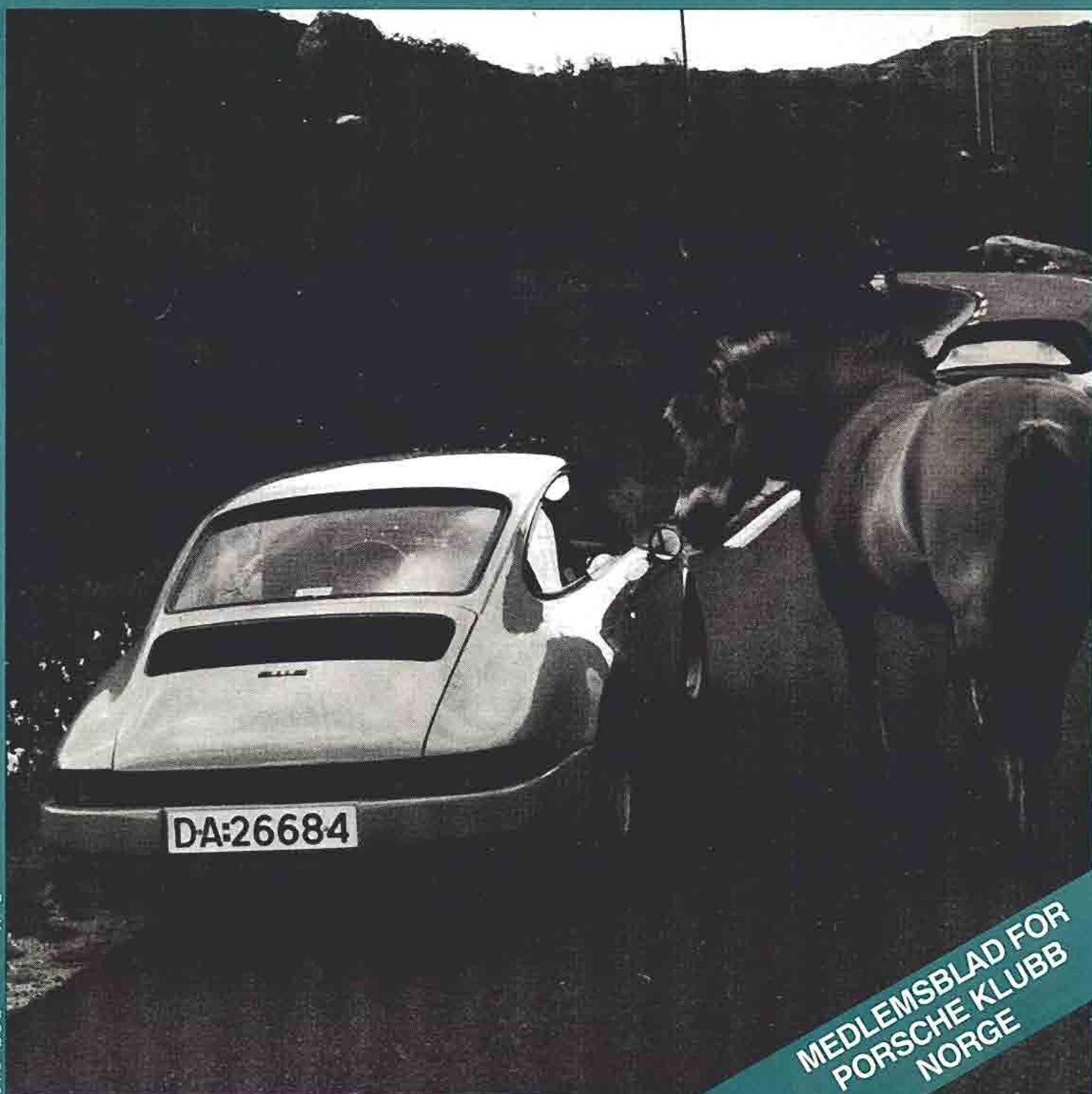


PORSCHE

18

1994

Classic



MEDLEMSBLAD FOR
PORSCHE KLUBB
NORGE



Nr. 18, oktober 1994

Bladet utkommer med 3 nummer i 1994.

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

PORSCHEKLUBB NORGE, POSTBOKS 83, 0216 LILLEAKER



FORMANNEN HAR ORDET



Her kommer altså nok et (garantert) etterlengtet nummer av klubbladet vårt, og det er jo bare å beklage at den planlagte sommer-utgivelsen har blitt et høst-nummer istedet. Det skjer dessverre så mye annet i ferie og fritid at vi i redaksjonen har måttet prioritere andre små og store ting

Vi har i de siste månedene hatt mange bra aktiviteter, klubben har såvidt jeg vet ikke noengang tidligere hatt flere medlemmer, og allikevel er det altfor få som er deltart på det som klubben tilbyr. Jeg synes nesten at dette har blitt et fast kapittel som blir nevnt i disse rubrikker i hvert eneste nummer. Dette er for meg et regnestykke som ikke ser ut til å kunne løses, men jeg skal la være å bruke tid og krefter på hva som er bak oss og heller tyne de få kreftene som er igjen på det som er igjen av årets begivenheter.

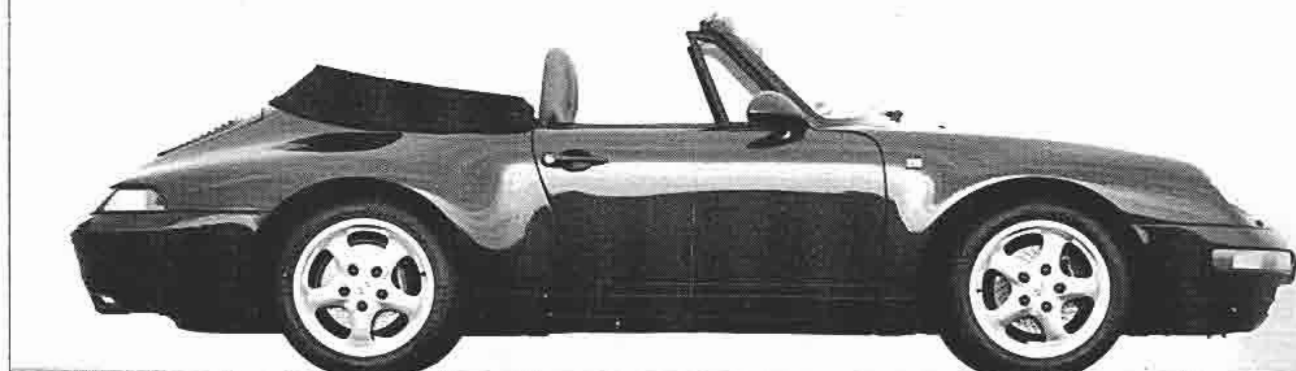
Vi er i skrivende stund så og si ved veis ende i vår nystartede

landsdekkende slalomcup, og det har blitt en lærerik og morsom aktivitet i klubb-sammenheng. Det har selvsagt vært skuffende både for oss som arrangerer og ikke minst vår sponsor Yokohama med alt for dårlig fremmøte, men det har også gitt oss et inntrykk av at dette er et klubbtilbud som vi bør fortsette med. Når flere av dere har møtt opp og sett hvordan dette foregår, tror jeg at det vil bidra til økt deltakelse på våre fremtidige slalomrunder. Når jeg nå skriver dette har det allerede utpekt seg en vinner av et komplett dekksett fra Yokohama i gruppe 2 enda det er en omgang igjen! Noe som også bør nevnes er at vår Yokohama-sponsor også fohandler andre kvalitetsprodukter for et (kanskje) kresent Porschepublikum, og det gis rabatter på bl.a. MOMO's brede produktsortiment til medlemmer av klubben. Det er derfor lurt å ta en tur innom Linjedekk på Strømmen neste gang du skal utruste din

Porsche med nye dekk, ratt, seter etc.

Porsche har for tiden god vind i seilene og det selges godt i de store markedene. Årsaken til dette er utvilsomt den nye 911 Carrera, men jeg vil også påpeke at i de siste årene har Porsche endelig kommet tilbake på markedet med spesialmodeller som ikke akkurat er overvektige. Det er nok en god del av Porschekundene som legger stor vekt på ytelse kontra vekt, og jeg må si at jeg ser svært positivt på at modeller som CS, RS, RSR, Turbo S/RS er betegnelser som har funnet veien tilbake blandt Porsche's modeller. For noen få uker siden var hele 15 % av medlemmene i klubben på fabrikk i Stuttgart for å se hvordan disse herrlige sportsvognene blir satt sammen fra A til Å. Opplevelsene kan du lese om i neste nummer!

Egil Haugen



EN STOR SUKSESS!

Det har vært skrevet linje opp og linje ned om dystre salgstall og svake resultater for Porsche iløpet av de siste årene. Gledelig er det å konstatere at den nye Porsche 911 Carrera (993) har vært en ubetinget suksess. Hvor bra bilen er fikk mange av medlemmene i Porsche Klubb Norge anledning til å finne ut på egenhånd. Under et klubbmøte på forsommeren stilte Tore Magnussen, Anne Singsaas & Co. opp med en 993 for prøvekjøring.

Uten å bruke side opp, og side ned med adjektiver kan den nye Carrera sammenfattes på følgende måte: -en 911 som er en 911 på alle de positive områdene, og som i tillegg har sporsikkerheten, komforten og støynivået til en 928!

- Er det rart at man var blank i

øynene og svett i håndflatene når man motvillig steg ut av bilen og leverte nøklene tilbake.

At bilen har slått an hersker det liten tvil om. Allerede i sitt første produksjonsår er det levert drøyt 6000 biler til det tyske marked alene. I første kvartal 1994 var den nye Carreraen den bilen i Tyskland som hadde størst økning på registreringsstatistikken i forhold til fjoråret. Økning var på hele 81,9%

Modellen, som nå produseres i både cabriolet- og coupe-versjon har virkelig fått optimismen tilbake hos Porsche i Stuttgart - og alt tyder på at dette er en trend som vil vedvare. Med flere nye

(og spennende) prosjekter foran seg i årene som kommer tyder alt på at Porsche har lagt de turbulente årene bak seg. Som alltid hos Porsche ligger det mengder av "usynlig" teknologi og utviklingsarbeid i den nye bilen.

I likhet med forrige 911 generasjon leveres modellen i 2- og 4-hjulstrekk versjoner. En skulle tro at 4-hjulstrekket er det samme, men faktum er at dette er helt nytt i 993 - og gir føreren praktisk talt samme kjøreglede og bilen oppfører seg nesten som en 2-hjulsdrevet bil - men med den ekstra sikkerhetsmarginen 4-hjulstrekket representerer.

Bertel O. Steen merker en positiv tendens både når det gjelder forespørsler og ordre-inngang!

Sven Furuly



PORSCHE KLUBB YOKOHAMA SLALOMCUP 1994

Styret tok for 94-sesongen initiativ til at alle medlemmene kunne få anledning til å teste seg selv og bilen i slalom-kjøring. Yokohama-importøren i Norge (Linjedekk, Strømmen) ble valgt som sponsor. Premien er et dekksett til vinneren i hver klasse.

1.løp ble kjørt 19. mai på Liertoppen kjøpesenter. Dagen ble kald og tildels våt. Og dessverre dårlig fremmøte. Men de som deltok fikk en hyggelig dag sammen.

2.løp var i Bergen. Været var

elendig og deltakelsen likeså. Men to biler kom helt fra Drammen.

3.løp gikk på Frya flyplass, Ringebu 7. august. Frammøte var bra. En deltaker helt fra Bergen. Bl.a. flystripa egnet seg godt. Og det ble bevist at det går an å kjøre av selv om banen var over 800 meter rett fram. Lokalavisen var også tilstede.

Kort vei til Hunderfossen med bob-bane og andre aktiviteter for store og små. Kanskje noe å tenke på til neste år, f.eks. weekendtur i forbindelse med 95-mesterskapet?

4. løp lørdag 20. august hadde Knut Lien invitert til Stavanger. Deltakerne møttes på brygga for felles tur til Klepp gokartbane. Turen gikk i fine omgivelser om Solastrand.

På banen som var smal, med krappe svinger, sto allerede skuelystne og ventet (Arrangementet sto omtalt i Stavanger Aftenblad). Det ble ikke riktig slalom, men allikevel en fin opplevelse og erfaring. Kanskje ikke for K. Lien som var noe vel ivrig - eller optimistisk! På kvelden møttes flere deltakere og ledsagere til god middag.



Første del av slalomcup'en fant sted på Liertoppen kjøpesenter, utenfor Drammen. Vidar Aasen kjører.

Søndag morgen kl. 0815, ved ombordkj. på ferja til Lysebotn kunne vi tydelig se at maten hadde smakt. Ferjeturen bød på fantastisk natur og "guidingen" ombord var innholdsrik.

Prekestolen, 597 m.o.h. er like enorm ved hvert besøk. Fra Lysebotn kjørte vi opp det stupbratte fjellet og over til Sirdal. På vei opp møtte vi Alfa Romeoklubben som også var på tur. I Sirdal skilte vi lag, alle 911'er tok til venstre.

Resten av Porsche-kolonnen svingte høyre for felles måltid og hjemtur. Takk til Knut Lien for et vellykket treff. Jeg og sikkert flere kommer gjerne tilbake.

Det blir stadig flere "damer" på våre treff og det gleder å se at våre kvinner trives i miljøet. Og flere medlemmer oppfordres til å ta med sin bedre halvdel og



Hans Petter Hovdal i 911 tråkler seg rundt kjeglene. Plassen var godt synlig fra motorveien - og det var nok noen som fikk "hakeslipp" av det de så...

eventuelt avkom. Våre aktiviteter er tiltenkt hele Porsche-familien, og det kan være andre ting enn bil å snakke om.

Så til resultatlisten. I skrivende stund kan vi allerede ane hvem som blir eier av nye Yokohamadekk. Jeg vil spesielt trekke fram føreren av den mosegrønne lave 911 Targa'en. Han har foreløpig 3 seiere og 1

annenplass. Han kjører (selvfølgelig) på Yokohama 008P. Og vinner selv på vått underlag. Even Pedersen har også hatt de raskeste tidene uansett klasse. Kanskje flere skulle tenke Yokohama neste gang de bytter dekk.

P.S. De har også ypperlig service.

Vidar Aasen



Even Pedersen, en av de mest trofaste deltagerne, i full fart på banen under slalomcupen i Rogaland



Stemningsbilde fra en fantastisk tur, og et utrolig bra opplegg fra Knut Lien i Stavanger. Det er bare å ta av seg hatten for den innsatsen som var gjort.

På neste side en faksimile fra en hel side i avisen Dagningen. Porschene inntok Ringebu, og den lokale journalisten var straks på plass. Morsom artikkel, og morsomt at folk interesserer seg for Porsche

Fjellstue i Nord-Fron

FØR
i tida

ved ARVID ØDEGAARD
Tlf. 61 29 12 73

Av ARVID ØDEGAARD

FAGERLI: Pål Klufth (1888-1942) hadde vide interesser, men heimbygda stod han nær. Såleis tok han bilete av Fagerli Fjellstue både sommar og vinter. Klufth var ein kjend kultur-person, som skreiv, fotograferte, spelte og skreiv opp folkemusikk. Han er «fara» til Per Gynt-stemnet.

Vi kjem her med eit bilete av Fagerli Fjellstue som han tok i 30-åra. Lokalkjende vil vel kjenne at stua, men ikkje plassen. Saka er at stua vart flytta dit ho no står noko lengre frå vatnet. Det skjedde alt like etter krigen i 1946. Stua står på ei romslig tomt, som etter kvart kom opp i 700 mål.

I dag er det ei gruppe rustvarer som eig staden. Ein av eigarane, Aud Lunde Renshusløyken fortel at dei overtok Fjellstua i 1985, da helst til private formål, men på bakgrunn av tidlegare omtale - og ikkje minst naturskjønn plassering - fekk dei fort spørsmål om utleige til turistformål. Såleis har dei no eit variert bruk av hytta både sommar og vinter.

Eigarane i dag kjøpte staden av Birgit Sunnås, enkja etter den kjende eigararen av Sunnås Sjukhus. Dei hadde drive - ikkje minst med store planar - i heile 17 år. Dei skulle gjera staden om til eit ställe for rekreasjon om sommaren.

Og dette med sommaren har nok heile tida vore problemet. Eigarane før Sunnås - Aksel og Edvin Haugen frå Sør-Fron, hadde neppe den kapital eller det utstyret som skulle til for å overvinne Kong Vinter. Mangel på veg om vinteren gjorde drifta nær sagt umogleg, så bankane tok til å interessere seg for saka. Med moderne brøyteutstyr har dei vorte mogleg å halde oppe om vinteren, og dermed få inn-tektar over eit lengre tidsrom i året.

Vi takkar Aud Renshusløyken for opplysningane, og Karen Marie Klufth for lånet av bilete, som ho har teke vare på etter bestefaren sin.

Ønsker fritak for renova- sjonsavgift

RINGEBU: Ringebu Fjellstyre har søkt kommunen om fritak for renovasjonsavgift for sine åne boer i fjellet. Teknisk sjef går inn for at Fjellstyret slipper å betale renovasjonsavgifta for fem av de åne boene. Frisbus, Bretteingdalsbus og Vellbus til fridstiller i midlertidig ikke kritiserer for fritak.



Superbilar på Frya

DYRE SAKER: Formann Egil Haugen framfør ein Porsche Carrera 2 1990-modell. Saman med elleve andre Porsche-entusiastar prøvde han bilen og elgje ferdigheiter på flystripa på Frya søndag.

Foto: EYSTEIN RØSSUM

FRYA: - Vi er heilt vanlege folk! Egil Haugen er ikkje med på at Porsche er bilar for rike pappagutar. I helga var tolv entusiastar samla på Frya.

Av EYSTEIN RØSSUM

Det gikk så gummi- en formaleg spruta una dekk da ei av rundene i Porsche-klubb Yokohama Slalåncup 94 gikk av stabelen på flystripa på Frya søndag.

Formann Egil Haugen i Porsche Klubb Norge vil ikkje antyde kor mange millionar kroner dei var samla bilar for, men med tolv tyske sportbilar av ypperste merke skulle det bli nokre kroner.

Haugen vil likevel ikkje høyre noko om at medlemmane er ein gjeng overklassefolk.

Ein brukt Porsche kostar ikkje meir enn ein ny Toyota. Dei er berre snakk om å prioritere. Vi er vanleg folk som har tatt oss

råd til ein slik bil, seier formannen.

Klubben arrangerer fem slike slalåncupar gjennom året, i tillegg til tre baneløp. I slalånkonsurransen er poenget å trille seg gjennom ei løype med oppsette kjegler på stuttast mogleg tid. Dei blir tevla i tre

klasser, oppdelte etter motoreffekt. Vinnaren får fire nye dekk. Når det er ein Porsche som skal tolast oppatt om, er det ein premie som er verdt å ta med seg.

Porsche Klubb Norge har 340 medlemmar. Deltakinga på Frya var med

andre ord ikkje den største. Klenodiat tiler kanskje ikkje å bli rase rundt med så det kvin etter?

Formannen avviser nok ein gong betydninngane.

- Desse bilane er ikkje laga for å stå i ro, fortelkar han.



FULL FART: Det gikk una mellom kjeglene. Bak rattet satt berre gutar - sjølvagt?

Flere barn ved Kjønnstopp

RINGEBU: Skolesjefen i Ringebu går inn for at Kjønnstoppet familiebarnehage, ved Beathe Morken, får utvide til å ta imot seks barn i kommende barnehageår. Forutsetningen er at det er to voksne tilstede når barnetallet er over fem.

Sau- og geitedag i Skåbu

SKÅBU: Lørdag arrangerer «Fron Sau og Geit» i samarbeid med «Oppland Sau og Geit» sauedag på Storhøliseter i Skåbu. I Rauskarvi, på vegen mellom Skåbu og Bygda, arrangeres det geitedag. Programmet avsluttes med middag og festlig samvær på Storhøliseter.

Ny stasjon?

Midt i tider med nedskjeringar og stenging av stasjonar i NSB, har ein heilt ny stasjon dukka opp i Gudbrandsdalen. Huntorp stasjon på Hundorp har iallefall ikkje vi høyt om for. Men skilnet står nå der.





MED PORSCHE SOM BÅDE ARBEID OG LIDENSKAP

STAFETTPINNEN:
STAABI-BROTHERS

Vi får takke Eldar for en god artikkel i forrige nummer av Porsche Classic, og samtidig takke for å ha fått stafett-pinnen i hånden.

Staavi "brothers" består av Terje, såvidt fylt 35 år, og Arild som blir 30 i februar og har pepperbøsse i vente.

Bilinteresserte var vi vel som alle gutter når vi var små. Terje hadde mange fine lekebiler som han passet godt på. Arild var mer interessert i å se hvor mye de tålte, så det minket fort på

samlingen da.

Interessen for motorsport kom også ganske tidlig. Etterhvert som vi nærmet oss 10-års alderen og begynte å sykle rundt, var det ikke få ettermiddager og kvelder som ble tilbrakt på "Isibanen" - for å se på de store gutta kjøre motorcross.

Debut'en med motordrevet kjøretøy skjedde for Terje ved 12-13 års alderen, da jeg og noen venner la sammen ukepengene og kjøpte en gammel moped. Med denne

gjorde vi skogsbilveiene i distriktet utrygge. Arild, derimot, holdt seg til fire hjul da hans karriere startet med diverse tvilsomme olabil-prosjekter.

Yrkeskarrieren ble tidlig bestemt for oss begge. Det måtte bli noe med bil. Så da det første året på yrkesskolen var unnagjort kom Terje inn på biloppretterlinja.

Da skolen var ferdig fikk jeg lærlingekontrakt hos Bertel O Steen på Stabekk. Arild fulgte senere sin brors fotspor.

Da Terje plutselig en dag var 18 år og sto med lappen i hånden, måtte bankkontoen tømmes, og bil kjøpes bråfort. Den første bilen ble en en Ford Escort. Arilds første bil var en Peugeot 504 som ble kjøpt som vrak og bygget opp.

Siden dette er det mange biler som har gått gjennom vårt eie. De fleste har blitt kjøpt ferdig bøyde (vrak). Det har blitt flest Peugeoter. Enda har det ikke stått noen Porsche i gården med vårt navn i vognkortet. Arild var en stund ute og kikket på en del skadede Porscher, og la inn bud på noen, men handel har det aldri blitt.

Terje gikk en stund og drømte om amerikaner, men etter å ha prøvekjørt diverse eksemplarer dalte interessen fort. Det hjalp nok litt ekstra at jeg en lørdag fikk en 911 2,4E inn i gården, som det skulle gjøres noen småting med. Etter en prøvetur med den skjønte jeg at det var dette som var tingen.

Jeg har også vært en tur innom to hjul. Jeg fikk en tre måneder gammel Suzuki GSX 750 i innbytte på en bil jeg solgte. Dette synes jeg var et så morsomt kjøretøy at det gikk hele tre år innen jeg solgte den videre.

Når det gjelder Porsche, så er det først og fremmst i forbindelse med jobben kontakten med disse bilene opprettholdes. Siden Bertel O Steen ble importør av Porsche i 1986 har det budt seg anledning til å prøve de aller fleste utgavene av Porsche. Nå håper vel de fleste Porsche-eiere at de aldri skal få bruk for "våre" tjenester - men det har vært ganske mange Porscher innom "vår" avdeling iløpet av disse årene.

Steinar Ingebretsen er en som



Første Porsche på gårdsplassen. Siden har det blitt mange - å skru og rette på - men foreløpig ingen med Staavi-navn i vognkortet. Men, vi får se hva tiden bringer, også på det området...



Typisk prosjektbil i Staavi-garasjen. Slik så GTI'en på foregående side ut da vi overtok den. Noen timers arbeid ble det, men resultatet er vi fornøyd med.

har hatt sine Porscher til oppbevaring og fri benyttelse hos oss. Disse bilene regner jeg med at vi får en nærmere presentasjon av i "Stafett-pinnen" i neste nummer av Porsche Classic.

Når det gjelder motorsport så har vi prøvd en del der, også. Det startet med at Terje bygde opp en VW boble til bilcross. Den kjørte jeg en stund. Så ble det familie og leilighet. Da tok Arild over bobla - men klarte å bruke den opp ganske fort.

I 1989 fikk vi mulighet til å bli med på et 12-timers løp for skrotbiler på Karlskoga. Arild var der med en Talbot Samba, og vant løpet. Terje var med i en VW Golf, og kom på 3. plass. Etter dette kjøpte Arild en annen Talbot Samba sammen med Tore Magnussen, og begynte å kjøre rally. Etter et år i Sambaen kjøpte Tore ny bil, og Arild overtok bilen alene, men nå med Terje i kartleserstolen. Etter dette ble det mye snømåking og bæring av bil. Under Numedalsrallyet i 1990 klarte vi på siste fartsprøve å hekte i en snøfonn og tippe



En glad gutt på taket? Nei, det smiles bare til ære for fotografen. Det var surt å ødelegge bilen, og det var ikke mindre surt arbeid å få bil ut av vraket. Det ser ikke så aller værst ut - men det skjulte seg litt av hvert på undersiden av bilen....

rundt. Vi landet på taket i veien, frontruta spratt ut, og vi skle nedover langs brøytekanten med frontruteåpningen først. Etter at løpet var slutt fikk vi hjelp til å snu bilen og gravd ut mesteparten av snøen. Det er utrolig hvor mye snø det er mulig å få inn i en liten Samba. Bilen så nesten hel ut, bare noen småbulker og en frontrute som manglet. Vi fant ut at vi kunne kjøre den over fjellet, ned dit hvor vi hadde tilhengeren. Utover kvelden hadde det begynt å snø og blåse, så etter et lite stykke ble vi stående sammen med noen andre biler fordi veien hadde føyet igjen. Vi måtte vente på brøytebil, og det ble kolonnekjøring over fjellet. Det ble en kald tur... snøstorm uten frontrute!

Etter to sesonger i Sambaen ble den byttet ut med en

Peugeot 205 GTI 1,6 gruppe A. Med denne gikk bedre - i allefall en stund. Høsten 1992 på Hamar kom vi over en bakketopp med 8000 i turtall og 5. gear inne. Det viste seg at veien svingte - men det gjorde ikke vi! Etter å ha lagd ca 100 meter med ny vei gjennom busker, kratt og stein, stoppet vi i et tre som vi ikke klarte å brette helt. Etter å ha konstatert at vi begge var like hele var det bar å komme seg ut og se hvordan bilen så ut. Og det var faktisk ikke så ille - utvendig. Bare litt foran. Under bilen var det noe helt annet. Der var det ikke så mye igjen. Det var bare et hjul som satt på plass, resten var mer eller mindre borte. Etter denne turen har bilen for det meste stått stille. Det ble en dyr fornøyelse, og vi har slitt litt for å få tak i de rette delene. Nå er vi klare igjen, og etter et par forsiktige prøveturer i høst

satser vi for fullt til vinteren igjen.

En vårkveld i 1982 satt vi ute sammen med en kammerat og snakket bil. Det ble pratet om hvor moro det skulle ha vært å sett 24-timers løpet på Le Mans. Vi bestemte oss fort og galt for å reise dit. Terje måtte forte seg å bli ferdig med en Peugeot 504 han holdt på å bygge opp. Det gikk akkurat. Onsdag var bilen ferdig lakkert, og torsdag kl 23.00 var bilen ferdig montert og pakket. Hadde enda ikke fått tid til å prøvekjøre bilen. Det fikk vi ta under turen nedover. 26 timer, og 2400 kilometer på tripptelleren senere sto vi på Le Mans. Det var en stor opplevelse å rusle rundt på natten og se på bilene - hvordan det glødet fra bremseskivene og eksosanleggene. Det er helt utrolig at alt holder i 24 timer, men de



Porsche 956 går over mål som 1-2-3 på Le Mans. Vi "gutta" var der, og fikk en uforglemmelig opplevelse. Dette kan anbefales på det varmeste. Dette må bare oppleves minst en gang i livet!

siste timene var det utrolig mange slitne biler, og mange måtte gi opp. De tre Rothmans-Porschene derimot, gikk som noen klokke, og etter 24 timer kjørte de over mål på de tre første plassene!

Høsten 1991 var Arild og Steinar nedover i Tyskland for å prøve hans noe modifiserte Porsche 911 Turbo. På vei hjemover kjørte de innom Belgia og fikk med seg Formel 1 løpet på Spa.

Nå i sommer var vi en snartur til Tyskland og så Formel 1 løpet på Hockenheim. Der fikk vi også tak i billetter til depotet. Vi var en tur borte og hilste på bilen til Harald Huysmann og tittet på hans Porsche Cup bil. Etter å ha ruslet en stund rundt i depotet gikk vi inn i et øltelt for å slukke tørsten. Der inne satt de fleste Mobil 1 -damene.

Det var en sterk opplevelse, og vi måtte ta oss mer enn en øl hver for å komme over dette. Porsche Klubb Norge kom vi i kontakt med via Tore Magnussen. Han skjønnte at vi hadde sansen for Porsche, og mente at dette var en klubb for oss. Vi har begge vært med på en tur til Stuttgart og besøkt fabrikken. Arild har vært med på noen banetreff og skremt en del Porscher med sin Peugeot 205 GTI 1,9.

De siste årene har vi vært mest aktive på julebordene - men vi får se om vi ikke kanskje kommer sterkere tilbake.

Vi vil med dette avslutte historien om Saavi "brothers" så langt - og sender stafettpinnen videre til Steinar Ingebretsen.

Men la en ting være helt sikkert-julebordet med sin spesielle stemning og underholdning vil vi ikke gå glipp av. Vi sees der!

**GÅ IKKE GLIPP AV
JULEBORDET-ÅRETS
VIKTIGSTE SOSIALE SAMLING
...UANSETT**



PORSCHE 914/6 GT

Når man er hektet på designet til Porsche 914 og man forlenget har innsett hvilket genialt konsept dette engang var (og fortsatt er), så blir man liksom litt ekstra skjelve hver gang 914/6 GT nevnes. Selv om 916 og 914/8 var de gjeveste modellene i sin tid, så er iallefall 914/6 GT de peneste! Med sine sorte glassfiber front og bakfangere, glassfiber front (bagasje)-lokk med balsaforsterkning, bredere skjermer, stivere chassis og en 2.0 l Carrera 6 motor med dobbeltenning og 220 Hk rett bak sjåførens rygg, er dette stikkord som får øynene til å svømme i vann hver gang jeg tar frem alskens bildemateriale av denne herlige racingbilen.

For å begynne med litt fakta om

selve bilen så var dette en 914-modell som Porsche solgte som en 914/6 med 914 R opsjoner. Senere ble dette omgjort til GT etter homologiseringen til FIA's 2,0 liter «Grand Tourisme»-klasse. Dens første debut på racerbanene var på Nurburgring i 1970 Marathon de la Route hvor de tre fabrikkstilene endte opp på de tre første plassene (hva ellers!). Neste løp var samme årets RAC rally, hvor Claude Haldi/John Gretener kjørte den inn til en 12. plass, etter at flere 911'er hadde måttet bryte løpet. Samme årets Le Mans 24-timers løp valgte Frankrikes Porscheagent – Sonauto – å starte med den kanskje mest kjente av dem alle og endte opp på en fantastisk 6. plass totalt. I snørike 1971 Rally Monte Carlo kjørte Bjørn

Waldegaard, Åke Andersson og Gerard Larousse hver sin GT, hvor Waldegaard klarte en 3. plass etter de dominerende Renault Alpine A110. De to andre måtte bryte pga. gearkasse- og clutch-problemer hvilket resulterte i at Porsche valgte å stanse den videre utviklingen av 914 til rally og racing.

Det er idag uklart hvor mange 914/6 GT som finnes. Fra fabrikken ble det levert 12 originale utgaver som ble bygget for rally og racing, men det er også bygget et antall utgaver med de samme spesifikasjonene for kunder, og antall biler som er levert på denne måten er idag uklart. En tredje variant var 914/6 chassis'er som fra private ble bygget opp med originale

delar fra fabrikkene, og som idag fremstår som tro kopier av de originale 12 første.

Modellene som jeg etterhvert har skaffet meg av denne 914-modellen, har jeg fått tak i fra franske Mini Racing. Dette er svært gode byggesett i resinplast med mange deler i metall som kan skaffes for ca. 300,- pr stk. og de leverer de fleste av løpsbilene av historisk betydning. De som pr. idag er å finne blandt mine modeller er Sonauto Le Mans 1970 nr.40, Marathon de la Route 1970 nr.1 og Nurburgring Jagermeister 1970 nr.78. En annen leverandør som har godt utvalg i 914-modeller er PIT Modeles i Italia, men disse har jeg erfaring med å være vanskelige å få tak i. Skalamodeller i 1:43 har mange små detaljer og man skal helst ikke ha vært på julebord dagen før man setter i gang å tømme deleposene utover arbeidsbordet – da kan det fort bli borte et dørhåndtak eller lykteglass. For å få et skikkelig resultat brukes selvfølgelig kun original Porsche-lakk blandet på sprayboks hos Bil-lakkspecialisten på St. Hanshaugen, og som du sikkert skjønner så tar det noen uker før en slik modell blir ferdig. I år feirer som kjent 914 25-års jubileum, og jeg har hørt rykter om en jubileumsmodell som er på gang

Det har etterhvert blitt satt av en egen hylle til de forskjellige 914-utgavene i modellsamlingen, og selv om 911'ene har fått sine egne skap så kommer det nok også til å finnes et 914 skap blandt Porsche-modellene hjemme hos undertegnede om ikke så altfor lenge.

Egil Haugen



Parade foran fabrikkene i Zuffenhausen i 1971. Tre 914/6 GT of førerne står klare til dyst: Rally Monte Carlo 1971



Max Moritz med racingteam som bar samme navn, fotografert på Zolder i 1970. De "finpussede" motorene til M.M. lå på ca 240 Hk!



Bildet øverst på foregående side er den meste kjente av alle 914/6 GT - selve vinnerbilen fra Le Mans. Bildet over (denne side) er vinnerbilen fra Marathon de la Route. Startnummer 1 ble nummer 1.....



RONNEBY? Hvor er det? Jo, det er en liten by på sydkysten av Sverige hvor man foruten om vakker skjærgårdsnatur også har et av Skandinavias største konferansehoteller. Det trengs når man skal innkvartere drøyt 500 Porsche-entusiaster og deres ca.300 biler.

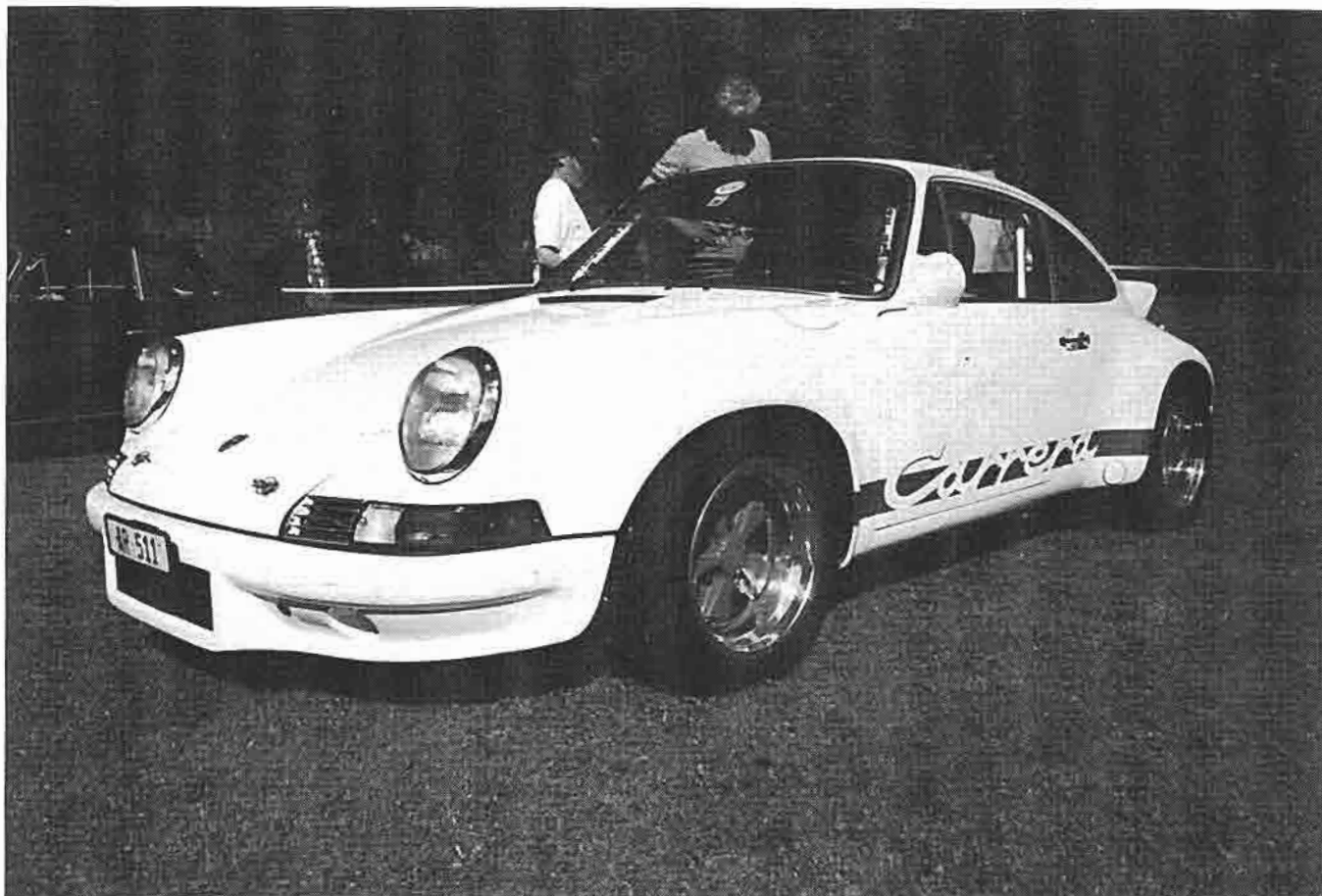
Vi ankom Ronneby om ettermiddagen torsdag den 16., da var aktiviteten desidert størst i "vaskegata" som var praktisk anlagt rett utenfor hotellet. Her

ble det utført intense forberedelser til neste dags "Concours d'élégance". Vi heiv oss selvfølgelig rundt, og var ganske fornøyd helt til PKN medlem Odd Nilsen dukket opp og gjorde oss oppmerksom på at noen engelskmenn hadde tatt av hjula på sin 924 og vaska hjulhus + baksiden av felgene..... det var som f.....

Om kvelden ble det servert svenske spesialiteter fra de ulike områdene i Sverige; Norrland, Småland, Skåne osv. Det var mye godt og mye

spennende. For enkelte som ikke kjenner Skandinaviske mattradisjoner ble det kanskje vel spennende, eller hva skal man si om en kombinasjon av bjørnebær, krem og sursild!

Neste dag var det opp klokka 7 for å legge siste hånd på verket (tømme askebegeret osv.), da hadde noen allerede rukket å vaske av støvlaget som hadde hopet seg opp over natta. Vaskegata åpnet nemlig klokka 06:00. Etter siste finish ble



bilene stilt opp i 8 grupper i Brunnsparken like ved hotellet, bl.a. en gruppe for 94 modeller av Porsche 993!

Det var mye vakkert å hvile blikket på; 911 Carrera RSR-73, 914/6 -72, 911S -67, C2 Speedster etc. Da dommerpanelet dukket opp for å besiktige vår bil, var undertegnede diskret tilskuer i bakgrunnen. Hva tror du skjer? En av dommerne legger seg under bilen og påpeker at "hår saknas det puts under!" (I kill for less.....).

Etter "Concours-tävlingen" var det start på fororallyet. Det bestod av en 12 miles lang løype med 24 poster/bilder som man skulle prøve å finne. Vi hadde ikke hellet med oss i jakten, men fikk ihvertfall sett mye fager natur.... og enda flere fagre Porscher.

Fredags kveld var det duket for

grillparty og premieutdeling. Det var "jättemycket goddis", og jaggu ble det en 2. plass i Concour'en også. "Best in show" gikk til en engelsk 924 med bl.a. felger som var rene også på baksiden. Det meste av premiene i fororallyet gikk til Porsche Klubb Brehmen, de hadde tydeligvis samarbeidet meget godt.

Lørdagen bestod av to forskjellige attraksjoner; slalomkonkurranse og glattkjøringskurs (de som ikke ville kjøre sin Porsche fikk kjøre Volvo).

Imidlertid slo værgudene til med friskt regnvær slik at de to øvelsene ble ganske like, dvs. glattkjøring både før og etter lunch.

Slalomkjøringen var delt inn i 4 klasser: Herrer B = bil m. motoren bak, Herre F = bil m. motoren foran, Herrer R = Race

klasse og Damer D = damer i alle biltyper. PCS sikret seg førsteplass i klasse "R" og "D". (Undertegnede hadde tenkt at kona skulle vinne dameklassen, men damen fra Sverige vant en "knepen" seier med ca. 30. sek. Joda, jeg ble også slått ned i støvlene).

På vei til den egentlige glattkjøring ble vi kapret av en journalist fra det franske "Flat 6 Magazine". Han ville ha noen bilder av vår "Gelbgrüne"-911 og dermed rakk vi ikke mere den dagen.

De som fikk prøve glattkjøring sa at det hadde vært en "höydare".

På Lørdagskvelden var det Porsche AG som inviterte til gallamiddag og dans til ut i de sene nattetimer.

Representanten fra familien, Peter Porsche holdt kveldens



hovedtale hvor han bl.a. uttrykte optimisme etter at salget av Porscher i Tyskland har økt med 80 % i år!

Det hele ble avrundet på søndag med brunch og premieutdeling for slalomen.

Til sist er det bare å ta seg av hatten for PCS og deres utmerkede arrangement - GRATIS!

Hans Peter Haxdal



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 vegrep og en kjørekomfort som tilfredsstiller dine krav til sikkerhet og kjøre glede.

YOKOHAMA

- dekkene som gir deg en bedre bil

*Opplev ny kjøre glede
også på landeveien!*



TOMMY RUSTAD



lyhet! A510



Linedekk as

Skjærvaveien 38
2011 Strømmen
Tlf. 63 84 00 88



EN ELEFANT, EN TIGER OG EN MUS

De fleste av oss forbinder Ferdinand Porsche med Volkswagen og sports-biler, men Porsche var også aktiv innen militær design.

Porsche hadde en forkjærlighet til design av tunge stridsvogner og det er det denne artikkelen vil vie sin oppmerksomhet til.

Under de første verdenskrig konstruerte Porsche et "vei-tog" til å trekke kjempe kanonene fra Skoda som den østerrikske-ungarske hæren brukte. Toget, kalt "D-Zug" hadde en Mixt generator traktor som trakk opp til ti selvstyrende vogner utstyrt med elektriske motorer.

I mellomkrigstiden var det

forbudt for Tyskland å utvikle offensive våpen, stridsvogner inkludert. Men, i Sovjet pågikk tyske prøver av forskjellige stridsvogn designer i all stillhet. I 1926 utviklet Porsche en stridsvogn kalt "Grosstraktor II" for den tyske hær og Daimler-Benz, hvor Porsche da arbeidet. Stridsvognen ble ikke produsert utover prototype-stadiet, men Porsche fikk bygget seg opp ekspertise.

Ferdinand Porsche ble under krigen sjefsdesigner for Steyr-Daimler-Puchs stridsvogn fabrikk; Nibelungen-werke i St. Valentin, Østerrike, samtidig som han ledet design- og konsulent

byrået Porsche KG. Hitler dikterte i en stor grad de tekniske rammene for stridsvognene, men ble lett smigret av designere, spesielt Porsche. Hitler utnevnte Porsche som president av den tyske Panzer kommisjonen i 1941. Den jobben beholdt han til 1942, da han ble fjernet. Selv om Porsche gjorde mange oppfinnelser som den dag i dag eksisterer på moderne stridsvogner, manglet han helhetskonseptet. Hans trang til å eksperimentere med nye løsninger istedenfor å bruke utprøvde løsninger gjorde at det ble mye forsinkelser i utviklingsprogrammet og produksjonen, noe som den

I mai 1941 ble Henschel og Porsche forespurt om å utvikle to konkurrerende prototyper for en 40 tonn stridsvogn, kode nummer VK 4501. Hovedkanonen var basert på Krupp 88mm luftvernkanon, og stridsvognen skulle tåle å bli skutt på med samme kanon i fronten. Porsche betegnet sitt prosjekt som Typ 101, men på gulvet ble den populært kalt "Tiger". Krupp hadde ansvaret for tårnutviklingen, men Porsche styrte mye av Krupps tårnutvikling. Typ 101 var basert på et tidligere Porsche utkast, Typ 100 "Leopard". Dette designet hadde blitt stoppet av Hitler fordi kanonen ikke var kraftig nok. Både Typ 100 og 101 hadde det drev som var videreutviklet fra Mixt traktoren fra første verdenskrig. Prototypen av Typ 101 kom fort opp i 60 tonn og med en motor som ytet 640 hk ble den under- motorisert, og tyngden av stridsvognen gjorde at den hadde store fremkommelighets- vansker. Porsche sitt utkast til den nye Tiger stridsvognen tapte til fordel for Henschels, som umiddelbart ble satt i produksjon. Porsche hadde allerede bestilt 90 understell for Typ 101 fra Nibelungenwerke og de var gått i produksjon. Også 90 tårn var bestilt og de ble sendt til Henschel. De 90 understellene ble konvertert til panserjagere med 88mm kanon. Denne panserjageren ble internt kalt for "Ferdinand", men på fronten ble den kjent som "Elefant". De 90, nå Typ 130, fikk sin ilddåp ved Kursk og ble fort kjent som bunkere fordi de gikk så sakte. Til tross for dette handikap og dårlige pansering, skjøt regimentet de



tilhørte i stykker mer enn 800 russiske stridsvogner. Bare rundt 30 elefanter gikk tapt. De overlevende 60 elefanter ble sendt tilbake til Nibelungenwerke hvor et omfattende modifiseringprogram overhalte drivverket og tilførte mer panser. De nye elefantene gjorde innsats i Italia resten av krigen. Litt forvirrende, denne stridsvognen ble først kjent som "Tiger (P)", så "Ferdinand" og til slutt "Elefant".

Tyskland trengte desperat en enda kraftigere stridsvogn, og i 1942 ble Henschel og Porsche spurt om og utvikle "Tiger II" eller "Königstiger", en 55 tonn

stridsvogn. Selv om kanonkaliberet var uforandret (88mm), så var den lengre og sterkt forbedret fra den som satt i "Tiger I". Det var tyskerne ublide møte med den russiske stridsvognen T-34, som gjorde at man måtte revurdere stridsvognedesignet. T-34 hadde en vinklet front og et vinklet tårn for å få granater til å prelle av. Tyskerne innlemmet dette designet i sine "Panter" og "Königstiger" stridsvogner. Både Porsches og Henschels prototyper ble bygget etter det nye prinsippet, men Hitler stoppet utviklingen av Porsches Typ 180 "Tiger II" før den første prototypen var ferdig, fordi Porsche igjen hadde laget en



vogn som var for tung og i tillegg brukte for mye kobber i sitt elektriske anlegg. (Kobber var en stor mangelvare i Tyskland). Av en eller annen grunn hadde Porsche produsert 50 tårn til sin versjon av Tiger II. Disse ble gitt til Henschel, som igjen hadde vunnet ordren om produksjon, Tårnene til Porsche var rundere og hadde ikke den samme pansertykkelsen som Henschels tårn. Av de ca. 500 "Tiger II" som ble produsert, var 50 utstyrt med Porsche tårn. Henschel konstruerte også en panserjager av denne versjonen, kalt "Jagdtiger". Porsche konstruerte et nytt hjul og fjæring system for "Jagdtiger", men bare et fåtall ble produsert med dette. Nibelungenwerke produserte forresten alle Jagdtigere. "Tiger II" var utstyrt med den samme Maybach HL230 motoren som var installert i "Tiger I". Når vektforskjellen var rundt 10 tonn sier det seg selv at den ikke gikk fort nok, men

foruten dette handikap var "Tiger II" blant de beste stridsvogner under den annen verdenskrig, samt prototypen for mange etterkrigs stridsvogner. Et annet problem var at de var fåtallige og at de ble introdusert sent i krigen. Men både på vestfronten og østfronten var "Tiger II" enten oppløst, tilintetgjort eller kapitulert.

Det siste Porsche prosjektet var kjent som Typ 205 "Maus". Den veide ikke mindre enn 180 tonn! Den ble utstyrt med en 128mm hovedkanon og en koaksial 75mm kanon. Gjennomsnittlig pansertykkelse var 200mm. To prototyper ble ferdigstilt før krigen endte. I følge den litteratur jeg har lest, kan det har vært en til. Stridsvognen ble utprøvd og testet i Böblingen ved Zuffenhausen i 1944. Mange av de bilder jeg

har sett av "Maus", viser forskjellige situasjoner hvor stridsvognen sitter fast i søle eller jord. Prosjektet ble stoppet.

Det som må forundre de fleste er hvordan man kan sette i gang med slikt ressurskrevende prosjekt som "Maus", når landet holdt på å tape krigen. Den var bygget for å kunne kjøre under vann (vade) med snorkel.

De to prototypene som man vet ble testet hadde forskjellige motorer, en diesel og en bensin på 1200 hk, begge Mercedes-Benz. "Maus" hadde et mann-skap på 6 mann, inkludert to ladere.

Mot slutten av krigen, sies det at en vognene ble sendt i kamp og ødela en russisk stridsvogn. Dette er vanskelig å få bekreftet, men det som er sikkert er at begge "Maus" stridsvognene ble sprengt i stykker av sine mannskaper.

Hvis dere er bitt av belte basillen er det faktisk mulig å se noen av disse Porsche monstrene i dag. Det er to kjente "Elefant" strids-vogner igjen, den ene er ved Aberdeen Proving Ground i Maryland i USA og den andre eksisterer i et russisk strids-vognmuseum. Det er bare en "Tiger II" med Porsche tårn igjen og den er i Tank Museumet i Bovington, England. Det finnes flere "Tiger II" med Henschel tårn i USA, Tyskland, Frankrike, England og Russland. Tank museumet i Bovington har også en "Jagdtiger" med Porsche understell. "Maus" hadde ingen sett i vesten siden 1945, men for to år siden dukket en opp ved Kublinka samlingen utenfor Moskva. Denne stridsvogner har skroget fra den første og tårnet fra den andre prototypen.

Mulig finnes det en og annen "Tiger I og II" og "Elefant" i Russland som man ikke har hørt om.

Ferdinand Porsche var tydelig ikke helt vellykket med sine tunge stridsvogner, som han har vært med sine biler, men etter krigen har Porsche KG sammen med Krauss-Maffei vært med på å utvikle på både "Leopard I" (ca. 150 er i Forsvaret) og "Leopard II" samt mange panserkjøretøyer. Nibelungenwerke produserer fremdeles panserkjøretøyer.

Modellene som er avbildet er i scala 1:35 og stammer fra Italerei (Elefant), Tamiya (Tiger II) og Dragon (Maus). Tamiya lager også en versjon av "Jagdtiger". Italerei kommer med Typ101 Tiger til i år. Dragon og Nichimi har modeller av Tiger II med Porsche tårn.

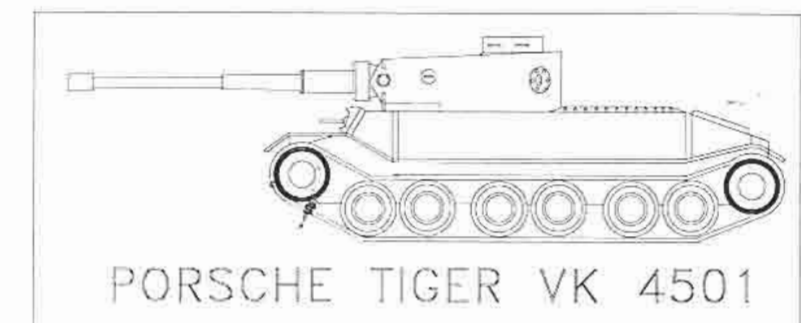
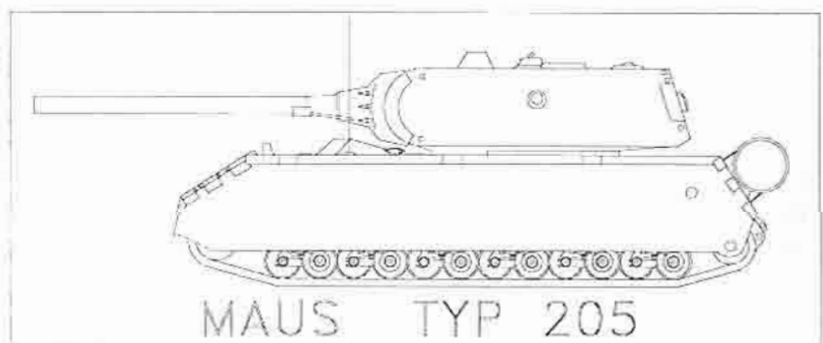
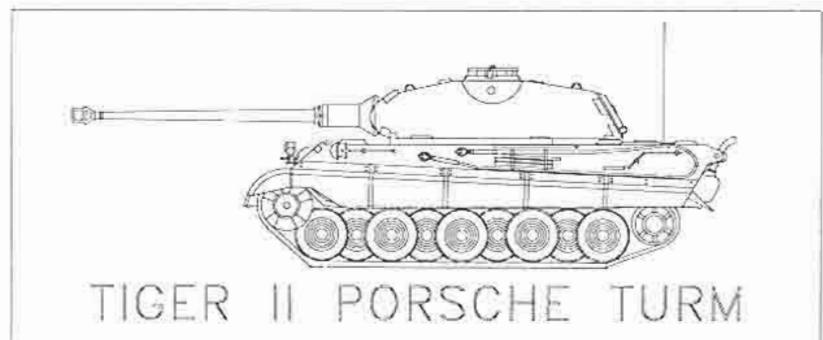
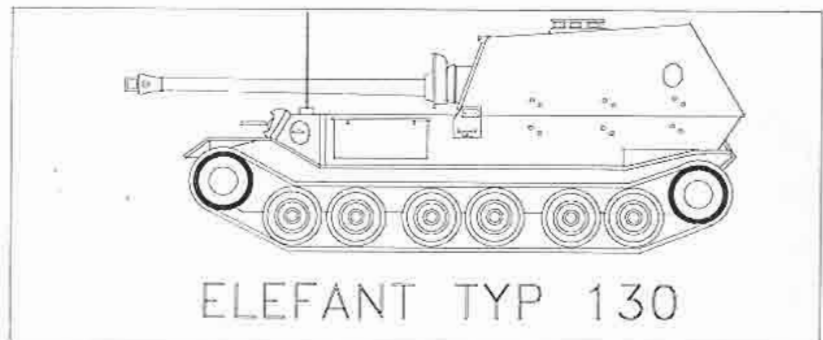
Kilder:

Gudgin, P. The Tiger Tanks. 1991, Arms and Armour Press.

Spielberger, W.J. Spezial-Panzerfahrzeuge. 1993, Motor Buch Verlag.

Spielberger, W.J. Der Panzer-Kampfwagen Tiger und seine Abarten. 1991, Motor Buch Verlag.

Wheels & Tracks, Number 23.



Hans H. Riddervold



ENDELIG EN 356 -ETTER 15 ÅRS VENTING!

Etter å ha kjørt NSU 1000 et-par år, kom jeg på -70 tallet over en frontskadet Volvo P 1800 S. Sjåføren hadde kjørt i autovernet ved bom-stasjonen i Drammen, og bilen var tauet inn på Isberg i Lier.

Jeg kjøpte bilen for en billig penge og fikk den rettet opp iløpet av en vinter ute i en kald garasje. Under disse arbeidstidene forbannet jeg meg på at neste gang jeg påtok meg et slikt prosjekt, skulle jeg i det minste ha et oppvarmet lokale.

Motoren ble boret opp og utrustet med hvassere kam og doble ventilfjærer. Bilen gikk

skikkelig bra, men jeg måtte opp i over 4500 omdreininger før motoren begynte å ta tak. Å kjøre i kø med bilen var en lidelse, da motoren ikke gikk rent under 2500 omdreininger. Jeg hadde bilen en to års tid før den ble solgt og en ny Golf Diesel innkjøpt.

På slutten av -70 tallet, mens jeg enda kjørte NSU, var jeg en tur ute i Fetsund, ved lensene, da jeg fikk øye på en rar bil som minnet mye om en boble i fasongen. Etter nærmere studier viste det seg å være en Porsche 356. Bilen manglet motor, og bunn-plata var mer

eller mindre rustet vekk.

Etter en del oppsøkende arbeid i nabolaget kom jeg i kontakt med personen som eide bilen. Og ja, da - bilen var til salgs den! 2000 kroner ville han ha, og bilen var en 1956 modell. Jeg tok med en kamerat som var bilmekaniker for å se over vidunderet.

Resultatet var negativt, og han anbefalte å droppe hele bilen og heller se etter et annet prosjekt.

Etter 14 dagers ferie i utlandet hadde jeg kjommet på "bedre" tanker - og bestemte meg for å kjøpe bilen uansett. Men på grunn av min treghet var da bilen blitt solgt til en annen.



Mange år skulle gå før jeg igjen begynte å se på Porsche 356 igjen, men i 1993 kom jeg over en annonse der det ble avvertet for salg 2 stk Porsche 356. Jeg tok raskt kontakt med selgeren, som holdt til i Bø i Telemark, og avtalte tid for å se på bilene.

Det viste seg at han hadde en 1959 og en 1963 modell, og bilene var importert fra Washington i USA.

Tepper og innredning var råtnet opp i begge bilene, og innredning og seter hadde forøvrig tydelige fuktskader. Jeg likte 1963 modellen best, og bilen ble dratt ut i dagslyset for nærmere gjennomgang.

Motornummeret stemte, og det meste av de forkrommede delene var i måtelig god stand. Men også denne bilen var moden for omfattende rustsveising.

Etter litt pruting og høy puls ble vi til slutt enige om en pris, og

jeg ble endelig eier av min første Porsche 356 - en rusten, men allikevel vakker coupe. Vel hjemme ble bilen plassert ute i hagen, under en presenning, og byggemelding sendt inn til kommunen for bygging av ny garasje.

Høsten 1993 sto garasjen ferdig med varme i gulvet - og prosjektet kunne starte. Dette skulle bli andre saker enn den gangen jeg rettet opp Volvoen! Bilen ble rullet inn og demontert, bit for bit. Alle delene ble nummerert.

Iløpet av vinteren som har gått har jeg rustsveiset det meste av karosseriet, og jeg regner med at bilen går til lakkering iløpet av denne høsten. Dermed skulle det være gode muligheter for at bilen kommer på veien neste sommer. Iløpet av vinteren har jeg fått en ganske bra oversikt over priser, og hvor det er mulig å få tak i nye deler.

Det er synd om vi hver for oss skulle sitte inne med nyttige erfaringer som også kunne komme andre til gode.

Vi burde kunne få til et skikkelig 356-miljø her i Norge, der vi kan møtes og utveksle erfaringer og tips - oss 356 interesserte imellom. Det har jo blitt importert en god del 356-er for restaurering bare iløpet av det siste året, og det ville være synd om alle skulle drive på hver for seg, istedenfor å dra nytte av felles erfaringer.

Dersom det er noen interesse for dette jeg tar opp, innenfor klubben, kan jeg forsøke å lage en oversikt over hvem som kan tenke seg å samarbeide for å få til et aktivt 356-miljø her i landet. I så fall er jeg avhengig av å få tilbakemelding fra de som har en 356 stående, og kunne tenke seg å være med. Jeg tenker selvsagt ikke bare på folk som står midt oppe i en 356-restaurering - det er



like viktig at klubbmedlemmer som kjenner til - og har eiet 356 gjennom mange år også blir med på å skape et aktivt miljø rundt denne Porsche-klassikeren.

Jeg kan kontaktes på telefon 2268 8785 på dagtid, eller 6797 4291 på kveldstid.

Til slutt vil jeg få nevne at alle bildene, bortsett fra mitt eget restaureringsobjekt, er tatt på det internasjonale Porsche 356 møtet i Danmark, av meg i mai i år. Her var det hundrevis av 356-er i en stand som fikk en "stakkar" til nesten å få vann i munnen. Men det var en fin vitamin-innsprøytning mitt oppi all min egen rust og råtten innredning!

Henrik Hansen





1966 PORSCHE 906 CARRERA 6 COUPE

I hele ti år hadde Porsche brukt den fire-sylindrede Carrera motoren i racerbilene. Med introduksjonen av 901 (911) fikk Porsche en helt ny motor å basere banevognene på.

I motsetning til forgjengeren 904, var 906 den første Porsche som ikke kunne innregistreres og brukes på offentlig vei.

Bilen er bygget opp som en ren racerbil med lett gitterrørramme og et karosseri i glassfiber. Samlet vekt på bilen var bare 675 kg - og selv med en moderat 911-motor ville bilen vært svært rask.

Porsche hadde imidlertid arbeidet grundig med motoren iløpet av de tre årene som hadde gått siden 901-introduksjonen -

og på det tidspunkt 906 var en realitet hadde Porsche utviklet en driftsikker og sterk versjon av 2-literen på hele 210 hk. Kombinasjonen lav vekt, meget gode aerodynamiske egenskaper og den kraftige motoren skapte en banevogn i en klasse for seg.

Med en topphastighet på hele 280 km/t var 906 uslåelig i 2-liters klassen.

Allerede i introduksjonsåret hadde 906 ubetinget suksess. Det første løp den startet i var på Daytona, og resultatet var en 6. plass. Etter finjusteringer var Porsche igjen på plass - og det startet med klasseseier på Le Mans - og fjerdeplass totalt - rett etter de tre seirende 7-

liters Fordene. Targa Florio var neste etappe for den nye Porschen. I 1966 feiret dette løpet 50 år - og hva var da mer passende enn at 906 vant totalseier i dette jubileumsløpet... Nurnburgrings 1000 km løp vant 906 bare noen uker senere.

Tilsammen produserte Porsche 67 eksemplarer av 906 som ble brukt av både fabrikkteam og private team over hele verden. Racerførere som Herbert Linge, Hans Herrmann, vil for alltid være knyttet til Porsche 906.

Modellen er grunnlaget for alle senere Porsche banevogner.

Sven Furuly

LYTT IKKE TIL DÅRLIGE RÅD!

Denne boken har rukket å bli noen år gammel, og jeg hadde nesten glemt at jeg hadde den i bokhyllen inntil jeg tilfeldigvis kom til å tenke på boken en dag jeg var ute etter et produksjonsantall på Porsche 924 Martini. Akkurat *det* husket jeg at jeg hadde lest i Dean Batchelors bok.

Jeg fant det jeg lette etter, men ble sittende å bla og smålese i boken - og kjente irritasjonen stige. Med ett gikk det opp for meg hvorfor jeg ikke hadde bladd/lest/sett i boken på lang, lang tid.

Hva er så en Porsche Illustrated buyers guide?

En bok som gjør det lettere å finne ut forskjellen på gode og dårlige Porscher, tenkte jeg den gang jeg kjøpte boken. Og dessuten ga den preg av å ta for seg endringer på karrosseri- og motorsiden for de forskjellige Porsche-modellene.

Etter å ha begynt å lese boken første gangen begynner det å gå opp for meg at dette egentlig er noe helt annet. Det er rett og slett en investerings-guide på Porsche, av værste amerikanske sort. Dette høres selvsagt fryktelig negativt ut, men la meg få lov til å fortelle: -Tenk deg at du selv satte deg ned og tenkte gjennom hvilke Porsche-modeller du personlig synes var fine og skulle ønske du hadde, og i samme åndedrag listet opp de du slett ikke synes var noe å ha i det hele tatt. Akkurat dette gjør vi vel stadig vekk i tankene alle sammen - og den mest dramatiske konsekvensen av disse tankene er at vi går inn i intense diskusjoner på klubbmøter eller i

samtaler med andre bilentusiaster vi møter i forskjellige fora. En eller annen i Motorbook forlag har tydeligvis "sett" behovet for en rangeringsliste over Porschemodeller, og oppmuntret mannen til å fortsette arbeidet.

Resultatet har blitt en bok som deler ut "stjerner" - nesten som Michelin. Spekteret går fra 1 til 5 stjerner, der 5 er aller best.

Det er trist å si det, men mannen må jo ha misforstått fullstendig! Her er en vanvittig sammenblanding av hvilke kriterier som gjør at en bil fortjener en eller flere stjerner. Det viser seg etterhvert at "alle" Porsche-modellene kan være en "1-stjerners" - iallefall hvis de er opprinnelig levert med en VW-motor, har uoriginal motor, eller trenger en restaurering fra bunnen av. Så med andre ord: en stjerne er ingen reell vurdering i poengsystemet til Dean Batchelor.

Laveste klasse er to stjerner. Og nå er du vel sikkert spent på å finne ut om du er en to-stjerners, eller fem stjernes Porsche-eier.

Beklager, vi har ikke en eneste fem-stjerners Porsche-eier i Norge! Ikke engang vår 356 Alcoupe er en fem-stjerners. Det er en to-stjerners Porsche! Herlig, ikke sant?

Har du en 356A, en 912, en 914, en 924, en 928 eller en 944 så har du en to-stjerners Porsche. Det hjelper ikke at 356'en er en Speedster en gang!

Er du så dum at du har en 911 fra perioden 1965 til 1974, så er det ikke verdt mer enn to stjerner, det heller.

Enhver 911 Carrera er verdt fire

stjerner, mens en 356 Carrera er verdt 3 og en halv stjerne.

Fire stjerner får også en 904 og 906, mens en 914/6 -eier får 3 og en halv for sin bil.

Så, hva er det som er verdt fem stjerner? En Gløckler Spyder er en av de verdige. Det finnes jo bare en av disse i verden - så, jo, det er sikkert en bra investering, dette. Carrera Panamericana bilene (to ble bygget) fra 1953 får også full pott. De to Targa Florio 2000 GS/GT bilene fra 1963 er også noe å ha - men utvilsomt vanskelige å få tak i. Noe lettere er det å sikre seg den siste "femmeren" - 916 fra 1972. Denne ble det iallefall produsert hele 11 eksemplarer av, så muligheten er jo alltid til stede.

Kort sagt er boken et hån mot alle som interesserer seg for Porsche. Dette er bare tull - men kanskje amerikanerne tror på det?

Sven Furuly



Illustrated PORSCHE BUYER'S GUIDE

Dean Batchelor

Tittel: Illustrated Porsche buyers guide

Forfatter: Dean Batchelor

Utgiver: Motorbooks Intl.

ISBN 0-87938-159-0

Pris: kr 135.-

Kan kjøpes hos bla. Automobilia Bookshop i Oslo

AUTOTUNING

PORSCHE OG AUTORISERT RUF-VERKSTED



Vi har ikke bare Norges **største utvalg** i Porsche-deler, vi har også Norges **største delelager** av nye og brukte Porsche-deler.

Fast leveranse av Porsche originaldeler to ganger pr. uke fra Tyskland.

P.g.a. stor omsetning og bedre innkjøpspriser, vil vi nå **sette ned våre priser** på Porsche-deler.

TILBUD

- | | |
|-------------------|--|
| 911 (ikke turbo): | Hydrauliske kjedestrammersett ferdig montert.
Kr. 4.900,- + moms. |
| 944: | Bytte av register - og balanseakselrem med deler ferdig montert. Kr. 1.980,- + moms. |
| 928/S: | Bytte av registerrem inkl. deler ferdig montert.
Kr. 2.100,- + moms. |

20.000 KM SERVICE: (DELER, OLJE OG ARBEID)

- | | |
|--------------------------------------|---------------------|
| 911 SC/3,2 Carrera med Mobil 1 olje. | Kr. 3.100,- + moms. |
| 944 82-89 med Mobil 1 olje. | Kr. 2.100,- + moms. |
| 928/S 78-83 med Mobil 1 olje | Kr. 2.800,- + moms. |

SAMTLIGE TILBUD GJELDER FRAM TIL JUL
ARBEID MED VERKSTEDGARANTI

AUTOTUNING AS

JONSTEN, POSTBOKS 94, 1640 RÅDE
TELEFON 69 28 59 99
TELEFAX 69 28 59 98

Tidligere:

Oskarson

Oskarson Bildelar, Sverige
Oskarson Autotuning, Norge

PORSCHE

EN GOD FORBINDELSE GIR DEG ET TRYGT BILKJØP



1991 modell Porsche 944 S2 Cabriolet, sølv metallic, aircondition,
sort skinn, 211 Hk, en eier, ny i Norge, kun 13100 km

kr. 469 000,-

1990 modell Porsche 944 Turbo, 250 Hk, diamantsort metallic,
meget velholdt bil med mye utstyr, ny i Norge

kr. 449 000,-

1987 modell Porsche 911 Carrera Coupe, cassisrot, 16" Fuchsfelger,
el. soltak, front- / hekkspoiler, sommer- / vinterhjul, ny i Norge

kr. 379 000,-

1987 modell Porsche 944 S, satinsort, soltak, alarm, kun 70000 km,
ny i Norge

kr. 249 000,-

1986 modell Porsche 944, indischrot, el. avtagbart hevetak, diff.sperre,
alarm, sentrallås, servostyring, ny i Norge

kr. 234 000,-

Vi sørger for at alle våre Porschekunder gjør et
sikkert kjøp. Kom derfor innom å se våre biler
eller kontakt Anne Singsaas for en avtale.

BERTEL O. STEEN ^{A/S}

STABEKK



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