeg fikk god øvelse ettersom kona er fra Ringebu. Og dette var før Mjøsbrua ble bygd. Men det var visst en gærning fra Ringebu med "stor motorsykel" som hadde kjørt enda forte-

re. Alt var liksom lovlig på den tida, og når du hadde 911, da kunne du bare gi på.

Etter diverse clutchbytter og servicer, justeringer, og hyggelige middager på Hedemarken av og til, ble bilen brukt som mellomlegg til en -77 modell coupe. Denne bilen fikk etterhvert ny 204 Hk motor, ny maling, SC-bakskjermer, osv.

Kona og jeg var på Presidents Meeting i Schwabisch Hall med denne bilen.

Etter ankomst Kiel fra Norge var det



Kultursjokk: Porsche 911 og solid norsk stabbur. Fin bil, eller?

full rulle og klampen i bønn sydover på Autobahn. Liv Marie synes det blei så utrolig varmt inne i kupeen (jeg merka ikke det). Og jeg husket jo heller ikke at varmespjeldene under bilen var blendet av for vinteren. Resultat: Ritter-Sport sjokolade og annen konfekt og snacs bare

smeltet som smør.

Vi kjørte med viduene bak på gløtt, og "ridepisen" langs sida.

Jeg trodde selvfølgelig at alle 635'er og 500'er skulle kjøre om kapp - resultatet var Kiel- Stuttgart med 168 km/t i snitt.

911 har alltid vært helt spesielt for

meg - noe som liksom har bosatt seg i hjerterota, og som blir der. Det er jo ikke så rart at man blir litt ego, rar, halvgæren, og smådistre av all denne Porsche-tenkinga. Men heller det enn å ha vært foruten alle de gode opplevelsene som 911 har gitt meg.

Etter disse to første 911'ene som jeg antakeligvis har hatt mest glede av, ble det en -80 modell SC coupe og senere en -82 modell SC coupe. Den siste ble solgt i 1987.

Truls Meland og Ivar Gislerud er de Porsche-kammeratene jeg har vært mest sammen med, og det skulle være utrolig artig å sende stafettpinnen videre til en av de! Jeg tror jeg velger Truls Meland.

Ellers vil jeg takke alle klubbmedlemmer for fine treff, klubbmøter, turer til Stuttgart og masse god jugging og Porsche-prat i 12-15 år.....

Medlem 004
Tage Odland



På øverste bilde 1977-modellen før den hadde fått norske skilter. Samme bil - med norske skilter, men fotografert på tysk jord. Her er vi på tur til Presidents Meeting i Schwäbisch Hall.

Dette var en utrolig morsom opplevelse å ha fått med seg iløpet av disse årene jeg har vært Porsche-eier.

På det nederste bilde er den (forløbige) siste 911'en fotografert. Den ble solgt i 1987 til fordel for andre familiebehov. Men bare vent - med basiller så store som humler i magen, kommer jeg nok tilbake igjen!





DRØMMEN...

Det hele begynte med en 1959-modell VW.boble med soltak det året jeg fylte 18 år. Senere har interessen for VW og Porsche 356 bare blitt større. For som så mange andre lå drømmen om å få tak i en original 356 Speedster og surret i bakhodet hele tiden. Fire år, og et 30-talls forskjellige VW'er senere, var jeg så

heldig/uheldig å arve en sum penger, og etter å ha godsnakket med banken for å finansiere resten av min drøm, var saken klar. Nå var det bare å begynne å lete. Speedsteren som skulle bli min fant jeg til slutt i England. Det viste seg at bilen var en tidligere California-bil, en 1957 Super 75 Hk, som 356-spesialist Barry Curtis hadde

restaurert i perioden 87-89. Bilen ble egenhendig kjørt via Gøteborg og hjem til Sarpsborg. Bilen er i meget bra stand, og selvfølgelig en fryd å kjøre. På grunn av ryggproblemer skal jeg tilbake til studiene - og bilens skjebne er usikker. Men en ting er sikkert: min største drøm fikk jeg oppfylt!

Ove Rekdal



BLOWN GLORY

Porsche 924 Carrera GT var den første; den splitter nye Porsche 968 Turbo S er den siste. Georg Kacher sammenlikner de to fire-sylindrede Porsche turbo-spesialene; med 13 år og hele 50.000 Pund i forskjell. Og vinneren er.....

Foto: Ian Dawson



Forskjellen på en 968 Turbo S og en 924 Carrera GT kan måles på mange måter; 13 år, 95 Hk, 267 lb, 53.500 Pund, og minst tre generasjoners forskjell på dekk og bremses. Vist for første gang i 1979 var Carrera GT den første Homologiserings-spesial basert på den undermotoriserte 4-sylindrede frontmotor-modellen 924.

968 Turbo S, som ble introdusert i våres, er siste utviklingstrinn under Porsches "limited edition" - tema. Der 924 Carrera var en bruksbil forberedt for racerbane, er en 968 Turbo S en racerbil som også kan brukes på veien.

Og de to bilene er svært forskjellige. De to bilene har ikke en eneste skrue eller mutter felles; bekrefter utviklingssjef Horst Marchart. "De eneste delene som går om hveran-

dre er frontvinduet, sidevinduene og skiltlysene"

Noen få dager etter Geneve-utstillingen kjørte jeg min egen 924 Carrera GT til Weissach for å måle den opp mot 968 Turbo S. Ikke en helt rettferdig konkurranse - fordi sistnevnte er den kraftigste 4-sylindrede bil Porsche noengang har laget for bruk på veien (den 337 Hk sterke 968 Turbo RS kan kun brukes på racerbaner).

968 Turbo S er utseendemessig svært lik en 968 CS - men skiller seg klart fra "lillebroren" med sin store, justerbare hekkspoiler, en nydesignet frontspoiler med store luftinntak og en horisontal yinge nederst, et par NACA-luftinntak på panseret, og ikke minst de tre-delte Speedline-felgene skodd med massevis av gummi: 235/40 ZR 18 foran, og 265/35 ZR 18 bak.

Mot alt dette - selv parkert ved siden

av, ser 924 Carrera GT'en relativt sprek ut - kompakt og aggressiv. Den har forskjerner laget av polyurethane i 944-stil, brede skjermbreddere bak, fleksible PVC sideskjørt, fem-ekers smidde Fuchs felger, en stor hekkspoiler, den store kombinerte støtfangeren og frontspoileren med luftinntak, og ikke minst: et "macho" luftinntak plassert oppe på panseret. En standard 924 Turbo ser temmelig smal ut til sammenlikning.

Rent dynamisk var Carrera GT og en standard 924 som to forskjellige verdener - mye, mye mer enn en Turbo S er fra en 968 CS. Selv etter dagens standard er Carrera GT's akselreasjon, topphastighet og bensinforbruk meget imponerende. Dette tiltross - den har en tøff konkurranse mot Turbo S. Med en vekt på bare 2860 lb, aksellerer dagens lettvekt-spesial fra 0-60 mph (0-96



kmt) på bare 4,9 sekunder. Og toppfarten er 175 mph (ca 285 kmt). Mest imponerende er allikevel det "sparket" bilen har i mellomregisteret. På Weissach-banen la bilen stadig igjen sorte striper på asfalten idet den fór som en katarpult ut av de litt langsomme svingene. Den simpellihen bad om høyere utveksling for å gi bakhjulene en sjanse til å få igjen grepet.

Hvis du presser den litt, er 968 Turbo S omtrent like tam og tilgivende som en Mk1 Diablo, en tidlig 911 Turbo, eller en BMW M635 CSi. Veigrepet er bekymringsfullt selv i 3. gear, og på vått føre må du ha en skytsengel til å beskytte deg mot den ustoppelige bakenden på bilen. Jeg kommer aldri til å glemme (det var som om hjertet stoppet) det øyeblikket da bilen plutselig slo ut med bakenden på i en rett (men litt

ujevn) oppoverbakke. Jeg var akkurat iferd med å geare opp til 4. - med speedometeret på ca 90 mph - da bilen traff en ujevnhet og løftet. Den landet med en vinkel som var akkurat stor nok til å lage en hårreisende sideskrens når den landet, men en kjapp bevegelse på rattet fikk det gule "udyret" på rett spor igjen. Med et dreiemoment på 362 lb tilgjengelig, får til og med Dunlop SP 8000 -dekkene litt av en jobb med å omgjøre dreiemoment til fremdrift. Hjulspinn forkommer når du minst forventer det.

Med den gamle bilen starter dramaet ved lavere hastigheter, og du blir advart i god tid. Den er nervøs i forhold til en rett linje, og greier ikke å holde sporet gjennom kurven. Når du nærmer

deg grensen finner du deg selv kjempende mellom understyring og vill overstyring. Sekvensen forandrer seg ikke: først gir du større rattutslag for å tvinge bilen inn i svingen, der nest slipper du lett opp på gassen, slipper litt opp på rattutslaget, for å indusere en fronttilbak vektforskyning, deretter "lyngde" på gassen - la bakenden svinge ut, og hold den der. Det er massevis av tid til å gjøre disse korreksjonene, fordi alt skjer relativt langsomt. Men du hører dekkene skrike, og bilen krenger.

924 Carrera GT har pre-944 akselgeometri og Mk-1 hjulopphengning, men er senket nesten en tomme, har stivere fjærer og støddempere, kraftigere hjuloppheng, kraftigere fjæringsben, kraftigere drivaksler, sterkere gearkasse, bedre kjøling av bremsene, og ikke minst kraftigere stabilisatorstag.



Også Turbo S er senket med nesten en tomme, og den har hardere fjærer og strammere støtdempere enn andre 968'er. Bilen har også fire-sylindrede bremsekalipere og ventilerte, store bremsekiver i alle fire hjørner - de foran er hentet fra 911 Turbo 3,6. Felger og dekk er også lånt fra 911, men ABS-systemet er standard 968.

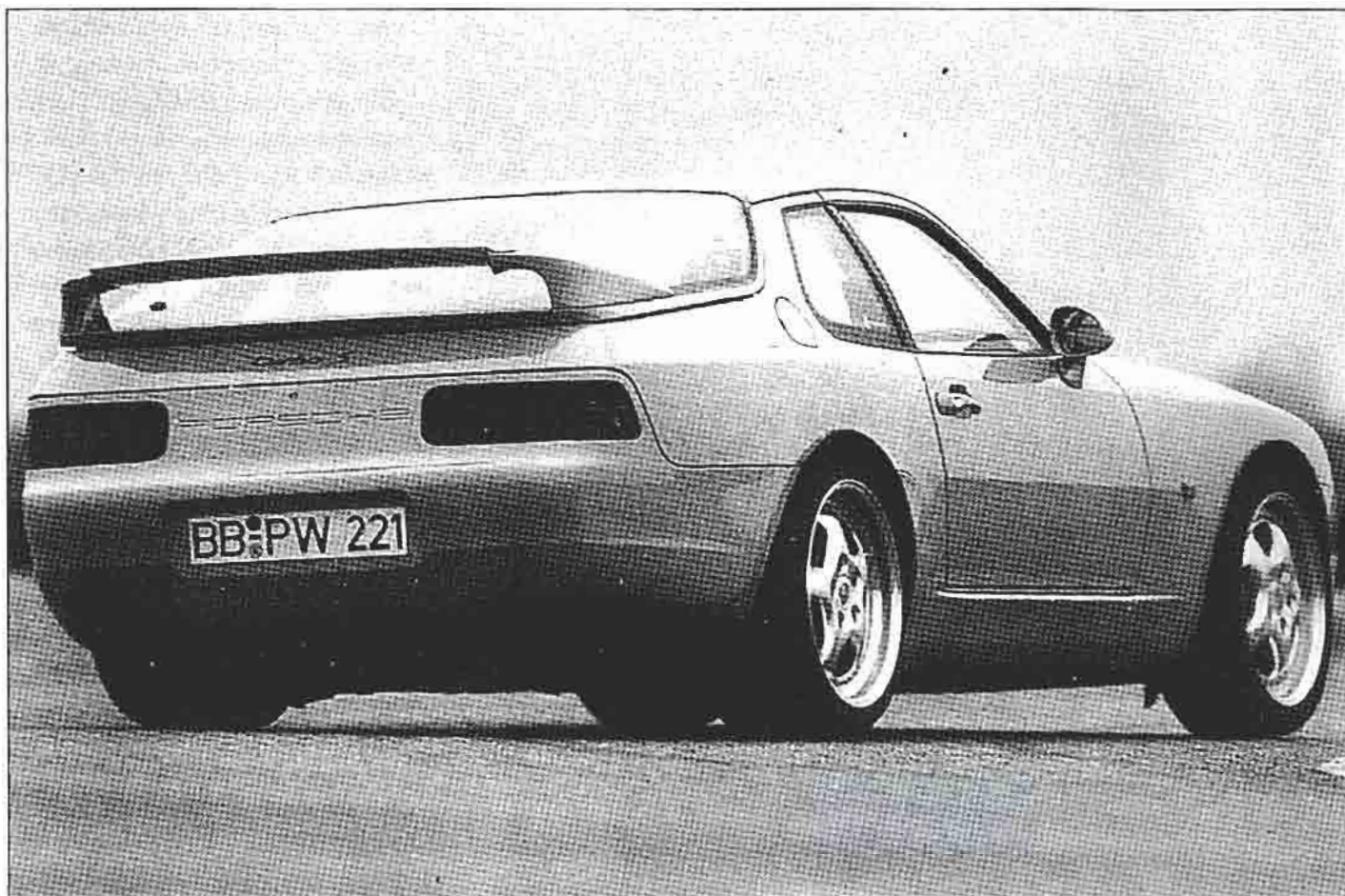
"Vi kunne ha brukt 4-ventilers toppen fra den vanlige 968" medgir Horst Marchart, "men det var ikke behov for det; motoren er kraftig nok med 2 ventiler pr. sylinder". Sammenkoblet med det som i hovedtrekk er den gamle 944 S2 motoren, er det umulig å ikke legge merke til den store KKK turboladere. Den er vannavkjølt, og er utstyrt med en livreddende by-pass ventil. Ladetrykket er kontrollert av en "sort boks" som begrenser overtrykk så snart grensen (1,0 bar) oppnås. En

del av Turbo S "pakken" er også intercooler'en som sørger for at innsugingsluften holder seg på et sunt nivå. Kompresjonen er beskjedne 7,5 : 1, og ventilene er videreutviklet for å tåle de mer krevende arbeidsforholdene. Den balanserte lettmetallmotoren yter maksimal effekt allerede ved 5600 omdreininger, men er villig til å henge med til 6400 omdreininger - skulle det være nødvendig. Maksimale dreiemoment på 362 lb ft oppnås ved det sivilserte 3000 omdreininger. Koblet til den 4-sylindrede lettvektsmotoren er en 6-trinns gearkasse med lengre 5. og 6. gear samt et annerledes kronhjul. Ny er også den skarpere og kraftigere clutchen, og differensialspærren med 75% låsning.

Siden Turbo S kommer uten understellsbehandling og komfortdetaljer

som elektriske vinduer, sentrallås og baksäte, er vekten 154 lb mindre enn en standard 968. Innvendig er denne 305 hk "flyvemaskinen" akkurat like spartansk som den "strippede" 968 CS. Den har til og med de samme vanvittig ukomfortable og smale bøttesetene. Uten justeringsmulighet for ryggvinkel eller høyde, er disse tortur-setene omtrent like behagelige som en spikerseng!

924 Carrera GT, derimot, er utstyrt med skikkelig stoppede seter i brunt og hvitt stripele stoff som minner meg om min bestemors omkleddingsrom. Ingen airbag, selvsagt, og ventilasjonen er asmatisk og støyende. Men Porsche utstyrte GT med tre ekstra instrumenter, to "gratis" baksäter, og en enkel radio. Motoren, 2 liter, 210 hk ved 6000 omdreininger og 202 lb ft dreiemoment ved 3500 omdreininger, var



opprinnelig konstruert for å drive VW LT varebilen, men trollmennene i Weissach stelte og puslet med den, inntil den "ekle" motoren oppførte seg like bra som boksersekseren i 911.

På tomgang er den like "uggen" som en Oktoberfest bakrus, og låter mer som en koreaner enn en fisker - men dette blåser du i, for bilen går som et helvete..

Akkopagnert av turbo-hvintet vil den ladede "klakk-klakk'en" aksellerere den 2596 lb tunge GT'en fra 0-60 mph på 6,8 sekunder. Toppfarten er 150 mph (ca 245 km/t), men det er ikke noe du ønsker å prøve for ofte - ved 6000 omdreininger høres det ut som om motoren har tenkt til å vrenge ut alle innvollene - og dessuten trenger du nesten en og en halv kjørebane på Autobahn for å ha noe å gå på i forhold til sidevindsfølsomhet og den upresise

styringen. Dette er et mørkt kapittel i 924-historien. Også på 924 Carrera GT er den for vag og tung. Men responsen er god.

Da er 968 Turbo S langt bedre. Den servo-assisterte rack and pinion styringen bruker bare 3,3 rattomdreininger fra ytterpunkt til ytterpunkt - og du kan manøvrere bilen ut og inn av parkeringsplasser med to fingre.

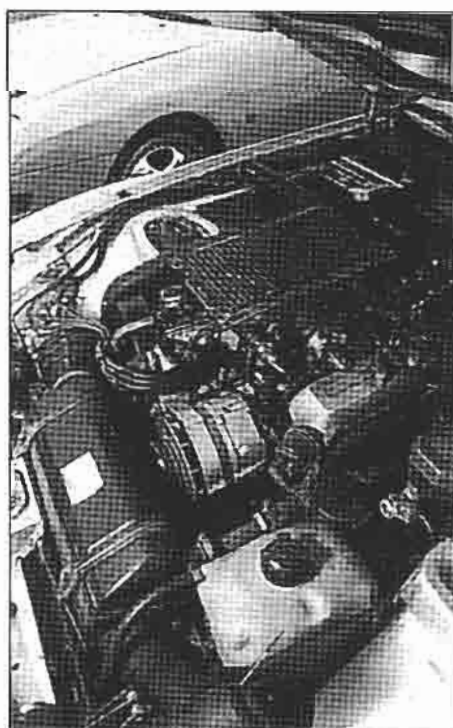
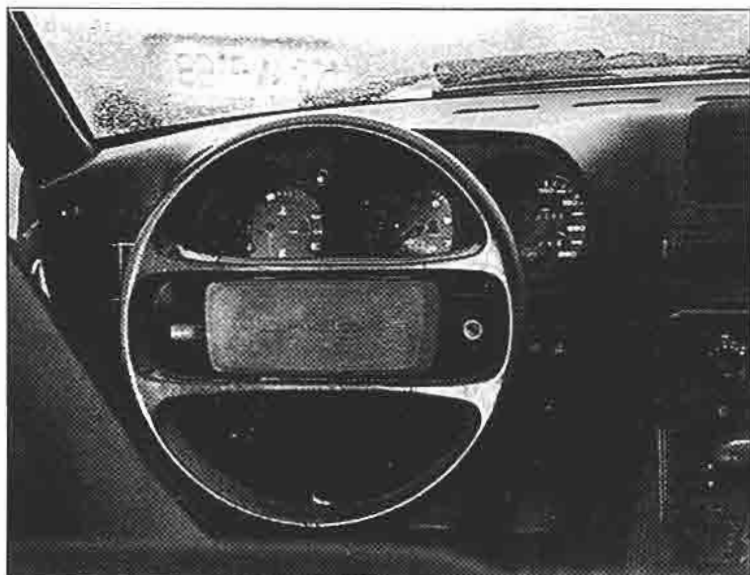
Men når du virkelig setter bilen på prøve er det akkurat som om den ikke kommuniserer skikkelig. Det er umulig å få testet det fulle potensialet, men grensene er så høye, og oppførselen så ekstrem når den bryter ut, at selv en meget erfaren fører blir tatt med buksene nede.

Den turboladede 3-literen er uten tvil en av de aller fineste 4-sylindrede motorer som noengang er skapt.

I motsetning til 924 Carrera GT som har masse turbo-lag og ikke særlig "skyv" under 3000 omdreininger, leverer 968 Turbo S krefter som i en turbin-liknende lineær progresjon. Den slår til allerede ved 1500 omdreininger, og stormer på inntil turtallsbegrenseren tilslutt kutter på 6400 omdreininger.

Sivilisert og velavstemt - den 305 Hk sterke 4-sylinderen fungerer bra både på langsomme, svingete veier, og på Autobahn, takket være det alltid tilgjengelige dreiemomentet. Videre er den utrolig myk og støysvak. Kun under tett trafikk er det mulig at turboen våkner opp uten at du har bedt den - og slynger deg fremover når du hadde planlagt noe ganske annet, og mykere.

På Autobahn lærer du deg raskt til å sette pris på bilens toppytelser og motorens vilje til turtall. Ved hastigheter over 125 mph (ca 200 km/t)



924 Carrera GT kan tilby velpolstret fører-
sete med god støtte. Instrumentpanelet er
velutstyrt. Den 210 hk sterke 2-litren fra en
ukultivert gang, men er sterk, og gir bilen
gode fartsressurser.

kommer fordelene med 6-trinns
gearkassen klart fram. Den er gear-
ret for optimal høy-hastighetsaksel-
reaksjon - og plasserer 968 Turbo S
med sikkerhet i "supercar"-kategori-
en. Fjerdegearet rekker til 123
mph, femtegearet til 155 mph.

Sjette gearret tar den dyktige og
modige fører forbi hastighetsbe-
grensede BMW'er og
Mercedes'er. Å kjøre så fort kan
høres ut som galskap, men det er
steder der 150 mph er langt tryg-
gere enn 70 mph på motorveien
M25 i England. Et eksempel er
Autobahn A 81 fra Heilbronn til
Würzburg-trekanten; du har fri sikt
kilometer på kilometer, og det er få
lastebiler. På en vei som denne spor-
rer en 911 forferdelig, og er veldig
følsom for sidevinder. Turbo S, på
sin side, holder kursen som en missil
med bakkekontakt. Den flyr ned-
over de rette strekkene med en presi-
sjon som et computerstyrt jagerfly,
og den sporer nøytralt gjennom kur-
vene, selv ved vanvittige hastighe-
ter.

Styringen er kanskje ikke helt per-
fekt, men den vil aldri straffe deg
dersom du braskifter kjørefelt, eller
undervurderer radien på en 130
mph-kurve.

Det er også andre biler
som har Autobahn som
hjemmebane - for eksempel BMW
850i - men når det kommer til
bremseeffekt er 968 uten sammenlik-
ning: Jeg har aldri kjørt noen bruks-
bil med bedre bremses. Bremskraften er simpelt-hen utrolig.
Å trykke på den midterste pedalen
er som å gå over fra "fast forward"
til slow motion". Resultatet er det
samme, enten hastigheten er 50
mph eller 150 mph. Bilen stopper
uten å avvike det minste fra en rett
linje, eller tipper nesen ned mot
underlaget. Det er praktisk talt ing-
en fading av bremsene, og du
trenger aldri legge ekstra press på
bremsepedalen.

Ikke uventet - 924 Carrera GT er
ikke istand til å gjøre tilsvarende.
Også denne har store, innvendig

ventilerte skiver, men den mangler ABS, en stor ulempe på vått underlag og i svingete utforbakker. Selv førere med et følsomt høyreben vil mislike GT'ens tendens til å låse hjulene. Ofte helt uforutsatt. I løpet av de siste 7000 miles har min bil "spist" of to sett skiver og tre sett bremseskiver. Porsche er klar over problemet, og anbefaler eiere å skifte til bremsedeler fra 944.

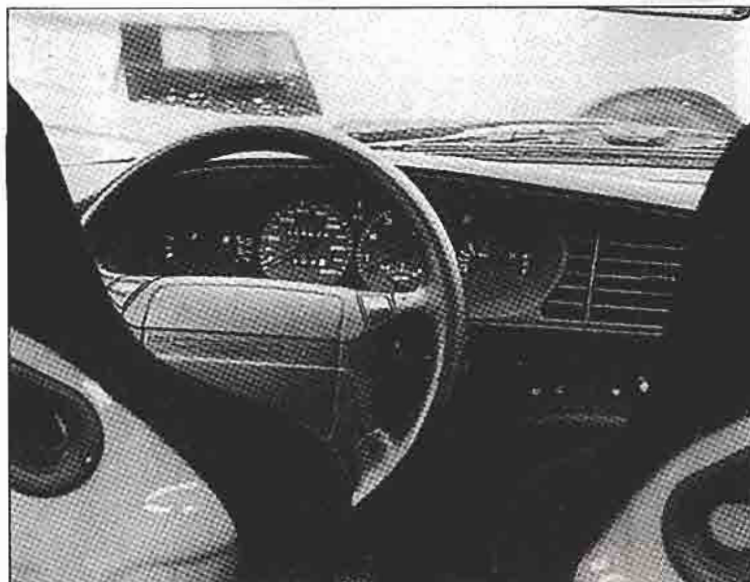
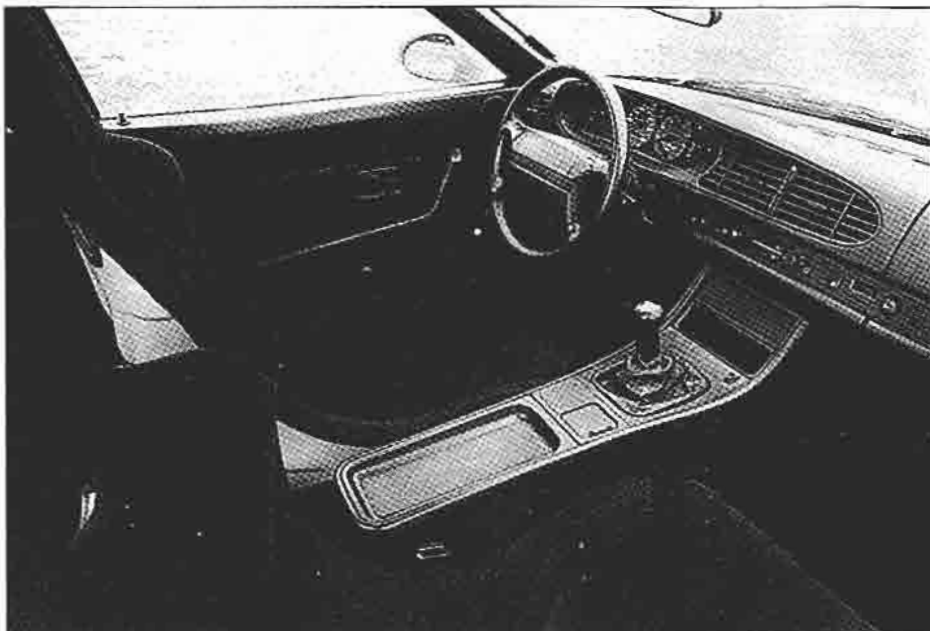
Bortsett fra behovet for å modifisere bremsene, og manglende balanse i styringen, er 924 Carrera GT på mange måter helt "up to date".

Fem-trinns gearkassen er akkurat like presis som den var for 60.000 miles (98.000 km) siden, når bilen var ny; bensinforbruket er 33 mpg (til sammenlikning gir 968 Turbo S 14 mpg under litt arbeid), og støynivået er absolutt akseptabelt. Det er litt hjul- og vindstøy. Kjørekomforten er utrolig bra til å være en bil som (lett modifisert) tok klasseseier, og kom på 8. plass totalt i Le Mans.

924 Carrera GT er også en temmelig bra investering for den som ønsker kombinasjonen av ytelse, driftssikkerhet og null verditap.

Min bil er idag verdt ca 16.500 Pund (ca 180.000 kroner), og siden Porsche kun bygget 400 stk, kan en nok tjene en liten formue når classic-car markedet begynner å bevege seg oppover igjen.

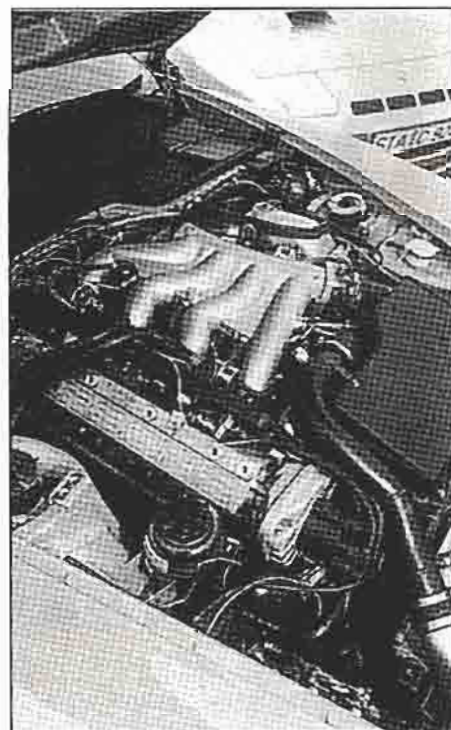
En 968 Turbo S er et enda sjeldnere udyr, men den koster ubeskjedne 70.000 Pund (ca 755.00 kroner). Hittil har den ingen racing-trofeer å se tilbake på. Mens 924 Carrera GT racet med suksess på både bane og i rallies (min bil var Walter Röhrls private bil) har 968 Turbo S vært en skuffelse i den tyske ADAC GT Cup, hvor den har en tendens til å havne

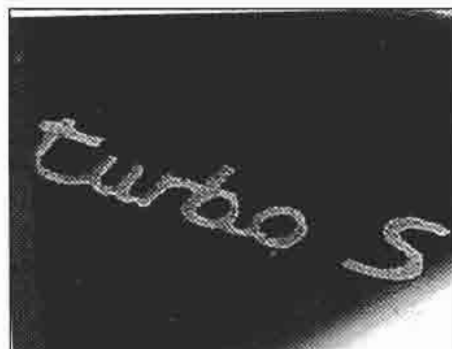
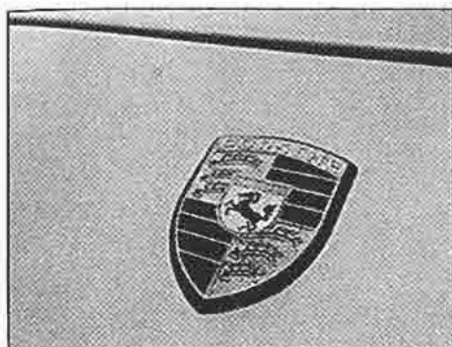
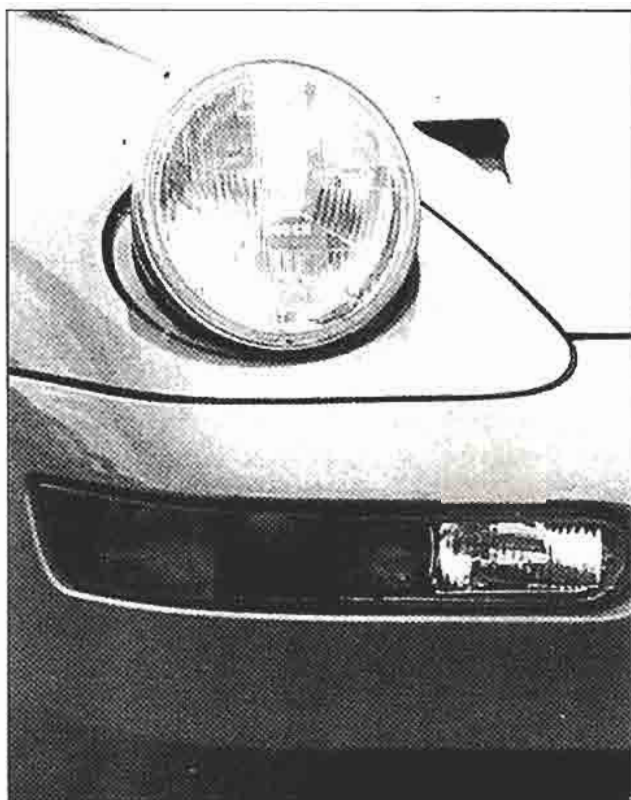
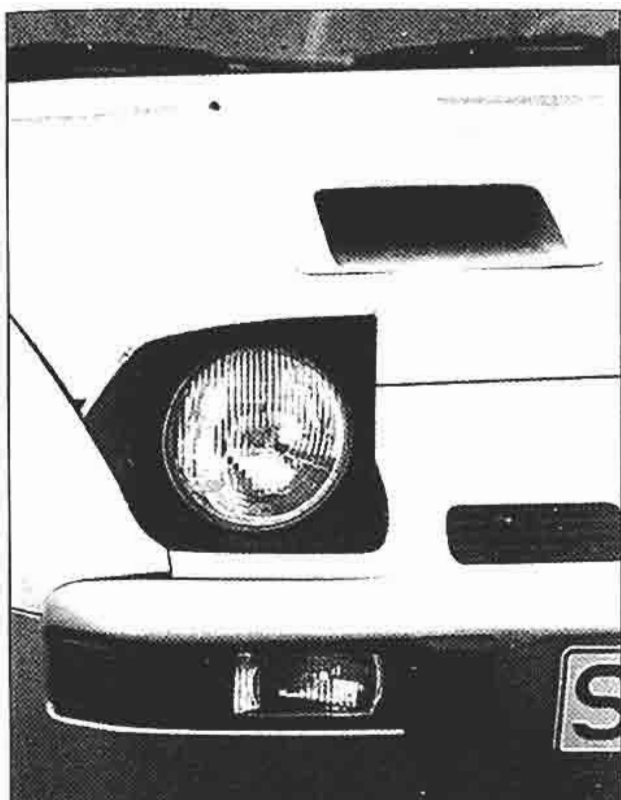


968 Turbo S har smale bateseter som ikke lar seg justere. Ukomfortable for høye førere. Instrumentpanelet inneholder bare det aller nødvendigste. Turbomotoren på 3,0 l og 305 hk er sivilisert - og potent.

langt bak vinnerbilene.

Sytti "grand" er utrolig mange penger - uansett bil, og jeg ville ikke bruke så mye på en Turbo S. Spesielt ikke når du kan få den mer homogene 968 CS for under halve prisen.





Det største problemet med Turbo S er at den er så utrolig passiv. Inntil den når grensen for sine ekstremt gode kjøreegenskaper, vil den aldri begå en eneste feil. Men - akkurat da - når du tror denne bilen vil sitte fast i svingen for evig o alltid - er helvete løs - og det er djevelens egen jobb å forsøke å slukke ilden. Refleksene må være barberblad-skarpe. Det er som å kjøre en Williams-Renault FW15C. Har du kjørt deg ni-tiendedeler ut må du være en helt for å få det til. Ved ti-tiendedeler er det kun førere

som Mansell og Prost som kan bevege seg på den hårfine linjen mellom dramatikk og katastrofe.

Jeg er alltid glad for å levere tilbake raske og verdifulle biler uskadet - og jeg var spesielt glad for å se bakenden på den knallgule 968 Turbo S. Denne uhyggelige maskinen er simpelthen for vill for gatebruk.

Med et stort smil klatret jeg inn i Carrera GT'en. Etter å ha opplevet 968 Turbo S var bremsene dårlige, jeg synes styringen var enda værre en før, og motoren låt hardt og ukulvert.

Men jeg får fortsatt det samme "kick'et" av å kjøre den sølvfargede "gamlebilen" - nettop fordi den ikke krever supersoniske hastigheter og overmenneskelige reaksjoner for å få adrenalin til å flyte.

Oversatt av Sven Furuly
Gjengitt med tillatelse fra
CAR MAGAZINE, UK
September 1993
Paul Horrell

Note: Bertel O Steen har ingen planer om å importere Porsche 968 TurboS til Norge. Med utgangspunkt i prisene på øvrige modeller, vil 968 Turbo S få en pris på ca 1.700.000.-. Pris på 968 CS er ifølge de siste priser fra Bertel O Steen kr 771.955.-

I motsetning til 968 Turbo S og 968 CS, finnes det to originale 924 Carrera GT i Norge

Derfor er Pirelli et bedre vinterdekk



Pirelli W190 Performance / W210 Performance

Pirelli's patenterte beltekonstruksjon

Skal man peke på en ting som klart adskiller Pirelli fra andre dekk, er det 0°-beltet, som er patentert over hele verden. 0°-beltet består av et belte som er innebygget i lengderetningen i stammen. Denne konstruksjonen stabiliserer stammen og reduserer dekkets deformasjon ved høye belastninger og hastigheter. I praksis medfører 0°-beltet følgende fordeler:

- Lavere rullemotstand og derved lavere bensinforbruk.
- Større stabilitet i sving ved oppbremsinger.
- Mindre varmeutvikling og dermed lengre levetid.

Alle Pirelli's personbildekk er oppbygget med 0°-beltet.

Forsterket kantråd

Ved kjøring i svinger påvirkes dekket kraftig av sentrifugalkraften og størst blir belastningen i kantrådsområdet ved felgen. For å stabilisere dekket og motvirke deformasjonen, har Pirelli her innebygget en forsterkning.

Skulderparti

Fortsettelsen av mønsteret i dekkets avrundede skulderområde gir store fordeler: For det første en bedre vann drenering og for det andre forbedrede kjøreegenskaper i svinger.

Flere og flere bileiere velger nå å kjøre med piggfrie vinterdekk. Du vil garantert finne et piggfritt alternativ i Pirelli's utvalg du også, som vil passe til din Porsche. Ta kontakt med importøren for opplysninger om din nærmeste Pirelliforhandler.

PIRELLI



RUDSKOGEN
4. september 1993

VENNE TREFF

PCS og PKN på banen!

Tredje, og siste sjanse for PKN's medlemmer til å teste Porschen på racerbane i år.

Ville det komme noen? På treffet i mai var det knapt 15 medlemmer som stilte opp. Da Porsche Klubb Sverige inviterte oss til treff på Kinnekulle i midten av august, var det kun 5 PKN-medlemmer som møtte frem.

Med andre ord; styret hadde god grunn til å være spente før banetreffet i september.

Kvelden før treffet ringte jeg Jack Eidsvoll for å høre om vi hadde alt under kontroll. Jack var imidlertid ikke hjemme - han var sammen med Porsche Klubb Sverige på møte i Sarpsborg.

Lørdag morgen ankom jeg banen kl. 08.15, og ble møtt av Jack og ledelsen i PCS. Det var påmeldt 40 svensker og ca 15 nordmenn!

Ettersom været var strålende var det godt håp om at alle ville komme - de kunne iallefall ikke bruke været som unnskyldning for ikke å møte opp.

PCS hadde med seg alt som skulle til for å lage et vellykket treff: løpsledere, flaggvakter, sekretariat, walkie-talkies, osv.

Etterhvert som deltakerne kom (mer enn 30 svensker og 13 PKN medlemmer), ble de inndelt i grupper for rutinerne, urutinerne, nybegynnere og - damer! Inndelingen i egen dameklasse virker snodig, sett med

norske øyne, men de svenske men- nene hevder at det er damene som vil kjøre i egen klasse, så da så! Dessuten, damene kan naturligvis få lov til å kjøre sammen med mennene, dersom de spør.

Mens de rutinerne kjørerne ble sluppet ut på banen, ble alle andre tatt med på kurs, dvs. gjennomgang av kjøreregler og informasjon om banen. Da de rutinerne kom inn i depotet, ble alle andre sendt ut på banen, hvor de kjørte et par runder i sakte tempo - gåsegang etter lederne - som hele tiden viste hvor idealsporet gikk.

Etter et par runder i gåsegang, stoppet gruppene opp bak hver sin leder, som forklarte hvilke vanskeligheter de kunne støte på under kjøringa.

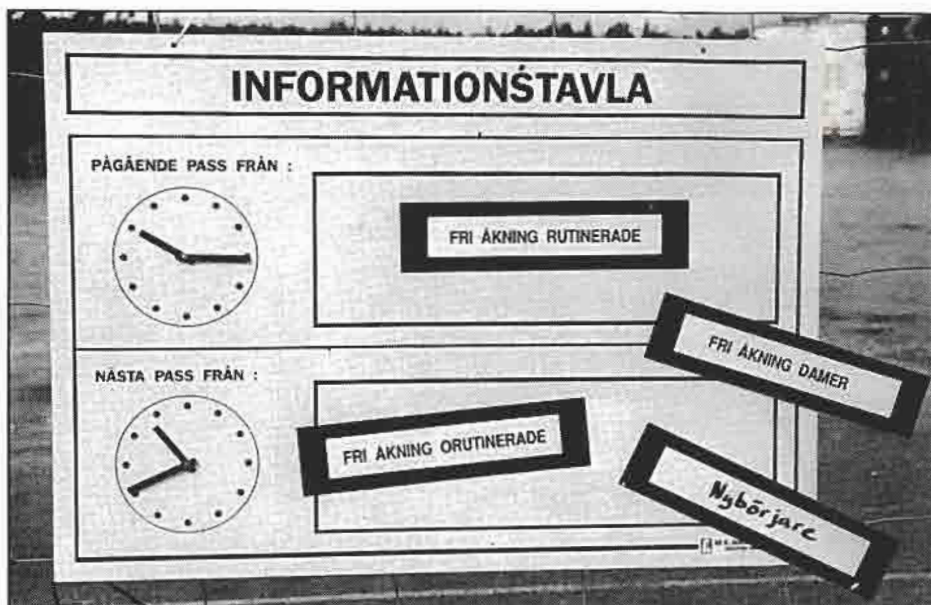
Gjennomgangen tok en drøy time, men så, - endelig kunne deltakerne få prøve hvordan det er å kjøre på bane. Nå, ja - de aller fleste hadde nok kjørt på Rudskogen eller andre baner tidligere, men syntes tydeligvis at det er godt med en grundig gjennomgang av banen likevel.

Ettersom kjørerne var delt inn i fire grupper, og hver gruppe skulle kjøre i 20 minutter, ble det naturligvis en times venting fra man kom inn i depotet til neste gang man fikk lov til å kjøre ut på banen. Det gjorde ikke noe, hvilepausene gikk med til å se over bilene, snakke med gamle kjente og bli kjent med nye, samt at de aller fleste måtte ha seg noe mat iløpet av dagen. Mange hadde med seg matpakke hjemmefra, mens andre valgte å ta for seg av maten i pølsebua. Av de 50-60 Porschene som var innom banen iløpet av dagen, var de aller fleste 911. Kun et par 928 og noen 944. Så vidt jeg husker, var det ikke en eneste 924. Ikke en eneste 356 eller 914 (og naturligvis ingen 550, 718, 917 eller liknende).

I Tyskland kjører de egne serier med 944, men det ser dessverre ikke ut til at svenske og norske eier av "vann-Porscher" har funnet ut at det er sabla gøy å prøve bilen på racerbaner!

En av de fineste bilene var Hans Petter Havdals 911 fra 1975. En free-lance journalist var der og tok en billedserie av bilen. La oss håpe at det kommer på trykk i bladet BIL iløpet av høsten.

Og ellers? Dagen gikk med til å kjøre, litte på de andre bilene og snak-



Svenskene hadde med seg en flott informasjonstavle som gjorde det lett for førerne å følge med på når det var tid for "sin" gruppe å gjøre seg klar for å kjøre ut på banen igjen.



En av gruppene i gåsegang rundt banen for å lære alle "trick-ene"

ke med alle de andre Porsche-entusiastene.

Det skjedde ikke noe ureglementert, bortsett fra at en av de norske deltakerne kjørte så aggressivt at løpsledelsen måtte flagge ham inn til en alvorlig samtale.

Det er visstnok første gang i PKN's historie, og vi får håpe at det ikke

blir nødvendig å irettesette folk flere ganger.

Etter at alle hadde kjørt så mye de orket, var det på tide å avslutte dagen. Sola var fortsatt oppe da siste deltaker forlot banen, og forhåpentligvis hadde alle en hyggelig tur hjem.

Formelt var det Porsche Klubb Norge som inviterte Porsche Club Sverige til race-dag på Rudskogen.

I virkeligheten stod PCS for hele arrangementet, med Jack Eidsvoll og meg som medhjelpere. Arrangementet gikk prikkfritt, alle visste hva de skulle gjøre, når, hvor, og hvordan.

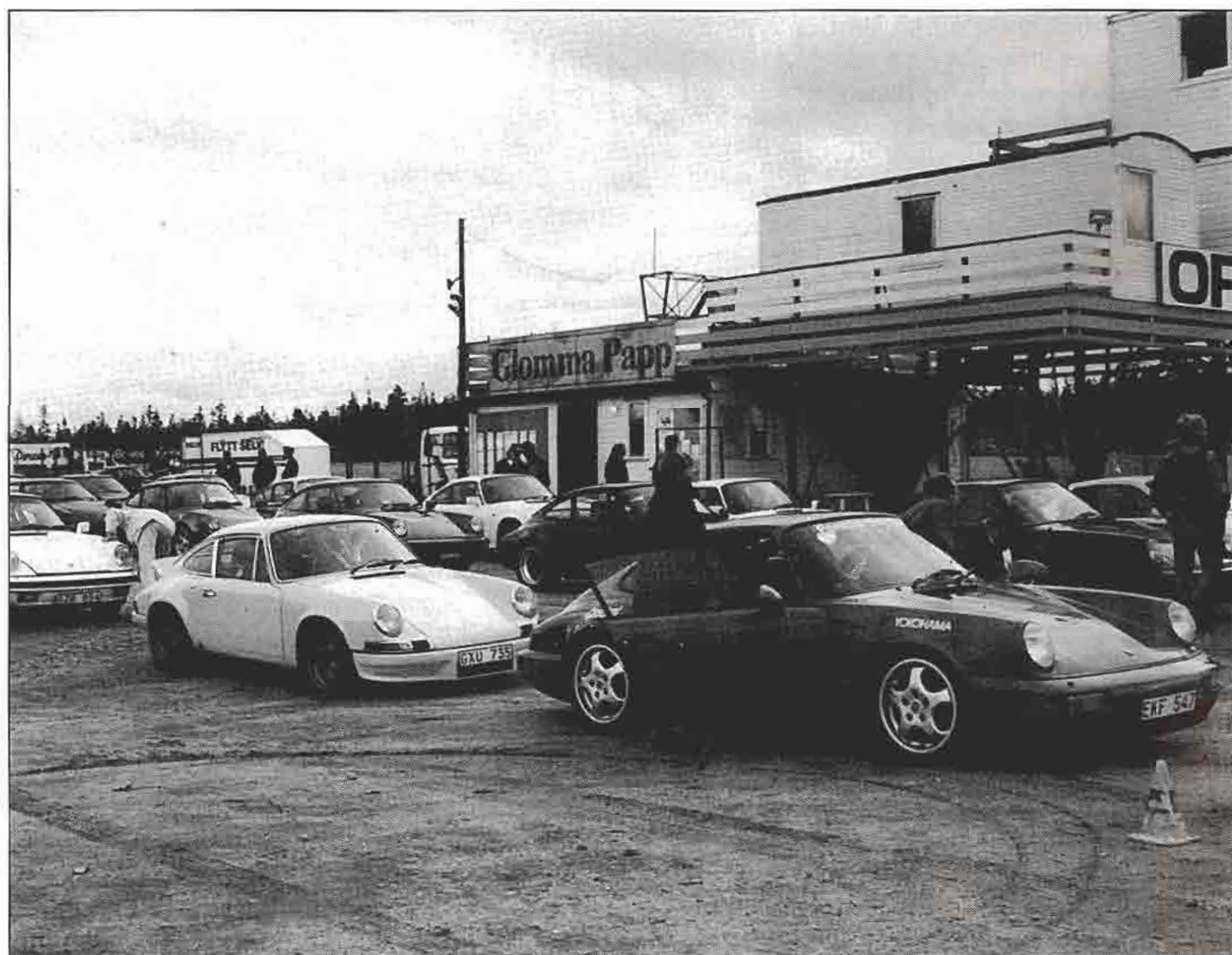
Vi i Porsche Klubb Norge kan lære mye av våre svenske storebrødre, men jeg er overbevist om at vi kan lage gode arrangementer på egen hånd i 1994. Det vi trenger er DELTAKERE. Vi klarer ikke å lage gode arrangementer når medlemmene ikke stiller opp.

Dersom 30 medlemmer interesserer seg for å kjøre på racerbane, skal vi lage gode arrangementer. Det holder ikke med 13 stykker.



Olav Helge

Fine biler, fint vær, og en hyggelig gjeng Porsche-entusiaster på Rudskogen. Men det er et tankekors at svenskene er villige til å kjøre 30-40 mil for et banetreff - mens kun 13 norske biler tok kjøreturen til banen - som ligger mindre enn 10 mil fra Oslo sentrum...





AUDI + PORSCHE

Det er 25 år siden 914 samarbeidet så dagens lys, og det er 17-18 år siden Porsche påtok seg et oppdrag fra VW som til slutt førte til 924.

Igjen viser Porsche et interessant prosjekt i samarbeid med VW-Audi: den nye Avant RS2.

Med utgangspunkt i en Avant S2 har Porsche forandret en allerede sporty bil til en skikkelig "familieekspres". Den fem-sylindrede motoren med turbolading yter 315 Hk etter Porsches behandling - og dreiemomentet på denne 2,2 literen er 400 Nm i turtallsområdet 2900-4900 omdreininger.

Med 6-trinns gearkasse vil bilen gjøre unna 0-100 på 5,8 sekunder, og ha en toppfart på 262 km/t.

Avant RS2 er utstyrt med Quattro-teknikk fra Audi, kombinert med chassisdesign, bremses og felger fra Porsche.

Også produksjonen av bilen vil være et samarbeid - ferdiglakkerte karosserier med understell og endel innredningsdetaljer montert, vil bli fraktet til Zuffenhausen for å bli ferdigmontert med de deler Porsche har ansvaret for - og av Porsches medarbeidere.

Audi Avant RS2 er utseendemessig noe forandret i forhold til de "vanlige" Audi'ene: Porsche har designet et nytt frontparti med bedre aerodynamikk og bedre kjøling av bremserne - kaliperne er forøvrig røde og lett gjenkjennelige gjennom felgen - med Porsche-logo. Også de uten-

dige speilene er hentet fra Porsche. Bilens interiør er spesialdesignet - med bla. Recaro stoler foran i bilen, elektrisk regulert.

Bilen skal settes i produksjon tidlig i 1994, og det skal produseres 2000 stk. iløpet av 1994 og 1995.

Prisen i Tyskland forventes å bli DEM 98.900.- Bilen blir levert i fem forskjellige farger - hvorav Porsches Polar-Silber er et alternativ.

En absolutt spennende bil - fra to fabrikker som i filosofi og teknologi ikke står så langt fra hverandre. At begge fabrikkene nå ledes av samme familie er vel heller ingen ulempe! En Audi Avant RS2 vil dessuten ha Porsche-merke på hekken!

Sven Furuly



HEKTISK MAIDAG!

VÅRSJEKK OG VÅRMØNSTRING PÅ SAMME DAG

Nå er det vel slik at de aller fleste av klubbens medlemmer har notert seg at en av de første søndagene i mai er avsatt til Norsk Sportsvogn Klubb's Värmønstring på Bogstad. En tradisjon som vi Porsche-eiere har lært å sette pris på.

Årets Värmønstring endte opp med å bli arrangert på en lørdag. Isolert sett kanskje ikke så negativt - men et klart brudd på en årelang tradisjon. Værre var det at Bertel O. Steen på Stabekk hadde invitert til vårsjekk av bilene samme dag. Og dette er et tilbud medlemmene etterhvert har lært seg å sette stor pris på.

Tore Magnussen & Co besluttet å starte sjekken grytidlig om morgenen, og fremviste et imponerende tempo. Her skulle alle bilene være ferdigsjekket i god tid før den tradisjonelle "karavanen" ble stilt opp utenfor BOS for felles kjøring til Bogstad.

Tradisjonen tro var det Jan Borg's "røde" som var lederbilen. Og bak denne samlet det seg ikke mindre en 48 Porscher av alle slag - her var alt fra 356 til 968.

Med så mange biler må det bli kaos - tross alt er det 3-4 lyskryss som skal passeres på vei til Bogstad.

Men PKN-karavanen ankom som sedvanlig samlet - og "tok" atter en gang publikum. Klart største merke på Bogstad. Hele 62 Porscher talte undertegnede på plassen - med en klar overvekt av 911 og 944. Er det tvil om Porsches to mest populære modeller opp gjennom årene? En strålende dag - og som vanlig alt for liten tid til å snakke med alle "kjente". Det var mye fint å se på av andre merker også. Problemet er bare at som Porsche-eier er man jo godt fornøyd. Skulle det bli noe annet så måtte det bli en Ferrari. Men får du gratis vårsjekk på den?

Sven Furuly



Richard Waitz følger spent med når Tore Åeng sjekker en av de mange punktene som inngår i Porsches sikkerhetssjekk.



Som alltid: Denne maidagen er et av de mest populære innslagene i sesongen - og det er alltid mye Porsche-folk på Stabekk.



Køen blir bare lenger og lenger for hvert år. Det som startet med et ti-tall biler, er nå iferd med å lage fullstendig trafikkaos i Prof. Kohts vei. Jan Borg er på vei fremover i køen for å være lederbilen - i år som tidligere år.



Porscher, Porscher så langt øyet kan rekke. Det er ingen tvil om hvilket merke som er det dominerende på Bogstad.

Men fortsatt er det mindre enn 25% av medlemmene som møter frem - det vil altså si at PKN har mye å gå på når det gjelder å "sjokkere" eiere av andre sportsbiler. Skal vi bli dobbelt så mange neste år?



EN KLUBBKVELD HOS CENTRUM AUTO

I vinterhalvåret når det er surt og kaldt, eller slaps og sludd (tenk det er bare noen få måneder til vi er der igjen!), er det virkelig en oppstiver å se en mengde medlemmer komme på på medlemsmøtet.

Tradisjonelt har jo PKN møtene på Stabekk - men den 10. mars i år var hele klubben invitert til samling hos Centrum Auto i Oslo.

Fremmøte overgikk langt det antall som "normal" samles en onsdagskveld, mellom 20 og 25 personer hadde (i nysgjerrighet?) funnet veien til Centrum Auto's nye lokaler i Smalvollveien.

Et og annet "trekkplaster" var annonsert på forhånd, ikke minst en 928 Stroek Version III som eieren, Knut Arne Iversen hadde tatt med seg for

å vise frem til potensielle kjøpere. På vinterglatte veier kom også Per Wiese med en 911 DP3 targa. Om ikke bilen har noen racinghistorie - så kan det iallefall sies at den har en god kommersiell historie - det er nemlig den såkalte "Bach-bilen" - han med pyramidene, vet du..

Etter å ha forsynt seg av både kaffe og kaker velvillig stilt til disposisjon av John Johansen, flyttet etterhvert hele møtet seg ut i verkstedhallen. Naturlig nok ble mye oppmerksomhet viet de to ovennevnte "sorte perler" - men det var mye å se på - og prate om.

John hadde lagt frem en mengde deler for salg, det varierte fra helt nytt og kurant, til mer uvanlige ting som for eksempel brukte original-

felger til 924 turbo (produsert fra 1979-1982).

Det var tydelig at slike klubbkvelder trekker medlemmer, og en skulle nesten ønske at det fantes mange Porsche-verksteder som klubben kunne besøke. Det var tydelig at dette var et etterlengtet møte - noe de fleste tydelig ga uttrykk for.

Vi skal forsøke å få til flere "besøkskvelder" under det vinterhalvåret vi snart går inn i!

Jeg vil på vegne av de fremmøtte takke vertskapet for en hyggelig klubbkveld.

Egil Haugen



SMÅTT OG GODT

Internationale Automobil Ausstellung i Frankfurt viser de siste trender innen bilbransjen. Er det småbilene som skal redde Porsche?

En spennende trend viste seg med all tydelighet på årets IAA (Internationale Automobil Ausstellung) i Frankfurt for bare et-par uker siden.

Kanskje er det nettopp denne trenden som kan bli Porsches redning i siste halvdel av 10-året. Det handler om småbiler. Ikke det at vi tror at det kommer en småbil fra Porsche - men tendensen tyder på at småbiler kommer til å bli et langt viktigere segment enn det som har vist seg hittil. Riktignok er dette segmentet langt større i det sentrale Europa enn i Norge - men fortsatt er det lite i forhold til det totale bilsalget.

Ser vi med årets IAA begynnelsen på en polarisering av folks bruk og

anskaffelse av bil? Ser vi konturene av noe som kan bli grobunn for en suksess med f.eks. Boxter?

At Mercedes Benz og BMW begge viser minibiler som karakteriseres av et kompakt ytre, høy sikkerhet, og lavt drivstofforbruk, kan tolkes i retning av en renessanse for småbiler. Hvorvidt dette er et resultat av de kommende California-kravene, trendforskning, eller simpelthen "krystallkule-synsing" er det vanskelig for undertegnede å ha noen mening om.

All logikk tilsier imidlertid at drivstofforbruk alene ikke er nok til at to fabrikker som i så stor grad har pro-

filert seg i "luksusmarkedet" velger å gå den radikalt motsatte vei.

Er dette fortsettelsen på den "buy smart" -tendensen vi har sett for produktgruppe etter produktgruppe de senere år? Konsumenten definerer nøyaktig hva han (hun) har bruk for til å tilfredsstille et klart definnert behov - og handler deretter.

Med dagens økede drivstoffpriser, økende trafikkthet i urbane strøk, mangel på parkeringsplasser, og stadig flere enehusholdninger bør småbiler/minibiler bli et interessant satsningsområde i fremtiden. Vil man se en polarisering mot to ytterpunkter når det gjelder valg- og kjøp av bil i årene som kommer?

De typiske europeiske småbilprodu-



Mercedes Benz A93 er bare en av de mange småbilene vi kan forvente oss fra fabrikker vi normalt ikke forbinder med småbiler, i de nærmeste årene. Slik skal altså en Mercedes Benz anno 1996 se ut. Kort, smal og høy - men innvendig like romslig som dagens mellomklasse-biler. Løsningen: Motor og drivverk er plassert inne i en dobbel bunnplate - under bilens seter. Som drivverk har Mercedes Benz tenkt seg en tre-sylindret dieselmotor, evt. bensin, eller Elektromotor. Så gjenstår det å se om Mercedes Benz snakker like høyt om "babyen" når vi nærmer oss slutten av 1995....

sentene idag er Citroën, Renault og Peugeot. Når Mercedes og BMW snakker småbiler, er målet biler som forbruker 0,3 l/mil eller mindre. Kun Citroën blant de "etablerte" småbilprodusentene har nådd dette målet. Riktignok er ikke en slik "spareversjon av "AX" i produksjon enda - men det handler kun om å trykke på knappen. Peugeot med sin 106 og Renault med sin Twingo har vist at det går an å lage svært kompakte biler med forbløffende god plass for transport av fire voksne personer. Riktignok er drivstofforbruket på disse to bilene langt over 0,3 l/mil - men akkurat det er kun et spørsmål om når fabrikkene finner det riktig å lansere en ny generasjon "lean-burn" -motorer.

I det sentrale europa har de tre nevnte modellene etablert et solid fotfeste - og ikke minst Twingo er iferd med å bli et "kult-bil" i sitt hjemland.

Hvordan er det så med Norge - og vårt forhold til småbiler? Som vanlig ligger jo alltid vi noen år etter trender i utlandet - om disse trendene i det hele tatt når hit til gamlelandet.

Med den nye Renault Twingo på plass hos forhandlerne iløpet av høsten, kan det se ut som om denne sammen med Peugeot 106 og Citroën AX kan ta nærmere 3% av det totale antall solgte nybiler i Norge neste år. Dette høres kanskje ikke så mye ut - men det er mer enn f.eks hele BMW's markedsandel i Norge.

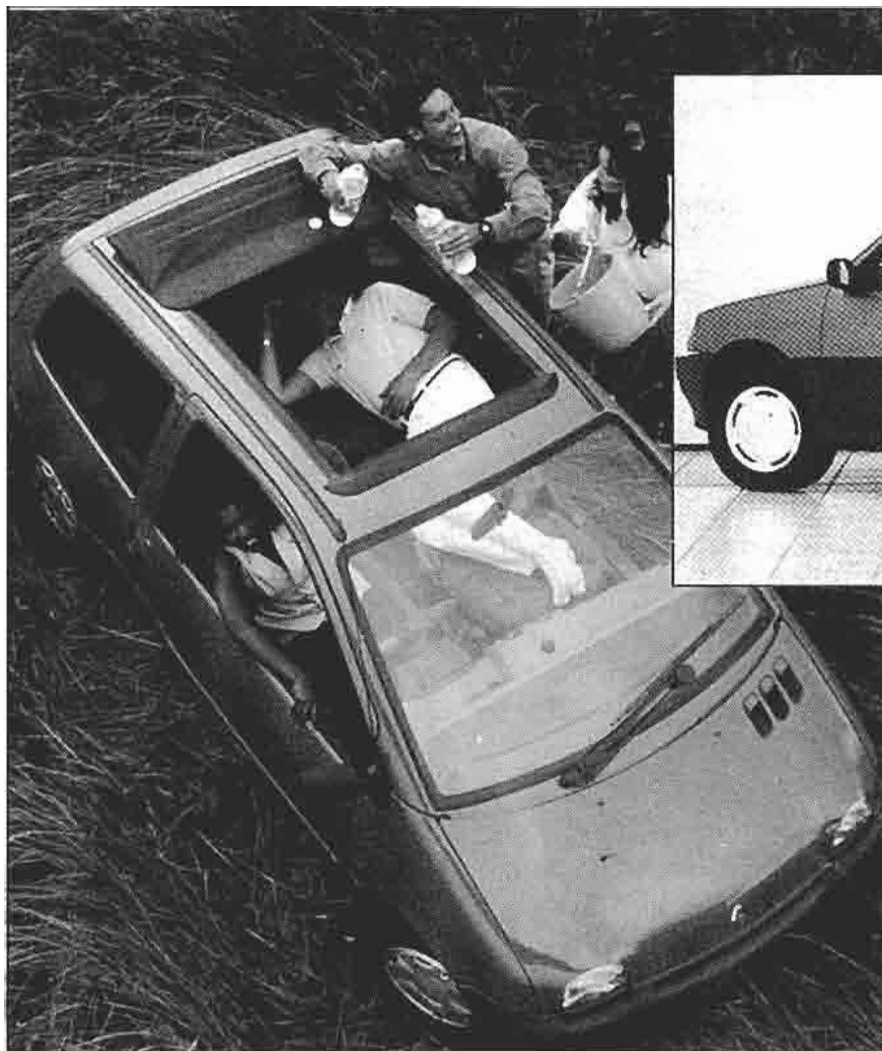
At vi får en polarisering (mot enten småbiler - eller litt mer eksklusive biler) blant kundene har bilbransjefolk undertegnede har snøkket med ingen tro på! Småbiler er først og fremst en "konebil" for Ola Nordmann. Og det er ingen ting (ifølge bransjefolk) som indikerer noen endring av denne innstillingen.

Jeg tror bransjen er for konservativt innstilt. Hvorfor skal man bruke en 3-serie BMW til kontoret hvis den nye E-1 gjør det like komfortabelt til halve prisen, med halve drivstofforbruket, med BMW-merke på fronten - samtidig som den lille bilen oppfattes som tidsriktig og trendy? Tilsvarende sammenlikning kan man gjøre mellom en C-klasse Mercedes og den nye A93. Man beholder "imagen" samtidig som man fremstår som miljøbevisst, smart, og trendy. At det kan lykkes å "selge" inn dette med småbiler fra Mercedes og BMW er jeg ikke i det minste vil om.

At man i Norge ikke har lykkes i å selge inn småbiler som trend-biler skyldes nok i første rekke to hovedfaktorer: de bilmerkene som har hatt småbiler på programmet har ikke hørt hjemme blant "prestisjemerkerne" - derfor er det ingen opinionsdannere som blir sett i disse, der nest er kronefortjenesten lav på en småbil sammenliknet med f.eks øvre mellomklasse-bilene. For å si det som en Vovo-selger sa til meg under en Twingo-diskusjon: Jeg tjener jo like mye på en Volvo 850 som på fem Twingo'er!

Bilbransjen beklager seg over at vi har Europas eldste bilpark - og at bilsalget er katastrofalt lavt. Men det er jo bare å tygge litt på uttalelsen fra Volvo-selgeren - og samtidig se på bilannonsene - så finner man kanskje noe av forklaringen på at "ståa" er som den er. Det er vel ikke annet å vente dersom selgerne har ambisjonsnivå "850" hver gang en kunde kommer for å se på en ny bil! At Bertel O Steen derimot har gjort en god profileringsjobb på 106 viser antall 106'ere i trafikken med all tydelighet.

Hva med Porsche midt oppe i denn "påståtte" trenden? Dersom den slår til, kommer da alle "Trendy" perso-



ner til å kjøre rundt i små BMW'er eller Mercedes'er?

Nei - det er nok kanskje en litt for enkel konklusjon. Svaret på dette er nok at type transport, og tidspunkt på døgnet transporten skal foregå, vil være mer bestemmende for valg av bil. Kanskje blir det enda færre Porscher å se i rush-trafikken morgen og ettermiddag. Men en sen kveldstime, en varm søndag, eller under hurtig transport på åpen landevei vil du se Porschene - kanskje til og med i et betydelig større antall enn du gjør idag!

Uansett hvor fornuftige vi mennesker fremstår - så vil vi alltid føle behovet for individualisme og spenning.

Derfor kjennes det alltid "godt" å gå forbi småbilen i garasjen, og "lufte" Porschen en sen kveldstime. Eller besøke venner 7-8 mil unna Oslo

en lørdag ettermiddag. En søndag på en racerbane er vel heller ikke stedet du tar med deg en småbil?

Kanskje nettopp det å velge en liten, økonomisk bil til all daglig og triviell kjøring også åpner muligheten til å kunne ha en Porsche i garasjen?

Man har alltid forbundet Porsche med sportsvogner. Og la oss håpe at alle tanker om å bygge noe annet forlengst har forsvunnet fra de "store" kontorene hos Porsche. Det dukker med jevne mellomrom opp rykter om både 4-setere og mer til - men hittil har det blitt med snakket. Hvorvidt fremtidens Porsche skal ha motoren foran eller bak, er på mange måter en uinteressant diskusjon. Uansett konsept, har en

Porsche alltid vist seg å være en ekte "skapelse" med et klart mål om å være en sportsvogn.

Hvorvidt Porsche kan overleve som selvstendig merke er også et annet spørsmål. Ikke bare ut ifra rent økonomiske betraktninger - men også sett i lys av Californias krav om at en bestemt prosentandel av et bilmerkes salg i staten skal bestå av ikke forurensende biler. I praksis vil dette si elektrobiler. Og hvem i all verden kan se for seg en elektro-Porsche?

Ligger svaret i BMW E1, Mercedes Benz A93.... eller kanskje i VW Chico? Blod er jo som kjent tykkere enn vann - og Audi-prosjektet som er presentert et annet sted i Porsche Classic viser at samarbeidet er igang..

En ting tror jeg vi med sikkerhet kan si. Dess større likheten mellom de "vanlige" bilene blir, dess større er sansynligheten for at bilmerker som Porsche vil være "målet" og "drømmen" for et kjøpekraftig publikum.

Men bare ved å leve opp til sitt eget motto - innarbeidet gjennom en årrekke - kan Porsche møte fremtiden: "Fahren in seinem Schönsten Form"

Sven Furuly

EN BOK FULL AV BROSJYRER

Som nevnt tidligere på denne siden er det langt mellom de virkelig gode Porsche-bøkene. Hva som er godt og dårlig er selvsagt en subjektiv vurdering - men med prislapper på mellom 300.- og 800.- kroner for en bok bør den vel ha en viss nytteverdi i tillegg til å være ren underholdning.

Boken *Porsche Catalogues* av Malcolm Toogood er en nesten enestående bok.

Her har forfatteren tatt for seg (kanskje sine egne?) brosjyrer fra fabrikken over de forskjellige modellene - og presenterer 45- års bilproduksjon på en flott måte.

Som sedvanlig starter historien med 356 - og vi får riktig "fråse" i gamle brosjyrer og bilder. Alt fra gamle tegninger av Spydere til de siste "pack-shots" av 356 C.

En naturlig fortsettelse er 912-modellen - kun produsert i et fåtall år før den forsvant. På mange måter en liten "blindtarm" i Porsche-historien.

911-modellen er naturlig nok viet mest plass også i denne boken. Fra tidlige 60-tallere, via Carrera RS til den siste Carrera 4.

Allerede ved å bla gjennom boken får man et raskt overblikk over hvordan bilenes utseende gradvis forandrer seg - samtidig som boken er et levende bevis på hvordan fargemotoren har skiftet gjennom de 30 årene 911-en har vært i produksjon.

I likhet med 912 er også presentasjonen av 914 ganske begrenset. Det har selvsagt sammenheng med at antall varianter var relativt lite, og produksjonstiden var også kort. Men - man får et bra inntrykk av den tro Porsche hadde på modellen (inntil VW-ledelsen roiet det hele til) og dette kapitlet inneholder også noen sider om den meget attraktive

916-modellen som ble produsert i kun 11 eksemplarer.

Frontmotor "generasjonen" starter selvsagt med 924, og til stor forbøffelse for undertegnede fantes det separate brosjyrer på både Carrera GT og Carrera GTS - modellene.

Sammen med 911 er det 944 som er viet størst oppmerksomhet i denne boken. Dette er vel en bekreftelse på at nettop disse to bilene er de som har betydd mest for Porsche gjennom de siste ti-årene.

Presentasjonen gir et fint bilde av hvordan 944 har blitt stadig forfinet og blitt "mer og mer Porsche" fra introduksjonen i 1982 frem til den ble avløst av 968 etter 10 års produksjon. Her kan man kose seg med bilder av alt fra 944 - 1 til Turboer, Cabrioletter og S2'er.

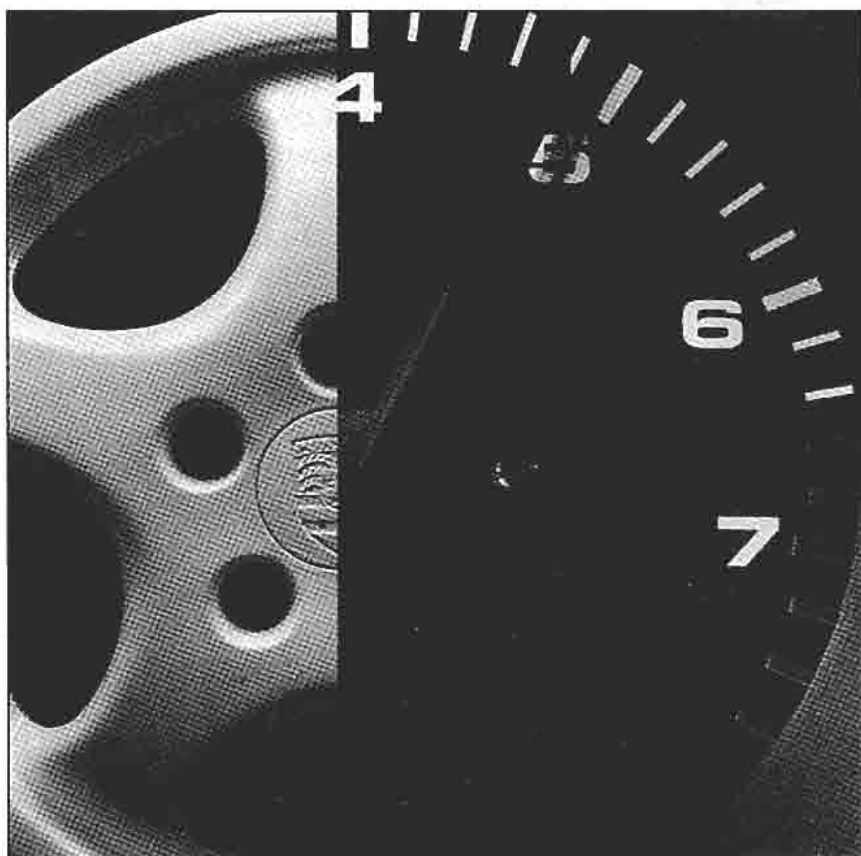
Noe kortere, men like grundig er

presentasjonen av 928. Mange fine brosjyrer som tydelig viser hvor lang "avstand" det er mellom "Car of the Year 1978" og dagens GTS-versjon.

Boken avsluttes med en presentasjon av 959 - om alt fra valg av byggematerialer i karosseriet - til tekniske forklaringer på hvordan 4-hjulsdriften virker, og filosofien bak det høydejusterbare karosseri/chassiskonseptet.

Egentlig ser jeg bare en eneste grunn til ikke å kjøpe boken: du har alle originalbrosjyrene. Men det er vel ytterst få som har det. Om du skulle du være så heldig, kan du jo allikevel ha boken å "slite" på - og bare ta frem de gamle brosjyrene når du virkelig skal kose deg i godstolen!

NB: Denne boken kan være vanskelig å få tak i! *Sven Furuly*



Porsche Catalogues, A Visual Story from 1948 to present day. Malcolm Toogood, Mallard Press, USA. Pris: Kr 191.-



Spesialist - også på brukt Porsche !

Omsetningen av brukte Porscher har hatt en gledelig utvikling. Derfor ønsker vi oss biler i forskjellige prisklasser, for å kunne tilby våre kunder et bredt utvalg. Vi vil gjerne høre fra deg som vurderer å selge din Porsche. For tiden har vi kun en brukt Porsche for salg :

1990 modell Porsche 911 Carrera 4, diamantsort,
soltak, 63000 km. selges

kr. 649 000,-

VELKOMMEN TIL VÅRT PORSCHE SENTER

BERTEL O. STEEN A/S
AUTORISERT PORSCHE-FORHANDLER
Prof. Kohtsvei 83-85, 1320 Stabekk. Tlf. 67536180



Vi har flyttet til nye lokaler v/ E-6, Jonsten, Råde (Ved Spareland)

Nytt tlf.nr.: 69 28 59 99

Nytt faxnr.: 69 28 59 98

*Vi har nå fått tre telefonlinjer, slik at det blir lettere
å komme igjennom.*

— — —

Nytt verksted med to Porsche-mekanikere.
Utfører alt fra motoroverhalingen til vanlige servicer.
Timepris kr. 290,- + mva.

HØSTTILBUD PÅ SERVICE i perioden 1. okt. til 31. des. -93:

911 SC	: Kr. 2.500,- + mva. inkl. Mobil 1 olje
928/s 78-83	: Kr. 2.300,- + mva. inkl. Mobil 1 olje
944	: Kr. 1.850,- + mva. inkl. Mobil 1 olje

10% rabatt på alle Porsche-deler

TILBUD PÅ RUF-FELGER:

911 SC/3,2 Carrera, 944 til 86	: Kr. 14.900,- + mva.
911 Turbo	: Kr. 16.900,- + mva.
911 Carrera 2/4, 928 og 944 etter 87	: Kr. 15.500,- + mva.

Vi utfører service med **Mobil 1**