

Classic

Medlemsblad for Porsche Klubb Norge. September 1996 Nr 22



P Zero System

POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

Direzionale foran, Asimmetrico bak.

Anbefales ved høye hastigheter på våte og tørre veibaner. Spesielt for biler med bak- eller midtmontert motor som er bak eller firehjulsdrivne. Anbefales også for biler med konvensjonell drift og ekstremt brede dekk på foraksel.

Asimmetrico foran og bak.

Spesielt egnet for biler med frontmotor som er bak, for- eller 4-hjulsdrivne.

P Zero System leveres med "grønn gummi-blanding". Dvs. bedre slitestyrke, lavere støynivå, lavere rulle-motstand.



IF YOU'RE GOING TO DRIVE, DRIVE.

IMPORTØR: Gummi Centralen AS Nve Våkåsvei 10, 1364 Hvalstad

Classic

Nr. 22, september 1996

Bladet utkommer med 3 nummer i 1996.

Distribusjon: Gratis til alle medlemmer.

I redaksjonen: Sven Furuly

Idé og layout. Sven Furuly

Annonsebestilling/matriell: Egil Haugen

Ettertrykk tillatt etter avtale.

Tlf. redaksjonen 2292 1541, annonser 2226 2913



PORSCHE KLUBB NORGE, POSTBOKS 83, 0216 LILLEAKER

FORMANNEN HAR ORDET



Det er rart med det, men når man har vært uten en stund, så er det ekstra godt når det blir noe igjen. Det er nettopp slik jeg har det i disse dager, for etter noen år uten kjørbar Porsche, så er jeg nå alt-etende etter at 911'en ble ferdig. Stavangerturen ble en fin jomfrutur med bilen, og jeg føler at for hver dag som går så kjenner jeg bilen bedre og bedre. Forrige helg tok noen av oss turen over til Kinnekulle for å kjøre på bane med PCS, og det er helt klart at her er bilen i sitt rette element. Gradvis og varsomt må man føle seg frem i en Porsche for å lære den å kjenne. Alle kan kjøre fort rett frem, men det er ikke alle som kan håndtere bilen når det begynner å bli svingete og glatt. Dette skal du og jeg trene mer på den siste helgen i september på Vålerbanen, og jeg håper at du kommer !

Det er et ordtak som sier at de gamle er eldst, og i disse dager så synes jeg å merke dette på en litt annerledes måte. Noen av klubbens

medlemmer velger å selge sin «nyere» Porsche for å kjøpe seg en som er mye eldre - en noe uvanlig vei å gå synes du kanskje. Men, en gammel Porsche er å betrakte som en gammel cognac - den blir bare bedre og bedre hvis du lagrer den riktig. På 80-tallet skulle alle ha det så bredt som mulig - idag skal de ha det så smalt som mulig, så lett som mulig og med så tilpasset stor motor som mulig. Vel, en ting er i allefall sikkert, og det er at lav vekt sammen med høy effekt krever en dyktig sjåfør bak rattet, og det skal bli spennende å se resultatene av vinterens prosjekter til neste sesongstart.

Lenger inne i bladet vil du finne en artikkel om import av Porscher til Norge. Det har i det siste året sikkert kommet mange fine Porscher til landet vårt, men du skal være klar over at det har kommet en del lappverk også ! Importører som ser mulighet for rask fortjeneste på uvitende førstegangs Porschekjøpere tar som regel inn

svært dårlige biler som er kjøpt for en slikk og ingenting i utlandet. Det finnes også (takke og lov) seriøse importører som leter til de finner det rette «smykke» før de bestemmer for å ta det med hjem. Hvis du er i ferd med å kjøpe deg en Porsche nå i høst, så bruk for all del klubben vår til å undersøke bakgrunn om bilen og personen du kjøper av. En av grunnstenene i klubben er jo at vi ikke lurer hver-andre !

En ny Porsche blir offisielt lansert som en verdensnyhet i disse dager - Porsche Boxster.

Det er forhåndsbestilt et par stykker av kunder i Norge som vil bli levert om noen måneder. I midten av oktober vil Bertel O. Steen på Stabekk få sin demo-bil, og det skal bli spennende å stifte bekjentskap med Porsche's realitet mot 2000-tallet... Vi sees på treffene !

Egil Haugen



IMPORT AV BRUKT PORSCHE

Visst er det mulig å importere sin egen brukte Porsche til Norge. Med stadig EØS-tilpasning har det på mange måter blitt mye enklere enn tidligere å importere drømmebilen. Den siste avgiftsendringen som har funnet sted gjør sitt til at importerte bruktbiler strømmer inn i landet. Hovedvekten ligger som tidligere på Mercedes Benz, Audi og BMW. Men også VW, Opel og selvsagt Porsche er aktuelle importbiler.

Rent umiddelbart kan man kanskje konkludere med at dersom bruktopport vokser dramatisk, så er det noe feil med de norske bruktpriene. Dette var kanskje tilfelle når avgiftsendringen kom for et drøyt år siden - men det virker som om markedet ganske raskt justerte seg

mot de priser som var i vente dersom det skulle bli overflod av nyimporterte bruktbiler. Det spesielle med endringen er allikevel at teknisk godkjenning av bilene har blitt sterkt forenklet. Tidligere måtte nyimporterte bruktbiler tilfredsstille de samme tekniske krav som norske myndigheter stilte til helt nye biler. Dette innebar at svært få bruktbiler kunne importeres til Norge uten at det måtte påregnes ombyggingskostnader. For bruktbiler eldre enn 3-4 år kunne man rett og slett oppleve at bilen overhode ikke kunne la seg registrere i Norge. Da hjelper det jo lite om man er villig til å betale "hva det måtte være" avgifter for å få drømmebilen. Den ville aldri få norske skilter.

Regelendringen medførte at nå skal

bilen møte de krav som må til for at den er godkjent i landet den importeres fra. Det betyr kort og godt at en bil som f.eks importeres fra Sverige og har hatt "Besiktning" av Statens Bilprovning uten anmerkning vil godkjennes uten problemer av noen art i Norge.

Hva så med den økonomiske siden av importen? Er det penger å spare? Svaret er et betinget ja.

Hvis du tør, har anledning til å ta deg fri fra jobben, har kontante penger på bok, har god greie på bil, snakker godt tysk og i tillegg treffer en ærlig selger så er det penger å spare. Men ikke på langt nær så mye som du tror.

Tanken bak denne artikkelen var å

viser regneformlene slik at enhver kan beregne på egenhånd hva det vil koste å kjøpe seg en Porsche i utlandet. Dette er på ingen måte en oppfordring til å gjøre det - snarere en forståelse av hvilke fortjenestemarginer enkelte "importører" opererer med når de frembyr 10-20 år gamle Porscher.

La oss nå si at du har funnet din drømmebil i Tyskland. Det er f.eks en Porsche 911 fra 1993 som koster 300.000.- Hvordan skal du så gå frem for å få denne på norske skilter, og hva vil det koste? Når du kommer til Norge må du stoppe ved det første tollstedet du kommer til på grensen. der vil du få utstedt et transitt-dokument som gjør at du kan kjøre bilen lovlig til ditt hjemsted. Selve tollbehandlingen skal foregå på det lokale tollkammer. Kommer du med ferge til f.eks Oslo må man kjøre på rød sone.

På det lokale tollkammeret vil avgiften bli beregnet. For en personbil består denne av flere elementer; en teknisk avgift, en eventuell verdiavgift, vrakpantavgift og helt til slutt merverdiavgift.

For å kunne beregne avgiften er vi nødt til å vite bilens listepriis når den var ny (1993) i Norge. Den var 1.010.700.- Nå skal denne prisen justeres opp til 1996-nivå. Det gjøres ved å legge til 4% for hvert år. Vår bil er tre år gammel og dvs. at 1993-prisen multipliseres med 1,12. Dermed blir Listepriis 96 = kr 1.131.984.-

De tekniske avgiftene er oppbygget på følgende måte:

VEKTAVGIFT

de første 1150 kg = kr 22.- pr kg
de neste 350 kg = kr 44.- pr kg
restvekt = kr 88.- pr kg

AVGIFT PÅ SYLINDERVOLUM

de første 1200ccm = 6,50 pr ccm
de neste 600 ccm = 17.- pr ccm

de neste 400 ccm = 40.- pr ccm
restvolum = 50.- pr ccm

AVGIFT MOTOREFFEKT

Beregnes på bakgrunn av kW.
Omregnes fra Hk slik: 1 Hk = 0,7355 kW.

de første 64 kW = kr 65.- pr kW
de neste 25 kW = kr 310.- pr kW
de neste 40 kW = kr 620.- pr kW
resteffekt = kr 1050. pr kW

Nå kan vi beregne den tekniske avgiften på vår Porsche fra 1993:

Vekt (1350 kg) = 34.100.-
Volum (3600ccm) = 104.000.-
Effekt (184 kW) = 99.710.-

SUM TEKN. AVG. = 237.810.-

Deretter skal det beregnes eventuell VERDI AVGIFT. Det gjøres på følgende måte:

Listepriis 96 / 3,198
- Teknisk. avgift
= 116.156.-

Dersom dette tallet blir 0 eller negativt blir det ingen verdiavgift. Dersom tallet er positivt skal det svares avgift av dette.

Formelen er som følger:

Verdiavgift = 1.131.984.- / 3,198
- 237.810.- / 2
- 116.156.-
= 118.905.-

Nå har vi beregnet hvor mye teknisk avgift og verdiavgift denne bilen har dersom den er ny. Men fordi det er en bruktbil får den fradrag for alder etter en bestemt skala:

Alder over:	Fradrag:
6 mnd	12%
1 år	17%
2 år	30%
3 år	36%
4 år	42%
5 år	45%
6 år	50%
7 år	55%
8 år	59%

9 år	63%
10 år	67%
11 år	70%
12 år	73%
13 år	76%
14 år	78%
15 år	80%

Summen av våre avgifter var kr 386.715.- Fordi bilen er 3 år gammel får vi 36% rabatt på dette, og summen blir da kr 228.297.- Dette kalles NETTO AVGIFT.

Til denne legges det vrakpantavgift på kr 900.-

SUM AVGIFTER = 229.197.-

Til slutt skal det beregnes MVA av både kjøpesum i Tyskland (300.000) ,eventuelle fraktkostnader og av de beregnede avgifter. Dette betyr at MVA-grunnlaget i vårt eksempel er 300.000.- + 229.197.- og MVA blir således kr 121.715.-

Dermed er vi iferd med å nå slutten på regnestykket:

SUM AVGIFTER: kr 229.197.-
SUM MVA: kr 121.715.-
TOTALSUM kr 350.912.-

Legger vi så til kjøpesummen på bilen i Tyskland har vi fått en 1993 911 Carrera 2 for ca 650.000.-

Det kommer selvsagt reisekostnader osv. i tillegg.

Med i tollberegningen er ikke tatt med verdi av eventuelt ekstrautstyr. Det legges til den prisen som blir kalt "Listepriis96" i regnestykket med dagens reelle verdi. Koster f.eks et soltak 30.000 så skal dette beløpet legges til før de to formlene for beregning av verdiavgift.

Nå kommer vi til sakens kjerne. Hvordan er den beregnede prisen i forhold til prisene på en tilsvarende bil her hjemme? Det er lett å se seg blind på tall.

Avgjørende for verdien på en Porsche er vedlikehold og

kilometerstand. Her i Norge går de fleste Porschene mellom 3000 og 12000 kilometer i året. Det vil si at en tre år gammel 911 kanskje har 250000 kilometer på telleren. Det vil være naivt å tro at man finner biler med like lav kilometerstand hos en tysk bruktbilhandler. Porsche er en kostbar bil også i Tyskland - og svært mange blir leaset som firmabiler. Og vit at både Bertel O Steen og Autoruning kan vise til motor- og gearkassereparasjoner i prisklasse 100.000.- +

Selvsagt finnes det like "strøkne" Porscher i utenlandske klubbmiljøer som her i vår egen klubb. Det er bare om å gjøre å finne de - og ha is nok i magen til ikke å kjøpe den "første og den beste".

Bruktbilkjøp i utlandet er ikke noe alle og enhver. Til det er fellene for mange, garantier eksisterer i praksis ikke, og risikoen er høy. Alt dette er det selvsagt opp til den enkelte å vurdere, men skulle jeg personlig kjøpe en Carrera 2 ville jeg kanskje sjekket ut en av de få som er originalt solgt i Norge. Jeg er ganske sikker på at jeg ville finne en eller annen som kjente både bilen og eieren - slik at jeg kunne få informasjonen som kanskje eieren aldri ville fortelle! Du kan jo prøve å få til det i Tyskland!

Sven Furuly

All informasjon i denne artikkelen er gitt uten ansvar for mulige feil. Det henstilles til den enkelte å kontrollere alle beregninger med det lokale tollkammer før beslutning om import foretas.

88, Fax 0711/1821783

Händleranzeigen sind mit „H“ gekenn.

CEDES U. PORSCHE

Unerbittliche Kundenwahl im In- und Ausland gepflegt
zu verkaufen oder kaufen wollen, sprechen Sie mit uns.
Biete Erhöhung sowie ein ständiges Angebot von
Neu- und Gebrauchsfahrzeugen in unserem Salon
Ihren zugute.
TEL: 0711/32008 - Fax 0711/12000

911 RS, 93, 27000 km, maritim, Käfig,
Cup-Rohr, Reifen, Bremsen neu, VB
69.000.-, 06224/51635 Od. 0172/6212938

911 SC Targa, Bj. 80, weiß, 120000 km,
So.-Fzg., unif.fr., gepfl. Zust., VB
24.900.-, Tel. 06321/5290



Targa 911,
Bj. 77, Turbo
2-Umbau 95,
85000 km,
Zubehör,
Mintneulack,
17 Zoll Alzev.,
VB 24.900.- DM, Telefon 04423/991177

Porsche 911 Turbo II, Bj. 891, Voll-
ausst., DM 65.000.-, MwSt. ausw., Tel.
030/3415085 H

911 RS "R", Bj. 92, 19000 km, schw., 2.
Hd., v. Priv., VB 62.500.-, 02103/47777

Porsche 928 - 944 - 964 - 968 - 993

Cupfelge 3teilig
8 x 17 DM 810,- 8 x 18 DM 913,-
9,5 x 17 DM 854,- 9,5 x 18 DM 988,-

10553 Berlin-Magbit - Telefon 030/3455078
Kaiserlin-Augusta-Allee 5 - Fax 030/3459120

993 Tiptronic, violett, Vollerder schw., nur
15000 km, Vollausst., DM 99.500.-, MwSt.
ausweisbar, 968 Tiptronic Cabrio, Bj.
92, Vollausst., DM 58.800.-, 911 RS 3.6,
Clubsport, nur 16000 km, 1. Hd., nur
79.900.-, Wie neu! Neuwertiger Porsche
gesucht! Autohaus Heck, Tel.
06208/56491 H

911 RS 3.8, EZ 6.95, 1. Hd., schwarz,
8000 km, 300 PS, gr. Front-Heckspr.,
BBS, Domsir., Sp.-SL, RC, Sp.-A., DM
136.800.-, Tel. 0711/7971357

911 Turbo 3.6, EZ 2.94, schieler, Led.
schw., 49000 km, Sitzh., Sportsitze,
ESD, Grünkeil, NP 210.000.-, f.
114.900.-, MwSt. 069/38997540 od.
0617/493951 H

AXON LEASING
impulse - Testsieger
freie Händler- u. Markenwahl
KM-frei u. flexible Vertragsdauer
Tel. 089-4623500 Fax 089-4602638

Carrera 4, EZ 5.90, 78000 km, Vollausst.,
antr., Leder Sonderfarbe, Topzustand,
VB 45.000.-, 07721/84040 H

Su. 911 zu real. Pr. Tel. 06503/3302

911 SC, Bj. 83, s. gepfl. 07303/43881

944 S2 Cabrio, 4.91, 66000 km, 2. Hd.,
eham, Vorführwagen, schw./schw., Teil-
leder, Klima, CD-Wechsler, RC, Wegfahr-
sperr, 02, nur Sommer, E-Sitze, E-Ver-
deck, Garagenfahrzeug, DM 35.000.-,
MwSt. ausw., gerne Händlerangebot für
911/4 Cabrio oder DB SL 300/320 bzw.
320 E Cabrio ab 1994, Tel. 02421/951853
od. Fax 951854

928 S4, Bj. 90, 2. Hd., 150000 km, ATM
bei 70000 km, grau-met., Leder schw.,
Autom., Vollausst., MwSt. ausw., KP
40.000.-, Tel. 0212/205727



"Cup-Design-Felgen"
neu, 7,5x17 u. 9x17, für
911, 944, 968, 4 Stück,
DM 1.700.-, Nachn.
D-0651/29317

Porsche 911 GT 2, LT 4.96, black/black
leather, at listprice, Tel.
NL-0031/20/6249336, Fax 6209576 H

924 Targa, 6.83, 175000 km, moosgrün-
met., Colorglas, Extras, TÜV neu,
Scheckheft, GaWa, Tel. 0721/492856



Zubehör, Accessoires, Tuning und Ersatzteile
vom Feinsten.

Für alle PORSCHE-Modelle.

Katalog anfordern

FV-D-B
Waldmatten 2 - 78224
Telefon 0 76 65 / 98 99 - 0 - Fax 0

911 Turbo 3.3, Bj. 78, 345er 14x 15",
935-Umbau, 2m breit, Led., 24.900.-,
Inzn. u. Finanz. mögl. 0251/614018 H

993 RS Cup Sport, EZ 4.95, rivierabau,
Klima, RC, 5000 km, Airbag, DM
129.900.-, MwSt. ausw., Telefon
02381/950300 oder Fax 50029 H

Rarity 911 Targa, 2.7 Lit., Bj. 74, ong.
52000 km, 100 % Orig.-Lack, 2. Hd., wie
neu, scheckh., 38.000.-, 06196/61466

911 RS-R, Einer von nur 100 Stück, 7.92,
1. Hd., 24000 km, im Sammlerzustand,
(kein Rennen), Inznahme mögl. Uwe Ohl-
sen Automobile, 06221/862071 H

993 Coupé, 4.94, Klima, SD, Cup-Fel-
gen, irisbl.-met., Ganzled. Sonderfarbe
flamenco, HeWi, voll el. Sitze, BC,
Sitzh., CD, 63000 km, Reifen, Inspekt.
neu, unif.fr., 1. Hd., DM 95.450.-, MwSt.
ausw. 02683/4696 u. 0171/5029522

Erstklassige Verdecke
• Innenausstattungen
• Zubehör
• Sättler
• Katalog
KLEIN, KLEIN, KLEIN, KLEIN, KLEIN, KLEIN

964 C 4, Mod. 92, nachtbl., 60000 km,
SSD, Klima, 17" Cup, etc., top, 1. Hd.,
scheckh., 60.000.-, inkl. USt, Tel.
0421/253091

Carrera 3.0, 5.77, prig. 109000 km, s. gt.
Zust. gg. Gebot. 0611/9505028

Cup-Räder 8 + 9,5x17 m. 235/265 be-
reit, 3500.-, u. 7 + 9x17 m. 205/255 be-
reit, 2700.-, 02247/74213, ab 18 Uhr

993 Coupé, 4.94, 35000 km, schw./
weinr., Klima, SSD, Teilled., 17",
Sportw./Sitze, Turbodr., u.v.m., FP
95.000.-, 069/748816 u. 06039/6653

C4 WTL Jubiläums Coupé, 11.93, 1.
Hd., 24600 km, viola-met., Voll., unif.fr.,
88.500.-, MwSt. ausw. 09004/8196 H

Carrera 2, Traum-Cabrio, Bj. 91, 19000
km, unif.fr., s. gut, Zust., Satin-schw.,
(Led. magenta-lila), gr. KD neu, v. Extr.,
1. Hd., 75.900.-, 07361/44458

911 Carrera Coupé, schw., Led. schw.,
59000 km, Scheckh., Bj. 85, TÜV/AU
neu, Koni Fahrwerk, 16" Fuchs, Sport-
ausp., Turbo Sitze el., ESSD, Color, Best-
zust., nur 39.000.-, Autohaus Heck, Tel.
06206/56491 H

911 Carrera Coupé, 7.94, schwarz, Voll-
ausstattung, CD, Telefon, 58000 km, tie-
fer, DM 95.000.-, Tel. 06122/910045

993 Cabriolet, EZ 5.94, 4
Leder, Klima, Cup-Felge
DM 107.777.-, MwSt. ai
069/38997540 oder 06174

993 Cabr., 6.94, 15000 km
blau, Vollausst., 118.0
08363/7286, Fax 94111, al



Leder, Klima, 112000 km,
pli., Umbaukosten ca. 12
Jahre abgemeldet, da in
für 68.000.-, DM zu verk. I
nahme möglich, Tel. D-042

Porsche 928 S4, Bj. 8.90
Klima, 134000 km, schw.
schw., ZV, E-Sitze + Hei
Tempom., RC, BC, ABS,
gen, liefer, NR, unif.fr., Vo
Zust., v. Priv., 34.500.-, Te
ab 18 Uhr

Porsche 911 C 4 Jubiläu
7.93, 55000 km, Turbo bre
ausstattung, VK DM 89
nicht ausweisbar, Tel. 091
09188/30295 oder Tel. 091

Porsche 944, Bj. 83, or
scheckh. gepfl., p-fach be
neu, 120 kW, (163 PS), VE
08063/9026



km, 2 Metall-T-Dachhälfe
Scheinwerfer, Karosserie
Luftschilden, exclusives Gi
interieur, hellgrau mit sch
el.-pneum, Sitze, 500 W
Klima, Digitalarmaturen pl
denketten, NP 340.000.-, f
stand, VP 68.000.-, Inz.,
torvacht 9 m, Tel. D-07825

Led.-Aus. 911, T-Dach, 07
911 T 2.4 Targa, 3.72, klz
Leder, SH, in 95 top res
WGA über DM 40.000
25.000.-, Neuteile (Rg. v
Brief, wg. Nachwuchs, VB
06083/28283

Carrera 4 S, schw.-met.,
ausst., 145.500.-, Tel. 0266

DESIGN GEMBALLA empfiehlt

Unser T
964 Turbo
ab D

GEMBALLA-SPORTPROGRAMM FÜR ALLE PORSCHE-
Mertichstr. 39 - 71229 Lounberg - Tel. 07152/279900 - Fax 07



STAFETTPINNEN: KNUT OLUF FLATSET

VÆRSTINGEN PÅ FREI

Etter at formann Egils gjentatte forsøk på å få tak i meg lykkes han en uke før deadline på bladet. Han kunne fortelle meg at Tore Magnussen hadde sendt stafett-pinnen over til meg i forrige nummer av Porsche Classic.

Dette medførte at det ble noen hektiske timer på Frei.

Jeg er vokst opp på ei øy ved Kristiansund, og der bor jeg fortsatt noen dager i året. Mitt vanligste oppholdssted er E6 og E18.

Min første bil kjøpte jeg i 1968 - en Mercedes Benz 220S av 1957 års modell. Etter endt militærteneste i

1970 ble jeg eier av en Morris Mini 1275 GT.

Samme året begynte jeg også som langtransportsjåfør, en jobb som jeg fortsatt holder på med.

Jeg har alltid vært svært interessert i sportsbiler, og i 1971 kjøpte jeg en ny Triumph GT 6 som kostet kr 42.000.- nyimportert som varebil til Norge. Denne bilen hadde jeg i fem år før den ble byttet inn i en ny Datsun 260Z. Mannen som solgte meg denne bilen viste meg senere en original brosjyre på Porsche 911. Denne trykksaken virket nesten som en hellig skrift: det var bare så vidt

jeg fikk lov til å se i den. En slik bil virket på den tiden som en uoppnåelig drøm.

I 1980 bygde jeg meg nytt hus på Frei, og da ble garasjen veldig høyt prioritert. Det endte med at 80 kvadratmeter av første etasje ble verksted og garasje. Etterhvert som verktøy har kommet på plass har dette blitt et brukbart privat verksted. I årene som har gått har jeg også hatt besøk av andre medlemmer i Porsche-klubben - noe som jeg synes er veldig hyggelig. Alle er velkommen, men ring 900 50 911



Frekk bakende på 911'en.

først for å være sikker på at jeg er hjemme.

Tilbake til bilene. 260Z 'en hadde jeg i syv år inntil jeg byttet den inn i en Mitsubishi Starion. Dette var omtrent da varebilimporten av Porsche begynte, og plutselig gikk det opp for meg at min drøm om dette bilmerket kunne gå i oppfyllelse. Etter mange vurderinger falt valget på en 1980 modell Porsche 928.

Dette var en herlig og god bil som jeg hadde mye glede av, men det var en 911 jeg helst ville ha. Kjøpet av 928 'en medførte at jeg måtte skaffe meg en vinterbil i tillegg. Det ble en Mitsubishi Pajero.

Det hører med til historien at da jeg hentet 928 'en i Oslo skulle jeg frakte den med meg hjem bak på traileren. Da jeg passerte Stange midt på natta på vei nordover møtte jeg en personbil på feil side av veien. Det ble et kraftig sammenstøt som endte

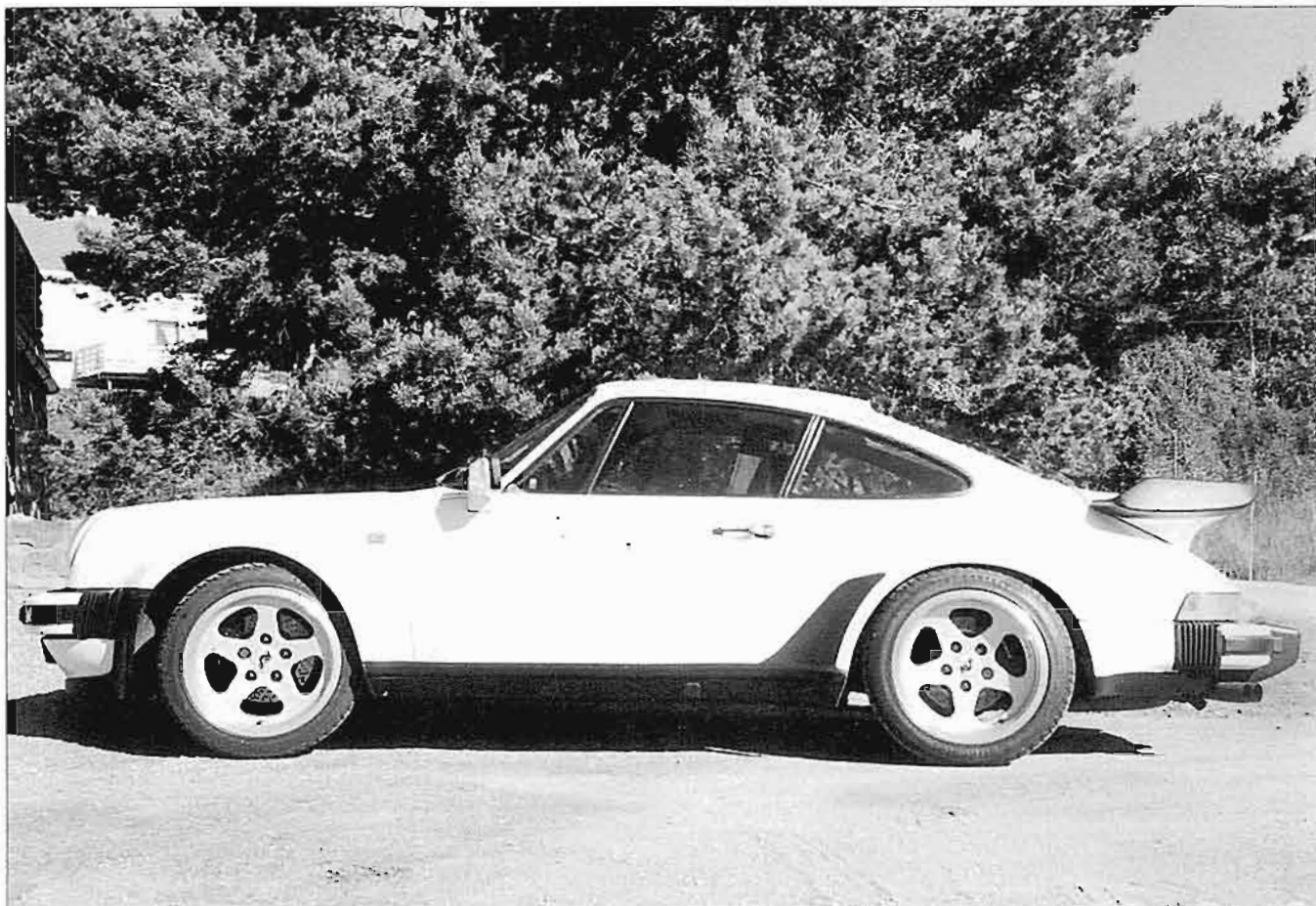
med at trekkvogna og tilhengeren ble slitt fra hverandre og ble liggende på siden - utenfor veien! Imidlertid var 928 'en så godt fastsurret at den ble hengende etter stroppene med hjulene trygt plassert på tilhengergulvet. Resultatet ble at Porschen greide seg uten en eneste skramme!

Det måtte bli en 911. Og etter mye om og men falt valget på en 1977 modell 911 Carrera. Den var turbobreddet, hadde original turbo skinninredning, 3,3 liters turbomotor og 4-trinns turbo gearkasse. Bare for å holde leseren fullstendig informert om bilparken må jeg nevne at samtidig med innkjøpet av 911 'en ble Pajeroen solgt og jeg kjøpte en Nissan Patrol.

Etterhvert ble jeg litt misfornøyd med at jeg ikke hadde en original Porsche, og da jeg en dag fikk besøk av en far og sønn med stor Porsche-interesse endte det med at jeg solgte bilen til disse.

På dette tidspunktet hadde jeg ingen ny Porsche i kikkerten, så det ble til at jeg kjøpte meg en 1983 Mercedes 500 SEC og en Toyota Corolla GT til trøst. Men løsningen ble ingen erstatning for en 911. Jeg greide å holde meg til 1994, men da måtte jeg ha meg en 911 igjen. Jeg solgte unna de bilene jeg hadde, og kjøpte meg en 1984 modell 911 turbo. Samtidig måtte jeg jo sørge for å ha en vinterbil i beredskap, og Patrol 'en ble byttet inn i en Jeep Cherokee V8.

Historien om denne Porschen, som jeg fortsatt har i dag er følgende: Bilen ble solgt ny i Frankfurt i juni 1984. Den første eieren hadde den i et år og kjørte 45.000 kilometer med bilen. Deretter ble bilen solgt til en tysk kvinne som brukte den to år i Tyskland før hun flyttet til Norge og hadde med seg bilen som flyttegods. Da jeg kjøpte bilen i 1994 var den kjørt 64.000 kilometer og var i meget god stand. Bilen er hvit med



911 i profil med Ruf-felger

sort racing skinninteriør, den har 17" RUF felger, dessuten ratt, instrumenter og stilbart ladetrykke - alt signert RUF.

Jeg hadde lyst til å gjøre noe mer med motoren, og etter samtaler med Espen Olsen i Autotuning ble det bestilt diverse motordeler fra et firma i USA som heter Power Haus. Motoren bygde jeg opp i garasjen min på Frei, men jeg fikk noen problemer med returoljen fra en "veldig" stor turbo. Jeg måtte ta bilen med til Mr. Olsen i Råde som fort fikk orden på tingene. Jeg tror vi lærte noe nytt begge to!

Power Haus hadde aldri tidligere brukt dette aktuelle "kit'et" på en europeisk bil, så de var også interessert i hvordan det gikk med prosjektet. Noen flere småjusteringer måtte til, og ved hjelp av en del telefonsamtaler til USA hadde vi fått sortert ut problemene.

Bilen fungerer i dag 100% og den yter etter Power Haus sine



beregninger og tall 450 Hk med 1 kg ladetrykk. Derav navnet på bilen: "værstingen på Frei"!

Jeg har nettop kjøpt meg et nytt vogntog, så det har blitt mye lastebil og lite Porsche i det siste. Men kjenner jeg meg selv rett blir

det vel ikke lenge før jeg begynner å sikte meg inn på et nytt prosjekt. Hvilken Porsche skulle det bli?

Mange timer i førersetet på det nye vogntoget gir meg god tid til å filosofere over de forskjellige Porsche-modellene. Hva jeg ender opp med neste gang er ikke godt å



Personbilen ble temmelig maltraktet etter å ha kjørt inn i draget på traileren. (Foto: Geir Magnusson.)

si. Vi får vente å se - kanskje svaret er besvart når vi møtes på neste vårmønstring i mai...

I mellomtiden sender jeg stafettpinnen over til en annen Porsche-eier som også har kost seg i årevis med en 928. Hva Per E. Rosendal har å fortelle kan du lese om i julenummeret av Porsche Classic.

Knut Oluf Flatset



Men Porsche'n fikk ikke en skramme...

En Oslo-mann ble lettere skadd ved en kollisjon mellom en personbil og en trailer på E 6 på Kolomoen i Stange ved 17.30-tida i går. Ulykken synes å ha skjedd ved at personbilen, en Peugeot på veg sør-øst, kom over i feil kjørebane. Den kjørte inn i draget på traileren med fronten, og slet av hele feste-anordningen til den svære tilhengeren. En kvinnelig passasjer i personbilen slapp praktisk talt uskadd fra sammenstøtet.

Og uskadd var også lasten i tilhengeren. Trailersjåføren, en kar hjemmehørende på Nord-Møre, hadde nemlig vært sørpå og kjøpt en Porsche 928 til atskillige hundretusener. Denne sporty julegaven var heldigvis surret godt fast, og hadde ikke fått en skramme. Peugeot'en må nok derimot betraktes som totalvrak.

Ulykken skjedde i en kurve der hvor vegen er midlertidig lagt om på grunn av anleggsarbeide. Ved lensmannskontoret har man en mistanke om at personbilen må ha

holdt en noe for høy hastighet etter forholdene og at sjåføren dermed ikke klarte å mestre sentrifugalkraften.





PORSCHE BOXSTER

- KUN DAGER IGJEN

Når dette leses er det kun en håndfull dager til Porsche Boxster har sin første offisielle premiere og prøvekjøring blant utvalgte i Arizona. Første visningsdato er 23. september. Etter til sammen tre forhånds-visninger skal den nye bilen være tilgjengelig i alle Porsche-sentere fra 19. oktober.

Med Boxster presenterer Porsche et nytt, spennende tilskudd til det populære segmentet med åpne sportsbiler. Ser man nærmere på tekniske løsninger og spesifikasjoner er det ingen tvil om at dette er en bil som ligger vesentlig over det som finnes i dette segmentet idag - biler som BMW Z3, Mercedes' Benz SLK, osv. Dette er også klart reflektert i prisen på Boxster - den blir i Norge 40-50% dyrere enn den

populære BMW'en. I Tyskland og en rekke andre markeder er ikke prisforskjellen så stor, listepreisen i Tyskland er satt til DEM 76.500.- Dette er nøyaktig den prisen bilen ble forhåndsannonsert til for over et år siden! At bilen er riktig priset, og at forventningene til Boxster er store illustreres av den store ordreserven Porsche har på nykommeren; allerede før noen har sett bilen har hele 10.000 personer bestilt den! Dette forteller vel litt om hvilken unik posisjon Porsche har...

Boxster har et usædvanlig kraftig og vridningsstabil karosseri. Sikkerhet har vært hovedkriterie, og ved hjelp av databeregninger og bruk av eksotiske materialer i kombinasjon med avanserte veltebøylere har fører og

passasjer stor beskyttelse dersom en ulykke skulle være ute. Allerede før bilen har kommet i produksjon har Porsche vunnet sin første designpris for uvanlig bruk av metaller: den internasjonale magnesium sammenslutningen, IMA, har tildelt Porsche sin førstepris for Porsches banebrytende bruk av magnesiumdeler i bilen. I bilens kalesjemekanisme er det for første gang i historien anvendt deler av magnesium. Vektbesparelsen kommer selvsagt hele bilen til gode, men det viktigste er at en ekstremt lett kalesje kan betjenes raskere; på Boxster åpner og lukker den elektrisk styrte kalesjen seg på utrolige 12 sekunder!

Gjennom høye ytelser ønsker Porsche å posisjonere Boxster godt over andre 2-seters cabrioletter det i



utgangspunktet ville være naturlig å sammenlikne denne med. Motoren på 2,5 liter yter 204 Hk - langt mer enn noen av de konkurrentene som finnes innenfor det samme sportsbil-konseptet. Denne boksermotoren har seks sylindere og er plassert midt i bilen. Dette betyr kjøreegenskaper som kjennetegner en ekte roadster. Den lave vekten, den gode aerodynamikken og kraftig motor gjør at Boxster har en akselerasjonstid fra 0-100 på 6,9 sekunder. Topp hastigheten er på 240 km/timen. Som standard gearkasse er bilen utstyrt med en manuell fem trinns- men som tilleggsutstyr på listen finnes Tiptronic. Den nyeste versjonen av denne gearkassen, med betegnelsen "S" har fem gear.

For å kunne ha glede av hastighets-potensialet, og for å gjøre Boxster til en virkelig helårsbil, har Porsche utviklet en hardtop som kan bestilles til bilen allerede fra dag en. Denne er ganske unik: den er laget i aluminium og

veier bare 25 kg. Hva dette virkelig er verdt, vet vel alle som har forsøkt å bakse med en tradisjonell hardtop som veier henimot det tredobelte.

Også plassforholdene og lastekapasiteten i Boxster setter denne i en klasse over andre roadstere i markedet. I tillegg til fører og passasjer har den en kapasitet på 310 kg last. Midtmotorløsningen betyr at bilen har bagasjerom både foran og bak - tilsammen er volumet 260 liter. Bagasje plass er det også bak forsetene - og det er lett å komme til denne selv med kalesjen oppslått. Typisk Porsche er også et spesialutviklet laste-/skiholdersystem klart for salg. Dette kan benyttes enten Boxster kjører med kalesje oppslått eller nedslått. Lasteevne på dette takstativet er 75 kg.

Så med andre ord: det er ingenting i veien for at en Porsche Boxster vil kunne fungere som en utmerket helårsbil også i Norge.

Prisen er klart kritisk - det skal bli

spennende å se hvordan markedet reagerer på en bil som på mange måter skal konkurrere om kunder der rammene på mange måter allerede er satt av f.eks BMW.

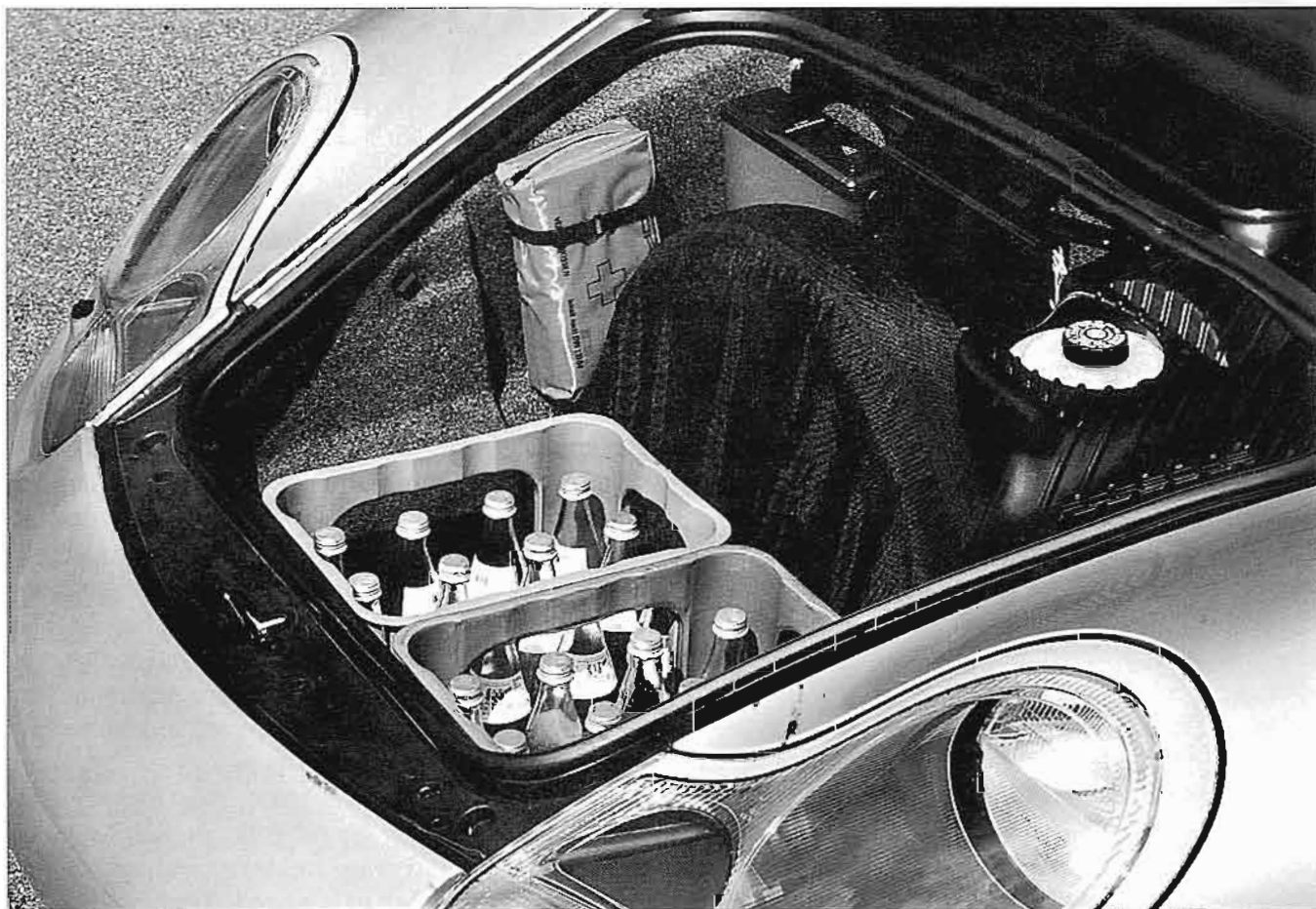
På den annen side er det jo så sjelden at Porsche introduserer en helt ny bil - at denne ofte blir trendsettende for andre produsenter. Porsches store styrke har alltid ligget i avansert teknologi og eskstremer kjøreegenskaper. Vi ser allerede nå at f.eks BMW arbeider med nye varianter av Z3 med større motorer. Som sportsbilprodusent er Porsche fortsatt alene om å ha fullforsinket karrosseri. For en klassisk sportvogn som man kanskje bestemmer seg for å ha i riktig mange år er dette et viktig argument.

Jeg er ganske sikker på at vi får se et antall Boxstere i Norge om ikke så alt for lang tid. Jeg gleder meg allerede til å se den i virkeligheten - og en dag så blir det vel en prøvetur, også....

Sven Furuly



Midtmotorløsningen innebærer at Porsche Boxster får rikelig med bagasjeplass. Samlet volum er 260 liter, og lasteevnen er 310 kg. Foran er det god plass til to koffertar, og bak vil to golfbagger få plass uten problemer.





KLUBBMESTERSKAPET I KRISTIANSAND

Den enkleste løsningen å skrive referat fra årets klubbmesterskap ville være å henvise til det Lisette skrev i Porsche Classic nr 20, november 95 - dog med enkelte fotnoter. Årets opplegg var minst like bra som fjorårets med hensyn til valg av campingplass, sosiale aktiviteter, været, etc. og fordrer selvfølgelig et eget referat.

Langtidsvarslet som Theisen & Co sendte ut torsdag 23. mai lovet ikke godt; regn i hele perioden, kuling på utsatte steder og synkende temperatur. Men fy skam den som gir seg, så vi la trøstig avgårde i øsende regnvær.

Da vi ankom, som en av de siste bilene, ved 22-tiden på fredag kveld

hadde det sluttet å regne, og "store far der oppe" dusjet ikke mer den pinsen. Været var nemlig praktfullt hele tiden, og med gode klær på seg utover kvelden var det riktig så trivelig å grille tre dager til ende. Vi hørte riktignok enkelte tordenskrall utover fredagskvelden, men den lyden viste seg senere å komme fra en kar som skrudde bil i nærheten av Krødern.

Lørdag morgen var det felles avreise til banen, og det var nok en og annen lokal morgenfugl som sperret opp øynene der drøyt tyve Porscher kom på rekke og rad. Kanskje står de der enda? Vel fremme på banen fikk vi en kort og grei presentasjon av

denne, og kunne ganske snart starte med det vi var kommet dit for, selve kjøringen! og la det være helt klart at selv om øvelsene stort sett var de samme som i fjor, så var det om mulig enda mer morsomt i år.

For å unngå samme panikk som oppsto under fjorårets samling ble det tidlig opplyst når butikkene stengte. Men - det holdt på å gå galt: heldigvis var et av medlemmene tidlig i butikken for å handle. Han kunne fortelle at ølsalget sluttet to timer før butikkene stengte.... Den informasjonen var kjærkommen for en god del av oss.

På banen voktet Vidar ideltiden som om det var gullet på Fort Knox, og dermed forble den en hemmelighet helt til alle hadde kjørt.

Etter at alle øvelsene på banen var unnagjort var det felles biloppstilling på gressplen på campingplassen. Og da kom jamen en rød 911 Carrera til syne "borti gata". Håkon hadde fått en "aha-opplevelse" natt til lørdag; da hadde han skjønnet hva som var galt med gearkassen. Etter diverse korrigeringer kunne han til slutt fyre opp bilen, og sette kursen mot Kristiansand.

Med fjorårets null-poeng etter inspeksjon av motorrommet friskt i minne, fryktet vi hva som var i vente under dette klubbmesterskapet. I år var det kontroll av dekktrykket i venstre bakhjul - og med nedslått blikk var det bare å erkjenne at det ble null poeng i år, også. Men bare vent, for neste år, da...

Deretter skulle alle vise sine ferdigheter i rygging mot "vegg" og plassering av høyre forhjul mot en pinne som skulle representere en fortauskant. Her var det store forskjeller på deltakerne.

Deretter begynte et hektisk arbeid med å kompensere for væsketapet som hadde oppstått i løpet av dagen, kombinert med grilling. Samtidig ble de tradisjonelle tyve spørsmålene besvart, og etterhvert måtte alle til pers for å utføre blindtesten på fem gjenstander i esken. Enkelte av de kvinnelige deltakerne ble litt fraværende i blikket når de "befølte" den runde, lange saken som senere viste seg å være en tankmåler... Ikke uventet ble Espen Olsen best, med fire rette savar av fem mulige.

Søndag var det felles frokost med kåring av årets klubbmester. Mange av gutta var nok svette i trøya da det viste seg at det lenge lå an til at vi i år fikk en kvinnelig klubbmester. Men Ane kunne nok for lite Porsche-historie, og dermed endte hun til slutt på fjerdeplass. Resultatlisten er allerede bekjentgjort i en tidlige måneds-bulletin, men for at ingen skal være i det minste tvil gjentar





Klubbtreff er moro for hele familien. Kristiansandsturen byr på hyggelig samvær, spennende kjøring og sosiale aktiviteter som passer for alle aldersrinn. Bli med neste år, da vel!

vi at klubbmester ble Vidar Aasen. Klokken tolv var det tid for båttur, og gruppen fordelte seg i to tidligere livbåter. Det ble en flott tur på sjøen, som ende opp på brygga i Lillesand. Herfra var ikke veien lang til nærmeste pub hvor vi koste oss i solsteiken. Det var bestilt egen buss som brakte oss trygt tilbake til campingplassen. Her må Vidar få kredit for sitt gode forsøk på å overtale "kjøpmannen på hjørnet" til å utlevere de fem "forhåndsbestilte" ølkassene.

Enkelte av deltakerne reiste nå hjemover, mens de som hadde planlagt å bli til mandag samlet seg atter en gang rundt grillene.

Avreise på mandag foregikk etter eget for godt-befinnende, og en kjempehelg var omme.

På vegne av alle deltakerne vil vi få takke for et kjempefint arrangement. Offentliggjør gjerne neste års terminliste så tidlig som mulig, for dette vil vi ikke gå glipp av.

Til advarsel for neste års deltakere



på klubbmesterskapet kan vi fortelle om et tidsskjema som, etter forslag fra Stein Gildberg ble vedtatt:

- 911: Vekking
- 914: Opp av køya
- 924: Morgenstell
- 928: Frokost
- 944: Tannpuss
- 356: Leggetid

Helt til slutt må vi bare få gjøre alle oppmerksomme på at i år fikk også jentene utdelt kursbevis, så kom ikke her og kom her....

*Kari Bratvold og
Petter Kristensen*



SOMMERTREFFET

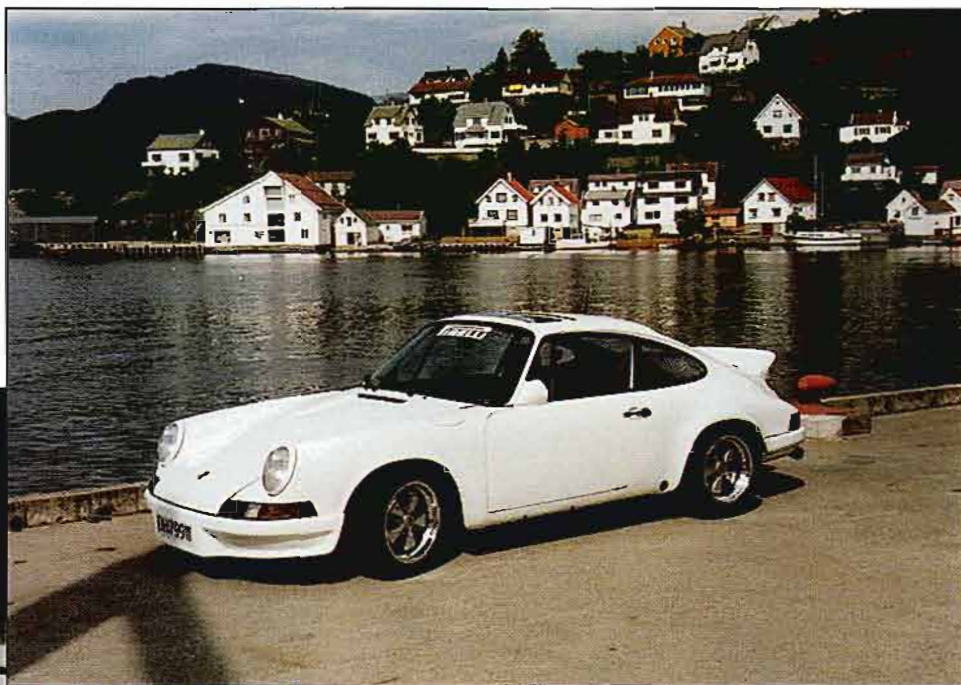


Før sommerferien meldte jeg meg på Stavangerturen selv om bilen på langt nær var ferdig. Noen timer før avreise fikk jeg endelig bilen klar og vi møttes ved Liebbommen fredag morgen for å kjøre i samlet flokk over fjellene. Vel, Vidar og Even tok E18 mens jeg Steffen/Bodil og Morten/Ane satte kursen mot Kongsberg, Notodden osv. Like før Dalen møtte vi Håkon, Per-Erik og Tor-Helge (alle med sine bedre halvdelers ombord), og vi kjørte videre med Stavanger i sikte. På Sirdalsfjellet tok vi en velfortjent kaffepause og en koffert med vafler (eller var det to?), for Nore-sundingene hadde virkelig fått fart på vaffelpressa kvelden før. Dette var et måltid som også sauene i Rogaland fant svært interessant, men Håkon som har et «godt» lag med dyr klarte å holde dem såvidt vekk fra fatene (han bør vel neppe bli sauebonde).

Den siste biten mot Stavanger ble en herlig fartsetappe med lite trafikk, svært oversiktlige og svingete veier, og jeg vil si at vi holdt en jevnt tempo (Vidar skjønner sikkert hva jeg mener). Vel fremme på Mosvangen camping ble det sendt avgårde en

liten delegasjon til et visst statlig eid etablisement, og kvledens vinrasjoner ble satt til kjøling da de var tilbake. Steffen hadde med seg gassgrill (utrolig hvor god plass det er i en 911), og med alle ingredienser på plass var det duket for en flott kveld i hyggelig lag på camping.

I ROGALAND 1996

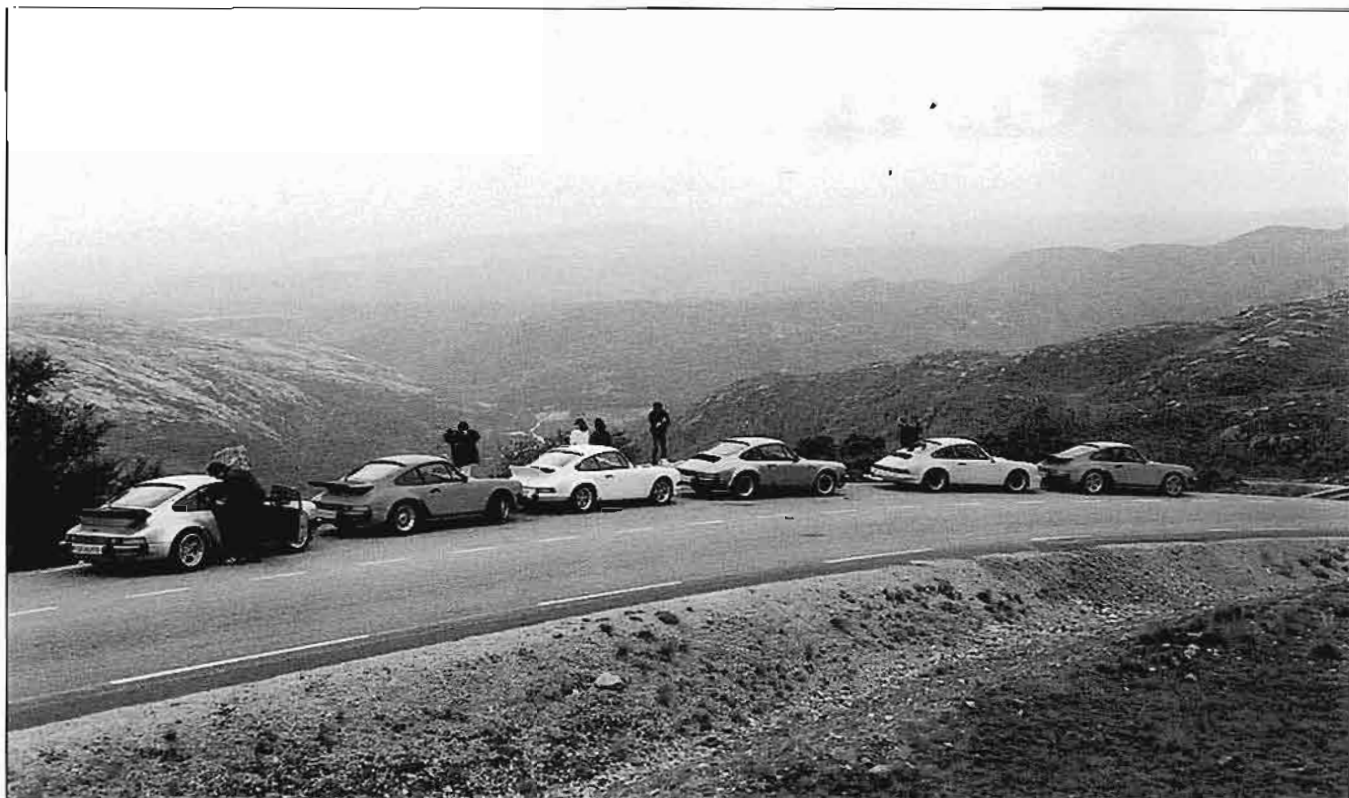


kvelden ble det nok et måltid grillmat, og vi klarte vel alle å komme i seng noe tidligere enn kvelden før....

Søndag morgen våknet vi (tidlig) til fint vær, og alt lå til rette for en flott tur hjemover. Turen startet med ferge fra Stavanger til Tau, videre på flotte svingete Porsche-veier til nytt fergeleie, videre på nye flotte svingete Porsche-veier til Sand - og slik fortsatte det. Tor-Helge fikk problemer med gearkassa, og Håkon prøvde etterhvert å trekke hans 911 Turbo på henger med sin 911 Carrera - et noe uvanlig syn for de aller fleste. Ryfylkeveien er absolutt å anbefale for den som vil utforske spennende smale veier i flott norsk fjellandskap. Det er som å kjøre på bane i flere timer i strekk - helt topp ! Etter en felles middag på Lakseslottet (veldig god mat, men kanskje Norges tregeeste betjening ?),

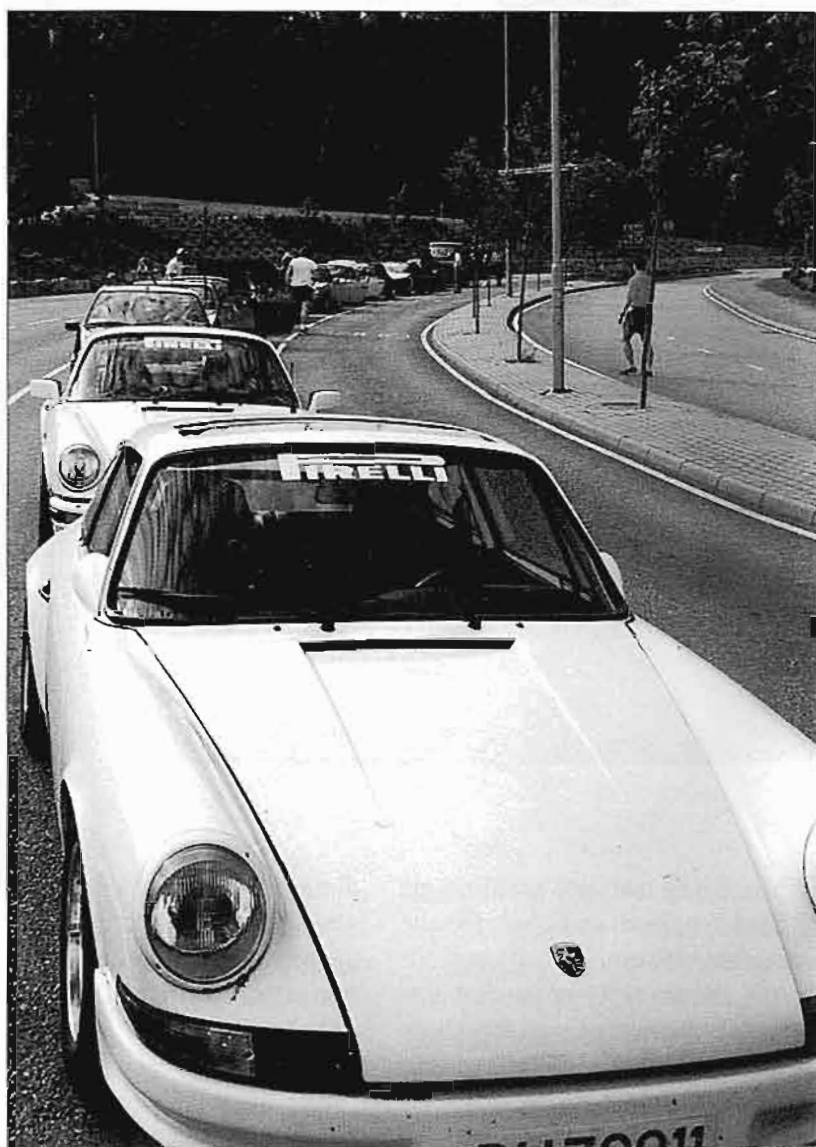
Lørdag var det samling på bryggen til stor glede for alle skuelystne, og vi kom oss etterhvert fram til Klepp go-cartbane. Her var mange iferd med å avslutte sine treningspass med opp til 250 ccm carter, og det var en og annen blandt oss som gjerne skulle ha prøvd

disse doningene. Da vi kom igang var det 20 stykker som skulle gjennom en treningsomgang, og hver sine to tellende omganger. Tiden gikk ganske fort, og vi fikk god underholdning av de som til tider satset litt over evne. Resultatene kunne du lese i augustbulletinen. På

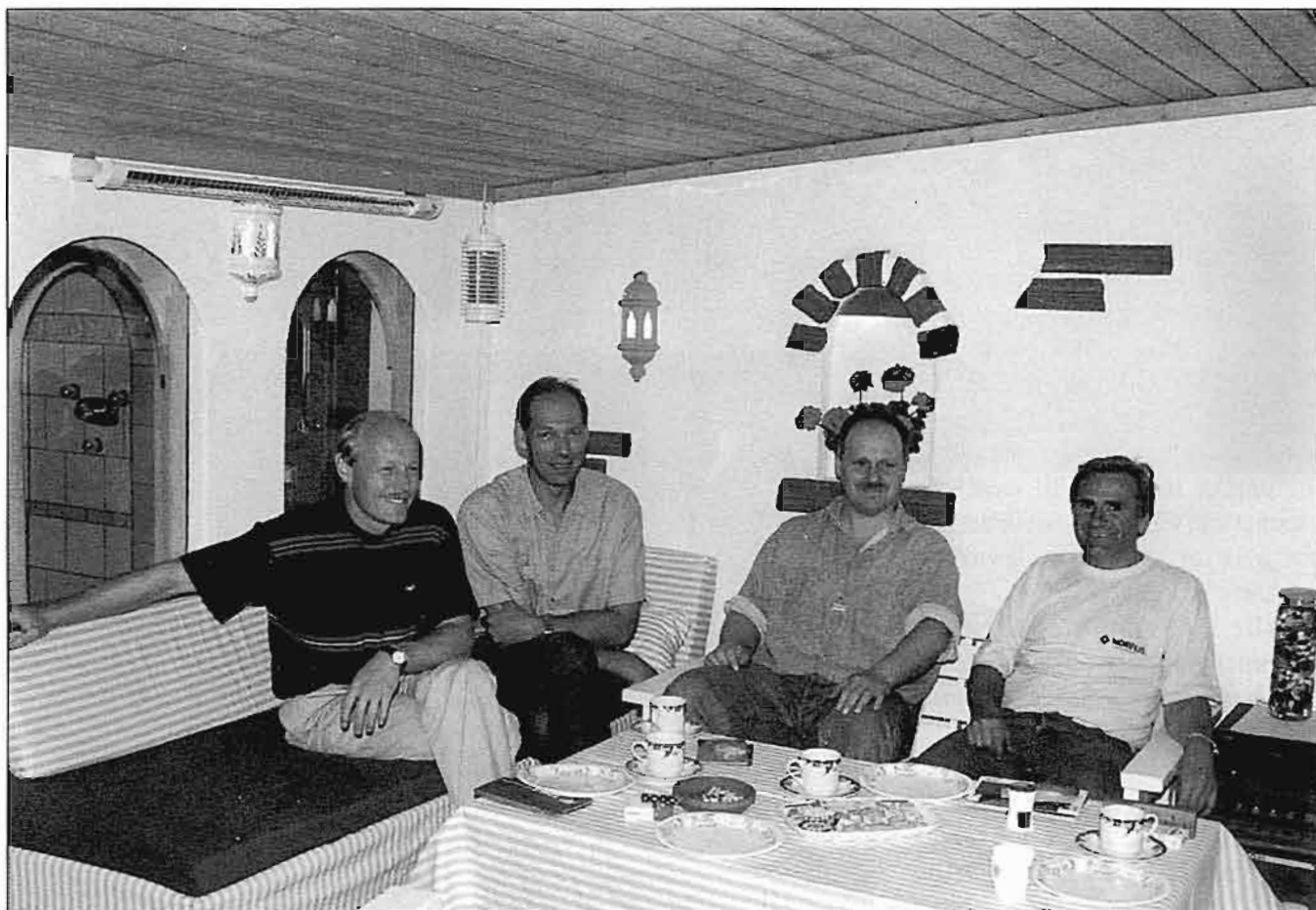


så takket vi Knut Lien for nok en flott gjennomført Rogalandshelg. Turen videre over Haukeli gikk som på skinner, og vi merket etterhvert på trafikken at ferien var over for mange denne søndag ettermiddagen. Vidar samlet troppene over en kaffekopp hjemme i Krogstadelva på kvelden, og Stavangerturen kunne nok en gang bli å huske som en flott helg sammen med mange gode Porschevenner !

Egil Haugen



356-KLUBBEN PÅ BESØK I DRAMMEN



Etter avtale med Jan Borg ble sommerens garasjemøte i Porsche 356 klubben ble avholdt hjemme hos ham tirsdag den 18 juni.

Foruten Jan Borg var det ytterligere tre medlemmer til stede. Fra venstre på bildet over ser vi Anders Elnæs, Sven Furuly, Henrik Hansen og Jan Borg samlet over en kopp kaffe og wienerbrød.

Det er utrolig hvor mye norsk Porsche historie mann får lært seg under disse møtene både når det gjelder nye og gamle Porscher. Jeg vil oppmuntre våre nyere medlemmer også til å møte opp på våre møter dersom de har teoretiske eller praktiske spørsmål om Porsche 356. Flere av våre medlemmer har

flere tiårs erfaring med Porsche 356 og kan gi nyttige tips om det meste. Dersom noen av Porsche klubb Norges medlemmer ønsker å komme til noen av våre møter er de hjertelig velkomne. Neste møte blir hos Henrik Hansen den 2. oktober kl. 19.00 hvor vi skal se hvordan motor og girkasse er blitt etter overhalingen i Sverige.

Girkassen komplett med differensial, bakaksler og tromler ble hentet i september hos Stigs Garasje. Som forventet hadde Stig gjort en ypperlig jobb hvor hver del var overhålt ned til minste detalj inkl. Bremsesylindere, slanger etc. Alle deksler er blitt demontert, sandblåst, lakkert og satt pent sammen så hele bakstillingen i dag fremstår som ny.

De som møter opp på oktobermøtet vårt får se hvordan resultatet er blitt. Dersom vi er heldige har jeg også fått 356'n tilbake fra lakkering til månedsmøtet vårt.

Men tilbake til vårt siste månedsmøte i juni som vi skulle prate om i dag.

Nå er det jo slik at noen av oss er fornøyd bare bilen ruller og går, mens andre igjen går helt den andre veien og ikke blir helt fornøyd før alle detaljer er bedre enn originalt. Jans Porsche er av det siste slaget, noe bildene på neste side også viser. Alt både i og under bilen fremstår som nytt, både wirer, bolter og alt småplukk ned til minste detalj. Jeg kunne ikke la være å tenke på hvor

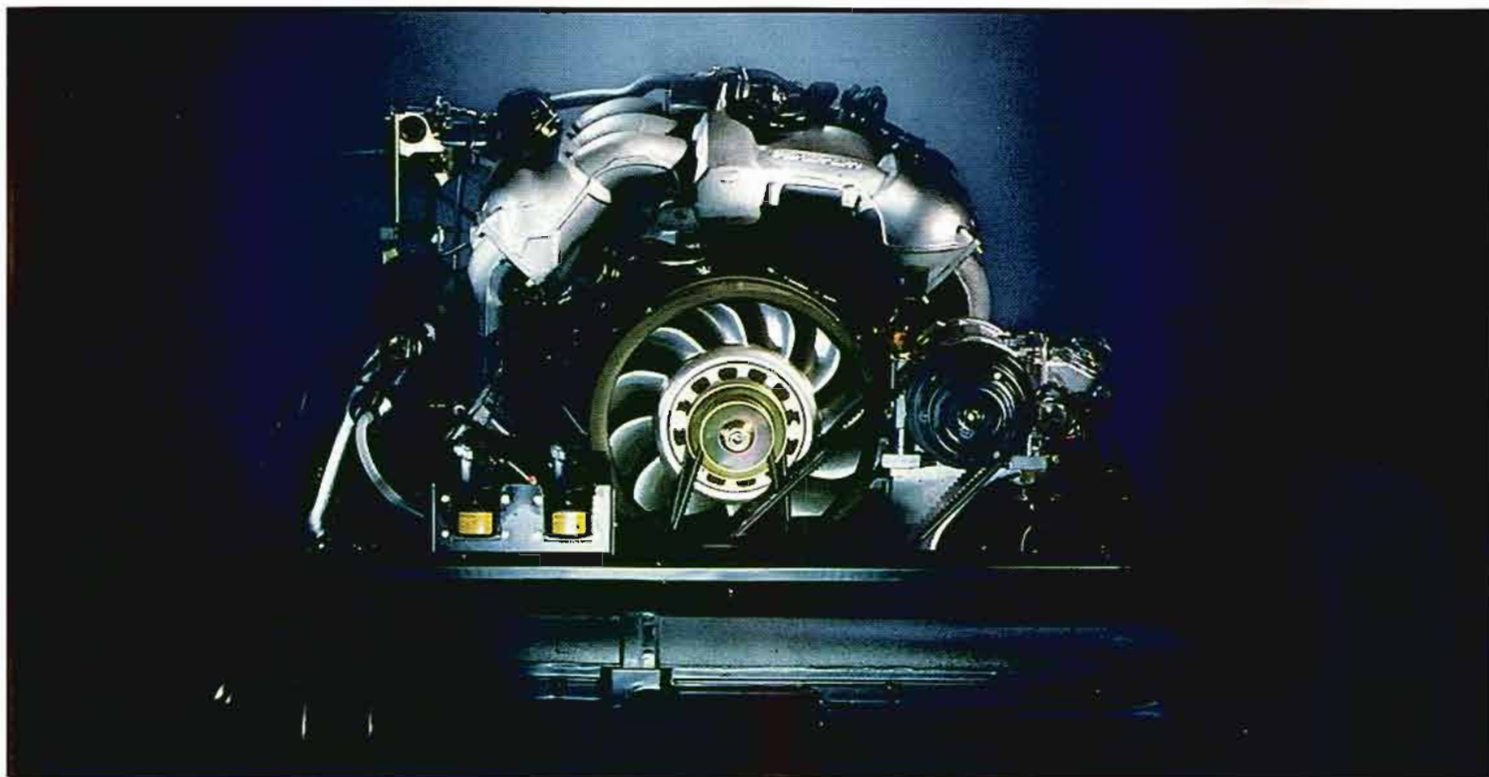
mange timers arbeide det er lagt ned i de enkleste detaljer. Om vi ser på bildene kan vi se hvordan Jan har bearbeidet karosseriet over og under. Alt er renset helt ned til rent metall og deretter slipt og lakkert slik at hele 356 'en i dag fremstår som praktisk talt ny. Når vi ser på de restaurerte detaljene er det lett å skjønne at Jan har lagt sin sjel i disse arbeidene. Erfaring tilsier at det koster mye energi og en kone å oppnå et så godt resultat, men det ser ut som det i dette tilfellet har gått bra med Jan. Status i dag er at karosseriet utvendig og innvendig er ferdig lakkert. Motorbearbeiding, innredning og sammenskruing gjenstår, men som Jan sier: det har ingen hast, det viktigste er gleden av å kunne drive med noe man liker. Jeg ønsker Jan lykke til videre og håper at han vil holde kontakten med oss slik at vi kan se hvordan prosjektet skrider fremover. Det blir ganske sikkert en fullstendig presentasjon av denne bilen i Porsche Classic når den er helt ferdig restaurert.

Siste nytt vedr. Porsche 356 er at Stigs Garasje i Sverige vurderer å kunne tilby komplette restaureringer av Porsche 356 ned til minste detalj. Dette vil i så fall være meget gode nyheter da ingen i Skandinavia kan tilby noe slikt i dag.

Henrik Hansen



Jeg lar de tre bildene mer eller mindre tale for seg selv. Arbeidet Jan Borg gjør med sin sjeldne 356 SC Cabriolet er ganske fantastisk. La meg bare kort nevne at lakken på instrumentboret er den originale. Det skal bli utrolig spennende å få se denne bilen på veien når den er ferdig. Blir dette Norges absolutt fineste Porsche 356?



Din Porsche ble ikke bygget som et kompromiss

så hvorfor skal du endre på det ?

Originale deler,

montert etter Porsche's spesifikasjoner.



PORSCHE

Bertel O. Steen A/S Stabekk
Norges Offisielle Porsche Senter

Tlf. 67536180
Fax. 67539590



1:43 MODELLBILER: PORSCHE 911 CARRERA RS 1973

Denne gamgen synes jeg det var på tide å skrive om en Porsche som mange kanskje ser på som den gjeveste Porsche gjennom alle tider, nemlig '73 911 Carrera RS. Denne ble som kjent produsert både som touring og som leichtbau, og en lettvekt av denne utsøkte gateracer er vel noe av det aller grommeste som kan kjøpes for penger - det er iallefall min personlige mening. Nå er det ikke alle som vil legge flere hundre tusen kroner i en 23 år gammel bil, og dette gjør at det er en svært sjelden bil å se på norske skilter. Takket være nyc

importregler så har det endelig kommet en original touring-versjon til Norge nå i sommer, og hvis du møter opp på klubbtreffene fremover så får du sikkert se den med egne øyne.

Det ble bare produsert 1580 stykker mellom april 1972 (chassis-nummer 9113600011) og juli 1973 (chassisnummer 9113601590), og de alle fleste var touring-utgaver. Den mest populære fargen var Grand-Prix weiss med farget Carrera-skrift og farget felgsenter i blått (205 stk.),

rødt (185 stk.) og grønt (60 stk.) - kun 7 stykker ble levert i hvit uten dekor. 296 stykker ble levert i light yellow (hellgelb) og de resterende bilene hadde en jevn fordeling på ytterligere 22 farger. 15 kunder fikk levert sine biler etter egne fargeønsker utover dette.

Jeg synes tallene forteller ganske mye om Porscher på denne tiden, som tok sjansen på å produsere en så spesiell og spartansk utrustet Porsche og som i de senere år har vist seg å bli et samlingsobjekt uten sidestykke for Porsche-entusiaster over hele verden.

Men over til det som denne artikkelen skal dreie seg om, nemlig modellene. I det siste året har jeg konsentrert meg mye om nettopp Carrera RS, og det finnes faktisk noen modeller på markedet (samle-rmarkedene). Gjennom årenes løp så har de forskjellige fabrikantene laget modeller i skala fra 1:10 til 1:100 hvorav enkelte er unike «smykker» som nesten er umulige å få tak i (hvis du ikke er sultanen av Brunei da). I mitt tilfelle så begrenser det seg til skalaen 1:43, og jeg begynner etter hvert å få en del godbiter i samlingen.

De mest kjente diecast-utgavene er Solido's versjoner i forskjellige fargealternativer, Verem, Polistil

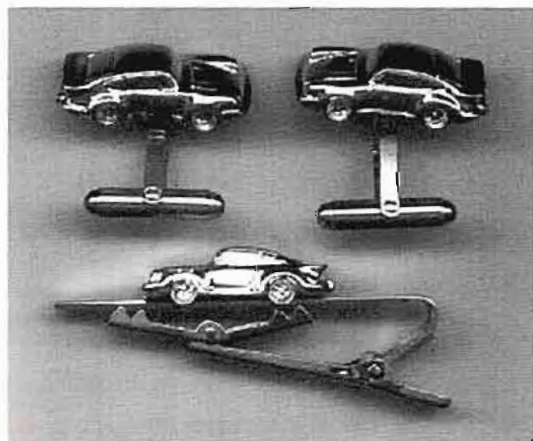
(også som Polizei-versjon), Jouef (nyere modell som er meget detaljrik), Norev og Burago. Som byggesett (kit) er det et ganske stort utvalg, hvorav mange er løps/rallyversjoner fra bl.a. Safarirally osv.

Fabrikantene baserer seg hovedsaklig på resinplast modeller som ligger rundt ca. 300,- og oppover.

Disse er fra bl.a. Robustelli (flere versjoner som f.eks. Bosch-sponset east-african safari '73, Sunoco Daytona '73, Martin Targa Florio etc.), SC Model, Denzer, Starter (gateversjoner med valgfrie Carrera-farger), Provence Moulage, Gamma, Mini Racing (har bl.a. en fin white metal modell av Kuhne & Nagel-

sponset east-african safari 1974). Når man har skaffet seg alle disse så er det på tide å innse at samlingen har fått seg et gedigent «løft» !

Egil Haugen



THE Clivedon COLLECTION

Medlemstilbud på årets julegaver !

The Clivedon motor Collection tilbyr et bredt utvalg pins og smykker av svært høy kvalitet. Modellene er forgyldt med 22 karat gull og leveres i gaveetui. Priser er inkl. mva, porto og oppkravsgebyr kommer i tillegg. Leveringstid ca. 4 uker. Be om katalog.



	Veil. pris	Medl. pris
PINS 24 mm (356, 911 Turbo, 911 Carrera, 944 og 962)	110,-	84,-
PINS 42 mm (kun 911 Turbo Flatnose)	175,-	140,-
SLIPSNÅL (24 mm modell 911 Turbo - se bilde)	250,-	176,-
MANSJETTKNAPPER (24 mm 911 Turbo - se bilde)	375,-	288,-
SETT (slipsnål + mansjettknapper - se bilde)	570,-	396,-
BOKMERKE / BINDERS (kun 42 mm 911 Turbo Flatnose)	140,-	96,-
SEDDCLKLEMMER (24 mm modell 911 Turbo på klemme)	200,-	160,-
NØKKELRING (gull el. tinn 42 mm - se bilde)	145,-	100,-
ANHENG (24 mm modell 911 Turbo)	220,-	160,-
ØREPYNT (24 mm modell 911 Turbo)	245,-	190,-



Bestilles ved : BMC v/S. Mossige, Trondheimsveien 199 b, 0570 Oslo
Tlf. 90060325 eller fax. 32826683

Porsche har valgt Mobil. Hva med deg?



Mobil og Porsche har innledet et langsiktig samarbeid. Det innebærer blant annet at alle nye Porscher leveres med Mobil 1 som original motorolje. Det blir med andre ord vår jobb å sørge for at motoren fungerer som den skal, uansett temperatur og belastning.

Men du trenger ikke å kjøre Porsche for å få nytte av de egenskapene Mobil 1 står for, det holder med at du skifter olje hos en av våre forhandlere.

Dette har mange norske bilister oppdaget allerede. I følge to store undersøkelser Scan Fact og MMI

har foretatt, er Mobil den oljen flest bilister mener det er verdt å betale litt ekstra for. Undersøkelsen viser også at vi er på topp når det gjelder den høyeste kvaliteten, beste kaldstart-olje samt den oljen som gir best motorbeskyttelse.



Det er ikke uten grunn at norske bilister trekker frem Mobil 1 som en unik motorolje. Som en helsyntetisk høykvalitetsolje tåler den mer enn mineraloljer, Gir bedre ytelse, sparer drivstoff og garanterer optimal smøring både ved ekstremt høye og lave temperaturer.

Mobil 1

Uansett hva slags bil du kjører

Mobil 1 får du kjøpt på Hydro Texaco stasjoner, verksteder og hos bilforhandlere. Ring oss gjerne for nærmere informasjon om utsalgsteder.
Mobil Oil AS, tlf 800 32 450.

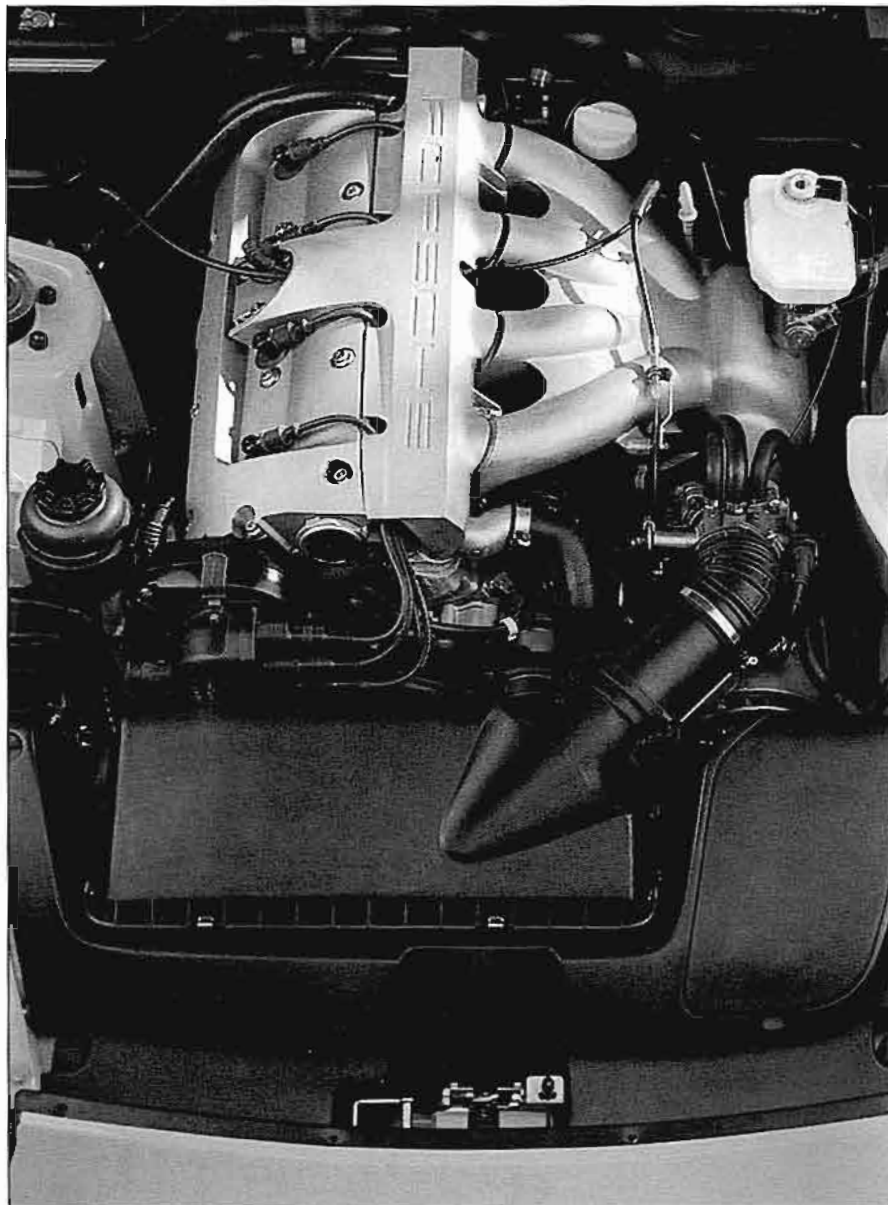
med alle andre Porsche-modeller mht. motor og drivverk - til "sin" bil- og egentlig mot sin vilje!

De som ikke velger å tro på ovennevnte historie kan jo smake på den neste: Porsche var slett ikke så lei seg for å overta Prosjekt 924. De hadde selv arbeidet med en luksusbil som erstatning for 911 i 4-5 år allerede (928), og en rimeligere bil enn 911 i tillegg - som en inngangsmodell - var kanskje ikke helt dumt? At ikke Volkswagen kom til å introdusere noen bil med transaksel-system (motor foran, gearkasse bak) var jo bare flott for Porsche. Dermed ble de alene om denne løsningen. Forresten; rett skal være rett, både Volvo 3-serie og Alfa Romeo hadde også transaksel-system, men det hadde liksom vært litt mer "plagsomt" om både VW og Porsche kom med samme tekniske løsningen samtidig. Med to biler, en i hver ende av prisskalaen, ville det bli lettere å få aksept for Porsches nye teknologi-idé.

Imidlertid innebar avtalen at Porsche skulle bruke VW-konsernets fabrikk i Neckarsulm som var overtatt etter oppkjøpet av NSU, og som hadde ledig produksjonskapasitet. Dessuten skulle Porsche benytte deler som fantes i VW-konsernet i størst mulig grad - inkludert den trofaste 2-liters motorkonstruksjonen som gjorde tjeneste i både Audi 100 og Volkswagen LT.

Dermed ble grunnlaget for det image som skulle følge de fire-sylindrede Porsche-modellene gjennom nesten tyve år lagt: 968'ens "bestefar" var en "Audi-coupe"...

Den nye Porsche 968 ble tatt godt imot av motorpressen da den ble introdusert høsten 1991. Svært gode kjøreegenskaper, ekstremt veigrep, høy sikkerhet og lavt bensinforbruk var kommentarer som gikk igjen blant journalistene. Den tre liter store motoren på 240 HK fulgte 968 praktisk talt uforandret gjennom de fire årene bilen ble produsert. Denne kraftpakken hadde



allerede bevist sin styrke og utholdenhet i 944 S tidligere. Den var stillegående og vibrasjonsfri takket være de to mot-roterende balanse-akslene, og den hadde krefter og respons i overflod takket være styringen av ventiler ved hjelp av Porsches egenutviklede Vario-Cam System.

Allerede dra første dag var 968 utstyrt med seks -trinns gearkasse som standard (har Ferrari kommet med det enda?) og Tiptronic kunne bestilles som ekstrautstyr.

De to første 968'ene som ble importert nye til Norge ankom vinteren '91/ '92. Den ene rød og "hissig" med seks -trinns gearkasse, den andre "elegan" blå metallic med Tiptronic.

I Norge startet prisen på kr 772.980.- for en coupe. En cabriolet med Tiptronic kostet 924.480.- Ganske mange penger for det som fortsatt mange kun betraktet som en "billigmodell". Annerledes, ja, men billigmodell, nei. I den samme prislisten (som daterer seg fra 1. august 1991) leser vi at en 911 Carrera 2 er å få kjøpt som coupé for kr 961.080.- og som cabriolet for kr 1.080.480.-

Alle ville gjerne prøvekjøre den nye modellen - både i Tyskland og i Norge. Frontmotorentusiastene lovpriste bilen - og hekkmotorfantastene fnyste like mye som tidligere. Men prisen var stiv - og det store salgsrushet kom aldri. Selv ikke høsten '91 - når 968 var helt ny,



kunne den true 911 på registreringsstatistikken i Tyskland. Og nå, fem år etter er fasiten klar: iløpet av fire år ble det solgt og innregistrert beskjedne 3927 biler i Porsches eget hjemmemarked.

De resterende 968'ene av en samlet produksjon på drøye 8000 biler fant veien til eksportmarkedene - der særlig USA og England tok ut mange biler.

I håp om få opp interessen for den nye modellen ble 968 CS lansert høsten 1992. Dette er "Club Sport" slik Porsche alltid har gjort det: lavere vekt, lite støydemping, kraftigere understell, stivere fjærer, kraftige racingstoler og frekke farger.

Slankekuren hjalp på akselerasjonstiden, men toppfarten forble den samme: 240 km/t.

Dessverre fikk heller ikke 968 CS kundene til å strømme inn i salgslokalene for å skrive kontrakter. På dette tidspunktet hadde vel også

den norske importøren "mentalt" gitt opp 968 - og noen 968 CS demobil var det aldri snakk om å importere til Norge. De eneste 968'ene som noensinne ble importert nye til Norge var de to opprinnelige '92-modellene.

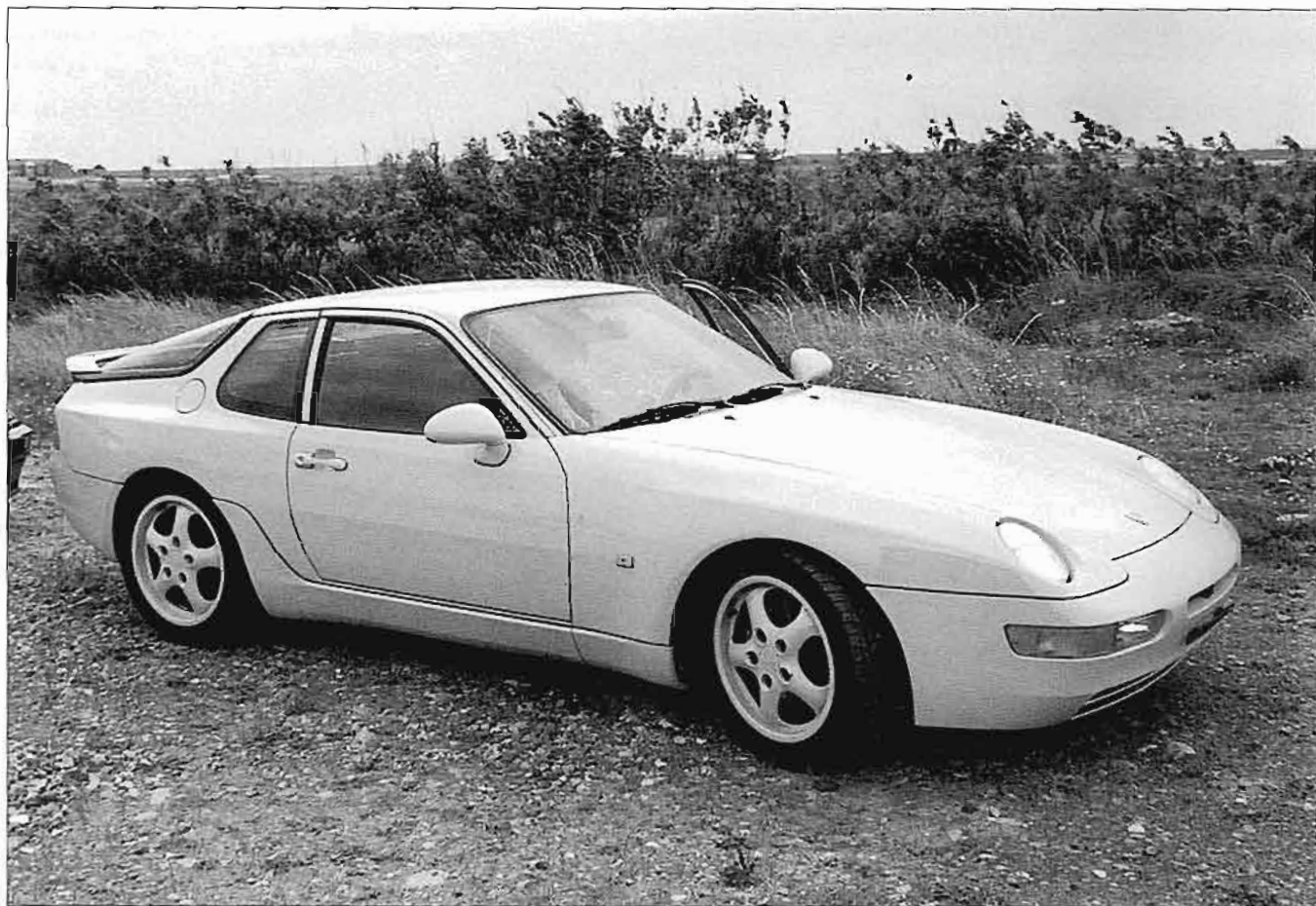
Med andre ord: de er ikke mange brukte 968'er å få kjøpt i Norge. Det er bruktimportert et-par 968'er det siste året, hvorav den ene er en original CS - i den typiske gule

fargen.

Hva så med Tyskland? Hvordan er det med interessen og prisene på 968 der nede?

Cabrioletter fra Porsche har tradisjonelt holdt seg bedre i pris enn tilsvarende coupeer. Så også med 968, men her er forskjellen uhyre liten i Tyskland. Det skiller bare noen få tusen mark på to biler av identisk årgang. Og verditapet på 968 er stort: en to år gammel coupé taper seg





55%, en cabriolet 57%. Det betyr at det i dag er fullt mulig å finne brukte 968'er i Tyskland av den første årgangen til priser under 40.000 mark. Dersom du er nysgjerrig på hva den vil koste på norske skilter er det bare å ta den tidligere nevnte nyprisen i Norge og sette inn i den regneformelen som blir presentert i artikkelen på side 2 i dette nummeret av Porsche Classic.

Historien om 968 er ikke komplett uten å nevne den spesielle Turbo S modellen som ble introdusert i 1993. Dette var fabrikkens siste forsøk på å bevise hvor bra frontmotor-konseptet virkelig er.

Jeg har ikke fått det bekreftet - men det sies at svært få eksemplarer av 968 Turbo S ble produsert - med en motor på 305 Hk og vanvittig bra kjøreegenskaper. Så om ikke dette er et spennende samleobjekt, så vet ikke jeg. Dette er forøvrig en bil som har blitt omtalt i Porsche Classic tidligere. I samme åndedrag må det

også nevnes en håndfull 968 RS bygget omtrent samtidig. De ble presentert med stor stolthet av Porsche - men jeg kan aldri se at disse har blitt brukt i racing - verken av Porsche selv eller noen av de kjente privat-teamene. Å få tak i en av disse bilene ville jo være et "scoop" - da spiller det liksom ingen rolle i hvilken ende av bilen motoren er plassert...

Rent teknisk bygger 968 i stor grad på 944, så det skulle ikke være mange overraskelser mht. driftsikkerhet og serviceproblemer. Alt taler for at en 968 som får litt stell kan runde 250.000 kilometer uten særlige problemer. dermed ligger jo alt til rette for at man kan ha en sportsvogn som virkelig kan brukes - uten fare for de store uttellingene på verksted-kontoen.

Min egen erfaring med 968 er at det er en rask og komfortabel reisevogn - glimrende til bruk på reiser over mange timer. Den er kanskje litt for "snill" til å være en Porsche: en sitter

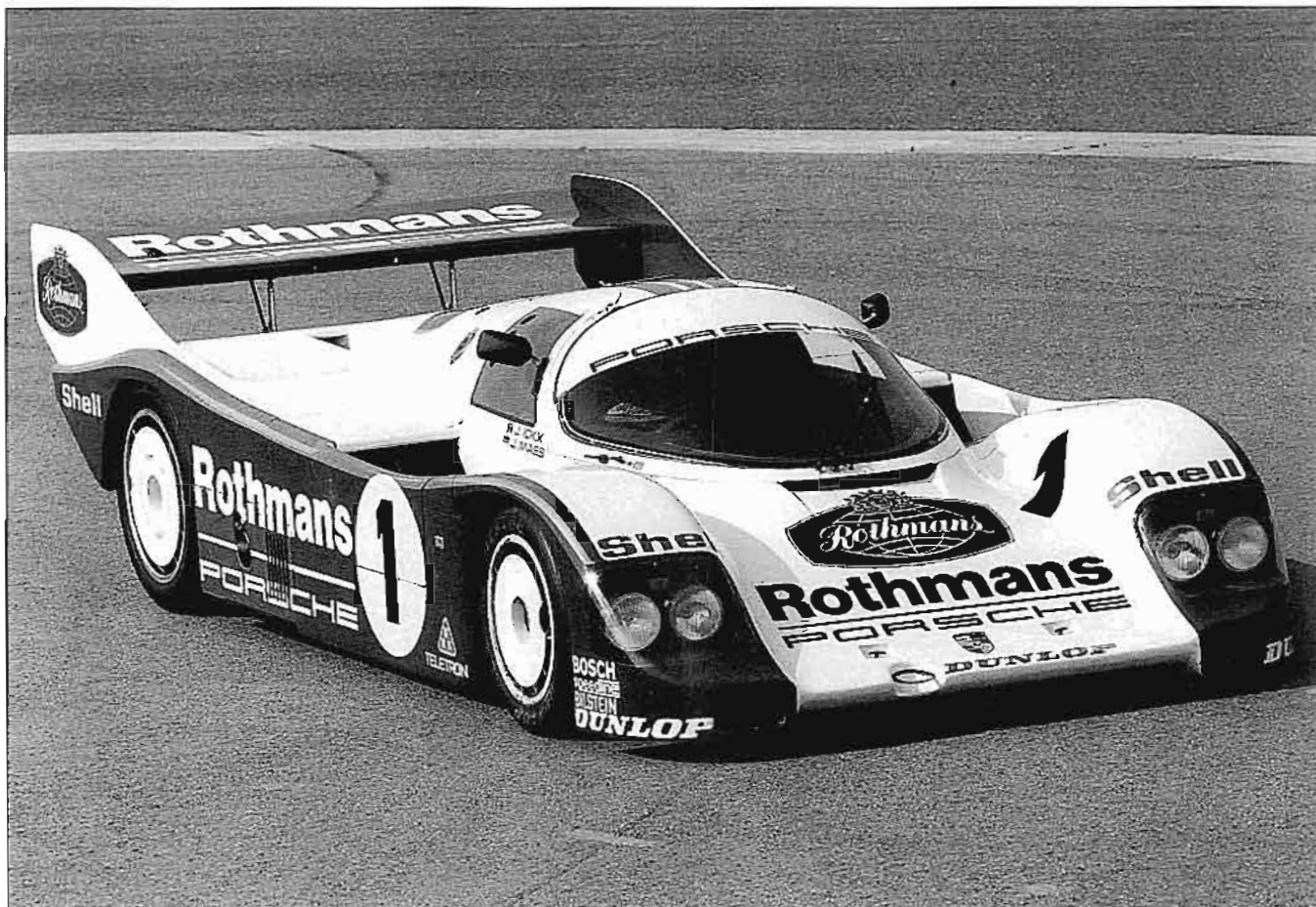
litt for godt, du får ikke den Go-Kart-følelsen som kjennetegner en 911 eller en 944 turbo. men du verden så fort det går unna med en 968! Tiptronic-gearingen er intet mindre enn fantastisk å bruke, men det har vært småproblemer med denne i Tyskland på det første modellåret - ikke minst på grunn av de ekstremt lange overføringsstagen som må til på en 968.

Alle årsmodeller av 968 er selvsagt helt sinkbelagt - så rust, det er vel knappst noe som kommer til å bli et problem for en 968-eier.

Så, hvem vet, kanskje får 968 den ære den fortjener om noen få år - når det går opp for Porsche-entusiaster hvilken utrolig flott og velkjørende bil dette er.

Og om du er usikker på dine emosjonelle følelser mht. 968'ens image, kan du jo alltid trøste deg med at "bestefaren" til en 911 er en simpel "boble".....

Sven Furuly



PORSCHE 956 GRUPPE C 1982

Det er vel først og fremmst de rene baneracerne vi lar oss imponere av når vi besøker fabrikkmuseet i Stuttgart. Blant de nyere bilene finner vi Porsche 956 Gruppe C fra 1982.

Dette er Le Mans bilen fremfor noen annen, og året 1982 vil for alltid stå som det første av en lang rekke gode racing-år for Porsche. I sitt første viktige (og kanskje verdens viktigste) billøp fullførte alle de tre strttende 956'ene. Ikke bare det at de fullførte - men titelseier var et faktum når bilene passerte mål som nr 1-2-3 i nøyaktig samme rekkefølge som startnummerne på bilene.

956 er utstyrt med en seks-sylindret motor på bare 2,65 liter. Ved hjelp

av fir-ventilsteknikk og turbolading yter motoren hele 620 Hk ved 8200 o/min. Dette gir bilen en toppfart på over 350 km/t. Medvirkende til dette er også bilens lave vekt (820 kg) og ekstremt lave karosseriprofil.

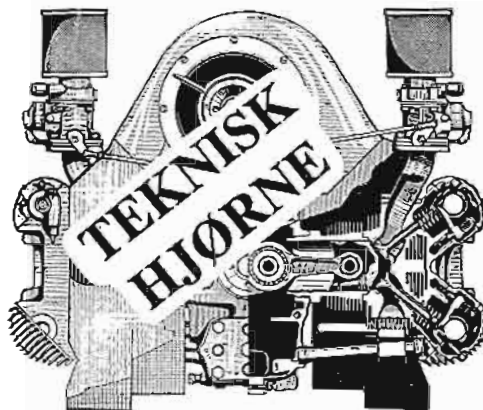
Hele bilen er konstruert med chassis som et aluminiums-monoque med et lett karosseri av kunstfiber. En av årsakene til at Gruppe C reglementet ble innført var at FISA ønsket å se ny teknologi på motorsiden, fremfor stadig økende sylindervolum og flere hestekrefter på den "gammeldagse måten". Et av kravene til Gruppe C-bilene var lavt bensinforbruk. På dette området lykkes Porsche svært bra - den 620 Hk store motoren hadde et forbruk i underkant av 5 liter/mil - noe som

betød neste 20 miles kjøring mellom hver tanking på banen. Innsprøytingssystemet var spesialutviklet av Bosch for denne motoren

En rekke kjente førere har høstet sine største seire med nettop Porsche 956. Spesielt Derek Bell tenker nok med taknemmelighet tilbake på Porsche 956 - hele fire Le Mans seiere fikk han med denne; i 1982, 1983, 1984 og 1985. Også Jacky Ickx, Vern von Schuppan og Jochen Mass har flere seire med denne bilen.

Bilen som står utstilt på museet har chassisnummer 956 002

Sven Furuly



PREPARERING FOR SLALOM OG BANEKJØRING

Del 4: MODIFISERING AV HJULOPPHENG- 944

Siden de tidligere artiklene i hovedsak har dreid seg om 911, tenkte jeg denne gangen å trå til med litt 944 stoff. I dagens marked kan man få en meget pen 944 for omkring 150.000 kr. Dette er etter min mening mye bil for pengene. En 911 i samme prisklasse vil være 7-8 år eldre med tilsvarende større risk for plunder og heft.

Med sin plassering av motoren foran og girkassen bak, er 944 modellen en meget godt avbalansert bil i motsetning til 911'en som har vektfordeling som en slegge. En 944 tilgir i større grad uvøren bruk av gass og brems enn en 911 som kontant plasserer sin eier i gapestokken (snurring i deposvingen...ha,ha).

Alikevel ser man ofte at en 944 kommer rundt deposvingen med skrikende hjul og dørstokken i asfalten etter en 911. Hvorfor? Jo, de fleste som kjører "aktivt" med sin 911 har lagt ned mye jobb i å forbedre kjøreegenskapene med stivere fjærer stabilisatorstag etc., mens de fleste 944'ene er i

"butikkutgave". Men fatt mot, det finnes mye goodies også til 944 takket være det faktum at fabrikken har levert bilen både i Turbo og Turbo Cup versjon.

Da jeg selv ikke er noen 944 ekspert, har jeg søkt konsulentbistand hos mr. Autotuning - Espen Olsen, som selv har testet en del løsninger for 944.

Ved å senke bilen får man etter manges mening en optisk forbedring, men bilens tyngdepunkt blir også lavere noe som reduserer kregningen ved svingkjøring.

Fra Strosek kan man få sportsfjærer som både er stivere og som gjør bilen lavere. Fjærene kommer på ca. kr. 2.500,- (alle priser er pluss mva.).

Disse kan kombineres med torsjonsstaver bak fra 944 Turbo som har diameter 25,5 mm, pris ca. 2.500,-. Ved å vri torsjonsstavene kan man justere høyden på slik at den matcher framfjærene (høres enkelt ut, men er en del jobb!).

Når det gjelder stabilisatorstag, er en del 944'er levert utan stab.stag

bak...skrekk og gru! Disse bilene har riktig nok grovere torsjonsstaver bak enn de bilene som er levert med stag, men kregningsevnen er likevel overveldende.

Også her kan man plukke et fint oppsett fra 944 Turbo. Bak benyttes et stag med diameter 20 mm og foran ett med diameter 24 mm. Prisen ligger på rundt 1.200,- kr pr. stk. Kombinerer man disse komponentene med en sats nye Koni dempere blir resultatet meget potent. Gule Koni sport anbefales foran, mens det bak duger med røde Koni.

For under 15.000 kr har man da fått "ett paket" som kan få eiere av tilårskomne 911'er til å bli meget "svett i fingra".

Hva så med bremses? Normalt er ikke bremsene noe problem på 944, da disse står bra i forhold til effekten. For den som vil ha mere skrubbe finnes det selvfølgelig mere turbostoff i medisinskapet.

Med hensyn til effekt er det faktisk slik at 944 motorene er temmelig



En 1986 modell 944 Turbo parkert utenfor hos Ruf importøren i Norge, Autotuning AIS. Legg merke til at bilen er sterkt senket og utstyrt med felger i hele 17" størrelse.

Bilen på bildet under er også senket noe og har bredere felger enn det som er standard på 944.

optimale med hensyn til forholdet mellom effekt og slagvolum. Dette finnes heller ikke mange trimkomponenter å få kjøpt som virkelig duger.

Espen hadde en gang inne en 944 som var "trimmet" med noen amerikanske "godbiter", bl.a. kamaksel, grenrør og nytt program for innsprøytingen. Ved måling på rullende landevei viste denne "værstingen" seg å ha 149 hk mot 164 hk i original utførelse!

Med andre ord, la maskinisten være i fred, og legg pengene i potent understell (.. vi snakker fortsatt om 944).

Hans Peter Havdal



REFERANSEBOK OM 911!

Endelig en skikkelig referansebok om 911. Fullpakket med nyttig og interessant informasjon. Hvordan kan en Porsche-bok være nyttig? Jo, solid kompetanse om emnet kan ofte være den beste forsikring for at alt går bra, når du står der og skal kjøpe deg en 911. Og tro meg - det er mange feller å gå i - selv for den som tror han har greie på saken.

Forfatterne Jörg Austen og Sigmund Walter har gjort et fantastisk arbeid med boken "Porsche 911 - Die Technische Dokumentation". Det er bare å bøye seg i ærbødighet over det vell av informasjon som finnes mellom permene. Boken, som er i salg hos Automobilia Bookshop er utgitt av tyske Motorbuch Verlag, som foruten denne rykende ferske boken har en rekke andre interessante Porsche-bøker i sortimentet. Mest kjent er vel "Das Grosse Porsche Buch" - et "must" i enhver Porsche-eiers hjem. Men er det 911 du er interessert i, er det denne nye boken som gjelder fra nå av.

Absolutt alle 911'er er inkludert - fra de første 901 prototypene til 1996-årgangen av 993.

Bokens tyngde ligger i mengden detaljopplysninger. Hvert enkelt produksjonsår er presentert med alle fabrikkasjonskoder - som motor-koder, destinasjonsland, karrosseri-form, katalysator, etc. Og best av alt: den forklarer hvordan 911'ens chassisnummer er bygget opp. Hva det enkelte siffer og bokstav betyr. Ingen - absolutt ingen, skulle behøve å kjøpe en 911 Cabriolet som viser seg å være en opprinnelig Targa etter å ha blitt gjort oppmerksom på at denne boken finnes.

Praktisk talt alle modeller og varianter er avbildet i sort/hvitt, med egne temasider som er viet f.eks felger. Dermed er det svært lett å

verifisere produksjonsår, chassis-nummer, utstyr og utseende. En agen avdeling med bilder i fire farger viser en god del av de fargene 911 har blitt levert i - men langt fra alle! Det skal ikke bli lett å lure Porsche-kjøpere som har gjort "hjemmeleksen" etter dette.

Jeg tenker med skrekk og gru på den som står og skal importere sin egen Porsche. Du står kanskje midt nede i Tyskland et sted og har pengene klar. Tenk så deilig det ville være å kunne slå opp i boken å se at bil, motor og gearkasse hører sammen! Vi har vel alle hørt diverse skrekkehistorier om Porscher som har "tatt kvelden" før de kommer til Kiel...

Det er ikke lett å la være å skryte av denne boken. Alle Porsche-entusiaster som vært innom meg har fått blanke øyne, og et smil om munnen .."denne skal jeg ha".

Selv lar jeg meg mest fascinere av at den har en veldig "stram" og ordentlig presentasjon av dataene - det er lett å finne frem til - og lese om akkurat det du er ute etter i øyeblikket. Det er selvsagt umulig å gå helt i dybden på nærmere 35 år produksjon av 911 innenfor 240 sider, men allikevel: dette er bra!

Selv fant jeg flere ting som har bekreftet "mysterier" jeg ikke har fått svar på noe annet sted - og dette er ting som har vært ubesvart for min del i 15-20 år....

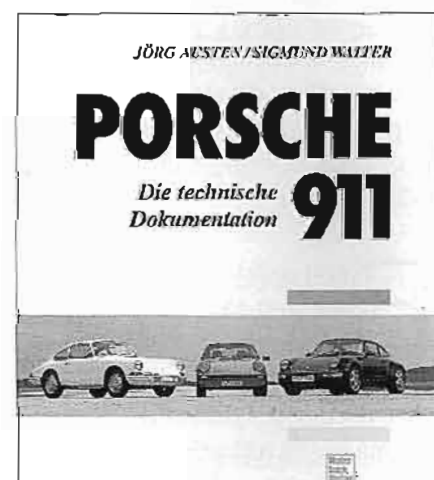
Jakten på trykkfeil, unøyaktigheter, eller direkte feilinformasjon i en ny bok er alltid spennende. Noen småting er det her også. Folk som er interessert i Carrera-historie må være en forfatters mareritt. På dette området er kildeopplysning viktig. Selv burde jeg nesten føle meg beæret - i en vekt-/ytelsesoversikt bakerst i boken har det sneket seg inn en bil som ikke har noe med 911 å gjøre: 924 Carrera GTS. Det er jo

hyggelig å se at det bare er en håndfull 911'er som er raskere enn denne.... Unnskyld, men sånn er det å ha en redaktør med sans for Porscher uansett hvilken ende motoren sitter i...

Anbetale 299 kroner for denne boken er absolutt valuta for pengene. Symbolet på Porsche er jo nettopp 911, og det er morsomt å kjenne både historikken og litt mer inngående detaljer enn "folk flest".

Boken passer egentlig for alle kategorier Porsche-entusiaster: den "nyomvendte" som skal kjøpe sin første, gamlekara som synes det er greit å kunne historien, og til sist eiere av andre Porsche-modeller enn 911. For sistnevnte gruppe kan lesingen medføre at man blir ubotelig tent på 911....

Sven Furuly



Tittel: Porsche 911 - Die Technische Dokumentation

Forfatter: J. Austen / S. Walter

Utgiver: Motorbuch Verlag

ISBN 3-613-01689-3

Pris: kr 299.-

Kan kjøpes hos Automobilia Bookshop i Oslo

AUTOTUNING RUF®



7,5+9x17" CUP felger
passer 911 - 944 - 928 - 964) **kr. 9.900,-** + mva.
40% rabatt på dekk ved kjøp av felger.

VERKSTEDTILBUD

20.000 km service (deler, olje og arbeid):

911 SC/3,2 Carrera med Castrol Softec olje	kr. 3.100,- + mva
944 82-89 med Castrol Softec olje	kr. 2.100,- + mva
928/S 78-83 Carrera med Castrol Softec olje	kr. 2.800,- + mva
911 (ikke turbo): Hydrauliske kjedestrammersett ferdig montert	kr. 4.900,- + mva
Clutchbytte 911 -86 (ikke turbo)	
inkl. deler og arb.	kr. 4.900,- + mva
944: Bytte av register- og balanseakselrem	
inkl. deler og arb.	kr. 1.980,- + mva
928/S: Bytte av registerrem inkl. deler og arb.	kr. 2.100,- + mva



Overleggsmatter m/Porsche-logo
– alle modeller. Sort/brun/blå

kr. 890,- + mva

ADRESSE: AUTOTUNING AS
JONSTEN
POSTBOKS 94, N-1640 RÅDE
NORWAY

TELEFON 69 28 59 99
TELEFAX 69 28 59 98

BANK: KREDITKASSEN
BANKGIRO: 6118.06.01278
POSTGIRO: 0826 0292545

FORETAKSNR.:
NO-966307714 MVA



Boxster.

Verdenspremiere i september.

Norgespremiere i oktober.

Du kan bestille nå.



PORSCHE

Bertel O. Steen A/S Stabekk
Norges Offisielle Porsche Senter

Tlf. 67536180
Fax. 67539590