

PORSCHE

17

1994

Classic



MEDLEMSBLAD FOR
PORSCHE KLUBB
NORGE



Nr. 17, mars 1994

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 etter avtale.

Tlf. redaksjonen 67 548423, annonser 22 262913

PORSCHE KLUBB NORGE, POSTBOKS 83, 0216 LILLEAKER



FORMANNEN HAR ORDET



I disse dager er det utrolig godt å være norsk, og da tenker jeg selvsagt på de norske bragdene under OL på Lillehammer.

Etter 14 dager med strålende vær, glimrende resultater og mye tid både på - og utenfor arenaene, er det liksom litt "tungt" å begynne på'n igjen. Men med en slik start på året er det duket for et år som til gangs vil gå inn i historiebøkene.

Vi i PKN skal også markere året 1994 med mange fine arrangement, og siden Lillehammer allerede er nevnt, så har vi planlagt en av slalomcup-omgangene nettop i det distriktet. Dette burde kunne bli en fin anledning til å gjenoppfriske minnene fra februar - men i sommerlige omgivelser med Porschen!

Det er nå like før sesongen starter for fullt, og allerede 1. mai starter vi med det første banetreffet på Rudskogen. Mai-måneden fortsetter med

vårsjekk på B.O.S., vårmønstringen på Bogstad, første slalomcup-omgang, Porsche-parade i Sverige og 356-treff i Danmark.

Utover i august og september blir det nye runder i slalomcup'en, nye banetreff på Rudskogen, klubbmesterskap, og helt til slutt fabrikkbesøk hos Porsche i Stuttgart!

For deg som vil være aktiv med Porschen i år mangler det absolutt ikke på tilbud. Når det i tillegg minnes om at alle aktivitetene er kostnadsfrie for medlemmene (med unntak av fabrikkturen), så det er bare å kjøre på...

Det jobbes med å utrede buss-transport som alternativ til flyreise til fabrikkbesøket - hvilket vil kunne gjøre denne turen enda mer "sosial" enn tidligere år - samtidig som reisekosnadene kan reduseres dramatisk. Mer informasjon kommer!

Slalomcup har vært diskutert i styret i flere år - og nå er det

alså en realitet. Vi har etter ihrdig innsats fått til en avtale med en sponsor til cup'en.

Navnet på sponsoren er Yokohama - og cup'en får dermed navnet PORSCHE KLUBB YOKOHAMA SLALOMCUP '94. Premien er et sett Yokohama-dekk til vinneren i hver av de tre klassene!

Dette er den første store "samarbeidsavtalen" PKN har hatt på mange år, og jeg oppfordrer herved alle til å tenke Yokohama ved valg av dekk til alle dine biler. Begge parter håper selvsagt på suksess, og håper dette prøveåret ender med et permanent engasjement! Husk at klasseinndelingen tar hensyn til alle typer Porsche - det er ingen grunn til å sitte hjemme fordi du ikke har 911 turbo.

Som sagt, jeg tror det blir et kjempeår, og datoer og reglement kommer i neste bulletin!

Egil Haugen



SPEEDSTER

40 ÅR- FORTSATT UNGDOM!

Det er vel knappest noen modell-betegnelse opp gjennom bilhistorien som har blitt sterkere assosiert med et bestemt bilmerke enn nettop modellen "Speedster".

Mange vil nok hevde at "911" er uløselig knyttet til Porsche - og det vel i og for seg korrekt - men Speedster er vel selve symbolet på Porsche - og med 911 i Speedster-utførelse lever også legenden videre for kommende generasjoner Porsche-entusiaster.

Førti år har gått siden den første Speedster forlot fabrikken - men historien om Speedster starter enda noen år tidligere - i 1952.

Den første serieproduserte 356 i roadster-utførelse var en modell som gikk under navnet "America Roadster".

Disse bilene, som hadde standard chassis produsert av Reutter, fikk spesialkarosseriet produsert hos Gläser, utenfor München. Karosseriet ble håndlaget i aluminium, og sveiset til chassiset. De halvferdige bilene ble deretter fraktet tilbake til Zuffenhausen, og gjort ferdige.

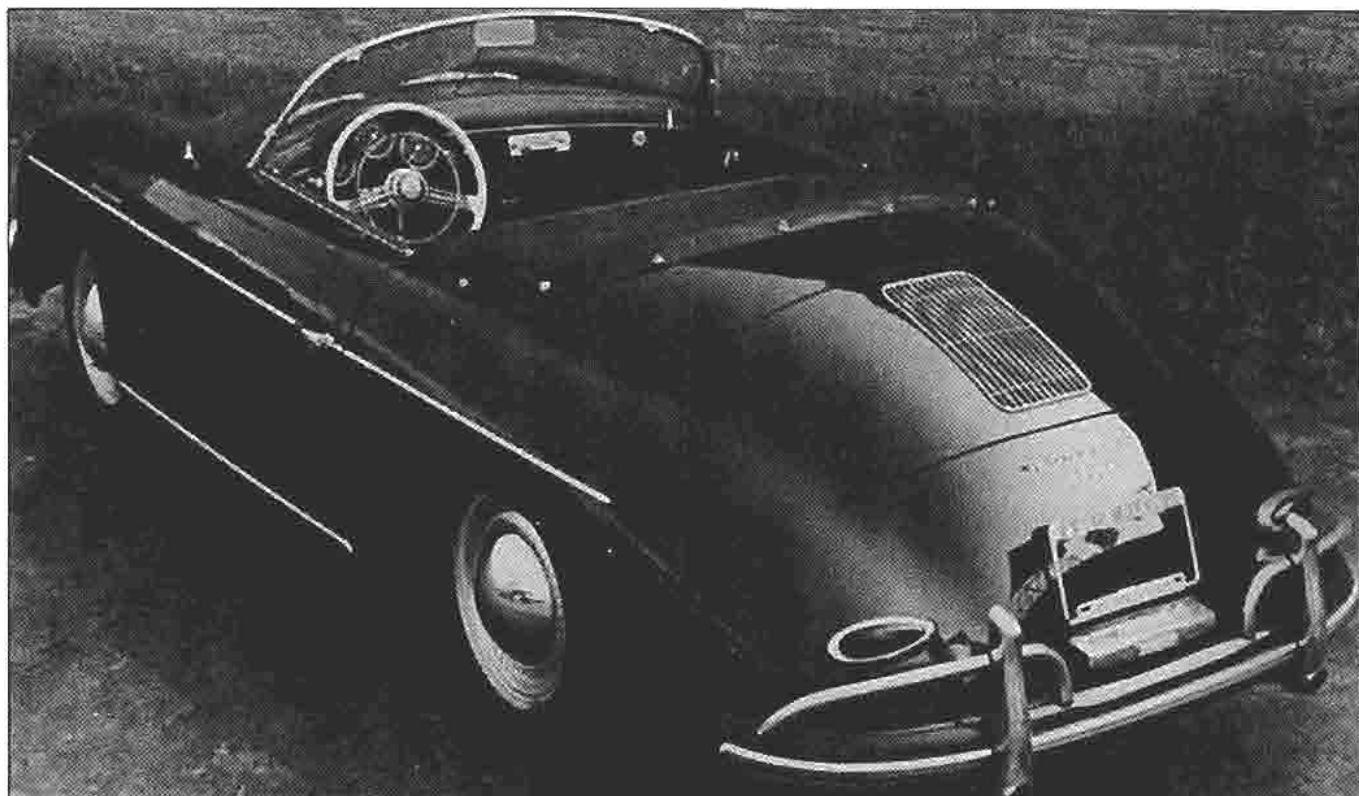
Etter et ti-tall biler oppphørte denne produksjonen - Porsche anså markedet som svært begrenset, produksjonen var for komplisert, og kostnadene var for høye.

Men en Porsche-forhandler var ikke villig til å akseptere dette! Max Hoffman i USA mente at det var et "enormt" marked i USA for roadstere.

Han mente at en enkel og rimelig roadster burde være en del av Porsche's program.

Og Porsche lyttet. USA var svært viktig for Porsche. Fabrikken produserte gjennomsnittlig 9 biler pr. dag - av disse gikk 4 til USA - og Hoffman solgte 2 av disse 4; dvs. at 22% av fabrikkens produksjon gikk til Hoffman....

Amerikanerne hadde fått smaken på åpne sportsvogner. Markedet var blitt åpnet av MG og Jaguar; kort tid etter kom



Triumph, Austin-Healey og Fiat inn på markedet - og i 1953 så også amerikanske biler, som Chevrolet Corvette og Nash-Healey, dagens lys.

Max Hoffman kjente markedet - og Porsche så muligheten til å være med.

Resultatet ble en viderutvikling av "America Roadster" - denne gang produsert hos Reutter. Det startet med et vanlig cabriolet-karosseri.

I lihet med "America Roadster" fikk den en enkel, lett kalesje og løse sidevinduer. Frontvinduet var nesten 10 cm lavere enn på en standard cabriolet, og interiøret var like spartansk som i en Triumph TR 2, med minimal instrumentering (kun speedometer, turteller og temperaturmåler), lakkert dashbord og enkle "bøtteseter" uten regulering av seteryggen.

Utvendig var karosseriet likt en samtidig Cabriolet, med tillegg av en blank pynteliste i høyde med dørhåndtaket, i hele bilens lengde. Dette var med på å få bilen til å virke lavere - og få et helt annet utseende enn en

vanlig 356 Cabriolet, av samme årgang. Bilen så ut som et badekar snudd opp-ned, og med kalesjen oppslått så den langt fra vakker ut.

Prismålet Max Hoffman hadde satt, var en stor utfordring for Porsche. Skulle det bli snakk om volum måtte den selges for under 3000 dollar. Dette målet ble nådd - listepriisen var 2995,- fob New York City, eksklusive levering, registrering og evt. ekstrautstyr. Hvor "skrapet" virkelig prisen var - er lett å forstå når både varmeapparat og turteller var "ekstrautstyr". Det er vel lite sansynlig at noen bil i det hele tatt ble solgt for 2995,-.

I standardutførelse var Speedster - som bilen ble døpt - utstyrt med 1500 Normal-motoren. Mot et pristillegg på 500 dollar ble den levert i Super-versjon.

Etter en produksjon på ca 200 biler i 1954, utvidet fabrikken kapasiteten, og fra 1955 ble Speedster også tilgjengelig i det europeiske markedet.

Utseendemessig var det ikke store forskjellen på en 1954 og en 1955 Speedster. Instrumentene var noe annerledes, håndtaket på panseret var endret (med Porsche-merke) og øvrige emblemer var noe endret.

På 1956-modellen ble 15" hjul introdusert - og 16" hjulene forsvant fra 356 samme år - og ble senere kun benyttet på Spydere.

Det er lett å se forskjell på de gamle (54-55) og de nyere Speedsterne bygget i perioden 1956 til 1959. Disse hadde dråpeformede baklys fremfor de små, runde, baklysene på tidligere modeller. Kalesjen var av "high-bow"-utførelse, dvs. den bakre bøylen var høyere enn på de tidligere modellene, og det ble "litt" mindre klaustrofobisk inne i bilen med kalesjen oppslått.

Sammenliknet med kalesjen på en standard 356 Cabriolet var Speedster-kalesjen temmelig primitiv - men sammenliknet med samtidige Britiske sportsvogner var den usedvanlig god. Finnes det noen bil laget på de



Britiske øyer der du simpelthen strekker armen bakover, trekker kalesjen fremover til den møter toppen av frontvinduet, og du spenner den fast med to låseklemmer? Som tidligere eier av en Triumph TR 2 er jeg ikke det minste redd for å si at de aller fleste bilprodusenter *alltid* vil ha noe å lære av Porsche.

Men, det var på racerbaner, uten kalesje, at Speedsteren fant sin velfortjente plass. Med en vekt som lå nesten 100 kg under en 356 Coupe, var den et sekund raskere fra 0-100 km/t. En 1500 Super tok denne "sprinten" på 10 sekunder, en Normal brukte 14 sekunder. Hvorfor ble da overhode coupeer brukt i race etter introduksjonen av Speedster?

Faktum er at på grunn av bedre aerodynamikk var coupeens akselerasjon bedre fra ca 130 km/t og oppover. Også toppfarten var høyere på en coupe.

Under sin produksjonstid ble Speedster, i likhet med øvrige 356-modeller, utstyrt med 1600

motorer. Men først mot slutten av 1957 kom den mest ekstreme av alle produksjons-Porscher hittil: 356 Speedster Carrera GT - en kombinasjon som nesten får en til å "snappe etter pusten" - dette er vel en fantastisk kombinasjon av to "store" navn.

I "GT"- utførelse var vekten redusert med ytterligere 50 kg, og effekten på Carrera-motoren var 110 Hk.

I 1958 introduserte Porsche også en 1600 utgave av Carrera-motoren, med en effekt på 115 Hk.

Tilsammen ble det produsert ca 4900 Speedstere gjennom årene 1954 til 1959. De få bilene som ble produsert i 1959 sies å være kun "racervogner", bestilt og levert av fabrikkens utelukkende til private "team". Det siste året "Speedster" ble presentert i fabrikkens brosjyrematriell var i 1958. Da ble også "Convertible" introdusert. Det vil si at på et tidspunkt hadde Porsche hele tre forskjellige cabriolet-typer på programmet. I 1959 forsvant "Speedster", og

Convertible - som nå hadde fått tilnavnet "D" - etter "Drauz" som bygget karosseriet, erstattet Speedster.

Denne var imidlertid ingen "ekte" roadster - sidevinduene var ikke lenger avtagbare - men av samme "sveive-type" som i en vanlig cabriolet.

Convertible D ble etterfulgt av "Roadster" med "B-type" karosseri i 1960. Ikke var dette "ekte roadstere" i forhold til definisjonen "løse vinduer" og enkelt interiør, ei heller var det mulig å få levert disse i Carrera-varianter.

Hele 30 år skulle passere før en ny Speedster igjen så dagens lys. I likhet med 356 var det atter en gang Cabriolet- modellen som var utgangspunktet - men nå var det 911 som var donator.

Ilgjen var det USA som ønsket seg en lav, åpen Porsche. Frontvinduet ble redusert i høyde med 8 cm, og vinklet mer bakover. Kalesjen er nesten like primitiv og klaustrofobisk som i "gamle" dager - men den har

sidevinduer til å sveive opp. Men på en Speedster må det i det minste gjøres for hånd - det er ikke el-vinduer og sentrallås på en 911 Speedster.

En spesiell detalj som er ny på 911 Speedster er "dekslet", laget av plast, som ikke bare beskytter kalesjen i nedslått stilling, men som også forbedrer bilens aerodynamikk i stor grad. I motsetning til de "vanlige" cabrioletter (911 og 944) er ikke kalesjen motorisert - å slå den opp og ned er håndarbeid!

Bortsett fra dette, er alle de siviliserte hjelpemidlene som en Porsche-eier har lært seg å sette pris på iløpet av de siste 30 årene til stede: elektrisk justerbare, lærtrukkede seter, elektrisk justerbare speil, hi-fi anlegg og air-condition er standard utstyr.

Motoren var på 3,2 liter og hadde en effekt på 231 Hk., og karosseriet ble levert i to varianter: smal, lik en samtidig Carrera - eller bred, som en Turbo.

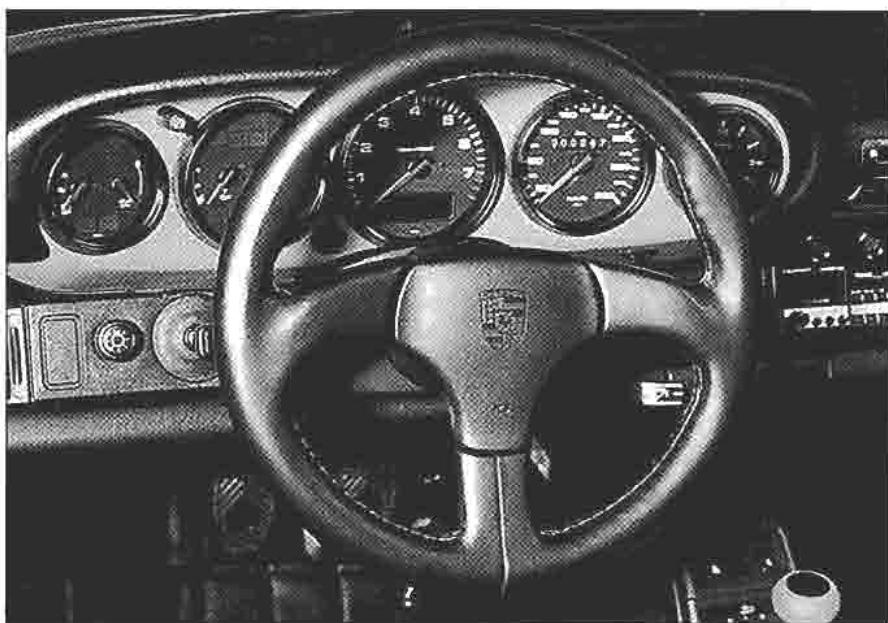
Uansett, bred eller smal, 911 Speedster er en slags levende anakronisme ovenfor begge, potensielle kjøpergrupper - ikke er den "enkel" nok for den seriøse entusiast, samtidig som den er alt for upraktisk for en som bare ønsker å ha en bil "å vise frem".

Speedster er en Porsche 911 som er produsert i svært få eksemplarer - kun 500 "smale" og 1000 av den "brede" i perioden 1989 til 1990. Dessverre har det i skrivende stund ikke vært mulig å få verifisert disse tallene 100%. Det blir også sagt at de "brede" - dvs Turbo-look - var beregnet på hjemmemarkedet, mens de "smale" - dvs Carrera-look - ble laget for eksportmarkedene.

Det lave produksjonsantallet vil nok gi 911 Speedster en like fantastisk prisutvikling i brukt-



Det er lov å la seg rive med. Lavt karosseri, lav frontrute, lav kalesje. I kontrast til de fleste biler er Speedster laget kun for å nytes.



Speedster vil for alltid fremstå som sommerbil og drømmebil for alle sanne bilentusiaster. Speedster er noe Porsche er alene om....

markedet som 356 Speedster har hatt.

Jeg "glemte" å si noe om dagens priser på 356 Speedster (bortsett fra at den kostet USD 2995.- når den var ny): jeg fikk i desember '93 tilbud om å kjøpe den 13. produserte 356 Speedster fra 1954 tilbake fra USA. Et godt restaureringsobjekt.... pris over 200.000.- NOK. Speedster Carreraer skifter stadig eiere på priser mellom 1 og 1,5 mill NOK. Så med dette burde det være sagt

at Speedstere som investeringsobjekt - det er ikke feil, det!

Siste skudd på stammen ble introdusert i 1993, basert på 911 Carrera 2. Igjen er Cabrioletten forandret til en (i de fleste øyne) enda mer attraktiv 911.

Årgang 1993 kommer kun i smal versjon - og spesial-Porsche for racing er det ikke lenger snakk om.

I følge Porsche selv er det "bilen for den som ønsker å kjøre



åpent", og er en typisk godværsbil. Sammenliknet med dagens Cabriolet synes også Porsche selv at kalesjen er primitiv - i beste Speedster-tradisjon.

Nå skal også en Speedster gjenkjennes på sine spesielt utvalgte farger - som går igjen på både eksteriør og interiør. Valget står mellom fem forskjellige farger: sort, maritime blå, indisch-rød, grand-prix hvit og speed gul.

At det handler om "touring"-biler og ikke "racere" forteller vel standardutstyret noe om: elektriske vindusheiser, alarm, servo-styring, og mulighet for å velge tiptronic gearskift.

Felger og dekk har forandret seg dramatisk på 40 år. I 1954 var 4,5" x 16 standard - 1994 utgaven av Speedster er utstyrt med 7 x 17 foran og 8 x 17 bak, med henholdsvis 205/50 og 255/40 -dekk.

Et positivt trekk med interiøret

på den "nye" Speedsteren, er de enkle stroppene som benyttes for å åpne og lukke dørene.

Rattet er også annerledes - tre eiker og en diameter på 360 mm. Slankekurven har fjernet ca 70 kg "overvekt".

Carrera 2 -motoren, som er standard i Speedster utvikler 250 Hk, og gir bilen en akselerasjonstid fra 0-100 på 5,7 sekunder.

Konklusjon etter 40 år? Selv har jeg kjørt 356 Speedster ved flere anledninger. Forskjellen fra en Cabriolet var utrolig nok svært stor. Alt virket mer "basic" - det var en kjøremaskin som på alle måter "skrek" etter å bli "pisket"! Men på samme måte en fantastisk bil å bruke til å "glide" gatelangs med, i strålende vær.

Ettersom det ikke finnes noen

911 Speedster i Norge har enda ikke anledningen til å prøve en av disse budt seg. Men med all den gode "følelse" en 911 Cabriolet gir - må det vel være en like herlig opplevelse som med "gammel-speedsteren"!

Og det er vel nettopp for å "oppleve" noe, at en vurderer anskaffelse av en Speedster. Å se dagens modell brukt i race er vel nærmest utenkelig. Til det er det lagt for mye utvikling ned i "Cup"-bilene.

Så egentlig er vel ringen sluttet: Max Hoffman ønsket en bil for det amerikanske markedet med sterk appell til den "ungdommelige" kjøper. Nå, 40 år senere vil nok de fleste av oss ha lagt mye av ungdomstiden bak oss før vi har råd til å legge en drøy mill. på bordet. Så det er vel bra vi får litt komfort med på kjøpet...

Sven Furuly



STAFETTPINNEN:
ELDAR VÅGAN

"JE LIK AT BILER SKAR KUNNE GÅ SÅ FORT SOM MULIG"

Hei ælle Porsche-venner, og takk for stafettpinnen, Truls!

Je heter Eldar Vågan og er 33 år, 182 cm høy, 82(+) kilo tung, ikke-røyker og medlem ta Porscheklubben. Det er vel kanskje ikke nødvendig å si noe mer om meg sjøl på denne måten, - både utseende, yrke og privatliv er jo meget detaljert beskrivi i den kulørte ukepressen. Det er vel ikke nødvendig å fylle opp dessi spalten med slikt stoff. Je er jo medlem ta Porsche-

klubben fordi je har Porsche og er veldig in'tress-ert i ælt som durer og beveger seg med hjul på. Je kæn jo da legge tel at je også er medlem i Norsk Veteranvogn Klubb, Sportsvognklubben, Toten Gammalbilklubb, ACCN, Saab To-takt klubben, og racing-klubbene NAF Asker og Bærum og NAF Gjøvik jr., der både je og rallybilen er medlem.

Men det er jo uten tvil Porscher og sportsvogner som ligg hjertet nærmest. Je lik at biler skar kunne gå så fort som mulig, og

helst vil je sjøl sitta inni og hølde i rattet!

Etter som je er oppvøksin på Toten, vart vi smågutta tidlig opptatt ta biler og ælt det ændre med hjul som fløtte seg rundt på jorder og væger. Je kjem i frå et stelle der en var helt avhengig ta privatbil, noe som forresten gjelder den dag i dag, så det var en bil parkert på hver gårds plass i det nabolaget vi bodde.

Og sjøl om bilstandarden

byn`te å komme seg på sekstallet, fekk je og bror min alt for ofte anledning tel å studere åssen hæn far såg ut bak - der hæn stod og bøyde seg over motorrommet på gammel-Opal`n.

Men tida gikk, og da je var femten år, kjøpte je min første bil. En Opel Rekord 1700, 1962 års modell tel 250 kroner.

Etter to harde år med sparkling, lakking og korte ulovlige kjøreturer, vart Opal`n registrert, og je fekk tak i en eldre kamerat tel å stå for jomfruturen. Kameraten kjørte så godt hæn kunne, hæn, men da vi bære hadde bremsen på høyre framhjul, vart jomfruturen avsluttet idet vi kjørte på ei bjørk etter bare fem kilometer. Opal`n vart rette` og og solgt året etterpå for 2500 kroner.

Det som kæn sies, er vel at det desverre er den eneste gongen je har solgt en bil som har stigi ti gonger sin egen verdi mens den har vøri i min varetekt. Noe mer er det vel itte å si om det gamle brasket je har kjørt gjennom dei femten åra je har hatt sertifikat. Je trur forresten je har eid og nesten brukt opp tjuge biler i løpet ta denni perioden ta livet mitt. Men det er vel Porscher og sportsvogner det nå må handle om.

Da diverse ukeblader og bilblader klarte å oppfatte at jeg hadde denne velkjente bilsykdommen, fekk je på grunn ta mitt kjente tryne lov tel å prøve meg på mye "fæl" redskap.

Det startet med Norsk Ukeblad som ringte og lurte på om je kunne tenke meg en "Drømmedag med...", f.eks. en hel dag ute på Tusenfryd-parken(!) Men på grunn ta jobben har je sett absolutt ælt som finnes ta fornøylesesparker i Norge, så je hadde jo litt lyst



Første "gromme" bilen på gårdsplassen. Dette var den sommeren jeg fylte 15- og det var god tid til å "preparere" bilen innen 18-års dagen, og førerkort var oppnåelig...

tel å prøve no` ænna, - for eksempel å kjøre en racerbil rundt en bane en hel dag.

Det gikk i orden, og Gunnar Kittelsen stilte opp med sin 650 hesters X-track Escort, og je kjørte!

Sjøl om je nå seks år etter har fått kjørt mye ænna slags racerbiler, så er nok den ønskedrømmen je fekk oppfylt ta Norsk Ukeblad, noe ta det største bil-kick`et je noen gang har opplevd.

Men je har jo som beskrivi fått lov tel å prøve mye ænna også. For fem år sida var je i Aix - i Syd-Frankrike, som "journalist" for å teste "Barclay Racing Experience". Og da fotografen og je representerte et meget seriøst bilblad, hadde vi racerbanen og racerbilene nesten helt for øss sjøl hele dagen.

Da startet vi opp med Formel Renault. En formelbil med 135 hesters Renaultmotor oppi. Rundene gikk, og instruktørene skjønte at vi hadde nogenlunde respekt for redskap og hastighet, så vi fekk lov til å "teste" en Formel 3 bil etterpå. Den bilen var topp racing-preparert. Med unntak av at restriktoren i innsuget var fjernet, var dækk og ælle justeringer slik det skulle vara på en slik bil. Og fordi det ikke var noen instruktør-/pace-car foran som bremsset, kjørte vi gutta selvfølgelig så fort vi klarte, rundt og rundt, helt tel mekaniker`n rulle fram en Formel 3000 bil åt øss!

Da avslutte vi dagen med å kjøre den fram til det ble mørkt. Je husker forresten at je itte var stram nok i nakken, fori hjelmen kakke og slo i sida på monoque`en mens je prøvde å hølle bilen i idealsporet.



Min 1964 Saab 96 finpusset for studioopptak i NRKs "Midt i Smørøyet. Visste du forresten at det var Porsche som konstruerte oljetrykk-smøringen på Saabs racermotorer?

En annen ting som nesten skremte meg mer enn, var hvor brutal en F 3000 bil var rent mekanisk. Hele redskapen panket og ristet i meg, og da je trække tel ut av svingene, var det som om hele bilen vrei seg rundt ryggen min.

Jeg har også vært sammen med Truls Meland på Scandinavian Racing School sitt formel-kurs på Karlskoga. Da var vi en gjeng kamerater som drog over tel Sverige for å kjøre og leke øss med Formel-Ford biler.

Kurset var i høgste grad lærerikt det, og da kurset stilte opp med hele fem racingpreparerte biler, fekk vi også litt kappkjørings-erfaring med slik redskap.

Truls og jeg har i seinere tid lånt bil ta'n Børre Skiaker, og testet kjørekunnskapene på Rudskogen.

Bilopphøggeriet våres har som eneste bedrift i Norge eget bedriftsteam i bilcross (!)

En høst hadde vi åpent bedriftsløp, der også Tommy Rustad deltok med sitt talent. Men da vi måtte trække lødd om bila, vart talentet has Tommy ødelagt ta en sliten bolkete Volvo 142. Tommy vart ifråkjørt med en halv runde ta bilopphøgger Arnulf Paulsen!

Høsten 1990 kjøpte jeg meg en Ford Fiesta Gr.N rallybil. Derfor fekk je en ny tidsregning, - før og etter je byn`te å kjøre Rally!

Bilen koste itte mer hell 50.000 kroner, og var til`for å brukes opp i rallyskogen.

Det gjorde at je fekk en forholdsvis lovende start, og vant klassen min den vinteren, i noe som het Racing Cup`en. Da var det gjort!

Året etter skaffe je meg en ny Ford Fiesta, men denne gang en trimmet og ombygd Gr.A bil med alt utstyr som hørte til. Denne bilen har jeg fortsatt, og etter diverse motorras, rullinger og avkjøringer går bilen fortere enn noengang. Jeg kan forresten opplyse at det var Porsche Klubb-medlem Tore Magnussen som fekk æren ta å rulle med meg siste gang. Da låg vi bra ann totalt på Rally Snøfreseren inntel vi fekk sjå hele Elverum opp-ned på siste etappe.

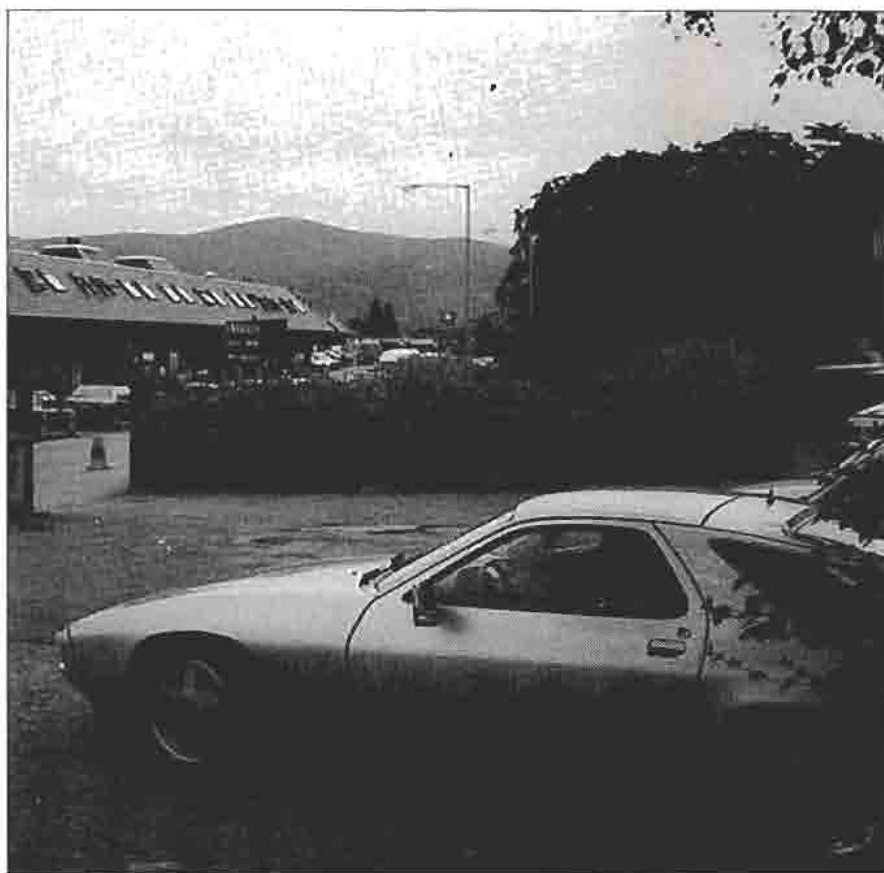
Den gode gamle Porschen står nå i garasjen og venter på lange og fine bilturer tel våren. Etter at rallykamerat Roy Stubbe-rud og jeg fekk montert siste generasjon racing fjærbein og Continental Aquatec i 17" 40 profil, skar je nok klare å styre bilen stødig gjennom svingene tel sammar`n.

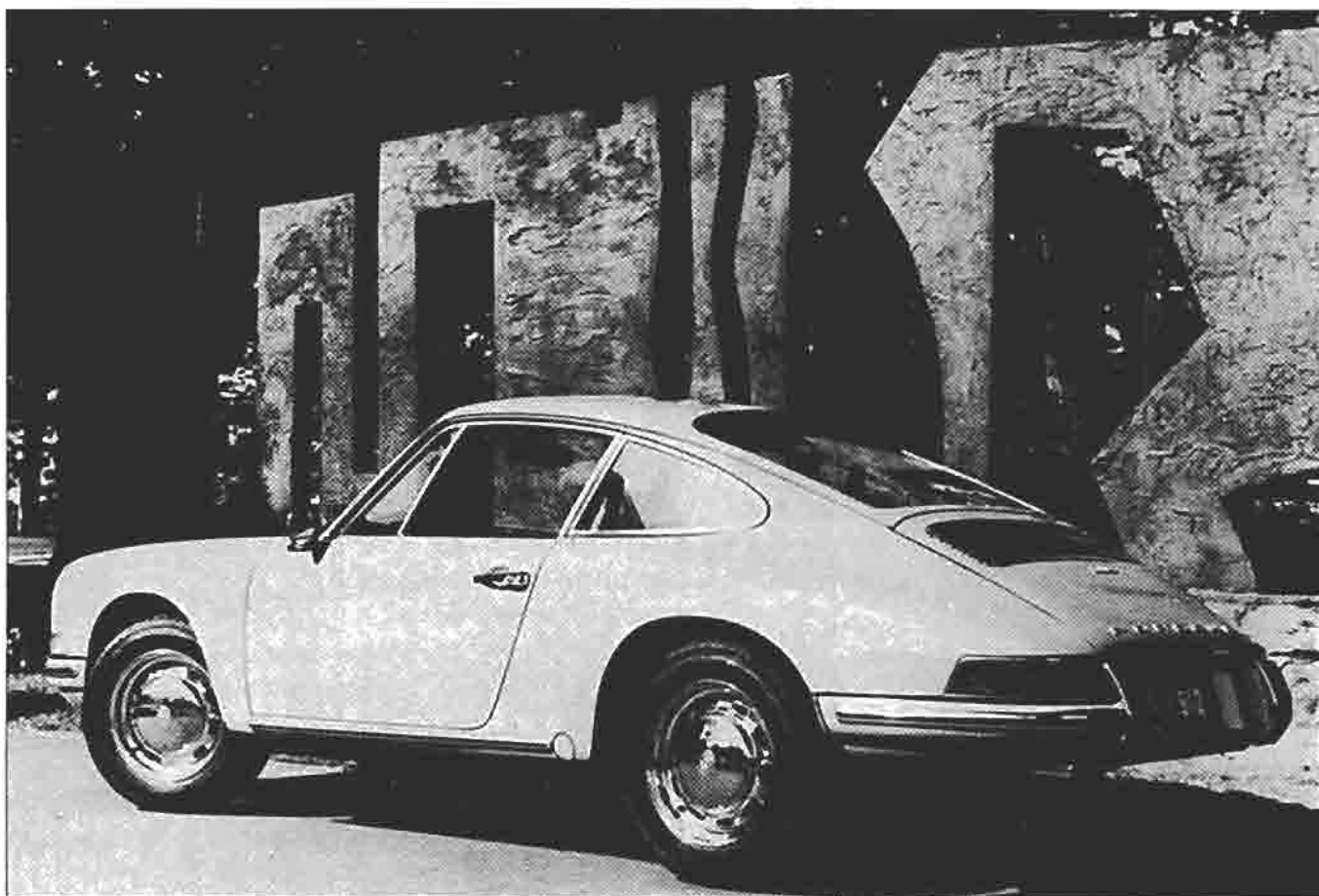
Je sender stafettpinnen videre til de store Porsche-entusiastene brødrene Staavi, og ønsker dem lykke tel med skrivinga!

Eldar Vågan

Bildet til høyre er tatt for noen år siden, da Porschen var med på tur til Skotland.

På bildet under står min "rally-stolthet" - Ford Fiesta Gr.A optimalt rigget.





MED "LITEN" MOTOR I "STOR" BIL - PORSCHE 912

Hva i all verden er en Porsche 912? Mange 911-entusiaster har nok en eller annen gang fundert på denne betegnelsen på bakluken til noe som tilsynelatende er en 911.

912-betegnelsen er vel dessuten et forholdsvis ubeskrevet blad i det meste av den Porsche-litteratur som er tilgjengelig i Norge. Ved hjelp av det jeg har av svensk, tysk og engelsk litteratur skal jeg forsøke meg på å gi en kort historikk om 912-modellen.

Første gang jeg så 912 betegnelsen på bakluken til en Porsche var i 1979, i Sverige. Hos Porsche-forhandler Lasse

Jønsson i Karlstad. Bilen var en 1979-modell, og hadde en prislapp på 11.900.-, altså mindre enn jeg hadde betalt for min gamle Opel Kadett et par måneder tidligere. Synd at man bodde i feil land.

Historien om 912 starter høsten 1964. Et år tidligere ble 911 presentert på Frankfurt-utstillingen. At 30-års jubileet ble feiret i fjor har vel alle Porsche-entusiastér fått med seg. I år er det altså "lillebror" som feirer de 30.

911 var på introduksjonstidspunktet en vesentlig mer avansert konstruksjon en forgjengeren (356) - noe som

også satte sitt preg på utsalgsprisen. Såvel forhandlere som kunder ønsket et rimeligere alternativ - en 356 C var flere tusen mark rimeligere enn 911. Men å fortsette produksjonen av 356 parallelt med 911 var ingen god løsning - kundene ville ha den "nyeste" modellen, og det var dessuten uøkonomisk å produsere to helt forskjellige modeller side om side i en så liten fabrikk som Porsche var på dette tidspunktet.

Den tekniske løsningen av motor og drivverk i 912 var ganske åpenbar - en transplantasjon fra 356! Motoren på 356 SC av års-



Porsche 912 er praktisk talt umulig å skille utseendemessig fra en 911. Utstyrt med Fuchs-felger er det bare motorlyden (og akselrasjonen) som avslører at det er "lillebror" som er ute på veien. Det var ganske mange (relativt sett) som kom til Norge.

modell 1964 hadde 95 hk. Av to årsaker valgte fabrikken å redusere effekten noe i den bilen som skulle få betegnelsen 912 - 356SC sylindrene var svært kostbare i produksjon på grunn av en spesiell overflatebehandling, og motoren krevde på grunn av sin høye kompresjon og effekt nøyaktig og punktlig vedlikehold. Resultatet ble en "sløvere" motor med en effekt på 90 Hk i 912.

Tiltross for at Porsche 912 ble introdusert i 1964 fortsatte produksjonen av 356 gjennom hele 1965. Dette året hadde også Porsche tre forskjellige modeller - 911, 912 og 356. Etterhvert som 912 etablerte seg i kundenes bevissthet, falt salget av 356 coupe. Imidlertid ble de siste Cabriolet-versjonene

av 356 produsert så sent som i 1966!

Hvor godt 911-karosseriet var fra et aerodynamisk synspunkt er det lett å forstå i ettertid: med en motoreffekt på 5 Hk mindre enn i 356, og en vekt som lå 50 kg høyere var fartsressursene bedre. Toppfarten lå på 180 Km/t og en akselerasjon fra 0-100 på 12-13 sekunder. Firetrinns gearkasse var standard, men mot et lite pristillegg kunne den leveres med 5-trinns gearkassen fra 911. Med racingmønster!

Forgasserne var to doble Solex, og bensinforbruket var betydelig lavere enn på 911. Dette, sammen med det faktum at bilen utseendemessig var helt lik en 911 gjorde at 912 raskt ble populær blant entusiaster uten "racing-ambisjoner". Kun innredning og instrumentering skilte de to modellene - men det skal vel ikke "stikkes under en stol" at de to bilene låt litt forskjellig....

En (utilsiktet?) fordel med 912 var mindre lunefulle

kjøreegenskaper enn 911. Lavere vekt på motoren ga bilen en bedre vektfordeling - 44/56 på 912, mot 41/59 på 911. Også dette passet perfekt for en kjøpergruppe som slett ikke hadde som ambisjon å inngå "brytekamp" med den sterkt overstyrende 911-bakenden når det begynte å gå fort i svingene.

Cabriolet-versjonen av 356 forsvant som tidligere nevnt i 1966. Forhandlere og kunder beklaget dette, og igjen lyttet Porsche til markedet.

Targa-versjonen ble først introdusert som 912 i 1967, noe senere som 911 også.

Samme året ble instrumentpanelet modernisert - og den kunne for første gang leveres med de nye, karakteristiske, smidde Fuchs-felgene. De to modellene ble hele tiden utviklet parallelt - og da 911 fikk forlenget akselavstanden i 1968, tok selvsagt også 912 del i dette.

1969 ble siste årsmodell for



912. Ikke minst fordi det ble stadig vanskeligere å holde en tilstrekkelig prisforskjell mellom 912 og 911.

Dette problemet forutså Porsche så tidlig som i 1966 - da de inngikk samarbeid med VW om den bilen som i 1969 skulle introduseres som 914! En bil som skulle erstatte det markedssegment 912 befant seg i ved utgangen av 60-årene.

Morsomt er det å konstatere at det var 914 som endte produksjonen av 912 - men samtidig er det 914 som forårsaket en re-introduksjon av 912 hele seks år senere!

I det mellomrommet som oppsto ved produksjonsavslutning av 914, og introduksjonen av 924 stod plutselig det amerikanske markedet uten en rimelig Porsche.

Sent på høsten 1975, som 1976-modell-trillet 912 E ut fra Porsche-fabrikken. En fullblods 911 - men utstyrt med en (i ettertid) utrolig motor - en 4-sylindret VW-motor på

2 liter, hentet fra 914 (og 412, og Transporter, og...) med en effekt på 90 Hk. Snakk om ulv i fårepels!

I 1977 hadde Porsche fått orden på alle EPA og DOT tester og dokumenter, og Porsche 924 kunne introduseres i USA. Produksjonen av 912E opphørte umiddelbart.

Av denne "hybriden" ble det kun produsert 2100 eksemplarer. Idag er dette en bil som er svært etterspurt i USA. Og egentlig er det jo ganske lett å forstå hvorfor: i et land med lasermåling av hastighet, sheriffer overalt på motorveiene, og temmelig tett trafikk, har 912E mer enn nok fartsressurser - og en Volkswagen-motor kan repareres praktisk talt "hvor som helst" til en pris Porsche-eiere bare kan drømme om....

Av den "originale" 912 ble det i perioden 1964 til 1969 produsert 30.300 enheter.

En del av disse fant også veien til Norge. På grunn av progressive toll og avgifter (ja, det var

slik på 60-tallet også), var det en dramatisk prisforskjell på 911 og 912 i Norge.

Noe i underkant av 10 biler ble importert til Norge - men ganske raskt gjort om til "911". Det var jo naturlig - ettersom flere av disse bilene ble brukt som banevogner.

Gjennom 70-årene tok "Turbo-look" -moten (oppfunnet på Hedemarken) "knekken" på det som var av originalt utseende 912-er i Norge.

Det er sansynlig vis bare et par originalt utseende 912-er igjen i Norge - hvorav den ene er importert i de senere år.

Personlig liker jeg best original-utgaver, og håper de få vi har igjen blir tatt godt vare på. Og kanskje vi får en artikkel i Porsche Classic senere fra noen som har restaurert en av de "ødelagte" tilbake til original-stand!

Odd Kolstad

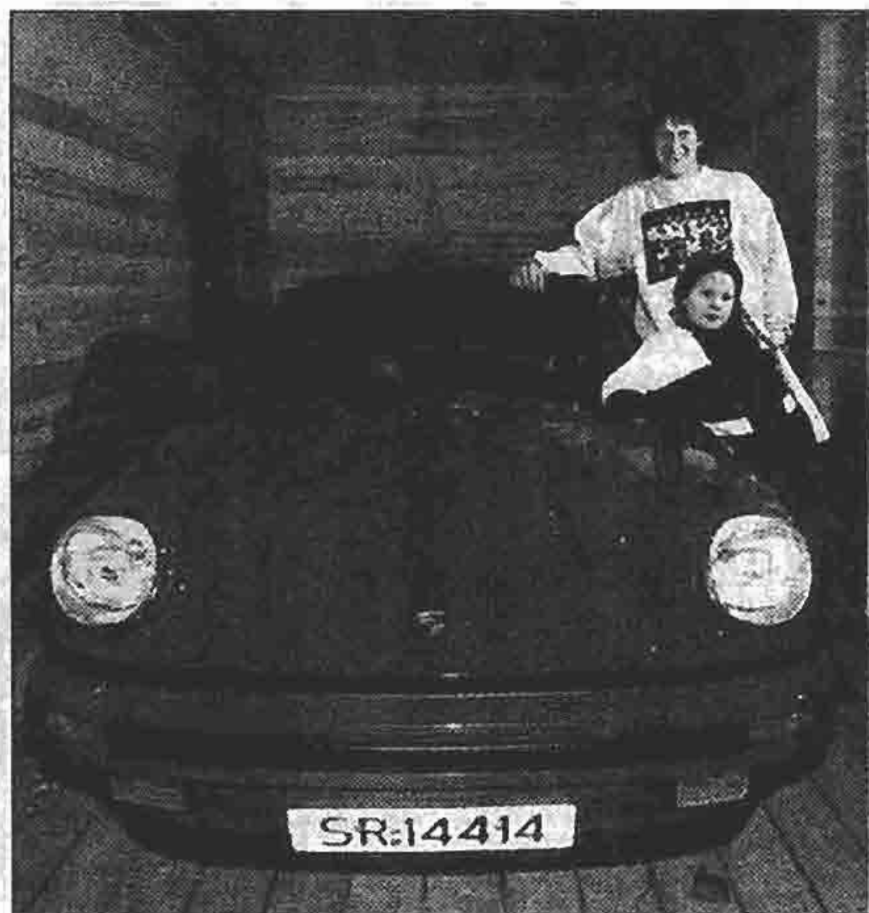


FOTO: NILS J. MAUDAL

Camilla (8) gleder seg til sommeren når det blir nye turer med Porschen. - Dette er ikke akkurat noen vinterbil, men en guttebil, sier kryllingen Per Erik Snippen.

Vant i Lotto - kjøpte Porsche

KRØDSHERAD: Med fem mål byggeklar tomt langs Krøderfjorden, byggeplaner for en million-villa, og en skinnende rød Porsche 911 i garasjen, kan Per Erik Snippen (30) se tilbake på et eventyrlig halvår som Lotto-millionær. 3,9 millioner vant han i april i fjor, og fortsatt har han godt med «gryn» stående på bok.

Side 17

Jeg gleder meg til å ta fatt på byggingen av mitt nye hus til våren. Tomten ligger byggeklar ved Krøderens bredd, sier Lotto-millionæren Per Erik Snippen (30). Han har hatt et eventyrlig halvår siden han ble 3,9 millioner rikere i april ifjor. Noe av det første Per Erik Snippen gjorde etter at pengene fra Norsk Tipping kom inn på bankkontoen hans i slutten av april ifjor, var å realisere guttedrømmen ved å kjøpe seg en knallrød Porsche 911. Klart jeg måtte ha meg en skikkelig guttebil, sier kryllingen mens han med varsom hånd pakker ut bilen som er satt til vinterlagring i garasjen.

Til daglig arbeider Per Erik Snippen i skianlegget på Norefjell, der han kjører snøkanon

for å produsere kunstsne. Akkurat slik type sne er det lite bruk for nå om dagen, så for tiden nyter han relativt rolige dager sammen med samboeren Gunn Rustad og hennes datter Camilla.

Det blir god tid til planleggingen av det nye huset vi skal bygge til våren. Det gleder jeg meg skikkelig til. Tomten på fem mål ligger på Østerodden - helt ned til krøderen. Utsikten til Norefjell er flott, og der skal det bli deilig å slå seg ned, sier Lotto-millionæren. Han har bena solid plantet på bakken, selv om alle millionene har gitt ham muligheter som de fleste av oss bare kan drømme om.

Hva har du brukt pengene til ellers? - Jeg har kjøpt meg hytte i Sandefjord, og ellers har vi vært ute og reist

litt. To par av oss hadde en spennende ferie på Grand Cayman, en øygruppe nær Cuba. Ellers er det planlagt en ren guttetur til Kitzbühl i Østerrike - med avreise neste lørdag.

Mye av gevinsten står fortsatt i banken. Noen aksjespekulant kommer aldri Per Erik Snippen til å bli.

- Nei jeg vil ha pengene stående klare dersom jeg ønsker å bruke dem. Å binde pengene er ikke noe for meg. Det jeg gleder meg mest over når jeg tenker fremover, er at jeg får et fullstendig gjeldfritt hus til over en million kroner, sier 30-åringen som spiller fotball og kjører på ski i fritiden.

Siden januar 1994 også medlem i Porsche Klubb Norge!

Drammens Tidene og
Buskerud Blad



EKSPERIMENT MED FIRE DØRER

Drømmen om fire seter i en 911 er nesten like gammel som bilmodellen selv.

Allerede på 60-tallet arbeidet Pininfarina med en stilstudie av 911 i fire-seters versjon. Også Porsche selv presenterte en stilstudie med fire seter i 1970. Fødselsdagspresangen til Dr. Porsche ved hans 75 års dag var også en fireseter - denne gang basert på 928.

Alle disse bilene hadde en ting til felles - som basis ble det brukt en standardmodell - og ved hjelp av "retusjering" i form av å strekke bilens linjer, og øke takhøyde og endre takvinkelen endte man opp med fire seter.

Uansett - det var og ble modifiserte versjoner av standardbiler som hadde sitt etablerte design.

Det gikk mange rykter for noen år tilbake om en ny fireseter fra Porsche. De store tyske bil-bladene presenterte ryktene sammen med mer eller mindre fantasifulle bilder av nykommeren.

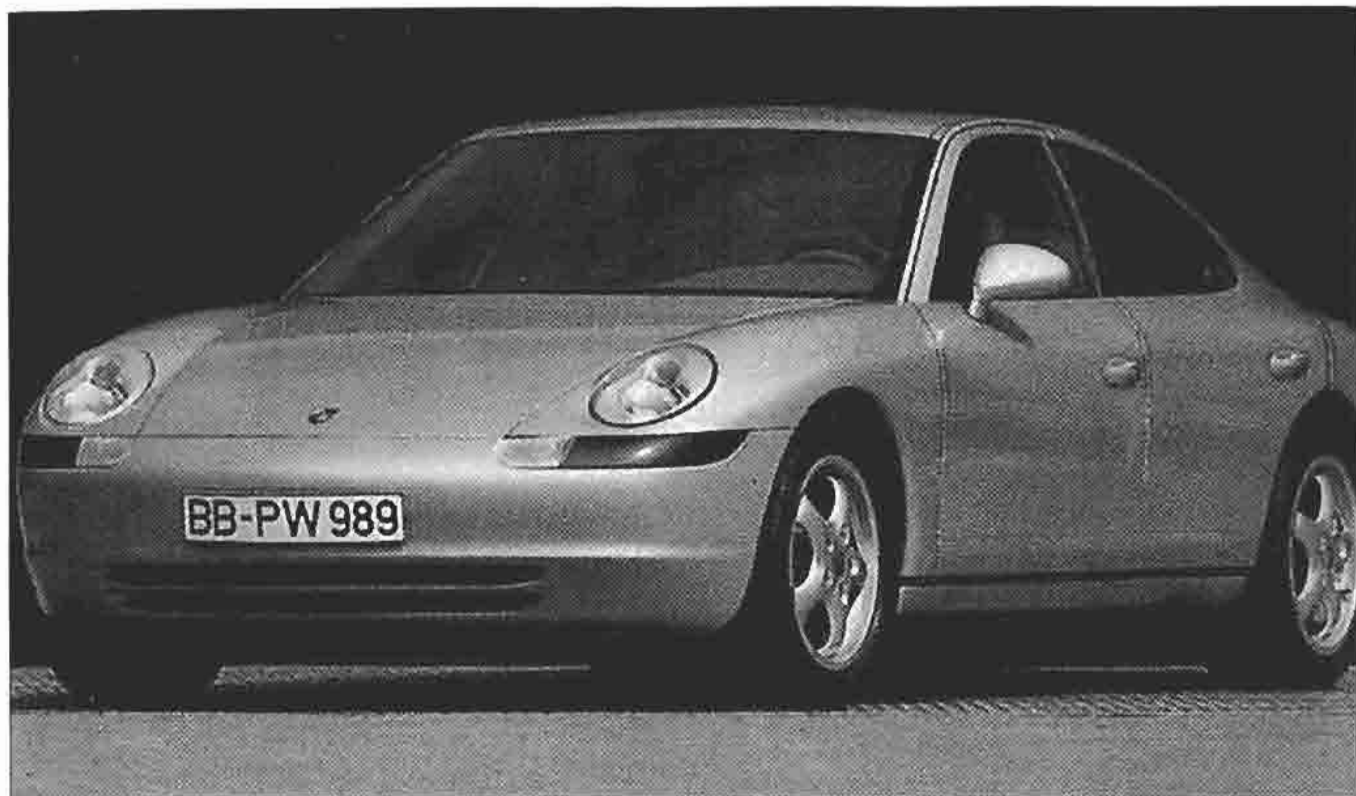
Etterhvert har Porsche "løftet på sløret" og derved er det anledning til å presentere Prosjekt 989 for lesere av Porsche Classic.

Dersom fabrikken skulle lykkes med en fireseter måtte det være

en frittstående modell - utviklet i harmoni med øvrige modeller - men uten å være basert på, og begrenset av utseendet til en eksisterende modell. Og hvilken oppgave: En Porsche med fire seter, V 8 motor foran, og stilelementer hentet fra 911! Ikke rart at mange tvilte på om dette var mulig.

Ietertid synes det som om 1989 må ha vært et hektisk år i Porsches Designavdeling.

På samme tid arbeidet man med Showmodellen Panamericana, det nye utseendet på 928, 968, 989, og ikke minst 993 - som er den nye 911'en introdusert



høsten 1993.

Designsjefen, Harm Lagaay, ser tilbake på 1989 som "de året vi arbeidet med plastilin til langt opp på knærne..."

Entusiasmen og spenningen steg etterhvert som design-teamet kom nærmere og nærmere målet. "Alle" som så bilen ble umiddelbart fascinert av det de så.

Sideprofilen, fronten og hekk-partiet var umiskjennelig hentet fra 911 - men forandret, og gitt større proposjoner for å nå målsetningen om en større bil.

Selvsagt kunne bilen fått et langt mer futuristisk utseende - hevder Lagaay - men design-teamet valgte å bruke klassiske, grafiske stilelementer fra Porsche 911: runde front-lykter og markerte forskjerner. De typiske kjennetegnene for 911 går igjen med full tyngde i 989: det samme forholdet mellom bredde og høyde i front-partiet, takets kontur, taklistens "innsnevring" mot hekk-partiet - og ikke minst

utseendet på motorluken bak - som i dette tilfellet var bagasjeroms-lokk.

Egentlig var bilens taklister "old fashioned" ut fra betraktninger om designarbeid, men dette var med på å gi 989 et helt bestemt uttrykk for grafisk formspråk - selvsagt utledet av 911.

Hva er så den ca fire og en halv meter lange "forvokste" 911-en for noe? Sportsvogn eller en sportslig limousine?

Sannheten ligger nok i midten. Sammenliknet med de klaustrofobiske, og i høyeste grad ukomfortable baksetene i alle andre Porsche-modeller, er det virkelig snakk om høy komfort i baksetene på en 989.

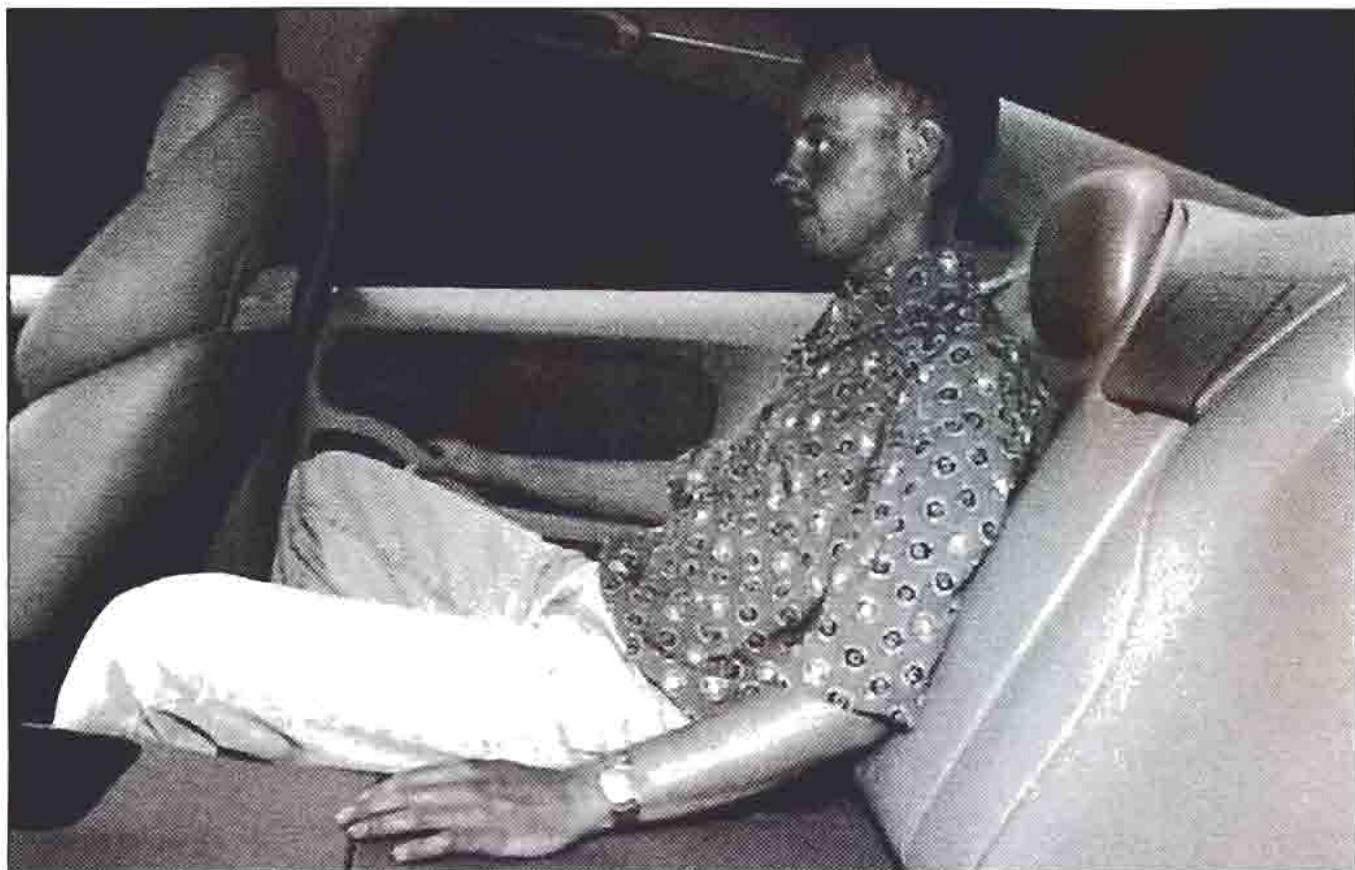
Utseendemessig er det en sportsvogn med de klassiske linjer og form fra 911. Vi snakker egentlig om et helt nytt bilkonsept: en limousine forkledd som en sportsvogn.

For første gang er det lett å komme inn i baksetet på en Porsche. De store dørene har

en generøs åpningsvinkel - og en tykkelse som får en til å tenke på et pengeskap. Tanken bak denne ekstreme tykkelsen er ikke bare sidebeskyttelse i tilfelle kollisjon, men også nødvendig for å kunne åpne det sterkt kurvede sidevinduet helt. Benplassen er på ingen måte generøs, men absolutt tilstrekkelig for voksne. Setene er komfortable, og det er god takhøyde. Og for å hindre at baksetepassasjerene hoder "grilles" i solskinn, har bakruten et mattsort felt i topp og sider.

Interiøret i 989 er konservativt, med runde instrumenter som i 911. Det eneste futuristiske er en billedskjerm på instrument-panelet - på samme måte som i Porsche Boxter (se Porsche Classic nr 13/1993).

Rent teknisk er 989 en spennende kombinasjon av gammelt og nytt fra Porsche. Motoren sitter foran, og er en V8 med et sylindervolum på 3,6 liter og en effekt på 300 Hk. Ved hjelp av



computere er det beregnet at denne motoreffekt-en ville gi den 1580 kg tunge 989 en toppfart på ca 270 km/t.

Drivverk og motor tilhørende 989 ble montert i en breddet Mercedes E-klasse og testet under alle kjøreforhold. Med samme egenvekt som 989 ville fått, sprintet Mercedes'en fra 0-100 på 6 sekunder.

Porsche hadde også planlagt en versjon med fem-trinns automat og firehjulstrekk som alternativ til standardversjonen med manuell 6-trinns gearkasse og trekk på en akse. Beregnede ytelser for en slik modell var toppfart 269 km/t og en akselerasjon fra 0-100 km/t på 6,1 sekunder.

Designgruppen bak 989, med Harm Lagaay i spissen, har på en overbevisende måte tatt frem en bil som såvel utseendemessig som teknisk er en Porsche. Det er herved bevist at også en



firedørs sportsvogn er en sportsvogn, og at en firedørs Porsche også er en Porsche.

Daværende prosjektleder, nå utviklingssjef hos Porsche, Horst Marchart, summerer prosjekt 989 på følgende måte: "Dette var en bil som hittil ikke har vært å finne på gaten" Og en slik bil vel nok med sikkerhet

heller ikke bli en realitet. Store forandringer i Porsches markedsituasjon satte en definitiv stopper for 989.

Porsches modellprogram hadde simpelthen ikke plass for en Porsche med plass nok....

Sven Furuly

PORSCHE



ER DU KLAR TIL Å MØTE VÅREN ?

I hele april måned gir vi 20% rabatt på originale bilpleieprodukter fra Porsche.

Spesialtilbud :

*Motorvask + innvendig og utvendig vask +
polering kr. 993,- inkl. mva.*

*Forstilling og bakstillingskontroll gir bedre
kjøreegenskaper kr. 850,- inkl. mva.*

Kom gjerne innom for en Porscheprat !



BERTEL O. STEEN A/S
STABEKK



PROF. KOHTS VEI 83/85, 1320 STABEKK. TELEFON 67 53 61 80



924 EN PORSCHE Å BLI GLAD I..

Mange er de som "elsker" å kalle en 924 for Audi-Porschen, for på den måten vise sin store "kunnskap" om vårt elskede bilmerke. Selv kjører de gjerne en riskoker, eller Ascona med Wunderbaum...

Nok om det - 924 som kom i midten av '70-årene var en djerv satsning fra Porsches side: ikke bare var motoren plassert foran - den var til og med vannkjølt! Under utviklingsarbeidet var Audi sterkt med i bildet, og bunnen 2-liters motoren er felles med datidens Audi. Gearkasse og bakaksel var også opprinnelig bygget for et helt annet bruk enn i en sportsvogn - nemlig VW kassevogn.

Som sagt brøt 924 med alt det man inntil da hadde forbundet

med Porsche - i tillegg hadde den et rimelig stort baksete og ikke minst god bagasjeplass! Her kan man stappe inn 2 voksne, 2 små barn, barnevogn, en Samsonite koffert og noen myke bag' er - og dra ut på biltur.

Nettop dette med bagasjeplassen, at det var en bil de fleste kunne mekke på, og at den hadde en rimelig pris, var hovedårsakene til at jeg i februar 1982 ruslet inn i California Porsche + Audi på Van Ness Ave. i San Francisco for å finne meg et pent, brukt eksemplar.

Og for USD 8300.- fant jeg et fint eksemplar bygget i juni 1977, som hadde gått drøyt

28.000 miles. Burgunderrød (Brokatrot) av farge, lyst brunt interiør, og utstyrt med takluke. Love at first sight!

At det var en sen 1977-modell var viktig. De første bilene (1976 + halve 1977) hadde nemlig endel mangler: dårlig understell og heller dårlig effekt, bare 90 hk poå grunn av katalysatoren. Men en 1977 1/2 har nytt understell og 110 hk (mot 125 på den europeiske modellen).

Naturlig nok meldte jeg meg inn i Golden Gate regionen av Porsche Club of America. En lokal forening med nærmere 1000 medlemmer. Der var det aktiviteter nærmest hver helg - og det var et utrolig fint (og

usnobbet) miljø. Det er fortsatt nødvendig for meg å bekymre meg om hotell når jeg er på de kanter! Senest i påsken - 92 var jeg over, og deltok på klubbarrangementer (er fortsatt medlem). Det var autocross (slalom) som var den store interessen. Høydepunktet var i 1983 da jeg tok hjem tittelen som Nord-Californisk mester i min klasse! Kjempegøy!

Etter to hyggelige år i San Francisco kalte BP meg tilbake - og jeg la ut på en fire ukers kjøretur (10.000 km) med kurs for New York. Det ble en uforglemmelig tur gjennom ørknar og storbyer. "Selvsagt" uten problemer, bortsett fra kvelden før jeg skulle starte - da overføringsstaket til gearkassen hoppet av. Neste dag var det Superbowl-finale (finale i det amerikanske fotballmesterskapet). Da er det omtrent like lett å få tak i en mekaniker som på 17. mai her hjemme. Men på mandagen ble det fikset - og alt gikk greit. Så greit at jeg ble stoppet i Nevada, i nærheten av Grand Canyon, med en hastighet på nær 90 mph - 35 mph over fartsgrensen. Dette reulterte i en bot på 45 dollar - som ikke ble betalt. Jeg skulle jo hjem til Norge! Men lovens arm er lang. Vel tilbake i Stavanger fikk jeg tilsendt kopi av arrestordren som var utstedt på meg i Nevada!

Ved senere besøk i USA har jeg valgt å holde meg unna den staten!

Vel tilbake i Stavanger skulle man så møte Biltilsynet - og det var i perioden da pick-up'ene var populære - bortsett fra hos myndighetene! Så håpet om en grei behandling og et bilskilt som endte på ..924 var ikke så stort. Men det gikk greit, og fredag den 13. april 1984 fikk jeg utlevert RF 36 924.

Syv år med sterk California-sol hadde satt sine spor på lakken, og våren 1985 ble bilen strippet til bart metall og omlakkert pluss at den fikk full understellsbehandling.

På den tiden var det et stort Porsche-miljø i Stavanger, selv

Brighton i 1990. Det var 300 Porscher av alle modeller, aldre, farger, tilstand og 500 mennesker i det beste humør. Fire dager fylt med fester (det er noe engelskmennene kan - med still!) og konkurranser.

Selv meldte jeg meg på i "Sla-



På det øverste bilde er 924' en fotografert med det etterlengtede nummer-skiltet på plass. Nederst et mørkt bilde av en sort 914 på Auto 2000

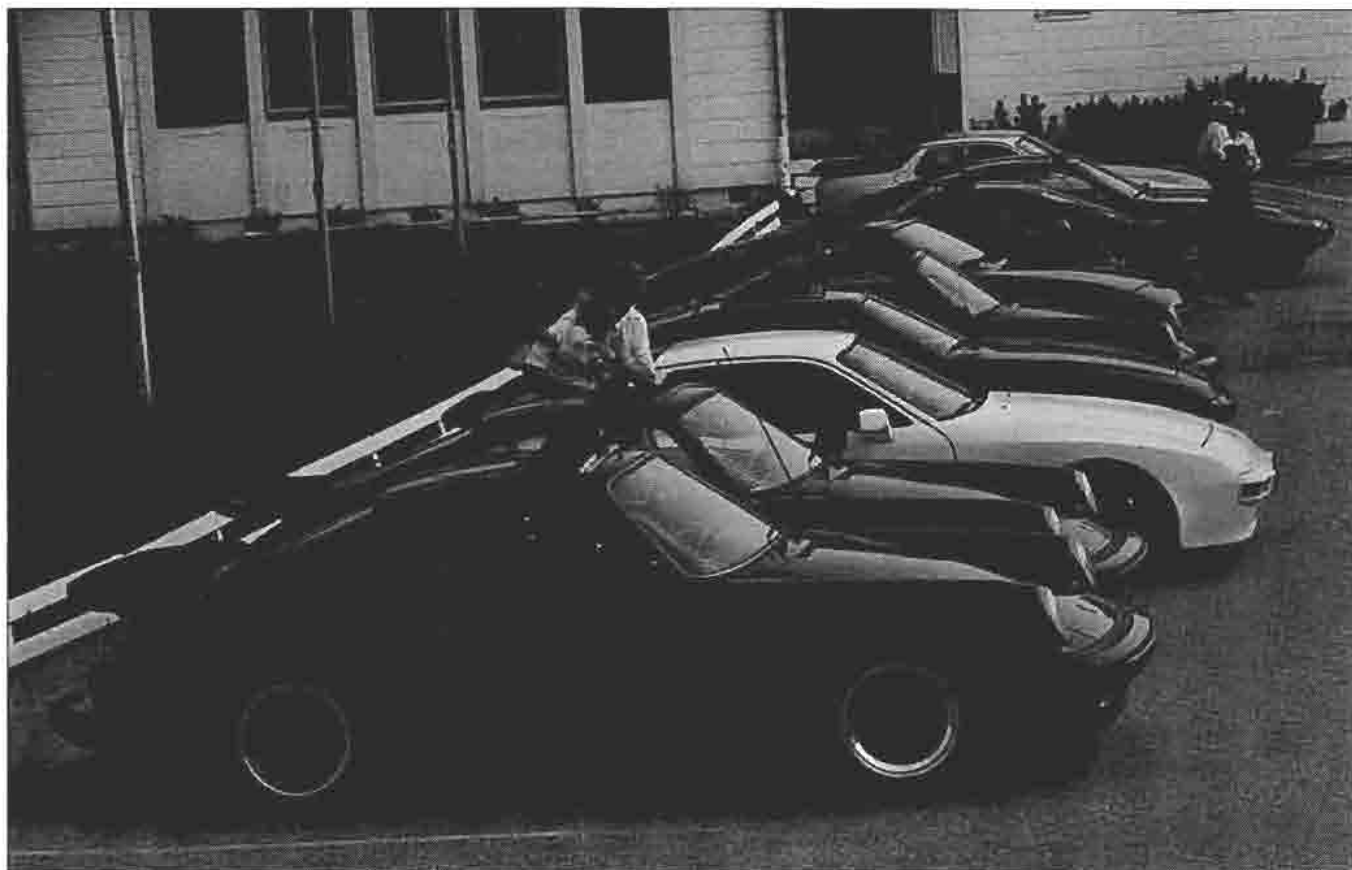
om mange hadde bilene på grunn av status. Men grunnstammen i den lokale avdelingen av PKN ble etablert - av en gjeng som fortsatt holder sammen!

I tiden etterpå har jeg vært med på en rekke fine arrangementer, såvel i den norske klubben, som i den engelske, hvor jeg også er medlem. Mye kan fortelles, men det er spesielt ett arrangement jeg må fortelle om - det er den første Europa Paraden i

lom Gymkhana" med et tyvetalls deltakere i klassen, blant annet flere svensker. Med mottoet: det viktigste er ikke å vinne, men å slå svenskene, ble det full innsats.

Resultatet ble en tredje plass, kun slått av to ex-profesjonelle førere - ingen av dem svenske. Herlig!

Gjett om det er en som gleder seg skikkelig til å bli med på Porsche Paraden i Sverige som finner sted om en drøy måned!



Høsten 1992 ble jeg så påkjørt, med skadet forskjerm som resultat. Dette medførte at jeg valgte å ta en ny restaurering av det ytre igjen - og idag er mitt hjertebarn akkurat like lekker å se på som i 1982.

I løpet av de 12 årene jeg har eid min 924 har jeg kjørt nærmere 160.000 kilometer. Den er mitt eneste kjøretøy, så det betyr at denne Porschen går i helårsdrift. Noe annet ser jeg faktisk på som utenkelig. Porscher skal kjøres - hver dag! Med fortsatt god pleie regner jeg med at jeg en dag kan gå til Biltilsynet i Stavanger for å hente bilskiltet med "P 924". Det er jo ikke mer enn 13 1/2 år til! Og fordi en 924 er en Porsche er det klart den står ut distansen!

Billedmatriellet viser noen av de aktivitetene vi har hatt her i Stavanger-området de siste årene.

De to store bildene er hentet

fra avdelingens 1. mai treff på Sola Strand Hotel. Det forklarer selvsagt alle flaggene - men med ni Porscher samlet, og atten deltagende personer er jo det alene nok til at flaggene bør heises. Det er en virkelig fin gjeng, og et fint knippe "nyere" Porscher.

Det finnes eldre Porscher her borte også. Et eksempel er den 914-4 som er avbildet på forrige side. Den tilhører Odd Rune Hovdan, og er en veldig tidlig modell som ble levert i den uvanlige fargen Adriablau. Bildet ble tatt på utstillingen Auto 2000 i november 1992. Bilen var da i rimelig dårlig forfatning - sort utenpå, og den originale blåfargen stikkende frem i alle åpninger og under panserlokk, motorlokk og bagasjeromslokk.

Odd Rune begynner å nærme seg slutten av restaureringen, og både eier og undertegnede forventer at det også skal være en 914 med på å kaste glans over 1. mai samlingen på Sola-

strand nå i 1994. Det blir spennende å se!

På bildet av 914 ser vi også en ørliten "snipp" av en 356. Det er en sjelden bil på disse kantene av landet. Det er uhyre sjelden å se en 356 på veien. Akkurat det er vel kanskje noe vi deler med resten av Norge også? I reportasjer om treff og klubbmesterskap i porsche Classic er det sjelden å se noen av 356' ene delta. Det er litt synd - dette er fantastiske biler som også er en viktig del av Porscheklubben. Blir det flere å se på veien i 1994?

Dette var en kort rapport fra Stavanger. Det finnes en lokal-avdeling til, nemlig Bergen. Nå venter klubben spent på noen bevingede ord fra "byen mellom de syv fjell" i neste Porsche Classic!

Knut Lien



KOSTBAR PRØVETUR

Etter å ha tilbrakt de første dagene av 1994 i Sigdal, var jeg ikke før kommet inn av døren på kvelden den 3. januar før telefonen satte igang å ringe. Klokken var rundt åtte på kvelden, og i den andre enden var Tore Magnussen, som fortsatt var på jobben. Han hadde fått inn Norges første nye 911 Carrera. Denne var solgt på eksport til en nordmann i utlandet, og ville bli klargjort og sendt ut igjen dagen etter. Derfor lurte Tore på om jeg var interessert i å beskue denne herligheten før den forsvant igjen. "Hvor lenge blir du på jobben" spurte jeg. "Til rundt halv ti tenker jeg" var svaret. "Jeg kommer!" - og så bar det avgårde mot Stabekk.

Det er rart med det, i slike situasjoner går det ofte litt fortere enn tillatt. I Vålerenga-tunnelen står det en fotoboks

strategisk plassert - og de fleste bremses ned foran den. Så også jeg. Etter å ha passert den legger jeg meg som vanlig ut i venstrefeltet og øker farten "en smule". Men rett etter tunnel-åpningen stod "onkel i sivil" med sitt nye vidundervåpen - laserpistolen. Dette er et utrolig effektivt og nøyaktig middel for å få penger inn i statskassen fikk jeg erfare. Etter å ha oppfattet at jeg så vidt unngikk å bli kollektivbruker, ønsket "onkel" meg en fortsatt god tur. "Jo takk" sa jeg, "det kommer det sikkert til å bli!"

Vel fremme på Stabekk gikk vi selvsagt rett ned i kjelleren, der en nydelig Nachtblau 911 Carrera befant seg. Eieren hadde bestilt interiør etter eget farge-design: kremfarget skinn med burgunderrøde innfellinger og

tepper. Et interiør man sikkert må venne seg til, men du verden så lekkert!

Når man bare har sett bildene av bilen på forhånd er jo forventningene til bilen enorme. Og de ble såvisst innfridd. Det er ingen tvil om at 911' en har fått - om mulig - et enda mer perfekt design. Det er synd å si det, men en Carrera 2/4 blir nesten "gammeldags" i sammenlikning (jeg vet ikke om jeg mener det, men nå har jeg iallefall sagt det..). For å høre hvordan det nye ekshaustanlegget låt måtte bilen startes opp, og da var det vel naturlig at man måtte prøve bilen 3 meter frem - og tre meter tilbake, før Tore måtte låse før kvelden.

Det ble som ventet, en fin kveld, selv om det kostet meg kr 1500.- for 6 m "prøvetur"...

Egil Haugen



DEN BESTE AV DE BESTE!

8 SUPERBILER I TEST:
ÅRGANG 1993

Alle bilblader er fulle av tester. Alt fra kollisjonstester til prøvekjøringer av drømmebiler. Det engelske bladet Performance Car har en profil som klart styrer unna tester av Hansen-biler - og er heller ikke særlig opptatt av det som er det store i tyskland akkurat nå - tester av familiebilers kollisjons-sikkerhet.

Morsomt blir det derfor når åtte av bladets mest erfarne bil-journalister plukker ut den mest fascinerende bilen (etter sin egen oppfatning) som hver og en har testet og beskrevet iløpet av året - og alle disse bilene stilles opp til en felles test -

for, om mulig, å kåre en absolutt vinner.

Testen omfatter åtte biler, som alle er ganske forskjellige - men allikevel er likhetstrekkene mange. Hovetrekket ved alle bilene er deres evne til å glede sjåføren.

Normale kriterier for å kåre testvinnere er gjerne sikkerhet, plassforhold, bensinforbruk, miljøvennlighet, servicekostnader, annenhåndsverdi osv.

Bilene i denne testen er altså valgt ut fra et eneste kriterie- evnen til å by på ren og ufor- falsket fornøyelse!

Hvilke åtte biler er det så engelskmennene har festet seg ved? To Porscher. Selvsagt; vil

vi Porsche-entusiaster si! En 968 CS og en 911 i RUF BTR versjon. De øvrige seks er Ferrari 348 Spider, Lancia Delta Integrale, Lotus Esprit S4, TVR Griffith 500, Toyota Supra og til sist Honda Prelude VTEC. Prisen på bilene varierer fra Hondas beskjedne 20.700 pund til stolte 108.000 pund for RUF-turboen.

For å begynne med 8. plass first.

Honda Prelude VTEC. Bilen var uten sjanse i dette selskapet, tiltross for den avanserte VTEC-motoren. Hvorfor kom den på siste plass?

Motoren er bra, det er en sportslig bil, god å kjøre, og i

daglig bruk er den vel så god som noen av de andre. Så hvorfor vant den ikke en høyere poengsum?

Flere av testerne klaget over setene og vinduskontrollene. De klaget på at den hadde for lite "følelse" i styringen. Når alt kom til alt ble konklusjonen, alle positive ting til tross - det er jo bare nok en masseprodusert bil, er det ikke?

Syvende plassen gikk også til den oppegående sol's land. Toyota Supra. Bilen var blant de aller raskeste på testrutene på åpen landevei. Det sjokkerte de fleste. Utrolige ytelser, og meget bra kraftoverføring. Herlig chassis, gode kjøreegenskaper og formidable kurveegenskaper. Femti tusen ganger bedre enn jeg hadde trodd på forhånd - så en av testførerne. Alle hadde meninger om utseendet. Det var kun en av de åtte som likte det.

Men hva gjorde Toyotaen til taper? Alle var enige om at bilen manglet "sjel". Nesten klinisk var en annen kommentar. Mangler karakter og evnen til å gi føreren innlevelse. Allikevel en langt bedre bil enn den gamle Toyota Supra. Men ikke nok for en god plassering i dette selskapet.

Det må være en feil her, hevdet redaktøren etter å ha talt opp poengene. Lotus Esprit S4 på sjette plass?

Motoren låter som om den har det vondt, sa en. Den trenger en ny motor. Det bør minst være en sekser istedenfor firer'en.

Den har ikke skikkelige bremses. Virker gammeldags og trang innvendig. En sa - dette var den største skuffelsen av alle sammen.

Tiltross for dårlige bremses og bare en nesten perfekt styring er alle enige om at dette er en bil som ser ut som en drøm.

Med en skikkelig V6 under motordekslet ville den ha høstet



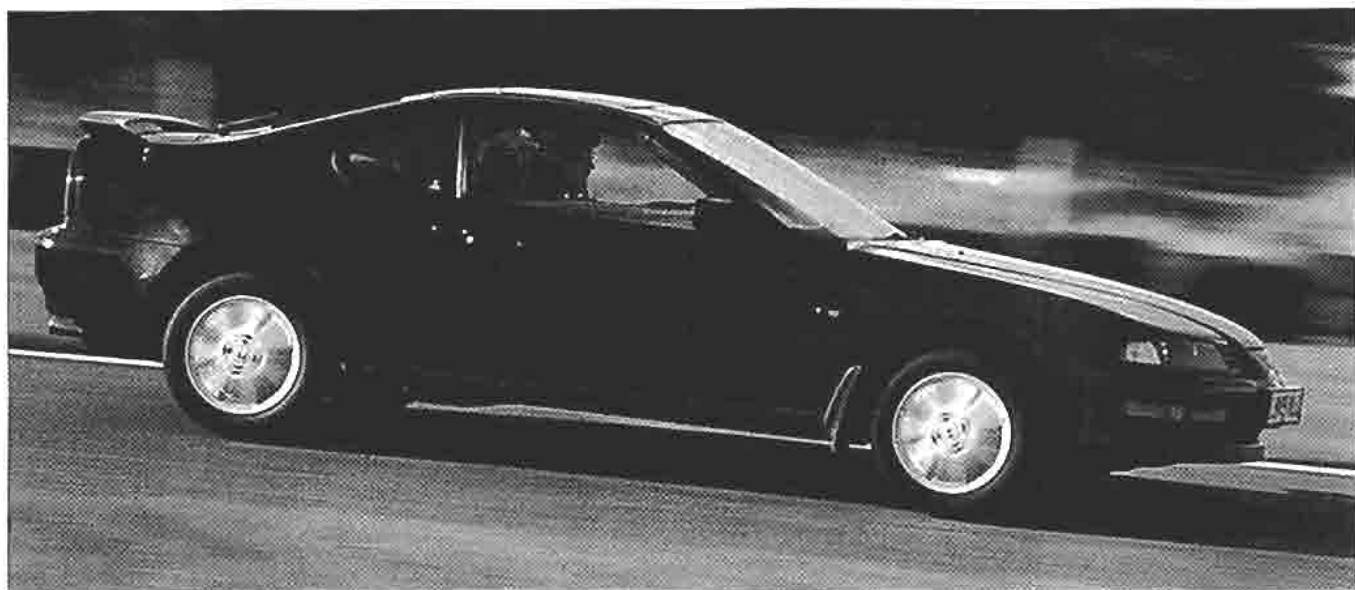
Ruf Porschen på det øverste bildet var sammen med Ferrari 348 testens to dyreste biler. Er en høy prislapp en garanti for seier?

Lancia Delta Integrale er testens eneste bil med trekk på fire hjul, og plass til fire personer (på ordentlig). Er dette vinneren?

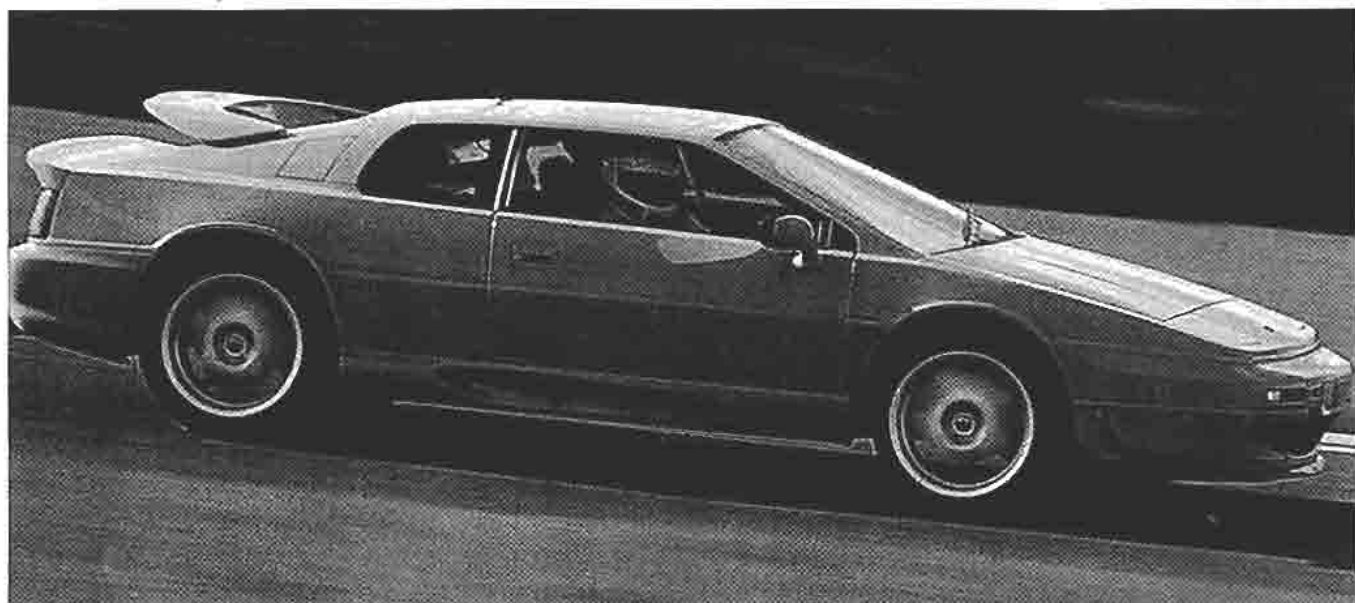
langt flere poeng. Kanskje Lotus vil få en renessanse under den nye eieren, Bugatti. La oss bare håpe!

Hvis Ferrari noen gang hadde bygget et rally-bil vill den vært omtrent som bilen på femte plass. Lancia Delta Integrale Evo 3. En bil med masse karisma. En året-rundt superbil. I denne tredje versjonen er den

bedre enn noengang. Det er en familiebil som virkelig setter de andre bilene i dette selskapet på prøve. Kritiseres kunne bilens gammeldagse "kasseform", upresise gearoverføring, og elendig lay-out av instrumenter og betjenings-hendler. Dette er tredje gangen en Integrale er valgt ut blant årets superbiler - og den er en



Honda Prelude VTEC. På mange måter en linjelekker og flott representant for den "moderne" oppfatning av sportsbiler. Men hadde den egentlig noe å hente i dette selskapet?



Lotus Esprit S4. Med en produksjonstid på 18 år, er det praktisk talt bare Porsche 911 som har vært produsert lenger. Men hvordan går det? Begynner trettheten å melde seg - eller holder Esprit unna for konkurrentene?



TVR Griffith 500. Flere av testerne mente at dette var den eneste skikkelige sportsvognen blant de åtte!



Toyota Supra har et meget karakteristisk utseende - samme hvilken vinkel man betrakter bilen fra. Testerne hadde synspunkter som varierte fra "kjopelekker" til "grusomt" utseende. Uansett - noen topp-plassering ble det ikke!

absolutt favoritt blant entusiastiske testførere.

Mellom fjerde og første plass skiller det bare fem poeng mellom bilene. Det korteste strå trakk TVR Griffith 500. Stemmene ble delt i to. Enten likte man bilen, eller så likte man den ikke. Flere mente den var den eneste skikkelige sportsbilen blant de åtte. Men den trenger å videreutvikles. Kjøreegenskapene er for dårlige på ujevnt underlag. Detaljer som instrumentering og varmeapparatkontroll er nærmest en skandale!

Tre biler igjen. En Ferrari og to Porscher. Hvem kom på tredje plass? Ingen! Det ble delt andre plass. Mellom?

En Porsche og Ferrari 348 Spider deler andreplassen. Hvilken av de to Porschene?

Spenningen er over. Ruf BTR 3,8 på andre plass. Selv med uttalelser som "den beste 911



En Ferrari 348 Spider får vel pulsen til å slå litt fortere på de aller fleste?

jeg noengang har kjørt, holdt det ikke. Vinneren ble Porsche 968CS. Ingen av testerne plasserte 968 på en lavere plass en fjerde i noen disiplin. 968CS vinner på å være "nesten" best på absolutt alle

områder. Slankekurten bilen gjennomgikk på sin vei fra standardmodell til CS, har gjort 968 til en skikkelig fullblods sportsvogn!

Sven Furuly



1964 PORSCHE 904 CARRERA GTS COUPE

En stor æra i Porsches racerhistorie begynte for nøyaktig 30 år siden. Bilen var Porsche Carrera GTS - internt på fabrikken betegnet som 904.

Bilen var Porsches første forsøk på å bygge en bil med kunststoffkarosseri.

For at bilen skulle kunne klasseres som GT måtte minimum 100 eksemplarer bygges. Dette ble sett på som en stor utfordring - men 100 biler ble umiddelbart solgt. Senere ble det produsert ytterligere 16 eksemplarer av 904.

Motoren i 904 var den imponerende 2 liters versjonen av "356 Carrera-motoren", fire sylindre, doble overliggende kamaksler og dobbeltenning. 180 Hk ved 7800 omdreininger!

Vi snakker her om 2 liters sylindervolum, ca 10 år før turboalderen! Med denne motoren hadde 904 en toppfart på 263 km/t.

Senere ble 904 utstyrt med både 6- og 8-sylindrede motorer.

Helt fra starten vant 904 GT-klassen i praktisk alle løp den startet i. Bilen ble satt inn på alle de mest prestisjefylte løpene - og iløpet av det første halvåret kunne 904 notere seiere fra Targa Florio i Italia, 24 timers løpet på Le Mans, 24 timers løpet på Reims, Tour de France og Nürnbergring 1000 kilometer, for å nevne noen. Resultatet ble at 904 sikret Porsche mesterskaps-tittelen for 1964. Et morsomt forsøk fant sted i

1965. En 904 ble preparert for bruk på landevei, og påmeldt Rally Monte Carlo. Under noen av de værste snefall i dette rallyets historie kjempet "banevognen" 904 seg frem til en sensasjonell 2. plass.

Porsche 904 har vært springbrett for en rekke kjente racerførere, og vi nikker gjenkjennende til navn som Gerhard Mitter, Udo Schütz, Günter Klass og Rolf Stommelen.

Bilene ble brukt i aktiv racing lang inn i '70-årene, men ble etterhvert "oppdaget" av lidenskaplige Porsche-samlere. Idag eksisterer sansynligvis 101 stk 904. Museumsbilen har tilhørt Kong Hussein av Jordan!

Sven Furuly

Tommy Rustad:

- Jeg kjører alltid med YOKOHAMA dekk!

Vi som kjører billøp setter spesielt strenge krav til dekkene. Yokohama dekk har blitt et viktig begrep innen bilsport og blant bilentusiaster. Og ikke uten grunn! Dekkene har et veigrep og en kjørekomfort som tilfredsstiller dine krav til sikkerhet og kjøreglede.

YOKOHAMA

- dekkene som gir deg en bedre bil

*Opplev ny kjøreglede
også på landeveien!*



TOMMY RUSTAD



nyhet! A510



Linjedekk as

Skjærvaveien 38
2011 Strømmen
Tlf. 63 84 00 88

VERDENS BESTE 914-BOK ?

En imponerende bok. Allerede ved første blikk tiltrekker den seg oppmerksomhet. Den er stor (25 x 34 cm) og på ca 200 sider. En 914-8 i Blut-orange dekker hele forsiden, og sørger for at enhver 914-entusiast får både vann i munnen, og mere til.

Det lanseres stadig bøker som selges under motto "all you ever wanted to know about..." - som stort sett ender opp med å være overfladiske tekster, og en lang rekke mer eller mindre uinteressante bilder.

"Das grosse VW-Porsche Buch" er en herlig kontrast til disse. Ikke vet jeg hva som har fått Michael von Klodt til å velge seg 914 som journalistisk område - men et oppriktig TAKK for at han gjorde det.

Klodt er journalist av yrke, og har åpenbart satt seg som mål å dekke historien om 914 fra A til Å. Takket være firma Porsche, med i første rekke Helmut Bott i spissen, presenterer boken et vell av informasjon, anekdoter og fabrikkfotos jeg aldri har sett på trykk tidligere.

Det morsomme er at boken trekker opp linjene fra midtmotor-modellen 914 helt tilbake til Cisitalia og Auto Union Grand Prix raceren.

Ved å studere notater og arbeidsdokumenter er det helt på det rene at 914 var et meget seriøst prosjekt fra Porsches side. Det står nesten mellom linjene at dette er den eneste ordentlige måten å bygge en sportsvogn på - og at det er på denne måten Porsches ingeniører mener en Porsche skal bygges.

Nå er det etterhvert skrevet ganske mye om 914 i Porsche

Classic, så jeg skal ikke bruke plass på å snakke om 914-historien - men jeg må allikevel nevne et-par småting: Allerede i 1969, samtidig med at VW viste verden 914 for første gang, stod de 2 første 914-8 klare. At Porsche ikke bare hadde 914-6 på programmet, men også 914-8 oppe i ermet forteller vel litt om hvilke planer det var for denne bilen!

Da er det vel heller ikke vanskelig å forstå hvilken enorm skuffelse det var for Porsche at ikke samarbeidet med VW fungerte etter de intensjoner som var trukket opp mellom Ferry Porsche og Heinz Nordhoff.

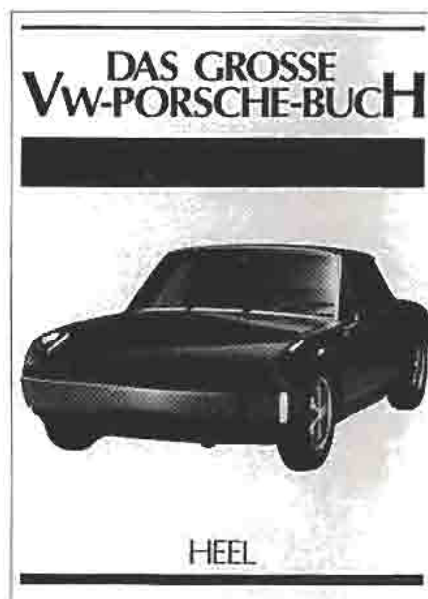
Isitt første annonse- og brosjyre-matriell ble hele tiden 914 presentert sammen med banevognen som 907, 908 og 917. En billig "gimmick" har jeg vel egentlig trodd at dette var i årevis. Så viser det seg altså at 914-konseptet og troen på bilens betydning for Porsche gjorde at den med stolthet ble knyttet opp til legendariske baneracere fra Porsche.

Forfatteren har blant annet et intervju med Huschke v. Hanstein som var PR-sjef for VW-Porsche Vertriebsgesellschaft i 1969. Han var ikke særlig begeistret for bilen - den endte opp for mye som Volkswagen, og for lite som en Porsche. Den ble betraktet som en billig-Porsche, og all markedsføring ble innrettet mot en helt annen målgruppe enn det som var tilfelle med 356 og 911. Han sier rett ut at det var ikke moro å besøke klubbtreff lenger - det var en helt ny type mennesker, og en helt annen atmosfære enn i 356- og 911-tiden...

Boken presenterer ikke bare 914 i sin originale form - men har også et kapittel viet forskjellige kjente (og mindre kjente) bildesigneres forsøk på å skape en "penere" 914. Noen av disse var kanskje "penere" for 20 år siden - men bildene av originale 914 viser en ung-dommelig friskhet den dag i dag - det kan knappest sies om noen av "stilstudiene"

Boken må simpelthen anbefales til alle som har en 914. Og den må anbefales til alle som kunne tenke seg en 914. Og dessuten må den anbefales til alle som interesserer seg for Porsche som merke. Skal man begrense seg til kun en bok om hver Porsche-modell, ja da er dette den du skal ha som 914-dokumentasjon!

Sven Furuly



Tittel: Das Grosse VW-Porsche Buch, (undertittel Porsche 914 S - das Nonplusultra)

Forfatter: Michael von Klodt

Utgiver: Heel Verlag GmbH

ISBN 3-89365-270-1

Pris: kr 423,-

Kan kjøpes hos bla. Automobilia Bookshop i Oslo

NÅ ER DEN HER ...



... og du kan studere den nærmere hos oss !

*Vi trenger stadig flere brukte biler
og tar biler i kommisjon, innbytte
eller kjøper gjerne bra biler.*

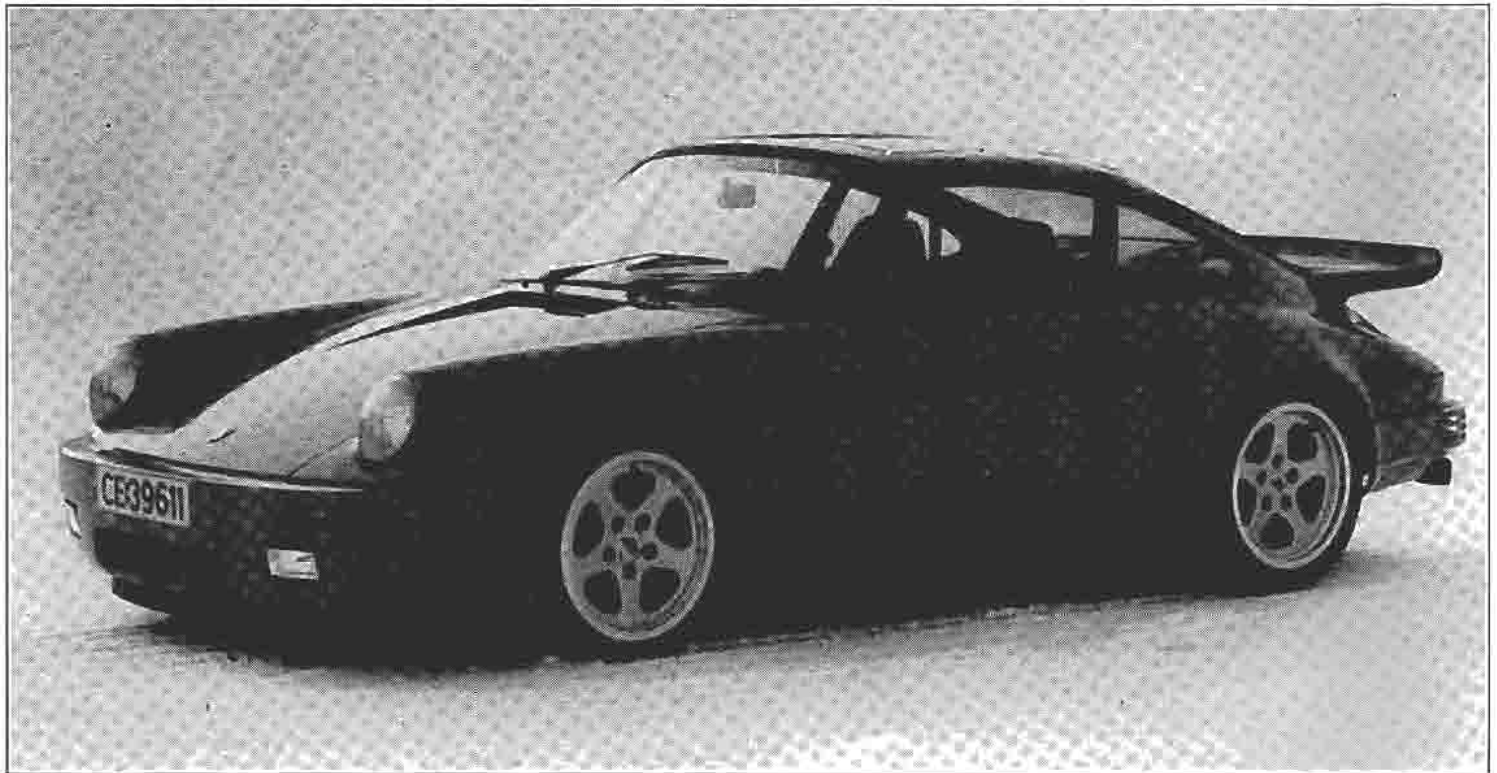
Kontakt Anne Singsaas på tlf. 67536180

BERTEL O. STEEN A/S
STABEKK



PROF. KOHTS VEI 83/85, 1320 STABEKK. TELEFON 67 53 61 80

**Norges største utvalg i PORSCHE-deler
RUF, Strosek, DP Motorsport, Tech-Art.
Stort lager av nye og brukte deler til gunstige priser.
Leveranser fra Tyskland to ganger pr. uke.**



**RUF felger til: 911, 911 Turbo, 944, 944 Turbo, 928, 928 S.
Motortrimmingskit 911 SC 204 HK ➔ 224 HK / 287 Nm.
Pris ferdigmontert med nytt eksosanlegg: Kr. 19.900,- + mva.**

SERVICE-PRISER:

911 SC med Mobil 1 olje	Kr. 3.100,- + mva.
928/S med Mobil 1 olje	Kr. 2.900,- + mva.
944 med Mobil 1 olje	Kr. 2.300,- + mva.

Vi utfører alt fra vanlige servicer til motoroverhalinger.

Åpningstider: Mandag-fredag kl. 09.00-16.00. Lørdag kl. 10.00-13.00.