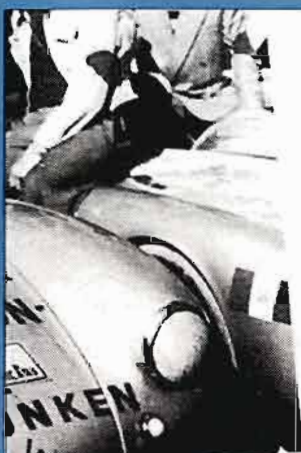


PORSCHE

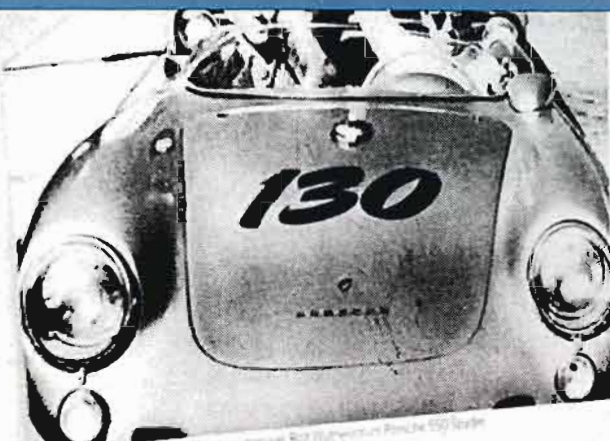
19

1995

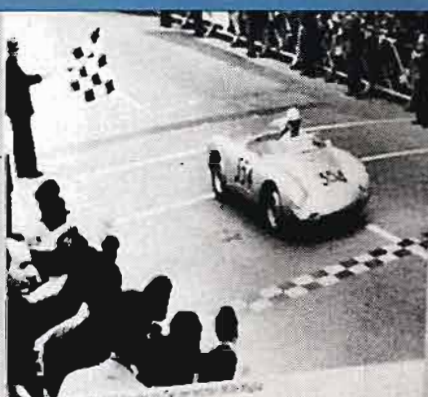
Classic



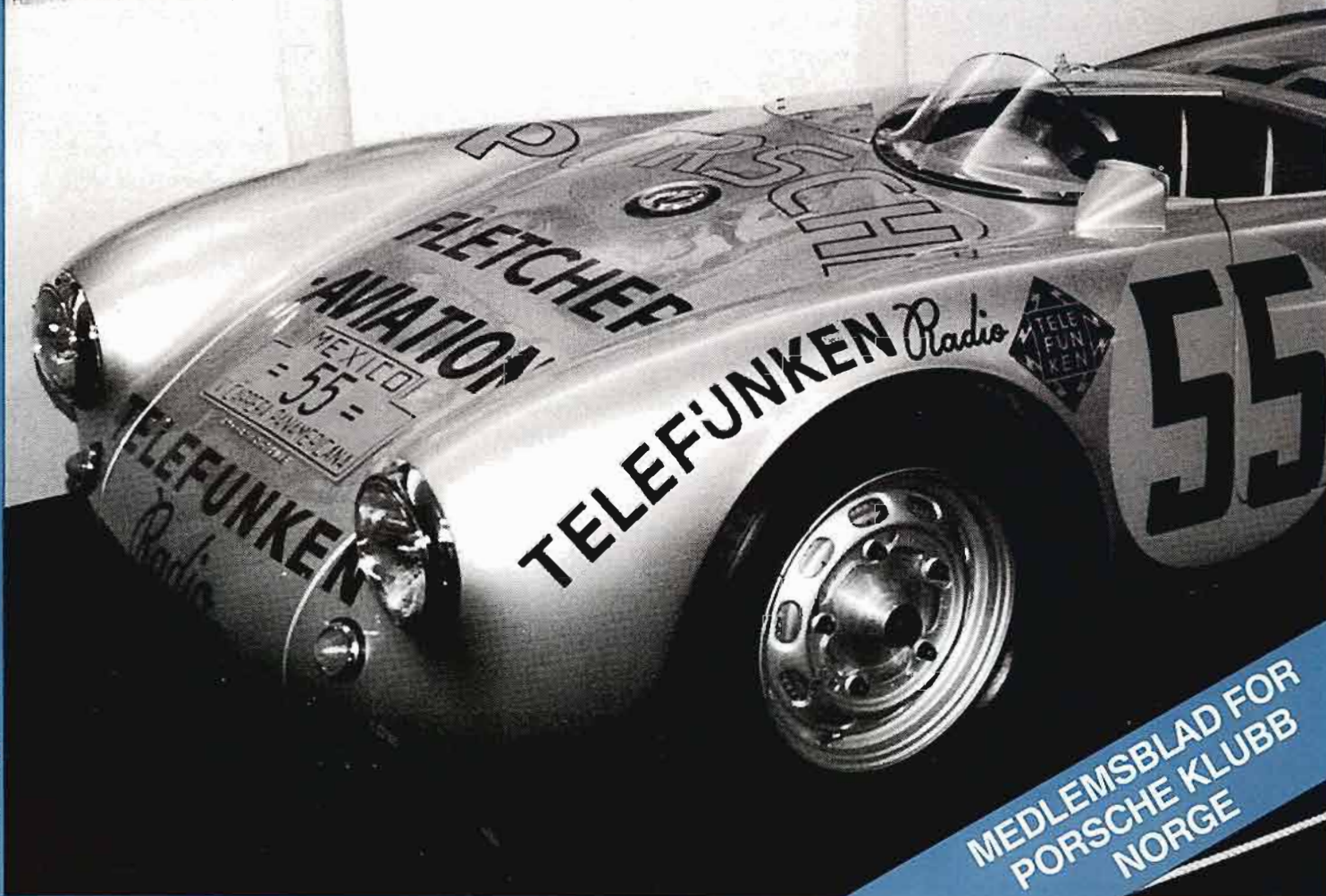
Hans Herrmann på den 350 Spyder



1955 James Dean og Reinhold Messners Red Bull Porsche 130 i Berlin



1957 en Porsche 550 Spyder på Sebring Raceway



MEDLEMSBLAD FOR
PORSCHE KLUBB
NORGE

PORSCHE



Nr. 19, mars 1995

Bladet utkommer med 3 nummer i 1995.

Distribusjon: Gratis til alle medlemmer.

I redaksjonen: Sven Furuly

Idê og layout. Sven Furuly

Annonsebestilling/matriell: Egil Haugen

Ettertrykk tillatt etter avtale.

Tlf. redaksjonen 6754 8423, annonser 2226 2913



PORSCHE KLUBB NORGE, POSTBOKS 83, 0216 LILLEAKER

FORMANNEN HAR ORDET



Med planer om å ta en pause fra klubbarbeid så var egentlig høstens avgjørelse nærmest bestemt, jeg så frem til en hverdag med mer tid, kanskje det ble krefter igjen til å holde på i garasjen og så videre. Det var da ! Noen måneder senere så har det altså ikke blitt noen forandring med tanke på "avhoppingen", og det hoppes istedet inn i nok et Porsche-år med begge beina først. Kristin påstod hardnakket at vi hadde inngått et veddemål iløpet av 1994, at hvis jeg kom til å stille til gjenvalg så vant hun både det ene og det andre. Hun tapte selvfølgelig, for jeg kan ikke huske å ha inngått noe slikt utenkelig veddemål, og sitter altså her og skriver min trettende formannsside !

Vi har nå en styrebesetning som består av 6 personer, hvilket betyr at det er flere å fordele oppgavene på. Så langt i planleggingen for sesongen så ser det ut som om dette fungerer meget godt, og hver enkelt arbeidsgruppe i styret har fått sine spesifikke oppgaver å håndtere. En av disse

oppgavene er klubbmesterskapet, som vi i år har som målsetting å gjøre mye ut av. I bulletinen kan du lese om sted, opplegg osv. og jeg vil herved få sagt at dette kommer til å koste både mye tid og penger. Det er en nokså stor sum fra klubbkassen som legges igjen i Kristiansand, og vi forventer derfor også at mange medlemmer vil benytte denne pinsehelgen til klubbaktivitet - det vil dere sikkert ikke komme til å angre på. Det som vi i tidligere år har prøvd å arrangere som et familietreff, blir nå endelig lagt til rette for at du kan ta med hele familien på tur ! Et annet trekkplaster er naturlig nok trafikkopplærings-senterets tilbud om kjøreopplæring, her fletter vi altså nyttig kjøretrening med erfarne instruktører sammen med det å ha det gøy sammen med andre likesinnede. Denne helgen er jo bare nødt til å bli en suksess !

Vi snakket i høst om hvordan vi skulle fordele midlene i klubben, og det har etter noen gode år med økonomisk gode resultat endelig blitt såpass god økonomi i klubben

at vi kan ta oss råd til å gi medlemmene mye igjen for medlemskontingenten. Det vil i år bli lagt vekt på skikkelige premier både i klubbmesterskapet og i slalomcupen. Vi har som målsetting å produsere 3 utgaver av Porsche Classic, og vi kommer til å gjøre noen engangsinnkjøp av utstyr som vil komme klubben til gode i mange år fremover. Månedsbulletinen vil selvsagt komme regelmessig hver måned i våre mest travle tider, og banetreffene vil fortsatt bli holdt uten form for egenandeler. Slår du sammen alt dette så ser du at du får mye igjen for pengene, og du skjønner også at det kan være smart å delta på våre arrangement.

Styret er allerede i fullt arbeid med å tilknytte klubben en sponsor/rabattavtale med en leverandør av kvalitetsdekk til Porsche, og sannsynligvis er dette gått i orden når du nå sitter og leser dette. Men gjør deg selv og oss en tjeneste: bruk samarbeidspartnere når du skal utruste din Porsche!

Egil Haugen



NÅ KOMMER BITURBO!

Dette må være en av Porsches best bevarte hemmeligheter. Det er bare såvidt de tyske motor-bladenes spionfotografer har vært istand til å vise bilder av godt kamuflerte prototyper. Demn nye Porschen ble vist for spesielt inviterte under en lukket presentasjon i måneds-skiftet februar/mars i Geneve, men den offisielle visningen finner sted i april. Spesiellt frontpartiet på den nye turboen har vært holdt svært hemmelig, det er jo helt tydelig å forstå av bildet over, og undertegnede tipper at vi vil finne trekk fra Boxter mht. frontlykter, blinklys og støt-fanger på den nye modellen.

Det har vært uhyre vanskelig å få ut data på nykommeren, men ved hjelp av Anne Singsaas på Bertel O Steen kan vi som det første bilbladet i Norge komme med følgende nøkkeldata: Bilen leveres standard

med permanent fire-hjulsdrift basert på den siste tekniske versjonen i Carrera 4. Motoren er utstyrt med biturbo (samme som i racer bilen 911 RS2 ?) og har en effekt på 408 Hk. Dette burde ligge "trygt" innenfor hva fabrikken våger å slippe ut i vanlig bruk - 911 RS2 som allerede kan bestilles, har effekter varierende mellom 430 og 450 Hk. Racer bilen RS2 er forøvrig en bil som er bygget opp helt etter Le Mans GT2 reglementet og vil bli årets våpen i Le Mans fra Porsche. Med 408 Hk i den nye turbo-modellen gir dette bilen en toppfart på hele 295 km/t. Akselerasjonen oppgis til å være 4,6 sekunder fra 0 - 100 km/t.

Det er mye som tyder på at bilen vil komme med 18" felger og helt nyutviklede dekker som i mønster og dreneringsevne har hentet teknologi

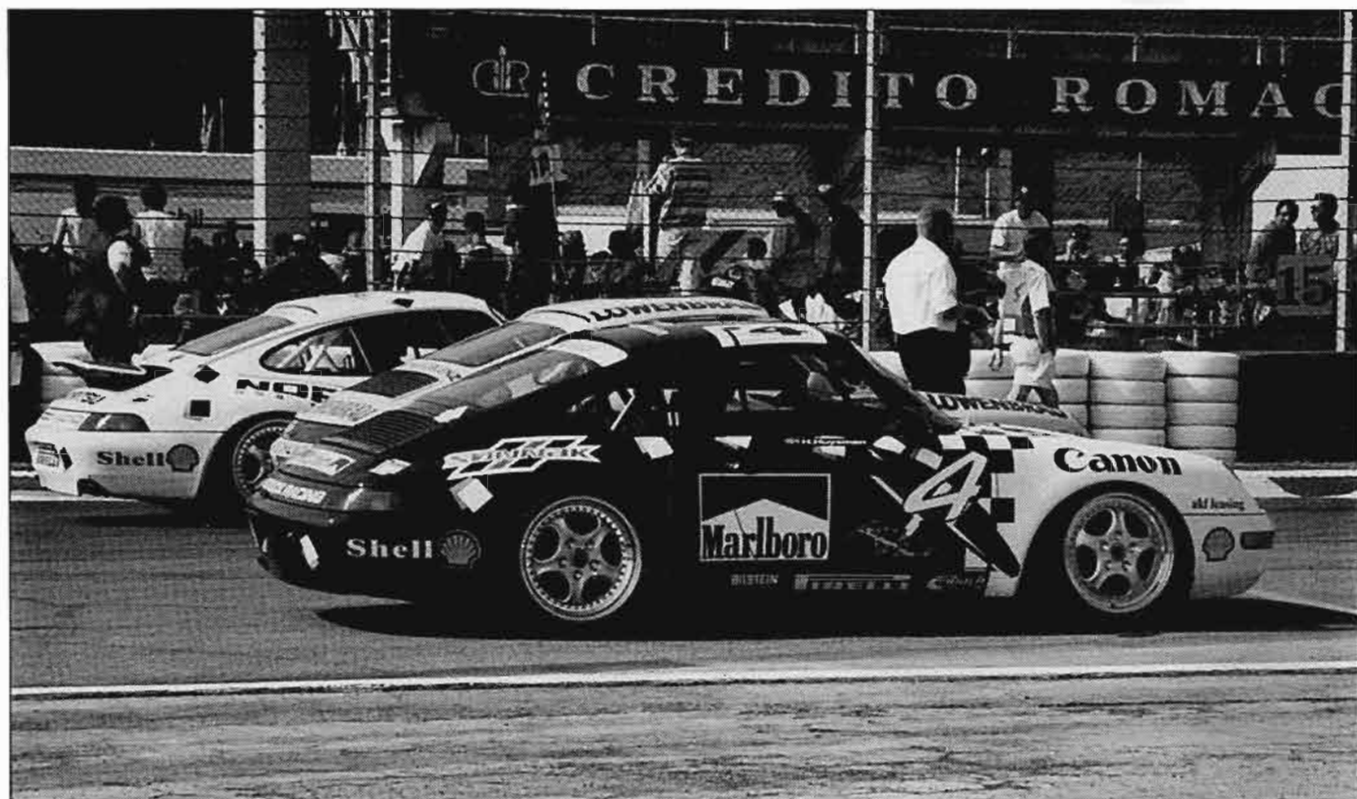
fra "aquatred" -filosofien til bla. Continental. Og det kan jo være på sin plass: det skal noe til å pumpe vekk vann fra veibanen når felgbredden sansynligvis er 10" og fartspotensialet er som tidligere nevnt, 295 Km/t.

Det knytter seg selvsagt enorme forventninger til den nye modellen - som introduseres praktisk talt nøyaktig tyve år etter at turbomodellen for første gang ble vist.

Hva prisen på nykommeren blir i Norge er det alt for tidlig å si noe om, men selv tipper jeg at den blir liggende i området 1,5 til 2,0 millioner - med fare for at den nok blir liggende i nærheten av det siste tallet. Sjelden vare på norske veier, med andre ord.

Men kjenner jeg svenskene rett, så vil den nok bli å se i Sverige allerede til sommeren!

Sven Furuly



PORSCHE



PORSCHE SUPERCUP 1994 -TILBAKEBLIKK PÅ IMOLA

Porsche Supercup er verdens raskeste merkeklasse. Serien består av en rekke løp i forskjellige europeiske land. I de fleste tilfeller sammen med formel 1 løp, der Supercup er forstevne. Det er et-par ting som gjorde 1994 forskjellig i forhold til tidligere års Carrera Cup'er. Det første var selve bilen - 1994 var det første racing-året for den nye 993. Og det var klart at det knyttet seg mye spenning til dennes debut. Det andre store med denne sesongen - iallefall sett med

norske øyne - var Harald Huysmans deltakelse i Porsche Supercup.

Tilsammen skulle det kjøres åtte løp i 1994-sesongen, med mer enn 130.000 tilskuere på hvert eneste løp. Litt av et sirkus, med andre ord. Hovedaktørene er Porsche 993 med 3,8 l motor og 310 Hk. Supercup bilen er betydelig lettet i forhold til standardversjonen - og med en vekt på bare 1100 kg får den en toppfart på ca 280 km/t. Alle bilene er helt identiske - og det er mellom førerne klinten skilles fra hveten.

Den andre hovedaktøren "vår" er Harald. Født i 1959 i Fredrikstad. Norsk som bare det! Etternavnet har han fått fra sin Belgiske far.

Bilsporkarrieren til Harald Huysman er lang. Fra Go-kart i 1978 til gruppe C og Brun-Porsche 962 i 1989/90, via Indy Lights i 1993 til Porsche Supercup i 1994. Tilsammen har han over 25 seiere i større internasjonale løp. Karrieren er vel så u-norsk som det går ann. Vi nordmenn er vel mest vant til å ha vinnere på ski og skøyter.

Starting Grid

POLE POSITION

1	5 ALZEN 1:57.070	Porsche Roock Racing Team			
3	29 WALCHER 1:57.610	Porsche Porsche Italia SpA	3 MAYLANDER 1:56.960	Porsche Porsche Zentrum Koblenz	2
5	9 CALDERARI 1:58.193	Porsche Stadler Motorsport	7 HEZEMANS 1:57.507	Porsche Roock Racing Team	4
7	24 MALCHER 1:58.593	Porsche Jean-Pierre Malchar	17 DUPUY 1:57.825	Porsche Larbre Competition	6
9	19 JARIER 1:58.766	Porsche Larbre Competition	6 HAUPT 1:58.706	Porsche Porsche Zentrum Koblenz	8
11	27 CORRADI 1:58.987	Porsche Junior Team SRL	11 HAM 1:58.897	Porsche Konrad Motorsport	10
13	8 MASS 1:59.229	Porsche Roock Racing Team	1 IRVINE 1:59.137	Porsche Porsche AG Shell Pirelli	12
15	34 CADALORA 1:59.350	Porsche Porsche AG	25 COLLARD 1:59.340	Porsche Emmanuel Collard	14
17	26 KONIG 1:59.601	Porsche Stadler Motorsport	2 REUTER 1:59.548	Porsche Porsche Zentrum Koblenz	16
19	28 NEGRAO 1:59.719	Porsche Junior Team SRL	10 BRYNER 1:59.648	Porsche Stadler Motorsport	18
21	18 LECONTE 2:00.514	Porsche Larbre Competition	4 HUYSMAN 1:59.997	Porsche Roock Racing Team	20
23	15 PRECHTL 2:03.031	Porsche Obermaier racing	20 PASTOR 2:02.063	Porsche Monaco Racing Team	22
25	31 MORA 2:04.173	Porsche Ditrans	23 HEUCLIN 2:03.609	Porsche Giroix Racing	24

Første løp ut var Imola i San Marino. Tilstede var også en av de undertegnede, Hans H Riddervold, for å følge Haralds debut i Super-cup'en.

Som sagt er bilene helt identiske, og det er små marginer som skiller en topp - eller bare brukbar posisjon i startfeltet. I oversikten over startfeltet kan du selv se hvor små marginene er - fra pole position til

Haralds 20. plass i feltet skiller det bare 2 sekunder og 927/1000 -deler. Her er det ikke snakk om å safe - her satses "alt" for å få best mulig startspor. Som du ser kjører både Huysman og Alzen fra Tyskland (pole position) for det samme teamet: Porsche Roock Racing Team.

Haralds stallkammerat, U. Alzen er en av Europas store racerførere, og

beviste sin suverene beherskelse av Porschen gjennom hele løpet. Bilen som stod først på startstreken kom også først i mål 10 runder senere. Da han i tillegg notert seg beste rundetid under løpet. Roock racing-team stilte med tre biler til start, og fikk en førsteplass, en fjerdeplass med den nederlandske føreren Hezemans.

Fjortendeplassen gikk til Harald



Huysman og Norge. Gjennomsnittshastigheten til Harald hadde vært 148,7 km/t, mens vinneren greide å holde 152,3 km/t. Etter 10 runder utgjorde dette en forskjell på over 40 sekunder!

Forskjellene i racing er uhyre små - noe Harald Huysman selv fortalte på klubbmøtet til Porsche Klubb Norge for noen få måneder siden.

Det er en enorm forskjell på å kjøre noen runder og fighte mot deg selv på Rudskogen, og å delta i Porsche Supercup - der sponsorpenger, plass på teamet og premiepotten er et resultat av hardt arbeid og full satsning gjennom en årrekke!

*Hans H Riddervold /
SvenFuruly*

Bilde øverst: Hans H Riddervold bak rattet på Supercup-bilen.

Bilde nederst: En smilende Harald Huysman sammen med Hans (i lett avslappet stilling). Er det ikke moro å se det norske flagget på døren!





QUO VADIS, PORSCHÉ KLUBB NORGE?

Klubbmøter og generalforsamling er forum for meningsutvekslinger medlemmene imellom. Dessverre er det mange medlemmer som sjelden eller aldri dukker opp på møtene. Ei heller er de å finne på generalforsamlingen - som er klubbens øverste organ.

Det er de fremmøtte medlemmene som i stor grad bestemmer hvilke aktiviteter klubben skal satse på - og hvilken profil klubben skal ha. Formann og styre rekrutteres selvsagt fra denne gruppen - og dermed er mye av klubbens retning bestemt.

Ofte er det slik at kritikk og forslag ikke kommer fram - det er jo ingen til å fremme andre synspunkter. Klubben har i flere år hatt flere modellregistre. Tanken med disse

var nok at den aktuelle registerfører skulle være en aktivitetsperson for eiere av den aktuelle modellen.

I ettertid har det vist seg at disse registerne stort sett har vært sovende - og det har vært lite aktivitet utover det å holde registeret ajour. Nå er jo det i seg selv en ganske tidkrevende jobb dersom registeret skal være oppdatert og pålitlig.

En gruppe eiere av 356, som alle er medlemmer av Porsche Klubb Norge har satt seg som mål å øke aktivitetsnivået for 356-eiere. Alle står midt oppe i restaurering av sine biler - og har et nærmest umettelig behov for restaureringstips, deleklipper, skruhjelp, og behov for å snakke sammen. De føler at Porsche

Klubb Norge ikke fokuserer på disse tingene - og har brukt mye tid sammen med ressurspersoner i Porsche 356 Klubb Sverige.

Det har kommet forslag fra Sverige om at eierne kunne organiseres som en egen region av den svenske klubben - med et eget "regionsombud" i Norge.

Istedenfor har initiativtakerne valgt å stifte *Porsche 356 Klubb Norge*, og til formann er valgt *Henrik Hansen*, og som sekretær *Einar Harboe*.

Hva skjer med gamle 911'er og etterhvert 914'er - Porsche Klubb Norge? Det kommer til å bli langt større import av disse enn av nye Porscher i årene som kommer!

Her er det absolutt på plass med en debatt - jo før, dess bedre!

Sven Furuly



STAFETTPINNEN:
STEINAR
INGEBRETSSEN

BENSINOLA MED TURBODILLA

Som 15 åring kjøpte jeg min første bil sammen med min barndomsvenn, fra Gvarv i Telemark, hvor familien min har et sommersted

Bilen, en Opel Rekord Olympia 57 mod gikk upåklagelig hele sommeren. Det ble mest kjøring på natta på bygdeveiene i midt-Telemark for bilen var jo uten skilter. Utpå sensommeren hadde en del av bygdeungdommen tatt seg en tur dit hvor vi «gjemte» bilen, og med det til følge av en noe ufin behandling, var det bare å slå fast at den motoren hadde gjort sitt, bilen også. Det blir

sagt at alle biler rustet, men Opel har jo Rekorden !!

Min andre bil ble innkjøpt som 18 åring med rykende ferskt førerkort, en Ford Cortina 1500 GT 67 modell. Det året jeg gikk på yrkesskolen billinje ble Forden lett trimmet - toppen ble demontert og slipt, og ny hvass kam ble innkjøpt hos Petter Widmer den gang han holdt til i Bygdøy. Allé motoren ble montert og bilen prøvekjørt, helt topp!! En bil som jeg hadde mye glede med, og den var rask.

Etter at skolen var over fikk jeg jobb i firma Bertel.O.Steen på Stabekk

hvor jeg da ble kjent med Arild og Terje Staavi.

I 1986 fikk jeg et vink om at det stod en skadet Porsche 944 i Hønefoss, jeg fikk med meg Terje, og vi kjørte for å se om det kunne være noe kjøpe. Vel fremme og etter litt nærmere inspeksjoner kunne det bekreftes at den var ikke pen, men at det skulle vel ikke være umulig å få bil av den igjen. Noe som senere skulle vise seg og stemme ganske godt - men da etter ganske mange timer og måneder mer enn hva jeg hadde forestilt meg. Etter

at handelen var i orden var det bare å få fraktet «vraket» på henger til Stabekk for reparasjon .

Bertel O.Steen hadde samme året blitt importør av Porsche, men selv med mine prosenter ble det nok litt dyrere delekostnader enn hva min lommebok hadde håpet på. For å gjøre en lang historie kort inn på skadeverkstedet kom det en Porsche 924 med frontskade. Denne blir kondemnert av forsikringsselskapet, det blir min redning. Taket fra denne bilen blir brukt på min, og etter mye hjelp fra arbeidskollegaer står bilen klar....et år senere 1987.

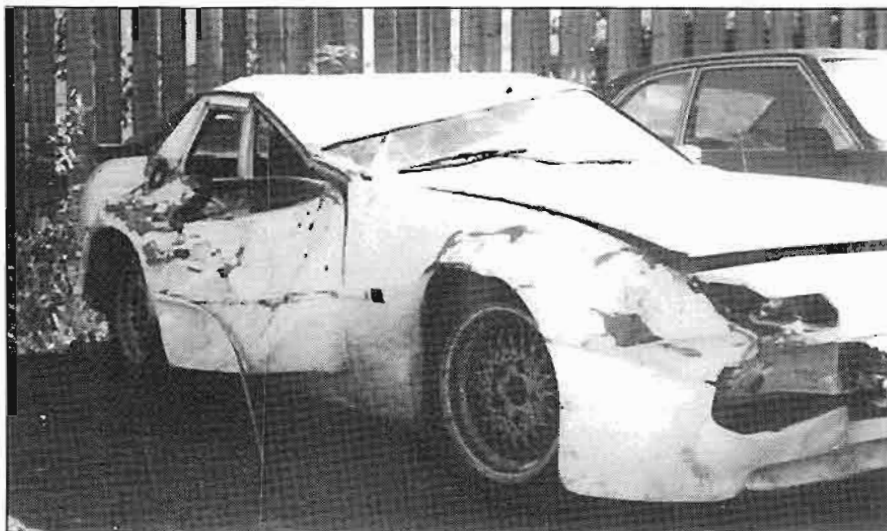
Dette året slutter jeg på Stabekk, flytter til Sandefjord, og overtar en Texaco bensinstasjon 944'en blir solgt et år senere .

I 1991 får jeg tilbud om å kjøpe en PORSCHE 911 TURBO 76 modell. Skal drømmen gå i oppfyllelse? Bilen er restaurert i 1988 hos JPS PORSCHE i Helsingborg, den er rød , med flat- nose, 350 hester , variabel regulering av turbotrykket, kun 90 mil etter ombygging. Jeg faller fullstendig for bilen , prisen blir avtalt og kjøpet er et faktum.

Det samme året er Arild Staavi og jeg på Tysklandstur med bilen. Det er onsdag siste uke i August. Vi treffes i Moss for så å kjøre via Helsingborg- Helsingør , Rødby -Puttgarden. Etter Gøteborg er det liten trafikk å jeg føler at det er tid for å prøve bilen. 180..200..gir bønn gass.. det akselererer helt utrolig i denne hastigheten, og det fortsetter 230 ... 240250....så er det stopp. Det er ikke flere gir å legge inn. Vi har nådd topp turtall 6700 omdr / m. Tro meg: 250 km/t er utrolig raskt, og spesielt midt på natta uten veily.

Tyskland er et land for oss som liker fart og spenning uten å ha frykt for at lensmann skal ta førerkortet for et år eller to. Har selv ved et par anledninger hatt «uflaks» og fått gleden av å «spikre paller» ja sangen den kan vi vel alle !!!

Når Arild og jeg først var på tur så ville vi jo prøve å få tatt noen runder



944 fra vrak til ferdig bil ,en jobb som tok lang tid men det var gøy . Her ble det mange timer med grovarbeid og finish før bilen et år etter sto ferdig -min første Porsche!



Men det hele ble da riktig bra til slutt? En annen fordel var at jeg kjente den både utvendig og innvendig bedre enn noe annet.

på Nurnburgring - bilsportbanen som har en lengde på 22.810 km (Nordschleife) og 7.747 km (Sudschleife) , men den var stengt, så vi fikk nøye oss med en tur på bana rundt på arenaen med en titt inn på det flotte Rennsportmuseet et steinkast i fra Nurnburg -(borgen) Dette er vel verdt et besøk , og når man står her oppe kan man oppleve hvordan bilene suser igjennom skogen på den mest kuperte og lengste bilsportbanen i verden. En uforglemmelig opplevelse.

Etter 20 minutters kjøring syd - øst for Nurnburgring kommer vi ned til en liten by som heter Cochem helt nede ved elva Mosel. Her blir det en

bedre middag og en tur på Mosel med elve båt i det flotte høst været med et iskaldt glass med vin.

Hva skjer den siste helga i august ? Jo da går FORMULA 1 - Belgian Grand Prix av stabelen i Spa - Francorchamps ca 10 mils kjøring i fra Nurnburg. En kjempehelg som bare må oppleves !!!

Hjemturen måtte vi ta litt med ro, da koplingen fikk mer og mer problemer med å holde dreiemomentet i sjakk. Men det gikk greit, og ny kopling ble skiftet etter hjemkomsten.



Det er 17 mai og familiens minste står fulle av forventning foran bilen - som selvsagt også må luftes på en slik dag. Bildet under viser 944'en midt oppe i gjenfødselen. Litt av en utfordring, men jeg lærte bilen å kjenne fra absolutt alle sider - bokstavlig talt!

Nå står 911'en s i garasjen å venter på at våren skal komme. Jeg håper å få tid til å være med på et par omganger i slalomcupen i løpet av sommersesongen.

Ny bil har det også blitt, en Volvo T-5R stasjonsvogn med 240 hk. Jeg var i Tyskland nå i forrige uke(i slutten av februar) og bilen oppførte seg veldig fint selv i høye hastigheter, men240 hester!!!

Chip trimingsats er vurdert, og skal være montert til sommerhjula skal på.

Jeg vil helt til slutt ønske alle medlemmene en god sesong, og oppfordrer alle til å benytte seg av de aktiviteter som klubbstyret legger ned mye arbeid i for å få gjennomført!

Steinar Ingebretsen





EN VW-PORSCHE 914 FOR RACINGLYSTNE

Nå har vi 3 baner her i landet egnet for asfalt-racing. Da må vel interessen for å race øke her i landet også.

Bilen ovenfor kom vi over på min reportasjetur i California. Dette er en 72mod. Porsche 914/4 Spyder med komplett racing historikk. Den har chassisnummer 4722907825. Den har aldri vært noen gatebil, men ble bygget opp til racing allerede da den var ny.

Bilen ble kjørt av George Yules fra 1972 til 1976, deretter solgt til eier nummer to, Frank Jacobs. Bilen konkurrerte i S.C.C.A løp helt fram til 1988. Dette er løp arrangert av den amerikanske sportsvognklubben.

Deretter ble bilen solgt til "Newman Freeman Racing" som restaurerte den til eksakt samme tilstand og spesifikasjoner som den hadde i midten av 70-tallet. Til og med dekoren fra sponsoren er gjenskapt. Alle logg-bøker følger bilen.

En slik bil vil være ypperlig for deg som kantenke deg å være med på banetreff arrangert av Sportsvognklubben eller Porsche-klubben.

I Sverige arrangeres "Sportcar-cup" av SSK. Der er det både roadsport og modsport klasser.

Denne Porsche 914 vil være en konkurransedyktig bil i modsport-klassen.

Bilen er til salgs hos: Fantasy Junction, Emeryville, California. Tlf. 095-1-510 653 7555.

Å importere en løpsbil til Norge er kurant. Det er stort sett bare moms å betale. Men snakk med tollvesenet først, slik at du gjør alt riktig. Lykke til.

*Ketil Danielssen,
AUTOBØRSEN*



EN RAPPORT FRA BERGENSAVDELINGEN

Bergensavdelingen hadde stiftelsesmøte 10 oktober 1990. Foranledningen til dette møtet skyldes 3 stk. Porschentusiaster, Bertil Strømme, Roald Mortensen og undertegnede. Vi syntes det var på tide å få et eget Porschemiljø i Bergen. Alle tre hadde kjørt Porsche i årevis, men savnet et samlingssted der Porscheentusiaster kunne møtes. Vi bestemte oss for å innkalle alle Porscheeiere i Bergensdistriktet til et møte hops Bertel O Steens forhandler Algaard A/S i Åsane utenfor Bergen

Det var tre spente Porscheiere som møtte frem kl 19.00 denne onsdags kvelden for å se om der ble noen respons på vår innkalling. Vi ble ikke skuffet. Hele 14

entusiaster - hvorav 9 stk med Porsche hadde møtt opp. Det ble valgt styre m.m. Undertegnede ble vakgt til formann - en oppgave jeg har ennå.

Siden den gang har det vært arrangert reparasjonskvelder, familie-utflukter, ferdighetskjøring, videokvelder, firmabesøk (inkludert Per Oscarsson), julebord, og mye mer. Fabrikkturen til Stuttgart høsten '94 ble også godt representert av Bergensavdelingen. 6 stykker, plassert i 3 stk 944 valgte å kjøre til Stuttgart. Turen ble en opplevelse!

Sesongen '94 ble avsluttet med film og bilder fra turen - kombinert med klubbens årlige julebord.

Planene for den sesongen vi nå er inne i ('95) er som følger:

- velge nytt styre og fordele arbeidsoppgaver
- flere utflukter, inkludert vårmønstringen i mai
- bilslalom (uten regn)
- nærmere samarbeid med Stavanger-avdelingen
- fellesmøte på Geilo inkludert alle avdelinger. Jeg ønsker tilbakemelding fra Egil Haugen og Knut Lien på dette siste punktet.

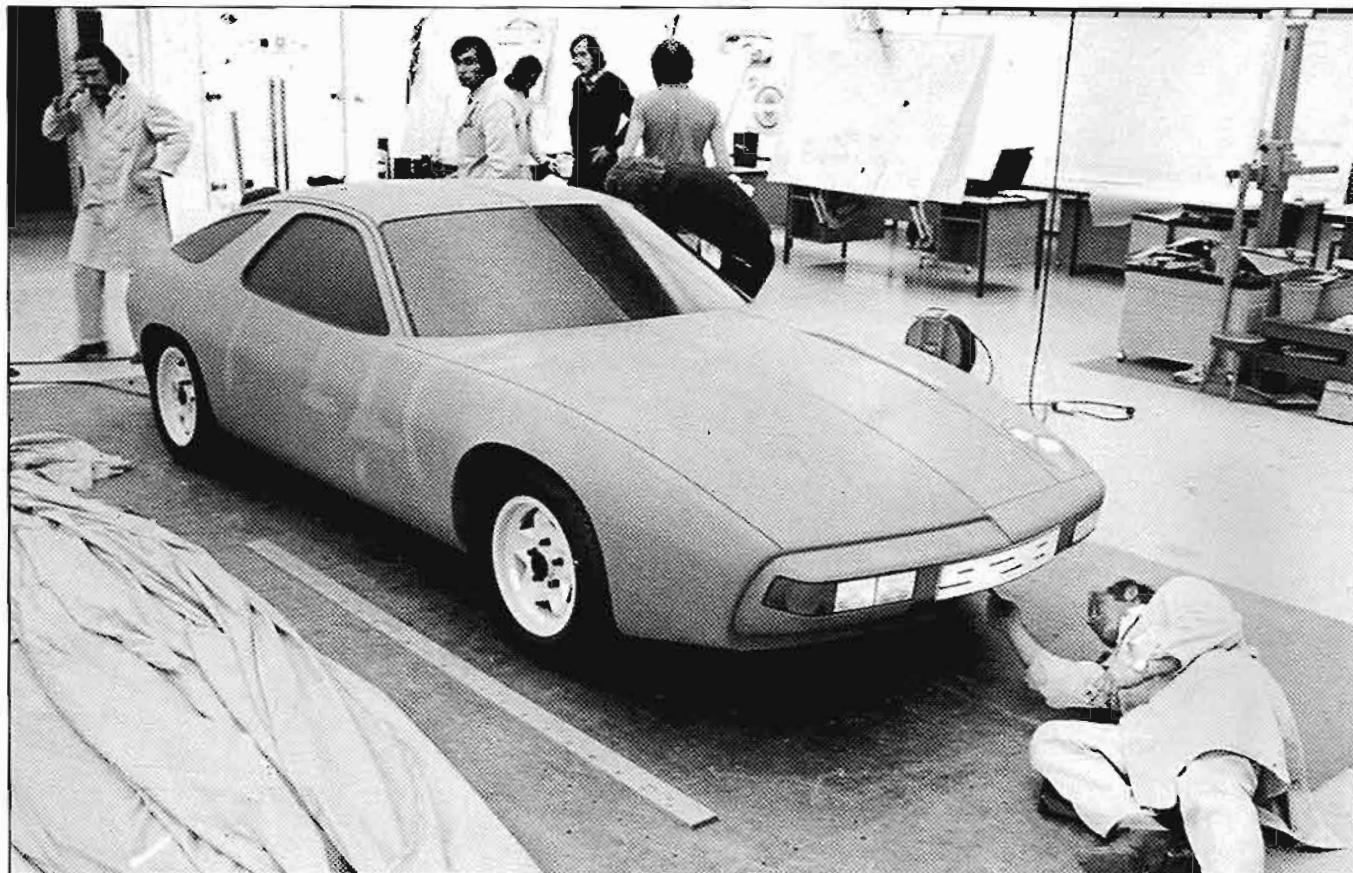
Dette var rapporten fra Porsche Klubb Norges avdeling mellom de syv fjell.

Per Larsen



8

Bildet på motsatt side er tatt hos Algaard i Åsane på stiftelsesdagen i 1990. På denne siden er det to bilder fra to forskjellige arrangementer. Det øverste er fra 1993, og er tatt på en vårutflukt til Voss. Det nederste bildet er fra en familieutflukt i 1994., og viser et knippe Porscher i vakker Vestlandsnatur. Kom og bli med!



928 - EN PORSCHE DU MÅ VENNE DEG TIL...

Det er vanskelig å påstå kjærlighet ved første blick når det gjelder denne bilen. Tenk deg 20 år tilbake i tiden - og det er ikke vanskelig å forstå at dette var en bil som skapte debatt. Dynamiske linjer og et utseende som brøt med det aller meste på midten av -70 tallet. Dette var fabrikken klar over, og allerde ved introduksjonen av 928 gjorde Porsche et nummer av dette.

Målet med 928 var å skape en bil som ingen annen, og det må vi vel medgi at fabrikken absolutt har klart. En teknisk særpreget bil skal ha et særpreget utseende, ikke sant?

Arbeidet med den nye Porschen startet i 1971, som en etter-følger til 911-modellen, som da begynte å bli gammel. Tanken var at den nye modellen skulle introduseres sammen med minst en billigere modell basert på samme tekniske konsept. Mannen bak disse radikale tankene var Dr. Fuhrmann, men ironisk nok hadde han problemer

med å få aksept for sine ideer fra bedriftens styre, og også Dr. Porsche selv var svært skeptisk til hele prosjektet.

Den mest kritiske datoen under hele utviklingen av 928 var den 6. oktober 1973. Verden møtte den første store oljekrisen. Om ikke prosjekt 928 hadde vært diskutert inngående i styret før denne datoen, så ble hele prosjektet nå plukket i småbiter. Hele verden reagerte på oljekrisen. Mange spurte seg om man i det hele tatt kunne forvente en fri og ukontrollert privatbilisme innen overskuelig fremtid. Her i Norge ble

det noen måneder senere sendt ut rasjonerings-kort på bensin, og bilfrie søndager var et faktum.

Under disse forholdene skulle styret ta stilling til det mest kostbare utviklingsprosjektet Porsche noensinne hadde startet. Ville sportsbiler noensinne få en berettigelse igjen - slik som fremtidsut-siktene så ut? Et alternativ var å bygge 928 som en fire-seter, og dermed introdusere en bil med større sosial- og samfunns-messig aksept. Et annet alternativ var å benytte 911-teknologi i 928 - dvs. spare inn på alt utviklingsarbeid

forbundet med motor, drivverk og hjul-oppheng, og la den nye bilen fremstå som en 911 i helt nye klær! Det avgjørende møtet, med både styre og aksjonærer tilstede fant sted den 15. november 1974, over et år etter at oljekrisen var et faktum. Argumenter for og imot ble nøye vurdert - og til slutt ble det gitt grønt lys for å fortsette utviklingen av 928 slik den opprinnelig var planlagt. Både 928 og 924 kom jo som vi alle vet i produksjon - men stridighetene på fabrikken fortsatte - og det endte med at Fuhrmann slutten i desember 1980. Alle 911-entusiaster kan jo være glad for dette, for målet til Fuhrmann var å ta 911 ut av produksjon og basere hele Porsches fremtid på modeller med motor foran og vannavkjøling. Ettersom 928 var tenkt å være fabrikkens prestisjemodel, ble det startet med "blanke ark" - og målet var å skape en teknisk avansert bil som skulle bære Porsches image langt inn i -80 årene.

Det nokså konvensjonelle valget av vannkjølt motor foran, og bakhjulsdrift forundret mange. En Porsche uten motoren bak? Skulle man først flytte på motoren så måtte da midtmotorløsning være det ideelle - og mer i tråd med Porsches banevogn. Det var ingen tvil om at kritikken strakte seg lengre enn til utseendet alene.

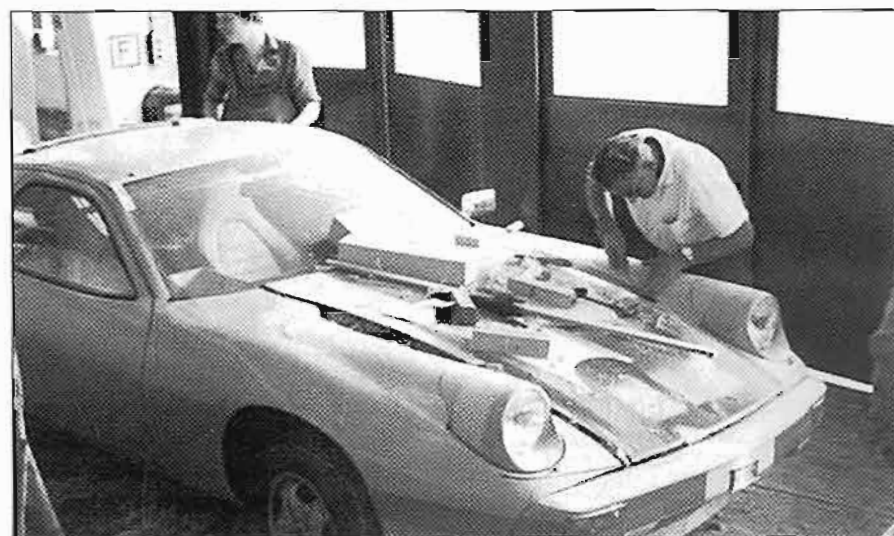
Den lite radikale totalløsningen hadde sin bakgrunn i valget av motor. Med energikrise til langt oppunder ørene og stadig mer krevende regelverk fra USA var det åpenbart at løsningen lå i en V-8 motor. En slik konstruksjon ville kunne møte de fleste avgass- og støykrav-, samt krav til lavt forbruk i overskuelig fremtid. Det sistnevnte kunne selvsagt bare møtes gjennom avansert styring av motoren som kunne gjøre den til en 4-sylindret motor under "økonomikjøring", og en "åtter" når det var ønskelig med alle krefter tilgjengelig.

Sylindervolum og effekt var et

ømtålig emne - og en "spare-versjon" med sylindervolum på 4 liter var lenge et aktuelt alternativ. Først i januar 1975 ble den endelige beslutningen om motoren tatt: den skulle være på 4,5 liter.

Porsche valgte å lage V-8 motoren i lettmetall. Den ble laget svært

eloktrokjemisk behandling av sylinderløpene. Den spesielle prosessen fører til at de harde kiøselpartiklene i aluminiumslegeringen blir liggende på overflaten i løpene, og dermed får man en svært motstandsdyktig og slitesterk overflate. Denne teknikken har



Bilder fra forskjellige faser i prototypeproduksjonen av 928. På det nederste bildet ser vi hvordan 911 ble "forkledd" for å kunne testes på veien.

kompakt, den var vibrasjonsfri og hadde lav vekt i forhold til ytelsen. Husk på at 911-motorene i 1971 hadde effekter i området 150 til 180 Hk (avhengig av modell) mens 928-motoren hadde en ytelse på 240 Hk i første versjon.

Vannkjølingen hjalp til å skape en kompakt motor, og for å holde vekten nede ble det utviklet en ny teknikk som innebar at motoren ikke behøvde sylindreforinger, tiltross for at det var en aluminiumsblokk. Hemmeligheten ligger i en

senere blitt tatt opp av blant annet Mercedes Benz i deres lettmetallmotorer.

Resten av motorkonstruksjonen viser at det er lagt stor vekt på høy driftsikkerhet og lav slitasje uten at dette skulle gå utover effekten. Blant annet er det benyttet hydrauliske ventilløftere og bryterløst tennings-system, og de enkle overliggende kamakslene drives av stillegående tannremmer.

Motoren er påmontert en kompakt, to-skivers kobling som forbinder



motoren med den lange transakselen og gearkassen plassert bak i bilen, sammenbygget med differensial og bakaksel. Dette er en ren Porsche-konstruksjon, og den samme konstruksjonen ble senere valgt i 924. Med andre ord: det var 928 som stod modell for løsninger i 924, og ikke omvendt - som mange hevder. Som alternativ til sin egen manuelle gearkasse valgte Porsche å kjøpe automatkasser fra Daimler Benz for å kunne tilby et automat-alternativ til pengesterke Porsche-kjøpere som slett ikke kunne tenke seg å geare selv.

Det mest teknisk avanserte ved bilen er allikevel den spesielle "Weissach"-bakakselen, oppkalt etter Porsches eget utviklings-senter utenfor Stuttgart. Dette bakhjulsopphenget var av et helt nytt design, og har et fleksibelt fremre oppheng i kombinasjon med bærebøyer skrått bakover. Denne spesielle bakaksel-konstruksjonen ble påbegynnt allerede i 1972 og først den tredje

varianten - ferdig i 1974 - ble den endelige løsningen. Drivverk og bakaksel ble montert inn i en Opel Admiral, en Mercedes Benz 350 SL og en Audi 100 Coupe. Porsche ønsket å prøve teknologien i praksis - og bortsett fra at Audi Coupeen var mistenkelig bred, kunne bilene bevege seg fritt omkring uten å tiltrekke seg oppmerksomhet.

Arbeidet resulterte i en bakaksel som forbedrer sporing og gir nøytrale kurveegenskaper. I første rekke elimineres toe-out, blant annet ved bremsing. Dette gir bedre retningsstabilitet, og konstruksjonen var et stort skritt fremover.

Sikkerhetsmessig er 928 noe helt annet enn 911 fra slutten av -70-årene. Den er konstruert med integrert veltebøyle i taket, og sikkerhetskupeen er beskyttet av store deformasjonssoner både foran og bak. Besintanken er plassert foran bakakselen, og de fire ventilerte skivebremsene med flytende kaliptere er konstruert slik at bremsvesken aldri skal kunne oppnå en høyere temperatur enn 90 grader. Lønn for sin modige beslutning om

å fortsette det avanserte prosjektet fikk Porsche seks måneder etter introduksjonen. Som den første sportsbil noensinne ble Porsche 928 valgt til årets bil 1978 av en samlet europeisk motorpresse.

Forventningene til 928 var svært høye - både blandt forhandlere og Porsche-entusiaster. Mange var lettere forvirret - her var en helt ny Porsche - men bare et år tidligere hadde fabrikken introdusert den mest ekstreme Porsche for bruk på vei: 911 turbo med en 3 liters motor og vanvittige ytelser. Entusiaster som hadde kjøpt Porsche i alle år - og lojalt fulgt fabrikken - kjøpte også 928, og ble skuffet! Bilen innfridde simpelthen ikke forventningene til å være enda "mer" sportsbil enn 911 turbo. Det gikk ikke lang tid før bilen fikk rykte på seg for å være en "gubbe-Porsche" - spesielt utgaven med automatgearkasse.

Porsche likte selvsagt denne kritikken dårlig, og det ble satt igang videreutvikling av bilen.

Bilen hadde helt fra begynnelsen av



928 ble testet under ekstreme forhold - fra Lappland i nord, til ørkenklima med sol og sand i Sahara

vært tenkt som en luksusbil - Porsche hadde etterhvert havnet i en ganske høy prisklasse -, og fabrikken var overbevist om at pengesterke kjøpere ville ha luksus fremfor "råe" kjøreegenskaper. Det ble tatt tre beslutninger samtidig: 928 må få sterkere motor, 911 skal fortsatt produseres, og 928 skal markedsføres mot en målgruppe som Mercedes Benz og BMW hadde dominert alene med sine coupe-modeller.

Uten tvil tre riktige beslutninger. Fra den dagen har 928 og 911 levd hver sine liv.

Det store løftet fikk 928 med introduksjonen av S-modellen i 1979. Med 4,7 liters motor og 300 Hk hadde bilen fartsressurser i superklasse -, og ingen behøvde å være beskjemt av å sitte bak rattet på en 928 - i lærtrukkede seter, med air-condition og cruisekontroll! Toppfarten er 250 km/t og 0-100 går unna på 6,6 sekunder. Og husk: dette er en bil som har 1450 kg tomvekt! Den nye modellen tok ganske snart over all interesse - og standard-

modellen kom mer og mer i bakgrunnen. Den ble produsert parallelt med 928 S et-par år før den forsvant helt.

Tiltross for den betydelig høyere effekten brukte 928S langt mindre bensin enn standard-modellen. Dette er vel ganske typisk Porsche - effekten økes samtidig som alle detaljer forfines og optimaliseres - dette ser vi går igjen på alle modeller - enten det er 911, 924, 944 eller 968.

Utseendemessig er det små, men allikevel store forskjeller på de to bilene. Sidestripen (som også 944 fikk) får karosseriet til å virke lavere og lengre, mens den store front- og bakspoileren er med på å øke stabiliteten i store hastigheter. Riktignok går dette noe utover luftmotstanden -, som er høyere på S-modellen.

De tidlige 928'ene var beheftet med en rekke feil - av både vesentlig og uvesentlig karakter. Dette er kanskje ikke så rart når en tenker på at dette var den første Porsche som var bygget opp helt fra grunnen av. Selv

den første 356 hadde jo VW å trekke veksler på. En 928 har absolutt ingen deler til felles med 911 eller 924.

Det tyske bladet Auto Motor und Sport gjennomførte en 50.000 kilometer test av 928 -som ble publisert i 1979. Den var ganske nedslående - ingen bil de tidligere hadde testet kostet så mye å kjøre 50.000 km. Et sett dekker brukte man letthet opp på 10.000 km. Sånt koster penger!

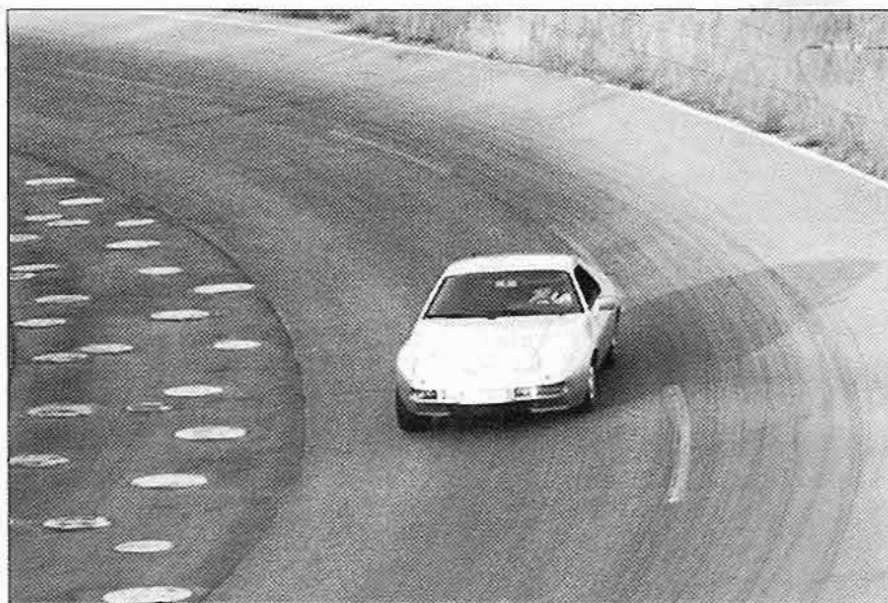
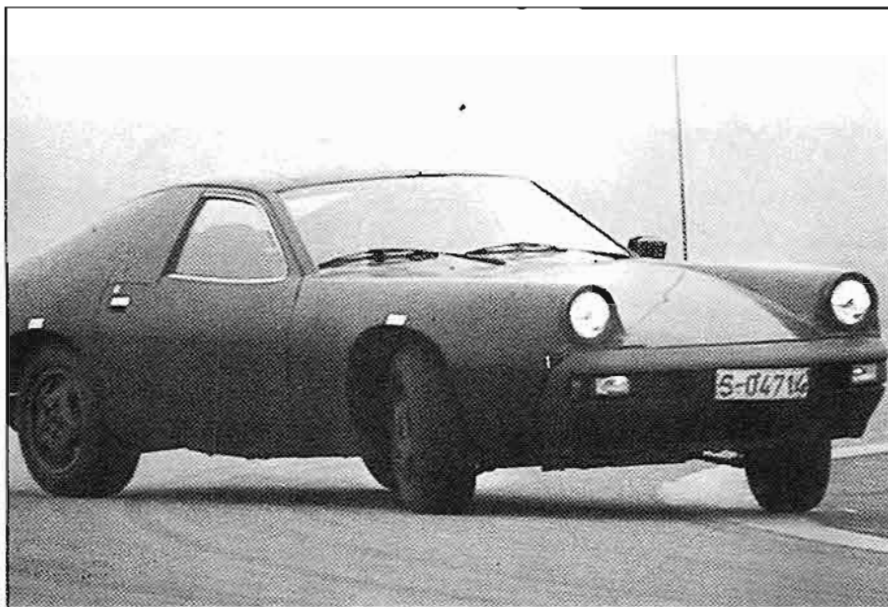
I 1983 kom den neste større forandringen på 928. Da gikk fabrikken over til LE-jetronik bensininnspøytning istedenfor K-jetronic på de tidligere modellene. Dermed økte effekten ytterligere 10 Hk - til 310. Samtidig ble ABS bremses introdusert, og automatkassen ble skiftet ut med en nyere type fra Mercedes som hadde fire- istedenfor 3 trinn. Bilen ble raskere, og bruker mindre bensin. Dette resulterte i at praktisk talt alle 928S'er ble levert med automatgear. Neste utviklingstrinn kom i 1986, og motoren fikk et sylindervolum på

4,957 liter, og fire ventiler pr. sylinder. Denne ekstra "pustehjelpen" økte motorens effekt til 320 Hk. Modellen fikk betegnelsen 928 S4, og utmerker seg med svært gode ytelser: toppfart 270 Km/t og en akselerasjonstid fra 0- 100 på 5,9 sekunder. Selv med automatgear er akselerasjonen imponerende: 6,3 sekunder. Ved hjelp av avansert digitalteknikk greier motoren seg med 95 oktan bensin, og bensinfor-bruket er så lavt som 0,94 l pr. mil ved konstant 90 km/t.

Med automatgear enda litt lavere: 0,9 l pr. mil.

Med S4 kom den første større karosseriendringen på 928. Et av de karakteristiske trekkene med 928 allerede på introduksjonstidpunktet var de store deformerbare kollisjonssonene bak og foran. Selve ytterkallet bak og foran er laget av deformbar polypropylenplast lakkert med en nyutviklet seig og elastisk lakk. Den sprekker ikke, og bak- og frontparti kan tåle små slag og støt uten at det blir bulk, eller at lakken sprekker. De runde formene på hekk og front fulgte med bilen helt fra de første tegninger i 1971 til 1986. Endringene på S4 får bilen til å virke lengre, lavere, og langt mer moderne. Særlig hekkpartiet ble vellykket med store baklys som er trukket rundt hjørnene på hekken. Sammen med den store spoileren får 928 på nytt et tidsmessig (og aggressivt) utseende. Det som var Avant Garde i 1977 er igjen like stilriktig i 1986. Både hekk og front har en stil som tydelig viser familieslektskapet med 944 serie II. Det ser ikke ut til at utviklingen noen gang står stille hos Porsche - og i de senere år har det blitt introdusert både GT og GTS versjoner av 928. Disse skal jeg komme tilbake til i en senere artikkel i Porsche Classic.

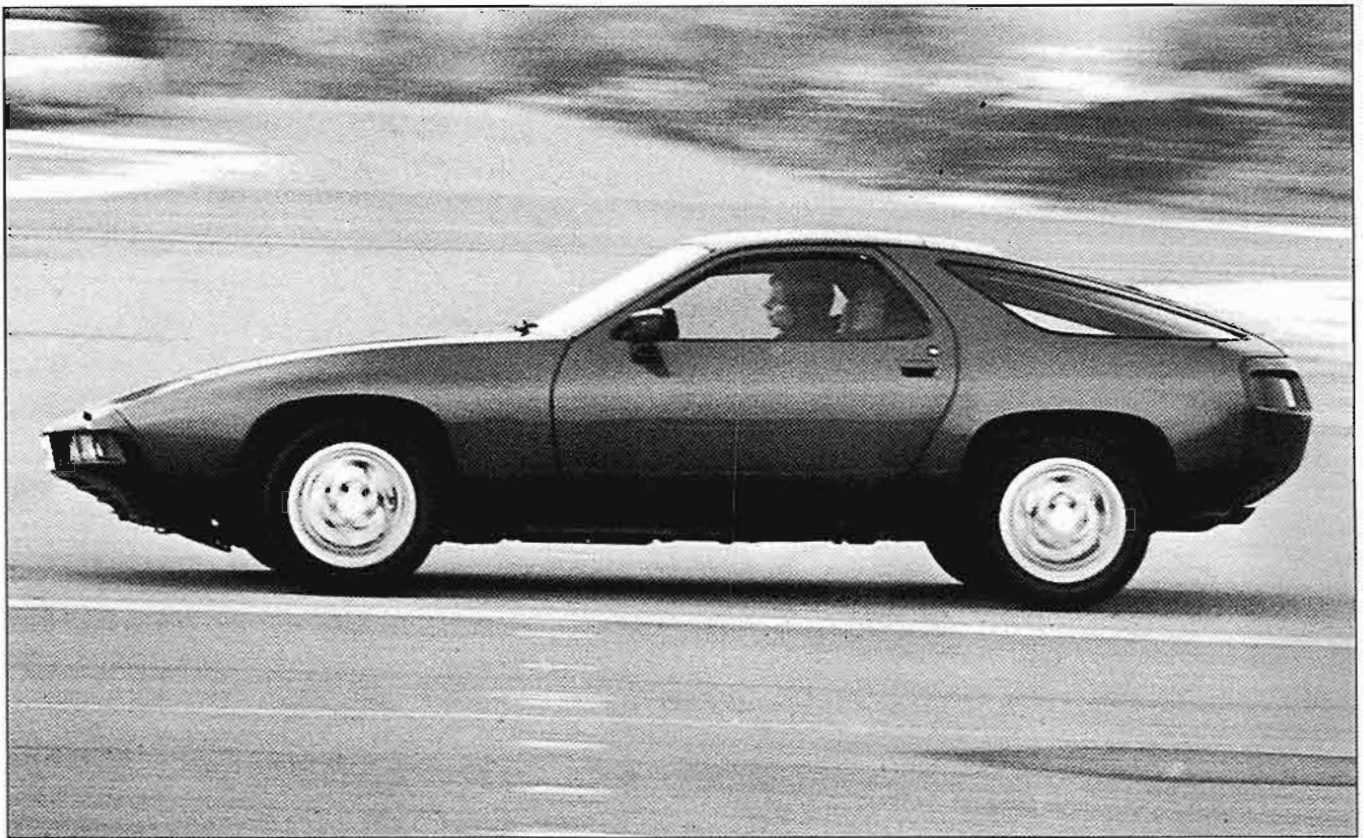
Hva så med å kjøpe en brukt Porsche 928 idag? Det første du må være klar over er at driftskostnadene aldri kan bli lave på en sportsvogn i denne



Bildene er fra den tiden bilen gikk i test mer eller mindre døgnet rundt på testanlegget i Weissach. Svakheter ble luket vekk, forskjellige materialer ble prøvet ut, og karosseriet fikk etterhvert sin endelige form.

klassen. Tiltross for at det er produsert nærmere femti tusen biler er dette allikevel for en liten produksjon å regne. Det betyr at prisen på reservedeler er relativt høy. På en bil uten kollisjonsskader byr karosseriet på få, eller ingen overraskelser. Allerede fra dag en var fullforsinking standard, og motorpanser og dører er laget av aluminium. Motoren er bygget for å tåle høye belastninger, men krever jevne oljeskift. Slurves det med dette går det ut over de hydrauliske ventilløfterne. Tannreimene til

kamakslene er også et viktig kontrollpunkt. Hopper den et hakk er resultatet i beste fall en motor med dårligere effekt, i værste fall kan ventilene slå ned i stempeltoppene. Du trenger ikke særlig fantasi for å skjønne at dette kan medføre varig skade på lommebok og bankkonto! Kraftoverføringen er som resten av bilen solid, og meget god. De fleste bilene er levert med automatgear, og dersom denne ikke er direkte mishandlet er den bra. Det er jo tross alt et Mercedes-produkt, og automatkasser er noe Mercedes kan.



Derimot er bremsesystem og bremsedeler forbruksvare. Som tidligere sagt er bilen rask, og har et stort fartspotensiale. Dette, kombinert med en vekt fra 1450 til 1580 kg, betyr at bremsene må tåle mye juling. Regn derfor med at eldre biler har ripete skiver med påfølgende vibrasjoner i rattet ved oppbremsing fordi eierne har undervurdert hvor raskt klossene slites.

Ellers er det viktig å være oppmerksom på ekshaustanlegget. Det "brukes opp" forbausende fort, og koster gullpenger.

Bilens innredning er et kapittel for seg. De tidlige 928'ene har seter og dørtrekk i et særpreget "sjakk-mønster". Typisk farge var lysebrun og sort. Ganske snart var det mulig å bestille hudinnredning i bilene, og etterhvert alle stofftyper og mønstre som de øvrige Porsche-modellene.

Bortsett fra de første bilene er praktisk talt alle 928'er levert med air-condition fra fabrikken. Fra midten av 80-årene med mulighet for fast temperaturinnstilling/termostat. Uten tvil er biler med automatgear,

hudinnredning og aircondition de mest populære 928'ene på markedet. Vær spesielt klar over at baksete-detalljer kan være både kostbare og vanskelige å få tak i til en varevogn. Dersom du skal igang med å "pusse" opp en eldre 928 vil kanskje nettopp innredningen by på de største problemene, så her bør man forsøke å lete opp en bil som er så lite slitt som mulig. Nytt trekk til et fører sete koster godt over fem tusen kroner pluss arbeid!

De aller fleste 928 ble levert med original Porsche-radio produsert av Blaupunkt. Det er vanskelig å få deler til de eldste kassetradioene, og det er derfor et sjeldent syn å se originalradioen på plass. Ettersom alle Blaupunkt modeller designmessig passer bra i Porsche er vel ikke dette noe problem, men det kan være greit å notere seg.

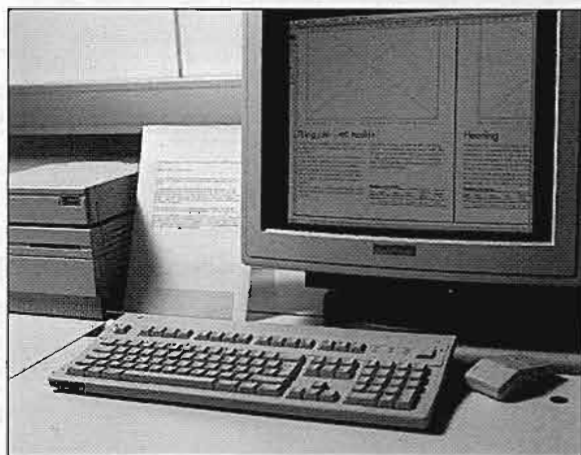
En 928 byr som ingen annen bil på en fantastisk kombinasjon av sportslighet, komfort, luksus, anvendelighet og kvalitet. Den er det ideelle kompromisset mellom en 911

og en Mercedes coupe.

928 er en fantastisk bil. Men det er svært viktig å ikke bruke hele budsjettet på selve anskaffelsen. Den trenger regelmessig vedlikehold, og vil forfalle ganske raskt dersom den bare "brukes". Skrekkehistorier fra Bertel O Steen forteller om biler som må påkostes langt mer enn det eieren har betalt for bilen - ofte seksifrede beløp!

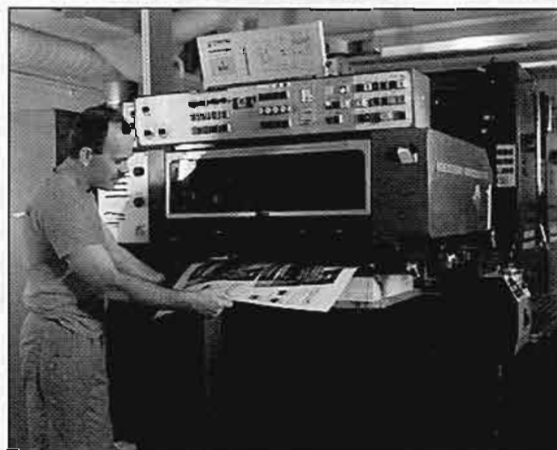
Porsches styre tok en dristig beslutning, men ettertiden har vist at de gjorde rett. Nærmere tyve års produksjon har vist at 928 fant sin målgruppe - og har uten tvil blitt en stor suksess for Porsche.

Sven Furuly



Vi lager dine
trykksaker fra
A til Å !

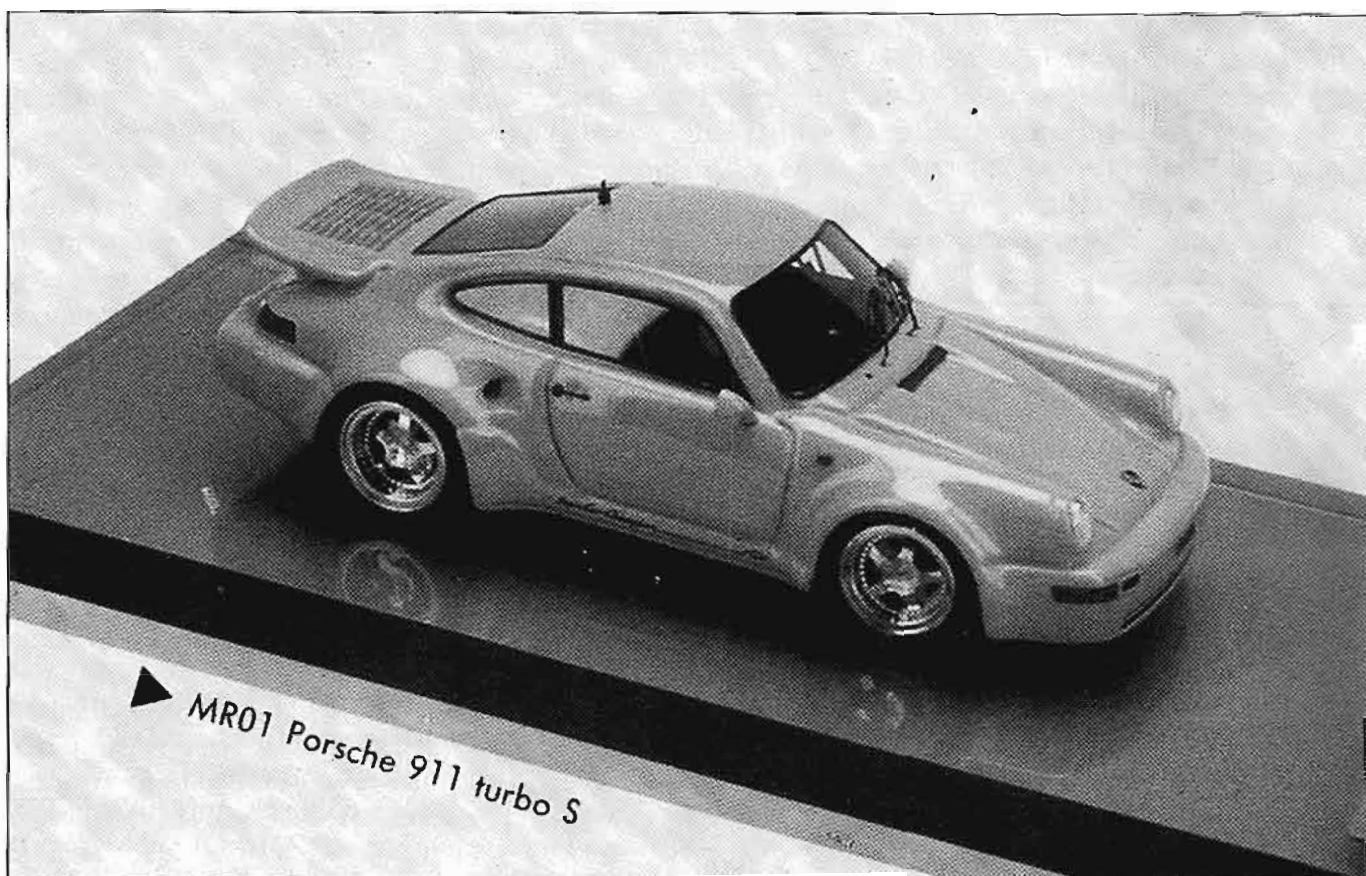
Fra din ide - til ferdig
tilkjørt produkt!
Enten det er et enkelt
brevark eller
en 48-siders brosjyre i
4 farver.



Vi ligger sentralt
beliggende
til i Østensjøveien 16.
Har du noen spørsmål
så ring oss på
tlf.: 22 65 78 00



Reprografen as
Offsettrykkeri



DRØMMER I MINIATYR

Når man samler på modeller av Porscher, så er det naturlig nok noen som uthever seg spesielt, selv om jeg synes at alle er like fine. Denne gangen har jeg lyst til å nevne et italiensk fabrikat som heter MR Collection Modeles. For litt over et år siden fikk jeg en telefax fra en leverandør jeg har god kontakt med i England, og ble oppmerksom på denne nye produsenten. Vedlagt lå det brosjyrematriell og bilder, og som du skjønner så ble det selvsagt til at jeg satte iverk en bestilling.

Disse modellene, som leveres både som ferdigbygget og som byggesett, er av meget høy kvalitet og dessverre til en meget høy pris. Ferdigbygget kan de leveres for ca. kr. 1200,- men velger man å bygge dem selv er prisen ca. 250-300,-. I Tyskland i høst så jeg en tilsalgs for ca. DM 300,-, og disse prisene kan kun forsvares med tanke på at det er en serie med

begrenset opplag på 500 biler i hver serie.

De modellene jeg har fått tak i er en 911 Turbo 3.6, en 911 Turbo S og en 993 Cabriolet. Den første er nå ferdig bygget, lakkert i riviera blue (S8) original Porschelakk og har en finish som er helt fantastisk. Turbo S'en holder jeg for øyeblikket på å bygge, den er lakkert i speed yellow (X4) og ser ut til å bli enda bedre! Hvert hjul består av 7 deler: felg, dekk, borrede bremseskiver, rød-lakkerte calipere, boltring, eker og mutterplate. Når hele bilen er ca. 10 cm. lang, så skjønner du at dette er ganske små deler og det kreves bl.a. verktøy som gullsmeder, kirurger og tannleger bruker til daglig. Vindusglasset må skjæres spesielt til hvert vindu, rammene rundt er løse deler som må lakkteres, vinduspylerdyser er løse deler, mange deler

er fotoetset og resultatet bør bli en modell som ikke så mange har maken til. Den siste ligger fortsatt i esken og blir vel påbegynt engang utpå våren. MR leverer forøvrig modeller av Carrera 2/4 Coupe/Cabrio og 993 Coupe. Ingen av disse selges såvidt jeg vet ikke i Norge, og de kan sikkert idag være ganske vanskelige å få tak i.

Jeg har dessverre ikke fått tatt noen bilder av disse modellene ennå, men som du ser på brosjyrebildet, så ser den ganske flott ut, ikke sant? Det er slike modeller som setter en spiss på det å samle - limited editions er virkelig kremen av utgivelser fordi du vet at du har fått deg en modell som ikke taper seg i verdi. På en annen side så ville jeg vel heller aldri ha solgt den!

Egil Haugen

PREPARERING FOR SLALOM OG BANEKJØRING

Del 1: Hjuloppheng

Selv om Porsche i utgangspunktet bygger rendyrkede sportsbiler, må de inngå kompromisser mellom det sportslige og det komfortable. Bilene skal falle i smak både hos tante Olga og hos raske Rudolf.

Ved kjøring på bane vil man oppleve bilen som for myk, «dørstokken skraper nedi i svingene», mens den på vanlig vei kanskje virker litt for stiv. Porsche har selv tatt konsekvensen av dette og tilbyr diverse sportspakker for den «viderekomne» kjøpergruppen.

For den som ønsker å skru litt selv, er det mulig å forbedre kjøreegenskapene for en fornuftig penge. Før man imidlertid begynner å rive i hjuloppphenget bør man prøve bilen på bane eller i slalåmkjøring slik som den er.

Dermed kan man få et bedre inntrykk av hvordan de forskjellige endringene påvirker bilens egenskaper, og om det man tjener i form av kjøreegenskaper står i forhold til det man taper av komfort.

Det er forresten en god investering å starte med og kjøpe en sportsstol. Først når man sitter riktig, dvs. slipper å holde seg fast i rattet, får man et riktig bilde av bilens kjøreegenskaper. En brukbar stol fra OMP eller Sparco koster i fra ca. 3000 kr og oppover.

Når så stolen er på plass og man har

fått den rette «Mansel»-følelsen, er det på tide å se på de enkelte detaljene i hjuloppphenget.

Denne artikkelen tar for seg ulike løsninger for 911'en, men det meste har gyldighet også for andre Porscher. La oss nå ta for oss emnet støtdempere.

Mange av oss kjører rundt i biler som har rundet 100.000 km og et støtdemperbytte er da oftest påkrevd. Dette er en fin anledning for å bytte til støtdempere med kraftigere demping (hårdere). Disse gjør at hjuloppphenget raskere fanger opp ujevnheter i veien, motvirker krengning og stabiliserer bilen ved oppbremsing.

Mest vanlig er det å benytte dempere fra Koni eller Bilstein. Koni leverer dempere som er justerbare. De fremre kan justeres v.h.j.a et lite ratt innenfra bagasjerommet, de bakre må demonteres for justering. Justeringen er imidlertid bare virksom i den ene bevegelses-retningen (oppover), men dette er allikevel temmelig effektivt.

Bilsteindempere har ingen justering, men leveres i ulike hardheter for ulike anvendelser. Dempere ligger på ca. 1.200 kr pr. stk. Torsjonsstaver og senking -911'en har som kjent torsjonsfjæring (opp til -89) foran og bak. Prinsippet går ut på at man i istedenfor å trykke

sammen en spiralfjær, vrir på en fjærstav/torsjonsstav. Diameteren på staven bestemmer fjærstivheten.

Fra -65 ble det benyttet 19 mm staver foran og 22 mm staver bak. Fra -69 ble diameteren bak økt til 23 mm. Med unntak av 911 Turbo, ble dette beholdt frem til 1980. Diameteren bak ble da økt til 24 mm og deretter til 25 mm i 1986. På Turboen er det benyttet 26 mm torsjonsstaver bak. Diameteren på fjærstavene ble bl.a. økt for å motvirke konsekvensene av stadig tyngre motorer. Fjærene forsøker sammen med støtdempere å holde hjula i kontakt med underlaget. Ved å montere stivere fjærer forbedres kjøreegenskapene, men komforten blir lidende.

For alle 911 opp til -86 er det gunstig å montere 26mm Turbo staver bak. Da unngår man at bilen «setter seg på rumpa» i svingene. For de som ønsker å kjenne forskjell på om de kjører over et kronestykke eller en femmer, kan det monteres 22 mm staver foran og 29 mm staver bak. De siste er egentlig beregnet på 3,3 l Turbo.

Brukte torsjonsstaver koster fra 1000 til 1500 kr for et par. Torsjonsstavene er utstyrt med «splines»/tenner i begge ender slik at man ved å vri torsjonsstavene bak kan senke bilen. Fram finnes det en justeringsskrue for hver side som bestemmer høyden. RUF anbefaler en høyde på

64 cm i fra bakken og opp til skjermkanten.

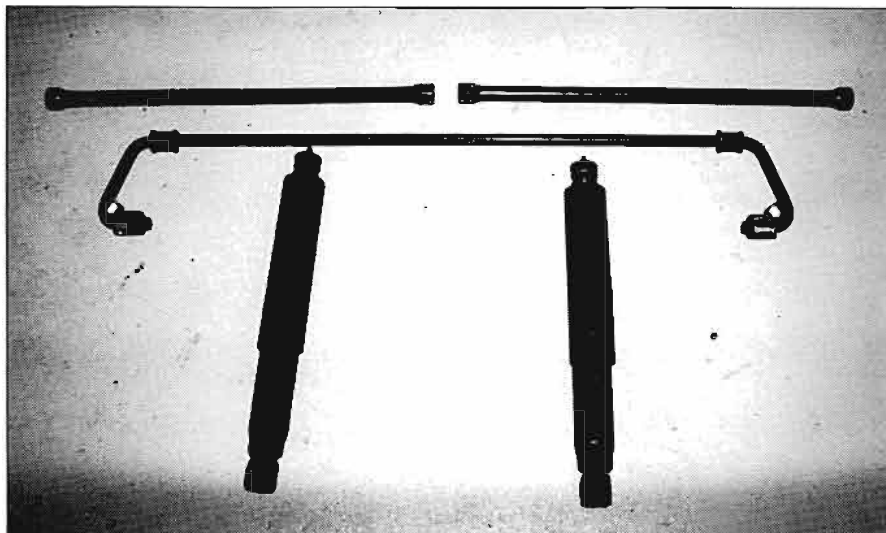
Senking av bilen bør bare kombineres med hårdere dempere og stivere fjærer, ellers kan man risikere at dekkene tar i skjermkanten i knappe svinger. En lavere bil har lavere tyngdepunkt og vil dermed oppføre seg bedre ved svingkjøring. Senkingen får også hjulene til å tippe litt innover i overkant (neg. camber) som er gunstig ved bane-kjøring.

Stabilisatorstaget er det neste punktet jeg skal snakke om. Normalt sitter det ett stag foran og ett stag bak som har til oppgave å redusere krengingen i sving. Her finnes det også ulike diametere og dessuten ulike innfestninger. Frem til -74 ble det benyttet et stag foran som går igjennom karosseriet. På den senere utgaven ligger stab.staget under karosseriet. 911 og 911S fra -74 har et 16 mm stag foran og ingenting bak. Turbo og Carrera er utstyrt med et 20 mm stag foran og 18 mm bak. Dette oppsettet ble også innført på SC i fra 1978. På Carrera 3,2 fra -86 er det montert 22mm stab.stag foran og 21 mm bak. Ved å sette på stag med større diameter kan man altså redusere krengingen. Imidlertid må man være oppmerksom på at ikke alle stagene går om hverandre. De fleste kan imidlertid monteres v.h.j.a. små tilpasninger.

Brukte stag koster fra 500 kr og nye fra ca. 1600 kr og oppover. Nye stag kan man kjøpe enten fra Porsche eller f.eks. i fra RUF. Av lista ovenfor ser man at bilene er satt opp med tynnere stab.stag bak enn foran. Dette er for å oppnå understyring. Ved kjøring i sving forsøker staget å presse det ytre hjulet ned mot asfalten, samtidig som det indre trekkes oppover. Dette gjør at grepet «svekkes» foran i forhold til bak hvor det sitter et mykere stag som tillater bedre grep. Dette får bilen til å understyre. Monterer man et mykt stag foran og et stivt bak, vil bilen bli overstyrt og meget følsom. Det siste er skummelt på banekjøring,

men effektivt ved slalåmkjøring. Den typen stag som ble benyttet før -74 kan enkelt bygges om slik at stivheten blir justerbar. Dermed kan man endre innstillingen i fra banekjøring og slalåmkjøring. Weltmeister leverer også et «kit» for ombygning av nyere biler til denne

12.000 kroner er mulig å få «go-kart»-kjøreegenskaper på 911'en. Alle prisantydningene er forresten eks. moms. Hadde man spandert det samme beløpet på motortrimming, ville man ha fått en marginal effektøkning og blitt «parkert» i svingene. Når det gjelder



Bildet øverst viser gamle deler som ble til overs; torsjonsstaver, bakre stabilisatorstag og støtdempere. Nederste bilde: Konidempere ferdig montert

løsningen. For å kunne gjennomføre de ovennevnte modifiseringer er det nødvendig å ha en god reparasjonshåndbok, en passe mengde med verktøy og en porsjon tålmodighet.

Etter å ha gjennomført smørbrøddlista er det påkrevd med en firehjulskontroll for å sikre at hjula peker i samme retning og at bilen har samme høyde i alle hjørner. Man ser her at det for 10 -

effektøkning skal vi komme tilbake til det i et senere nummer, men før det må vi mekke bremsen.

Hans Petter Havdal

**TEKNISK
HJØRNE**



"NACH STUTTGART MIT TEMPO 100"

Etter utallige tider med telefonsamtaler på kryss og tvers av både inn- og utland, så var endelig dagen kommet for at ca. 30 stykker av oss kunne sette oss i den flotte turbussen til Schau's busstrafikk utenfor Bertel O. Steen på Stabekk onsdag 12. oktober kl. 21:00. I tillegg var det flere som kjørte selv, noen tok fly dagen etter og totalt sett var det påmeldt 55 stykker til denne turen - hvilken oppslutning!

Siden undertegnede var mannskap på bussen, så er det mest naturlig at det er denne delen som dekkes her, og det skal sies at den første etappen til Moss ikke var den mest krevende. Det skulle nok bli «verre». Å kjøre buss fra Fredrikshavn til Stuttgart

kan være en prøvelse for noen og enhver, for det tar liksom litt lenger tid når makshastigheten er 100 km/t fremfor å kjøre Porsche i over det dobbelte. For å få kjøre- og hviletidsbestemmelsene til å gå rundt, så sørget faktisk jeg for å frakte alle sammen trygt og sikkert mellom den tyske grensen og Hannover, mens 1. sjåfør Pål tok noen timer på øyet (han var vel så redd at han ikke turde å ha øynene oppe). Det ble kjøpt inn endel «reisegodt» underveis, og mange fant fort ut at det kanskje ikke var så aller verst, allikevel. Snakketøyet ble etterhvert mye smidigere, og mikrofonen i bussen var den mest populære dingsen i bussen.

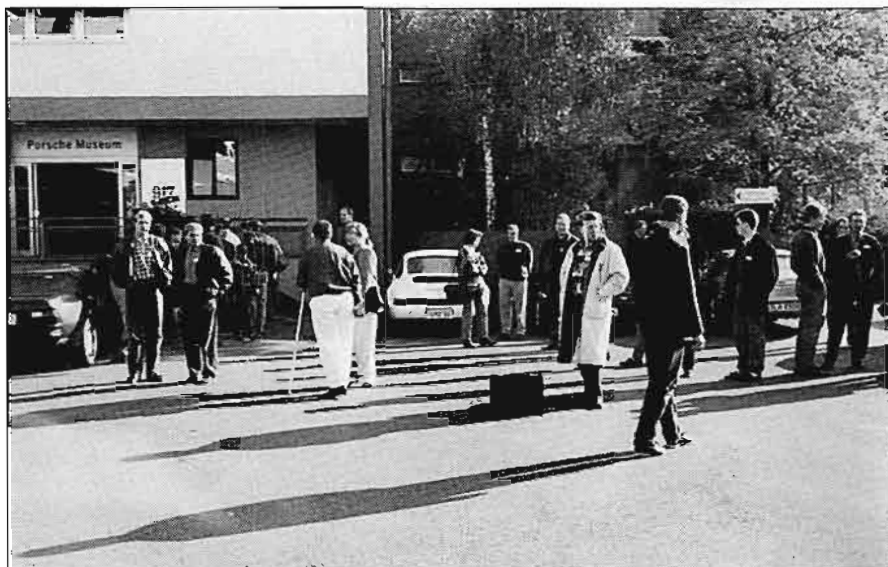
Rundt midnatt natt til fredag ankom

vi endelig hotell Unger i Stuttgart, noen var sultne mens andre var enda tørstere, og det ble en lokaliseringstur i byen for å se om Stuttgart hadde forandret seg siden 1992. Det hadde den, for nesten alt av serveringssteder var jo stengt! Men vi visste råd - man har jo vært der før

Fredag morgen kom (litt fortere enn forventet), og vi stilte i samlet tropp foran hotellet med felles busstransport til denne guddommelige fabrikken i Porschestrasse i Zuffenhausen. Oppmøte i Porschemuseet, Volker Spannagel og Ronald Till ønsker oss velkommen, utlevering av mikrofoner, inndeling i grupper og så var vi igang med fabrikkomvisning

med hver vår guide. Dette var mitt 4. fabrikkbesøk, og det er ganske utrolig hvordan ting forandrer seg fra gang til gang. Med den nye 911 Carrera, så har også produksjonen av denne blitt vesentlig mer effektiv enn tidligere, man ser at hver eneste litte bit er gjennomtenkt i minste detalj. På «samlebåndet» ser man karrosserier i alle mulige farger, klargjort til sammenføring med understellet. Alle er de forskjellige, ikke to biler er like. En spesiell kunde har bestilt interiør i kenguruskin, en annen har fått lakkert bilen i samme farge som den siste kjolen han kjøpte til sin kone - ingenting er umulig når det gjelder Porsche! De leverer alt hva kunden måtte ønske. De som jobber med interiørbekledning sitter selvsagt og syr skinnen for hånd, de som kjører 3,6-literen i benk har så fine ører at de burde hatt spesialforsikring, karrosseriarbeiderne jobber med millimeterpresisjon og til og med kantinepersonalet leverer de flotteste retter for sultne og imponerte medlemmer fra PKN. Summen av alt dette er produkter av noe av det fineste innen bilproduksjon, og det er neimen ikke rart at Porsche nå har fått medvind i salgstallene sine igjen.

Etter lunch var egentlig planen å frakte oss alle ut til Weissach for å se og prøve noen av sine nyheter, men på grunn av noe hemmelighetskremmeri så kunne vi dessverre ikke få komme hit denne gang. Derimot ordnet de så vi fikk komme til Mercedes Benz museet istedet, og som bildene forteller så var dette ingen dårlig erstatning. Det er ikke rettferdig å sammenlikne disse to museene, for Porsche med sitt intime utvalg av de lekreste sportsvogner kommer liksom ikke helt opp mot Mercedes' glamorøse utvalg av historiske herligheter i et bygg som er på størrelse med Teknisk Museum, med egen kafe, et stort utvalg av Mercedeseffekter, vannfontene, egne guider osv. I dette bygget stod



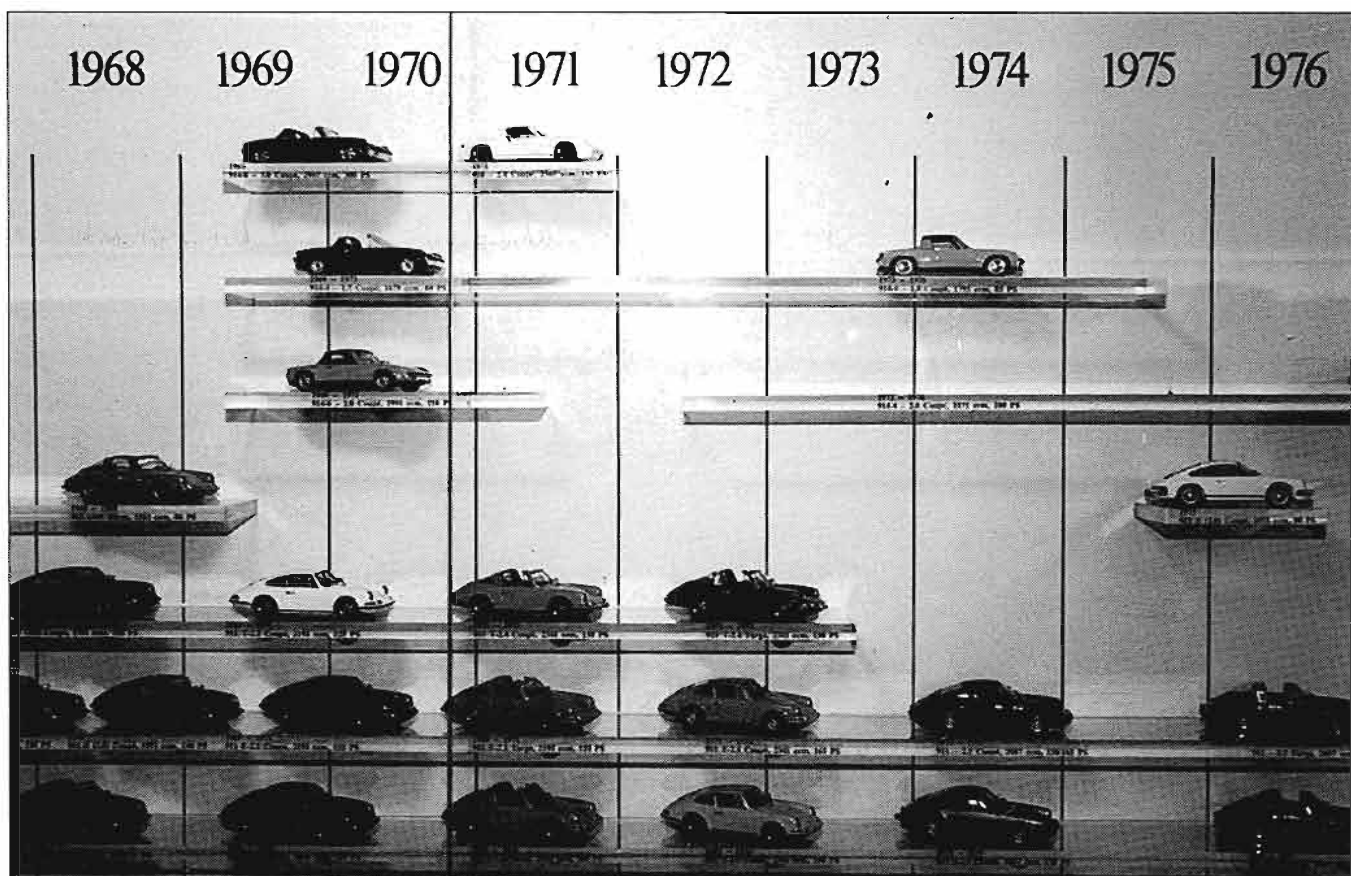
På det øverste bildet er store deler av gjengen samlet utenfor Porsche-museet i Zuffenhausen. Dette er fullstappet av grombiler - og det er ikke godt å si hva som er finest - men 917K på bildet over er virkelig snadder.

det verdier som sikkert kommer opp mot budsjettet på Lillehammer, allikevel fyret vår guide opp noen av de eldste utgavene så eksosen drev, noe vi i aller høyeste grad satte pris på. Kort fortalt så var dette besøket veldig spennende, og det er helt enormt å kunne se disse fantastiske sportsbilene i virkeligheten.

Kvelden ble (som vanlig) arrangert av Porsche, og denne gangen skulle vi til en restaurant som ligget noen mil utenfor Stuttgart. Vi fylte bussen opp på nytt, og ankom en liten koselig landsby med en restaurant ut av en annen verden. Fantastisk god mat, godt drikke så mye vi

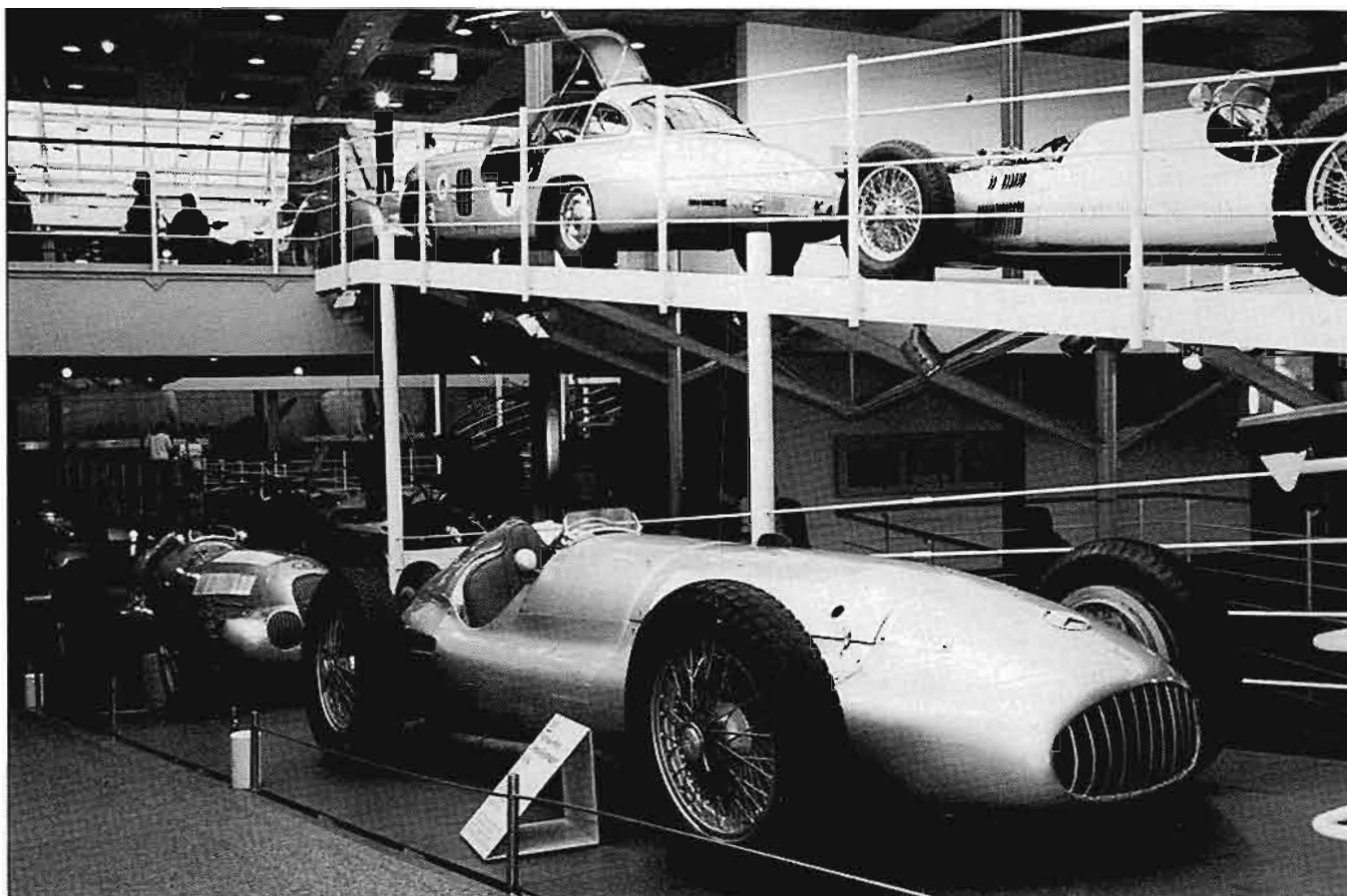
kunne klare, flott atmosfære, hyggelig vertskap og en aldeles flott avslutning på ytterligere et fabrikkbesøk. Jeg må si at jeg er meget svak for disse matrettene man lager her nede, og atter en gang er det med lengsel jeg må forlate dette schwabisch'ske landskap.

Når sant skal sies så var vi ikke riktig ferdige med Porsche ennå, for på lørdag ble det ordnet slik at vi kunne få avlegge et besøk hos TechArt. Dette firma har nå et samarbeid med Porsche, og det skulle vise seg at dette besøket nesten ble vel så populært som dagen før. Når jeg tidligere har sett bilder og reportasjer

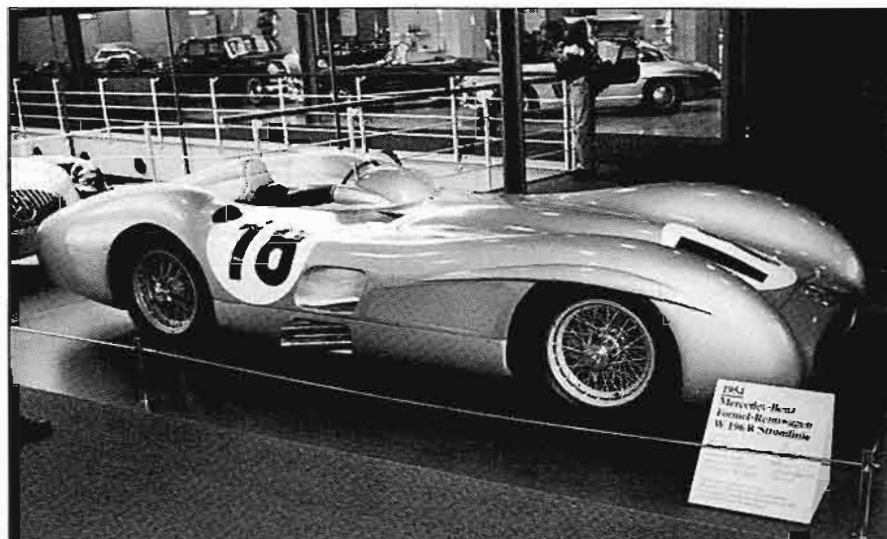


Gutter med store, og små leker. Egil Haugen fotografert bak rattet på turistbussen. Han var med på å kjøre etapper - og utførte det upåklaglig.

Småbiler er noe stadig fler og fler Porsche Klubb Norge medlemmer samler på. Utstillingen på museet i Zuffenhausen kan gi vann i munnen på de aller fleste. En hel vegg med modeller som presenterer hele Porsches produksjon fra begynnelse til idag. Alt i skale 1:43, selvfølgelig!



om Porscher som er stylet opp fra dette firmaet, så har jeg tenkt : ja, ja, ennå et tuningfantom som ødelegger Porscher. Etter å ha vært der og sett hvor seriøst dette er, så tar jeg tilbake hvert eneste ord, og dette sier jeg ikke bare fordi de serverte champagne og snitter når vi kom ! Fra å begynne med så-og-si seks tomme hender har nå disse tre mennene et high-tech bygg rett utenfor Stuttgart med et førtitalls ansatte som leverer de nydeligste Porscher du kan tenke deg. Innredninger etter eget eller deres forslag, karrosserimodifikasjoner med mer aerodynamisk snutt, et utall variasjoner av felger, mobiltelefoner kledd i bilens skinn, stereoanlegg kledd i skinn - alt du kan tenke deg kler de i skinn ! Her ble det også full omvisning i to grupper ledet av eierne, og det var en svært imponerende runde vi fikk være med på. Det er ikke bare Porsche de har et samarbeid med, og de lager også skinn detaljer som konsoller, telefonholdere, paneler etc. til Mercedes, BMW og Audi. Hva dette bygget har kostet tør jeg ikke tenke



Mercedes Benz museet har også litt å vise frem til oss sportsbilentusiaster. På de to bildene over viser vi et knippe "sølvbiler" - som representerer nesten 25 års racinghistorie for dette bilmerket..

på engang, men flott var det ! Et par av våre fikk prøvekjøre en av eiernes privatbiler - en lilla TechArt-tunet 993 Cabriolet - og det ble sagt at det gikk uhyggelig fort på småveiene i området denne dagen. Foreløpig så drev de ikke med motortuning, det dreier seg kun i første rekke om optisk nytelse. Jeg spurte Thomas Behringer om hvem han anså som

den beste motor-tuneren for Porsche, og det kom kort og konsist - Alois Ruf ! Tenk deg et slikt samarbeid : En fabrikklevert Porsche 911 Carrera, beriket i detalj av TechArt som er motorforet hos Ruf - hva mer kan man ønske seg her i verden ? Se på bildene, så skjønner du sikkert hva jeg mener.

Turen hjemover ble ikke så veldig lang, vel - den ble jo like lang men ettersom vi hadde en overnatting i Hannover så hjalp dette litt på formen. Men ikke for det, det måtte nok engang kjøpes inn en del reisegodter for å få tiden til å gå, og det var en sliten gjeng som satt igjen på bussen da jeg sa farvel til følget på Sentralbanestasjonen natt til mandag. Det blir et antiklimaks å begynne å jobbe igjen etter en slik tur, og det tok mange dager før jeg følte at jeg var i rute igjen - kan det ha noe med underskudd på søvn å gjøre ? Høsten 1996 er det sannsynligvis på'n igjen, men blir det med buss ?

Egil Haugen

Besøket på Tech-Art var innlagt i turen for første gang i år - og dette var et populært innslag. De to øverste bildene viser denne "tunerens" variant av 993. På bildet under ser vi tydelig hvordan PKN-medlemmene flokker seg som "bier rundt en honningkrukke"....





1951 PORSCHE 356 LETTMETALL COUPE

En av de eldste bilene som befinner seg på Porsche museet er modellen på bildet over, en Alu-coupe bygget i 1951.

Ja, men...-vil mange tenke. Her er det noe som ikke stemmer. Det var da bare i 1948/1949 at Porsche bygget de første 356 i lettmetall. Etter å ha flyttet fra Østerrike til Stuttgart i 1950 ble da alle 356 bygget i stål, eller...?

Helt riktig! Denne bilen, chassis-nummer 356/2 055 ble opprinnelig bygget i Østerrike, men ble gjenoppbygget på et mer moderne chassis i Stuttgart i 1955. Bakgrunnen for dette var Porsches ønske om å sette 356 inn i internasjonal motorsport. Alu-coupeens karosseri hadde lavere vekt, smalere takparti, lenger hekk og integrert støtfanger bak - detaljer som ga bilen bedre aerodynamiske egenskaper enn den "nye" 356 som

ble produsert i stål. Og bedre strømlinjeform er jo som kjent grunnlaget for høyere toppfart.

Bilen stilte til start i Le Mans i 1951 med den franske Porsche-importøren Auguste Veuille bak rattet, sammen med co-driver Edmonde Mouche.

Racingprepareringen før dette store løpet omfattet montering av stor bensintank (78 liter), påfyllingsrør gjennom panserlokket, sidevinduer av pleksiglass, ekstralys og til sist strømlinjeformede deksler som dekket hjulbuene foran.

Motoren hadde et sylindervolum på 1488 ccm, og effekten var på 70 HK. På grunn av bilens lave vekt, 640 kg, og strømlinjeformen, hadde denne 356'en en toppfart på 162 km/t.

Med en gjennomsnittshastighet på

140 km/t vant bilen klasseseier på Le Mans i 1951 - den første i en lang rekke seiere for denne bilen. Den deltok i løp av alle kategorier - fra kortbanerace til rallies og isbanerace. Seierslisten er lang - og Alu-coupeen kan smykke seg med klasseseiere fra kjente løp og baner som Rally des Alpes og Monza.

Bilen var aktiv i løp i perioden fra våren 1951 til 1955. I løpet av disse årene var det en betydelig utvikling av 356 - og etterhvert satset Porsche mer på standardmodellene, produsert fra grunnen av i Stuttgart. Dermed ble "den gamle" pensjonert etter 1955-sesongen, til fordel for Porsches nye våpen - 356 Carrera! Historien om *den* modellen skal jeg komme tilbake til i en laaang artikkel i bladet senere!

Sven Furuly

ET MORSOMT TILBAKEBLIKK

Når er det folk normalt søker mest informasjon om et objekt? Jo, det er umiddelbart etter at man har gått til anskaffelse av gjenstanden. Og kanskje er det nettop slik med en brukt Porsche også. Først bestemmer du deg for å kjøpe den - og når den står vel hjemme i garasjen, sluker du alt du kommer over av informasjon for å forvisse deg om at du har fortatt et riktig valg. Heldigvis er det ganske trygt å kjøpe Porsche. Uansett hvilken modell du velger vil det alltid være en masse positive ting å glede seg over. Hver eneste modell, og hver eneste årgang byr på førsteklasses ytelser og teknologi som står seg godt i sammenlikning med andre sportsbilmerker.

Brookland Books er et britisk bokforlag som har spesialisert seg på å utgi bøker basert på tester og omtaler fra bilblader over hele verden, samt noen egenproduserte artikler om den aktuelle biltypen.

Tester og omtaler er gjengitt akkurat som "dengang" - og er hentet fra velkjente blader som f.eks. Motor, Autocar, Thoroughbred & Classic Car, Road & Track og Motor Sport - bare for å ha nevnt et lite utvalg av disse bladene.

Serien har vokst til over 300 forskjellige titler - og selvsagt er det en rekke Porsche-bøker blant disse! Uansett om det er Porsche 356 kun fra '50-tallet eller 911 fra spesielle årganger vil du finne noe som passer.

Disse bøkene har vært på markedet i mer enn 20 år - og i det er svært lite som har blitt forandret på gjennom denne tiden - bortsett fra et positivt tillegg: spesielt attraktive sportsbiler blir utsatt for "spesiell" behandling etter at de går ut av produksjon. For disse bilene lages det en spesiell utgave av bøkene som

har fått betegnelsen *Gold Portofolio*. Innenfor permene tar denne boken for seg bilmodellen gjennom alle faser, fra fabrikkens første pressebilder, til historikk og produksjonsoversikter etter at modellen er tatt ut av produksjon. Disse bøkene er omtrent dobbelt så tykke som de "vanlige" Brooklands-bøkene, og gir mange timer spennende lesing. Både 914 og 924 presenteres i *Gold Portofolio* - serien, og er bøker som gir uvanlig mye morsom lesing og masse informasjon for pengene.

I min egen bokhylle står selvsagt 924 boken, som presenterer alle sider av 924 inngående - fra Porsches første pressemelding på 924, via 924 turbo til 924 Carrera GT.

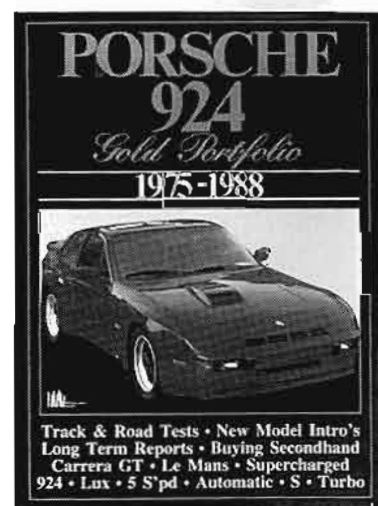
Her kan man lese hva motorjournalistene mente om 924 - fordeler og ulemper, samt sammenlikninger med andre "thoroughbreds" fra samme tiden. En av de virkelig morsomme testene er hentet fra Motor (UK) i april 1980. Her testes 924 turbo mot eksotiske biler som Ferrari 308 GTS, Maserati Merak, Jaguar XJS og Lotus Esprit 701. Bladet er fullt av lovord om 924 turbo - og spår Porsches frontmotorbiler en lysende fremtid. Riktignok ble den sterkt kritisert for dårlig ventilasjonsanlegg (er det noen som kjenner igjen den!), tung på rattet ved lave hastigheter, og upresist gearskift. Men som de skriver: "Porsche har vist en kontinuerlig utvikling og forfining av 911 gjennom en årrekke - og med samme arbeid lagt ned i 924 vil den bli en av verdens store sportsbiler" Og vi er jo nødt til å si oss enige med motorjournalistene, - akkurat som 911 fra tidlig '60-tall har utviklet seg til dagens 993, gikk 924 gradene via 944 til 944 turbo og etterhvert 968 CS.

En av artiklene som virkelig belyser hvorfor 924 ble solgt i et så stort

antall som den gjorde, er en 100.000 miles test av en standard 924. Det er mange kilometer, det! Praktisk talt uten problemer av noe slag. Skulle like å vite hvordan en Mazda RX7, Triumph TR 7, eller for den sakens skyld en BMW 320 ville kommet seg gjennom 100.000 miles?

Selvsagt må trykkkvaliteten bli noe begrenset - fordi det handler om såkalte "reprint" fra blader - men det gjør ikke så mye. En standard Brookland Book koster kr 131.-, en Gold Portofolio noe mer. I begge tilfeller er det etter min mening god valuta for pengene. Faktisk så interessante at her kan man nesten bare sette igang å samle hele serien med Porsche-modeller. Dessuten er de såpass rimelige at både barn og kone/samboer bør hviskes i øret at dette er et utmerket gavetips til far - enten det er bursdag eller farsdag. Forresten kan det jo godt hende at noen vil ha den som morsdagspresang, også...

Sven Furuly



Tittel: Porsche 924 Gold Portofolio

Forfatter: Presseklipp/tester

Utgiver: Brookland Books

ISBN 1 870642 805

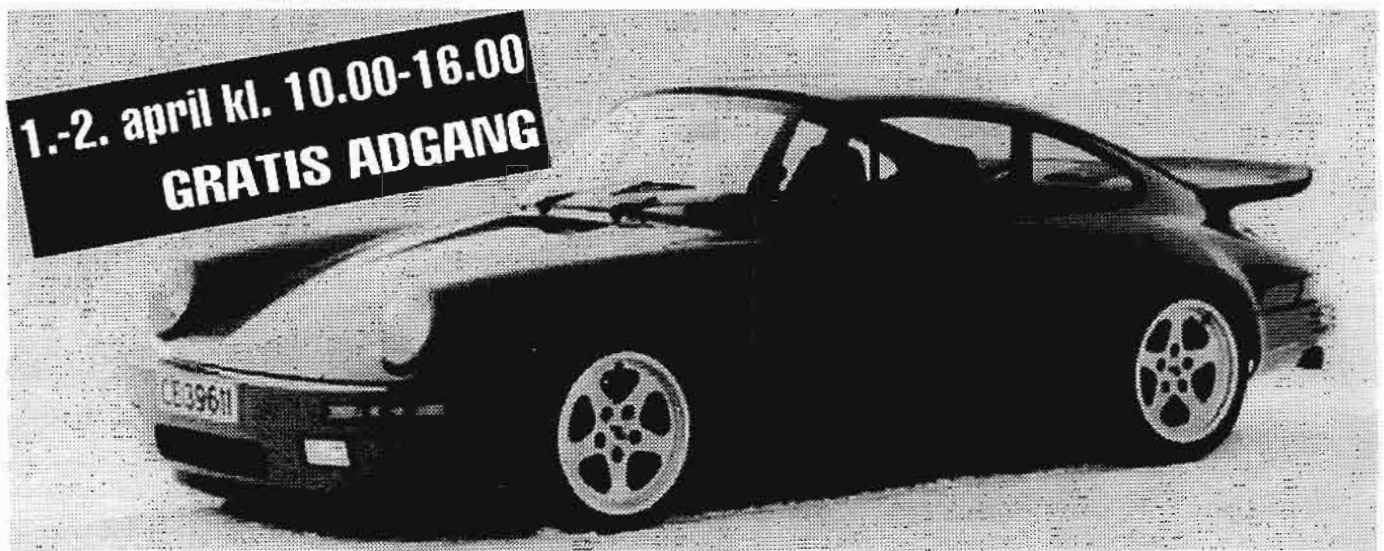
Pris: kr 197.-

Kan kjøpes hos bla. Automobilia Bookshop i Oslo

MOTOR-SHOW

PORSCHE - VW - AUDI - BMW - MERCEDES

1.-2. april kl. 10.00-16.00
GRATIS ADGANG



Bilutstilling med biler fra:

RUF[®]

AC[®]
SCHNITZER

ABT[®]
SPORTSLINE

Lorinser[®]

Ruf deltar personlig med to biler:

En RUF 993 med turbo (RUF BTR) 420 HK

En RUF C 2 med turbo (RCT 3,6) 370 HK

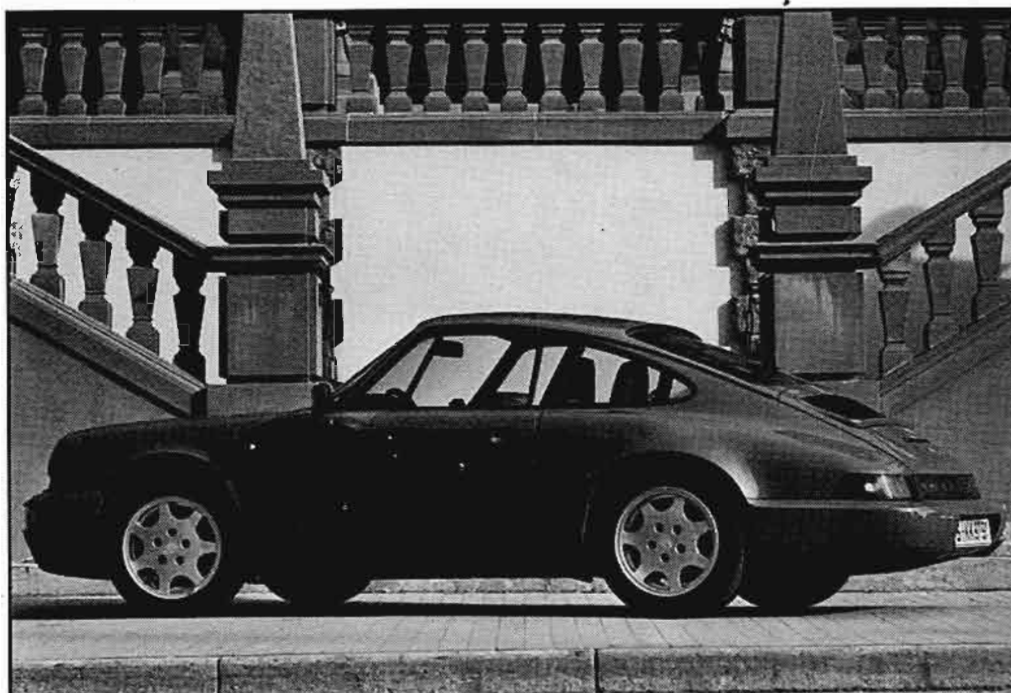
Det vil bli gitt mange gode tilbud på deler i forbindelse med MOTOR-SHOWET.

AUTOTUNING

Råde, v/E6 - 70 km syd for Oslo og 40 km nord for Svinesund

Informasjon, tlf. Norge 69 28 59 99 - Fax 69 28 59 98

PORSCHE



ETTERLYSNING !

Vi har for tiden mange henvendelser fra kunder som er på jakt etter en pent brukt Porsche, og vi trenger derfor flere biler for salg. Vi vil gjerne høre fra deg som går med tanker om å selge din Porsche nå på våren.

Ta kontakt med Anne Singsaas for en nærmere avtale om kjøp, salg eller kommisjon. For tiden har vi kun en Porsche i vårt salgslokale :

1984 modell Porsche 911 Carrera, indischrot, Fuchsfelger, soltak, aircondition, 139000 km - en meget velholdt bil.

BERTEL O. STEEN A/S

STABEKK



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