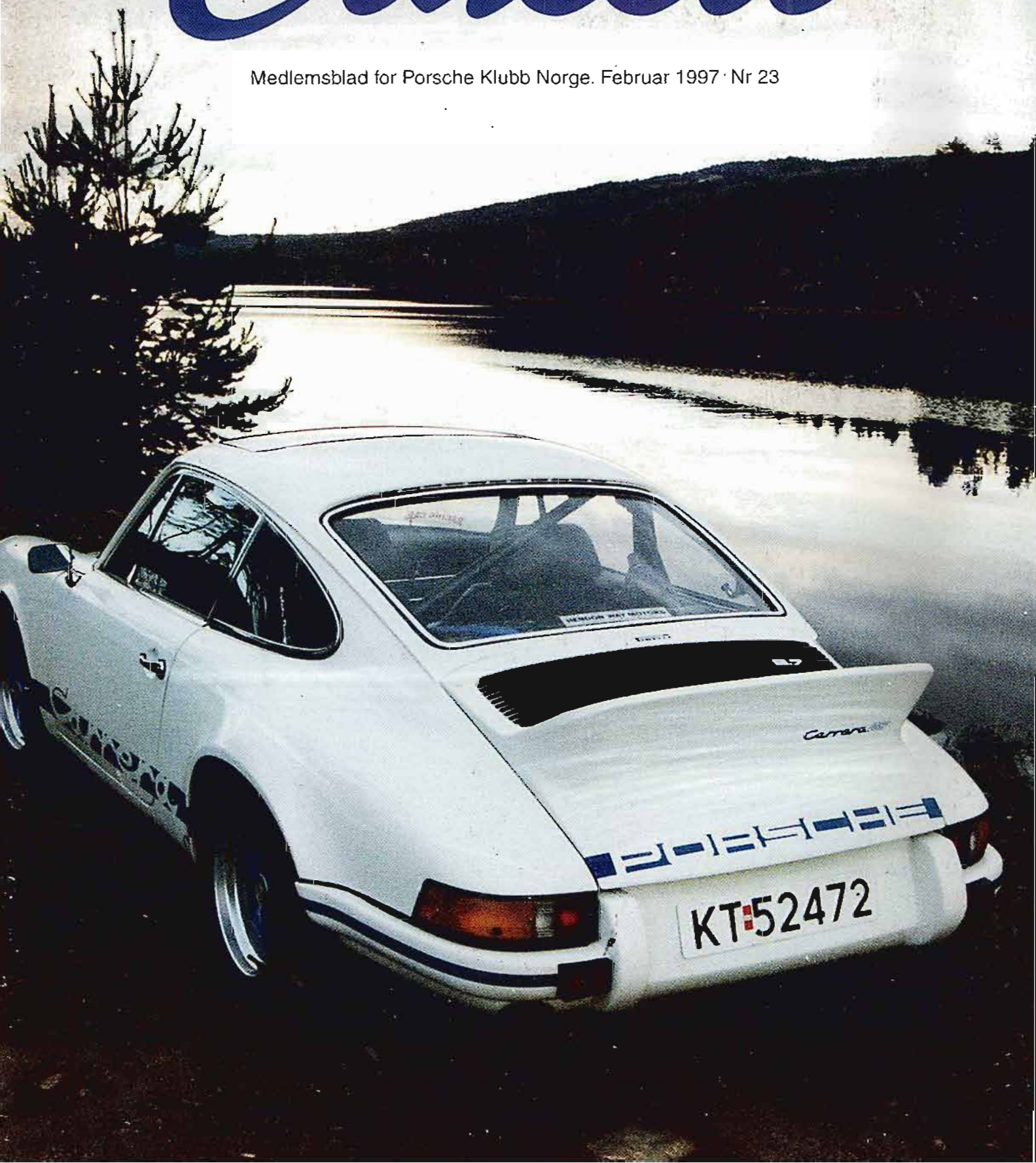


PORSCHE *Classic*

Medlemsblad for Porsche Klubb Norge. Februar 1997 · Nr 23



P Zero System

POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

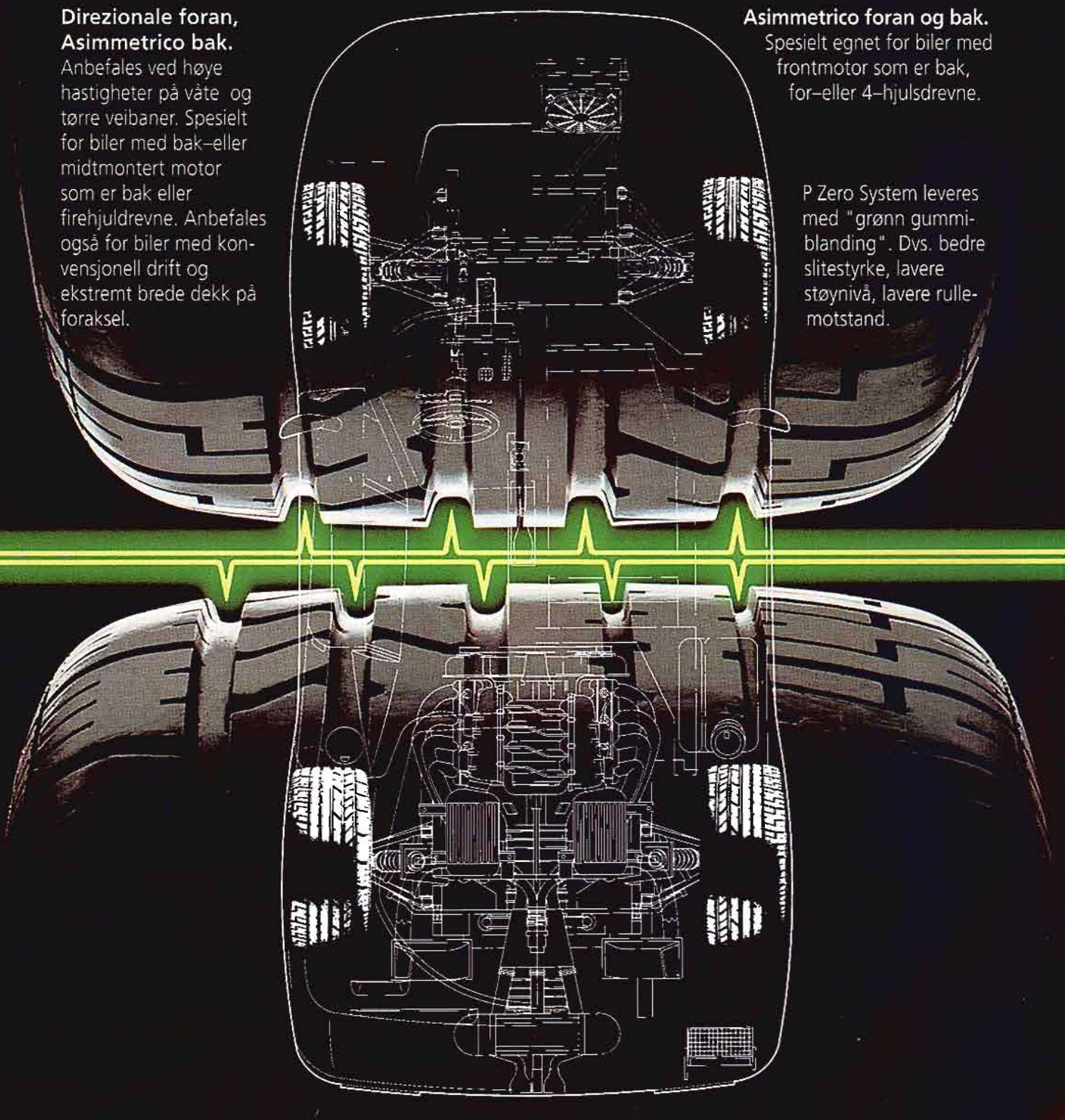
Direzionale foran, Asimmetrico bak.

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.



PIRELLI

IF YOU'RE GOING TO DRIVE, DRIVE.

IMPORTØR: Gummi Centralen AS Nye Vakåsvei 10, 1364 Hvalstad

Bladet utkommer med 3 nummer i 1997.
Distribusjon: Gratis til alle medlemmer.
I redaksjonen: Sven Furuly
Idê 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



Et nytt år har begynt, og det betyr at vi står foran en ny sesong full av godbiter til deg som vil bruke klubben til noe fornuftig. Vi har de samme personene i årets styre som i fjorårets, så du må nok ta til takke med oss nok en sesong !

Som du kunne se i januarbulletinen så har vi litt av hvert på programmet fremover, og jeg antar at den mest spennende aktiviteten i innværende år vil bli fabrikkturen til Stuttgart. Den er lagt til en tid på året hvor mange burde ha mulighet for å kjøre selv, og alt ligger til rette for å få en begivenhetsrik lang-helg i Europa. På noen få dager har 21 personer meldt seg på og det skulle forundre meg mye om det ikke blir et tyvetalls Porscher på ferja fra Gøteborg til Kiel i begynnelsen av juni.

Etter importreguleringen sommeren 1995 har det kommet inn mange Porscher til Norge, noe vi har merket positivt i klubben. I midten av januar var vi oppe i hele 470 medlemmer, og det kommer stadig inn forespørsler om

medlemsskap. I følge pålitelige kilder i Vegdirektoratet er tallene på antall nyregistrerte Porscher for 1995 på 71 biler og i hele 1996 er det kommet inn 194 stykker. Det betyr at det på landsbasis i dag befinner seg i overkant av 1000 Porscher, og at nesten halvparten av eierne er medlemmer i sin merkeklubb. Jeg vet ikke om andre land i verden som kan bla opp en slik statistikk, og vi kan være stolte av å ha en klubb som klarer å binde så mange entusiaster sammen ! Det er ingen tvil om at jo større klubben er desto mer arbeid er det å drive den, men på en annen side så er det tyngden av medlemmer som er viktig ved forhandlinger om rabattavtaler etc. Som du ser i dette nummeret så har det kommet en del nye annonsører inn på banen, og det er ene og alene fordi målgruppen begynner å bli så stor at det vil lønne seg å profilere produktene til de som virkelig vet hva kvalitet betyr. Jeg håper at vi klarer å holde vårt høye medlemstall oppe, ja til og med klarer å øke det ytterligere utover sesongen.

Avære tilknyttet en merkeklubb skal selvsagt gi noe tilbake, det skal være gøy og det skal gi et tilbud til alle, enten det er informasjon som kommer jevnlig i postkassen eller det er aktiviteter hvor Porschen står i fokus. Det er vårt mål å dekke alle typer krav og meninger, derfor tar vi veldig gjerne i mot forslag til tiltak som kanskje kan komme deg og dine kollegaer til nytte. Hvis du har tanker om et eller annet arrangement som vi tidligere ikke har hatt på programmet, så sett det ut i live ved å kontakte klubben. Vi er klar over at det ikke er lett å kjøre 80-90 mil for å delta på et klubbmøte flere ganger i løpet av sesongen, men kanskje vi kunne arrangere et eller annet som kunne være i nærheten av der nettopp du holder til. Fyr løs, det skader ikke å være kreativ !

Om få måneder er vi altså i gang for fullt igjen, og vi sees på treffene!

Egil Haugen



PARTNERS IN PERFORMANCE

Etter mer enn 30 års samarbeid med oljeselskapet Shell, innledet ledelsen i Porsche AG for litt over ett år siden en ny samarbeidsavtale med en annen oljeleverandør - Mobil. Dette samarbeidet går ut på forskning, utvikling, produksjon og selvsagt markedsmessige aktiviteter spesielt innen motorsport.

Som du sikkert husker så vant Porsche helt suverent totalseieren i fjorårets 24-timers på LeMans med den Mobil 1 dekorerte Porsche 911 GT1 kjørt av Thierry Boutsen og Hans-Joachim Stuck. De samme førerne vant også overlegent 4-timers løpet i Endurance GT klassen på Brands Hatch 6-8 september

samt den niende runden på Spa Francorchamps 14 dager senere. I tillegg har Mobil Oil vært en av de store sponsorene i fjorårets Porsche Pirelli Supercup som stort sett har gått som i forkant av de fleste Formel-1 løp i Europa. Samarbeidet med Mobil kunne vel ikke fått en bedre start.

Mobil Oil, med hovedbase i USA, er som vi alle vet ingen nykommer på oljefronten. De har vært i markedet i over 100 år, og har absolutt vært en av aktørene i motorsportens historie. Så lenge forbrenningsmotoren har eksistert så har også den blå og røde logoen symbolisert maksimum kvalitet både for den

vanlige bilist som for industrielle behov. I begynnelsen av 70-tallet utviklet forskere i Mobil den første helsyntetiske oljen spesielt utviklet for de vanskelige forholdene inne i jetmotorene på fly. Etter videre utvikling lanserte Mobil i 1976 den første hel-syntetiske oljen til bruk i forbrenningsmotorer, et produkt som i dag regnes som verdens mest avanserte motorolje. Den oppfyller ikke bare industrielle krav, men har også ekstreme egenskaper ved svært høye temperaturer hvor mineralske oljer ikke er brukbare. Den gir samtidig en optimal beskyttelse av motoren, og det er kanskje ikke så rart at Mobil ble den største oljeleverandøren til flyselskap over hele verden.

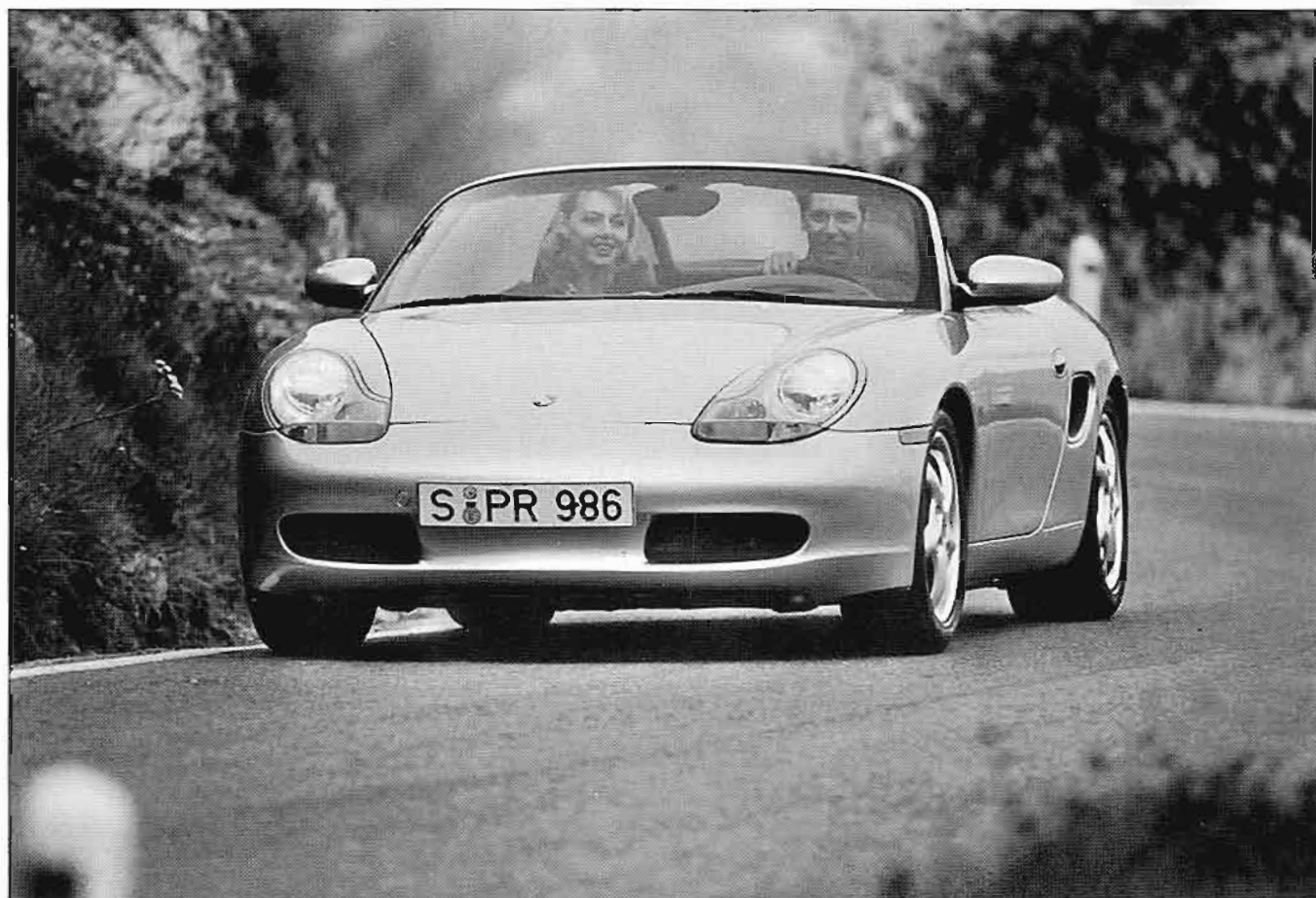


Noen år senere, i 1978, kom Mobil "på banen" i Formel 1 hvor de lanserte sin beste olje - Mobil 1. Teamene som satset på denne oljen i sine teknologiske mesterverk av noen motorer, fant ut at de fikk ut 3 % mer effekt av motorens effekt bare ved å bytte til Mobil 1. Siden da har Mobil har en enorm suksess blandt flere team, og har absolutt sin del av æren for et 50-talls Formel-1 seiere.

I dag er Mobil representert i over 100 land rundt om i verden, og sysselsetter over 50000 mennesker. Med et samarbeid med Porsche har Mobil tatt et ansvar for videre utvikling av sine produkter, og samtidig gitt deg bevis for at du som Porsche-eier trygt kan velge Mobil 1 neste gang du bytter olje. Mobil 1 0W40 er i dag standard på alle Porscher levert fra fabrikken - hvorfor ikke velge denne du også ?

Egil Haugen





PORSCHE
CLASSIC
PRØVEKJØRER:

PORSCHE BOXSTER

Hvor mange helt nye modellserier fra Porsche vil man møte iløpet av et helt liv? Gjennom de drøyt tyve årene jeg har hatt førerkort har det kommet to nye grunnmodeller fra Porsche: frontmotor-serien i 1976 og nå Boxster i 1996.

Å være en av de første i landet som kjører en ny Porsche er alltid morsomt. Kjenne på bilen og sammenlikne den med andre Porscher du har kjørt tidligere. Merke at utviklingen nærmest usynlig går fremover - en 911 Turbo

av siste årsmodell er en helt annen Porsche enn "gammelturboen" fra '70 og '80 -tallet. Samme bil, samme konsept, men foredlet og forfinet til en velslipt smykkesten. Jeg reagerte på samme måte når jeg kjørte en 968 for første gang; samme konsept som 924, men med en kvalitetsfølelse og en komfort på et vesentlig høyere nivå.

Når du prøver en ny Porsche vet du på en måte hva du får. Enkelt uttrykt: det du var vant til, pluss litt ekstra. Alltid raskere og kraftigere - men stadig mer sivilisert og kontrollerbart. Det er nesten som

om Porsche og jeg har samme biologiske klokke: man blir litt eldre for hver dag, og det som var brutalt og morsomt i går skal helst erstattes av noe som er ukomplisert og behagelig i morgen.

Porsche Boxster er en helt ny bil. Her har fabrikken startet med "blanke ark" - uten krav til at den skal være fortsettelsen på noe som er etablert - bortsett fra at det selvsagt skal være en Porsche. Det er ikke en eneste bit som kommer fra andre Porsche-modeller, men selvsagt er mye av



grunnteknologien identisk, til tross for at det har fått sin egen form i nye Boxster. Selve konseptet er gammelt og velprøvet: to seter og midtplassert motor hadde Porsche så tidlig som i 1948. Og den samme løsningen har vært brukt kontinuerlig på Porsches rene racerbiler, fra 550 Spyder til 962.

Hjertet slo raskere

Mitt første møte med Porsche Boxster var på norgespremieren 23. oktober. Der stod den! Etter tre års ventetid var endelig Boxster en realitet - på norske skilter. Ingen tvil om at dette var en Porsche. Litt av 993, litt av Panamericana-modellen, men mesteparten helt nye linjer. Den var litt større enn jeg hadde forventet. Tiltross for at jeg hadde visst de faktiske målene i lengre tid hadde jeg ikke vært i stand til å forestille meg størrelsen. En roadster skal "liksom" være liten - men Boxster var jo like lang og bred som en 911...

Designet er kompakt og får allikevel bilen til å virke mindre og mer

"snappy" enn en 911. Et flott frontparti, lekker profil, men en bakende som.... tja, ikke helt..

Det andre møtet med Boxster kom ca 14 dager senere. Plutselig stod jeg med nøklene i hånden, og Anne Singsaas smilte bredt. -"Det er vel på tide at du får prøve den, og gjøre deg opp en mening om Boxster"- Jeg fortsetter å prate, og først etter mange minutter går det opp for meg at jeg faktisk kan gå ut og starte opp Boxster'en for aller første gang. Ute på plassen så bilen mye mindre ut enn inne i salgshallen. Nå var den med ett en lav og liten roadster. Riktignok var kalesjen på - og været tillot ikke å kjøre åpent i løpet av den tiden jeg hadde bilen. Men den var utrolig vakker.

Lyden av rasehester

Visst var det god plass til meg i en Boxster. Ytterjakken passer akkurat på den lille hyllen bak nakkestøttene, og med kun genser på satt jeg godt i førersetet. Etter justering av sete, ratt og speil - samtidig som Anne

fortalte om bilen - var jeg klar til start. Tenningsnøkkelen ble vridd om, og det ble liv bak ryggen min. Og hvilken lyd! Her har Porsche virkelig fått til en genisterk. Under den tidligere norgespremieren ble motoren startet opp inne i salgshallen - noe som førte til vantro blikk og nærmest hånlige flir - dette låt for tynt til å være Porsche!

Inne i bilen var det noe helt annet. Lyden var den karakteristiske lavmælte bokser-knurringen du kjenner fra 911. Jeg følte meg med ett svært så hjemme i bilen.

Demonstrasjonsbilen er utstyrt med Tiptronic. Dersom ingen har funnet på å privatimportere en Porsche med Tiptronic til Norge iløpet av de siste årene er dette den andre bilen som finnes i landet med dette gearsystemet. Jeg var full av lovprisning når jeg prøvde dette i 1992, og dette synspunktet har jeg opprettholdt hele tiden.

I Boxster er Tiptronic-kontrollen flyttet opp på rattet, og opp- og nedgearing foretas nå med tommelfingeren. Enda raskere og tryggere enn den gamle varianten. En kontroll-knapp på hver side av rattet



*Reprografen
er trykkeriet
som holder orden
på alle løse
tråder.*

*Å levere trykksaker er langt mer enn
å vise et ferdig trykk.*

(– Det kan jo snart alle gjøre.)

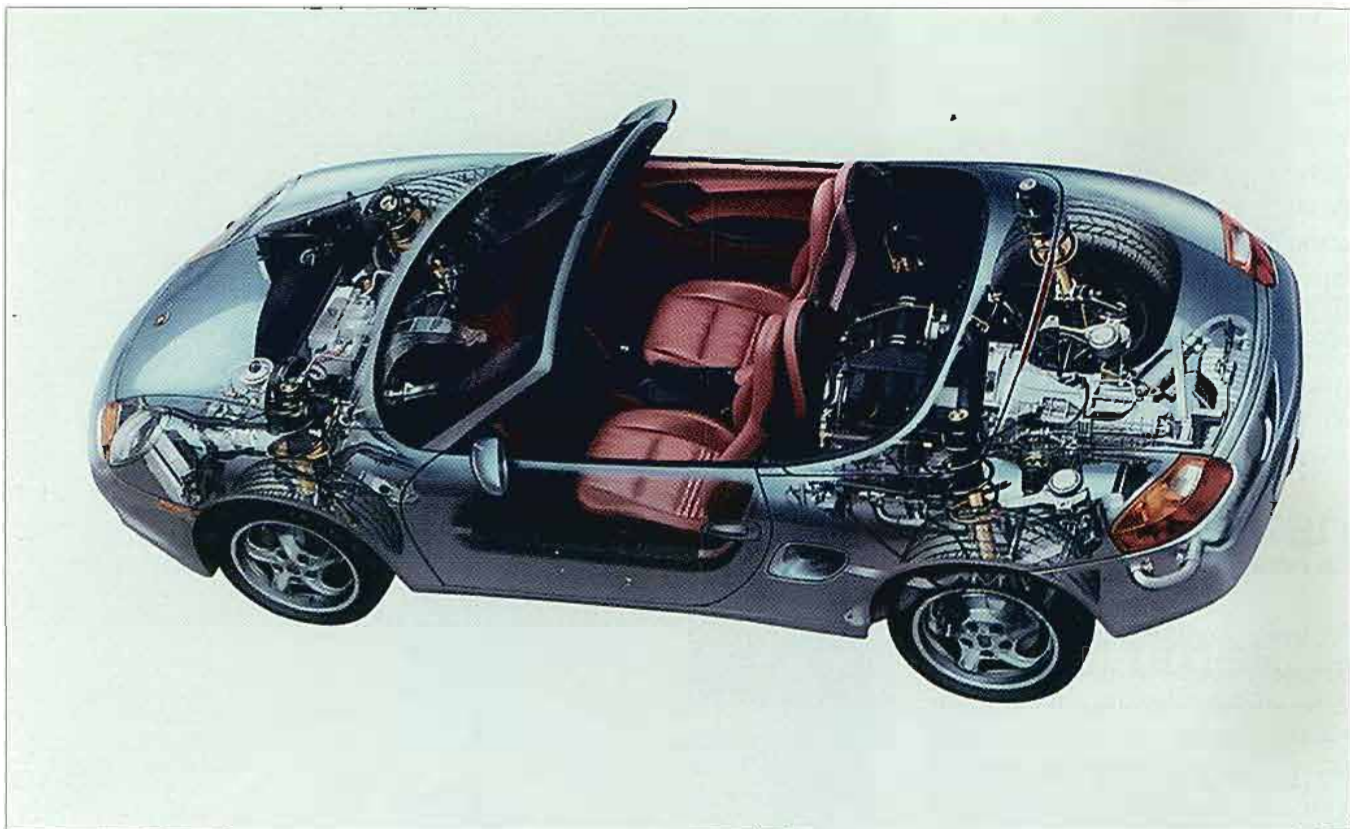
*Vi hos Reprografen håndterer
trykkoppdrag.*

*Fra første kontakt til
levering på riktig sted
og tid.*

*Dette skal vi vise deg
svart på hvitt.*

– gjerne i farger.





viser at Porsche har tenkt på både høyre- og venstrehendte førere.

Den lave sittestillingen, den korte avstanden til bakvinduet og den herlige motorlyden får tankene til å vandre tilbake til 914-6... er dette en 25 år nyere variant av denne?

Et eneste langt skyv

Motoren har fått varmet seg litt opp, og jeg kjører pent og forsiktig i 50 km sonen på Stabekk. Boxster'en er nesten lydløs sammenliknet med mange andre Porscher jeg har kjørt. Ikke hører jeg fartsvinden, hjulstøyen er minimal og den vannkjølte boksermotoren summer på lavt turtall. Gearkassen passer seg selv, og jeg kan konsentrere meg om å nyte situasjonen.

Flatt jern i akselerasjonsfeltet på E-18 får alle de 204 hestene til å trekke i samme retning: raskt fremover. Det kommer et eneste lagt "sug" og bilen er langt, langt over lovlig fartsgrense i Norge. Ingen dramatikk, ingen eksplosjon av hestekrefter, ingen "logring" med



halen, ingen knuging på rattet. Bare rask akselerasjon.

Etterhvert finner jeg litt smalere og mer svingete veier å prøve Boxster på. Jeg varierer mellom å kjøre bilen manuelt og med automatgear. Den intelligente gearkassen og jeg har stort sett samme mening. Den gearer for det meste nettopp på det tidspunktet jeg selv ville ha skiftet gear. De eneste gangene jeg går over til manuelt er når jeg får lyst til å ha noe og gjøre.

Selv når hastigheten blir høyere, svingene krappere og nedbremsingene kraftigere er jeg fortsatt forbausende enig med Tiptronic'en. Men under disse kjøreforholdene velger jeg allikevel manuell gearing mesteparten av tiden. Dermed blir det mulig å bestemme nøyaktig når du vil ha "skyvet" ved utgangen av svingen, og holde gearet helt til du har tatt det maksimale ut av bilen. Jeg prøvde det aldri selv - men har blitt fortalt at dersom du er helt "idiot" og presser motoren urimelig, vil

elektronikken overta - og forhindre skade på motor og drivverk.

Etter å ha funnet ut hvordan det automatiske klimaanlegget fungerte følte jeg meg riktig vel i bilen. Pedalplassering, styring og bremse-respons er førsteklasses - og det er ingen tvil om at Boxster har store sikkerhetsmarginer.

Også den passive sikkerheten er vel ivarettatt. Den leveres standard med Airbag på begge sider og ABS-bremser.

En herlig roadster

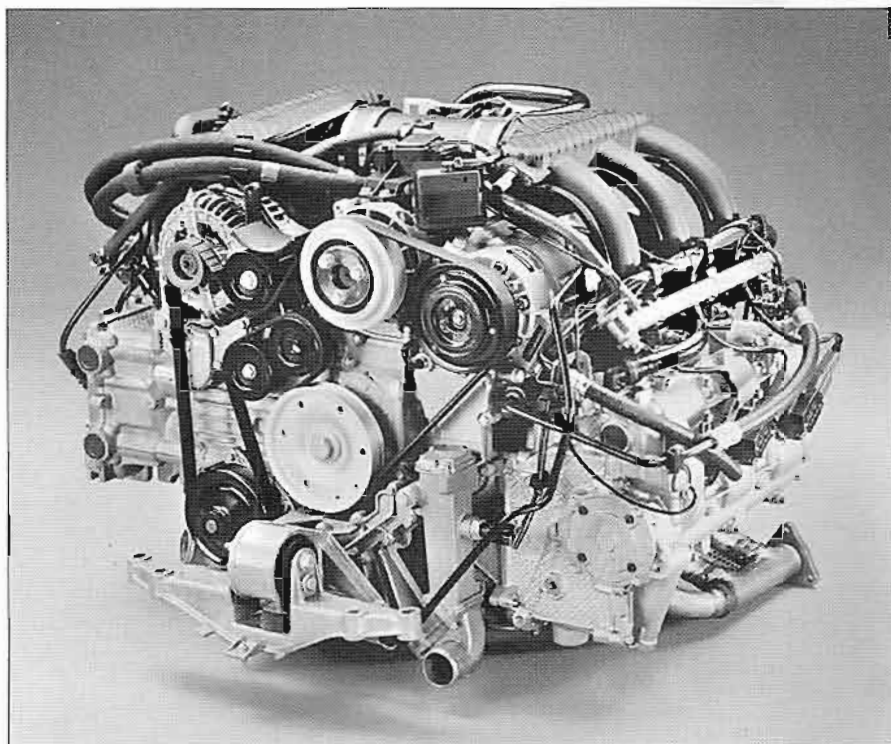
Så, hva er konklusjonen på Porsche Boxster? Dette er ikke en "test" i dette ordets virkelige betydning. Derimot er det en relativt enkel prøvekjøring av en helt ny bil.

At Porsche har lyktes i arbeidet med å skape en helt ny modell er hevet over enhver tvil. Bilen vil utvilsomt ha appell til en temmelig stor målgruppe.

Introduksjonstidspunktet er strategisk meget bra - verdens-økonomien er varm - og det finnes en rekke mennesker (de ville blitt kalt Yuppies for ti år siden) som utvilsomt vil tiltrekkes av Boxster. Den er en cabriolet, den er raskere enn de fleste BMW'er og GTI-biler og den bærer det magiske navnet Porsche.

Prisen i Norge starter på 698.000.- Metallic-lakk og skinnseter øker prisen med 50.000.- Og selvsagt har du lyst på radio, CD-spiller, etc., etc. Dermed blir prisen raskt et-par BMW Z3' er eller en perfekt brukt 911 cabriolet.

Porsche Boxster er en herlig roadster, og byr på kjøreegenskaper og et følelse av kvalitet som er helt i særklasse. Den er nok i tillegg ukomplisert å eie, og fyller på en mer enn utmerket måte alle krav til hurtighet sett med "norske" øyne. Når det allikevel ligger en litt "bisk" undertone i min evaluering av Boxster har det kanskje noe med referanser å gjøre. Dette er tross alt en artikkel skrevet av en Porsche-eier for andre eiere og entusiaster.



Det er sikkert mye lettere å la seg rive med om du er en motorjournalist som skriver om Opel og Mazda, og har Golf Cabriolet som drømmebil. Det er mulig at jeg har kjørt Porsche for lenge. For mange gamle muskelbiler som snakker til deg gjennom rattet og varsler med halen at "vi" er iferd med å bli for overmodige på svingete landevei eller på banen.

Kanskje jeg ikke er så gammel som jeg trodde et øyeblikk, at kravet til komfort og ukomplisert kjøring allikevel ikke er så viktig som jeg hadde prøvd å overbevist meg selv om.

Husk på den gamle

Da Porsche inviterte sine importører til verdenspremieren i Stuttgart møtte fabrikken en utrolig entusiasme. Dette er en bil det skal selges mye av. Forløbige salgstall er imponerende - og i mange markeder er det allerede ventelister til sent i 1998. De første eierne i Norge får sine Boxtere allerede denne våren - og det er fortsatt et-par ledige bi ler for levering før sommerferien. Faktisk var entusiasmen for Boxster så stor blant importørene at Porsche måtte sende med noen formanende

ord til den enkelte importør: "nå må dere ikke glemme at vi skal arbeide med 911, også..."

Jeg ser helt klart frykten - men jeg tror den er grunnløs. En Boxster kan aldri erstatte en 911. Men en ekte Porsche - det er det!

Sven Furuly

PS: Jeg har enda ikke støtt på et eneste menneske, meg selv inkludert, som ikke synes Boxster er en herlig bil å drømme seg bort i - sol, sommer og en natur som innbyr til å smyge seg fram på smale veier. Selv kjørte jeg bilen i elendig vær, og dette er bla. forklaringen på hvorfor alle bildene i denne artikkelen er pressebilder fra Porsche.

Boxster

ETERNA



pininfarina



«I exclusively co-operate with companies making technologically exceptional products.»

(Sergio Pininfarina)

Eterna Pininfarina. The watch for our times.

The name Pininfarina stands for exceptional design world - wide. His work for Ferrari, Rolls Royce, Bentley and Cadillac is universally admired.

Eterna is widely respected for its exceptional timepieces since 1856. The pioneering, ball - bearing - mounted selfwinding mechanism it developed in 1948 truly revolutionised horological technology. Its invention remains an unchallenged reference in technical excellence.

This new Eterna Pininfarina sport watch collection thus weds Pininfarina's visionary creative powers to the advanced technology and essential design developed by Eterna.

ETERNA

Since 1856.

Ahead of its time.

Shown opposite:

Sport watch, water - resistant to 120 meters.
Diver's watch, water - resistant to 500 meters.
Chronograph, water - resistant to 120 meters
All watches feature allmenn self - winding movement.

Forhandlere:

Per H. Christensen, Karl Johansgt. 27 OSLO
CHRONO Erlandsen ur - Trondheim
Kristiansen Urcenter - Sandefjord
Lervik Ur - Haugesund
Urmaker Bjerke AVS - avd. Bergen
Urmaker Hans J. Nilsen - Kristiansand



DEN KOMPLETTE PRISLISTEN OVER PORSCHÉ

Her presenteres for første gang en komplett prisliste over de forskjellige Porsche-modellene gjennom de siste 25 år. Prislisten er utarbeidet ved hjelp av Bertel O Steen A/S og etter lister som forefinnes ved Oslo

Tollsted. Jeg gjør oppmerksom på at listen er veiledende, og det tas forbehold om mulige trykkfeil. Vær oppmerksom på at alle priser gjelder for biler i standard utførelse. Ved eventuell import av en brukt Porsche

vil ekstrautstyr legges til med samme verdi som det utgjør dersom bilen skulle kjøpes nå i dag!

Jeg håper listen faller i smak. Det har vært et meget tidkrevende arbeid å kunne presentere den!

av
SVEN FURULY

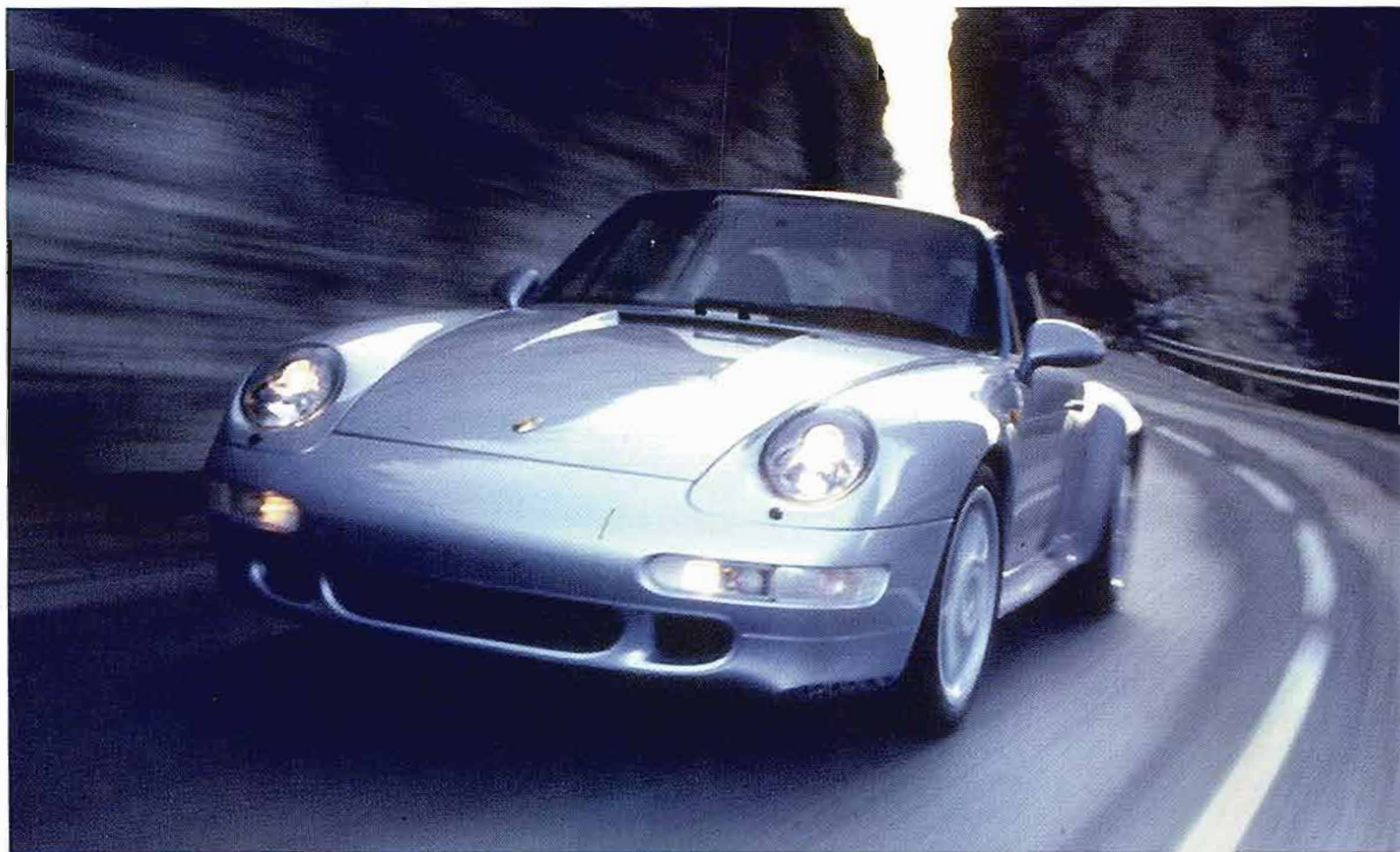
Modell	Type	Variant	Årgang	Sylindervolum	Hk	Pris
Porsche	924	Coupe	1977	2000	125	155.000
Porsche	924	Coupe	1982	2000	125	250.420
Porsche	924	Turbo	1982	2000	177	359.920
Porsche	924	Coupe	1983	2000	125	259.000
Porsche	924	Coupe	1984	2000	125	258.790
Porsche	924	Carrera	1984*	2000	210	366.000
Porsche	924	Coupe	1985	2000	125	270.420
Porsche	924S	Coupe	1986	2500	163	365.220
Porsche	924S	Automat	1986	2500	163	384.120
Porsche	924S	Coupe	1987	2500	163	466.440
Porsche	924S	Automat	1987	2500	163	491.820
Porsche	924S	Coupe	1988	2500	163	503.280
Porsche	924S	Automat	1988	2500	163	527.400
Modell	Type	Variant	Årgang	Sylindervolum	Hk	Pris
Porsche	944	Coupe	1982	2500	163	316.190
Porsche	944	Coupe	1983	2500	163	346.000
Porsche	944	Coupe	1984	2500	163	333.790
Porsche	944	Targa	1984	2500	163	358.790
Porsche	944	Coupe	1985	2500	163	379.170
Porsche	944	Automat	1985	2500	163	395.090
Porsche	944	Coupe	1986	2500	163	425.280
Porsche	944	Automat	1986	2500	163	444.300
Porsche	944	Turbo	1986	2500	220	606.540

Porsche	944	Coupe	1987	2500	163	539.700
Porsche	944	Automat	1987	2500	163	564.000
Porsche	944S	Coupe	1987	2500	190	598.440
Porsche	944	Turbo	1987	2500	220	750.300
Porsche	944	Coupe	1988	2500	163	589.740
Porsche	944	Automat	1988	2500	163	612.780
Porsche	944S	Coupe	1988	2500	190	647.280
Porsche	944	Turbo	1988	2500	220	776.340
Porsche	944	Turbo S	1988	2500	250	943.200
Porsche	944	Coupe	1989	2500	163	605.160
Porsche	944	Automat	1989	2500	163	628.440
Porsche	944S2	Coupe	1989	3000	211	710.760
Porsche	944S2	Cabriolet	1989	3000	211	831.420
Porsche	944	Turbo	1989	2500	250	887.400
Porsche	944S2	Coupe	1990	3000	211	713.400
Porsche	944S2	Cabriolet	1990	3000	211	814.140
Porsche	944	Turbo	1990	2500	250	880.980

Modell	Type	Variant	Årgang	Sylindervolum	Hk	Pris
Porsche	968	Coupe	1992	3000	240	772.980
Porsche	968	Cabriolet	1992	3000	240	875.940
Porsche	968	Cou/Tiptr	1992	3000	240	820.860
Porsche	968	Cab/Tiptr	1992	3000	240	924.480
Porsche	968	CS	1993	3000	240	702.840
Porsche	968	Coupe	1993	3000	240	810.180
Porsche	968	Cabriolet	1993	3000	240	916.620
Porsche	968	Cou/Tiptr	1993	3000	240	860.220
Porsche	968	Cab/Tiptr	1993	3000	240	966.780
Porsche	968	CS	1994	3000	240	771.955
Porsche	968	Coupe	1994	3000	240	894.380
Porsche	968	Cabriolet	1994	3000	240	1.012.110
Porsche	968	Cou/Tiptr	1994	3000	240	948.670
Porsche	968	Cab/Tiptr	1994	3000	240	1.066.525
Porsche	968	CS	1995	3000	240	891.880
Porsche	968	Coupe	1995	3000	240	1.042.430
Porsche	968	Cabriolet	1995	3000	240	1.191.025
Porsche	968	Cou/Tiptr	1995	3000	240	1.110.690
Porsche	968	Cab/Tiptr	1995	3000	240	1.259.405

Merke	Type	Variant	Årgang	Sylindervolum	Hk	Pris
Porsche	928	Coupe	1977	4500	240	340.000
Porsche	928	Coupe	1978	4500	240	357.000
Porsche	928	Coupe	1979	4500	240	388.000
Porsche	928	Coupe	1980	4500	240	495.000
Porsche	928	Coupe	1981	4500	240	518.000
Porsche	928S	Coupe	1981	4700	300	655.000
Porsche	928	Coupe	1982	4500	240	534.620
Porsche	928	Coupe	1983	4500	240	573.000

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 kaldstartolje 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 utsalgssteder.
Mobil Oil AS, tlf 800 32 450.

Porsche	928S	Coupe	1983	4700	300	693.500
Porsche	928S	Coupe	1984	4700	300	857.810
Porsche	928S	Coupe	1985	4700	310	728.060
Porsche	928S	Coupe	1986	4700	310	844.260
Porsche	928S4	Coupe	1987	5000	320	1.192.380
Porsche	928S4	Coupe	1988	5000	320	1.226.640
Porsche	928S4	Coupe	1989	5000	320	1.245.480
Porsche	928S4	Coupe	1990	5000	320	1.276.200
Porsche	928GT	Coupe	1990	5000	320	1.274.160
Porsche	928S4	Coupe	1992	5000	320	1.293.480
Porsche	928GT	Coupe	1992	5000	320	1.295.880
Porsche	928GTS	Coupe	1993	5400	350	1.359.240
Porsche	928GTS	Automat	1993	5400	350	1.361.700
Porsche	928GTS	Coupe	1994	5400	350	1.476.625
Porsche	928GTS	Automat	1994	5400	350	1.479.130
Porsche	928GTS	Coupe	1995	5400	350	1.777.235
Porsche	928GTS	Automat	1995	5400	350	1.779.735

Modell	Type	Variant	Årgang	Sylindervolum	Hk	Pris
Porsche	911	Carrera	1972	2700	210	163.920
Porsche	911	Targa	1972	2400	180	162.100
Porsche	911	Carrera	1973	2700	210	178.140
Porsche	911	Targa	1973	2400	190	173.950
Porsche	911	Carrera	1974	2700	210	188.000
Porsche	911	Targa	1974	2700	165	182.100
Porsche	911	Carrera	1975	2700	210	222.000
Porsche	911	Targa	1975	2700	165	210.500
Porsche	911	Turbo	1975	3000	260	299.700
Porsche	911	Carrera	1976	3000	200	240.000
Porsche	911	Coupe	1976	2700	165	201.010
Porsche	911	Targa	1976	2700	165	226.510
Porsche	911	Turbo	1976	3000	260	325.630
Porsche	911	Cabriolet*	1977	2700	165	263.000
Porsche	911	Carrera	1977	3000	200	284.610
Porsche	911	Coupe	1977	2700	165	209.390
Porsche	911	Targa	1977	2700	165	234.890
Porsche	911	Turbo	1977	3000	260	339.200
Porsche	911SC	Targa	1978	3000	180	280.854
Porsche	911	Turbo	1978	3300	300	411.120
Porsche	911SC	Coupe	1978	3000	180	255.354
Porsche	911SC	Coupe	1979	3000	180	349.800
Porsche	911SC	Targa	1979	3000	180	376.300
Porsche	911	Turbo	1979	3300	300	566.676
Porsche	911SC	Coupe	1980	3000	204	401.926
Porsche	911SC	Targa	1980	3000	204	427.426
Porsche	911	Turbo	1980	3300	300	651.120
Porsche	911SC	Coupe	1981	3000	204	417.385
Porsche	911SC	Targa	1981	3000	204	442.885
Porsche	911	Turbo	1981	3300	300	676.160
Porsche	911SC	Coupe	1982	3000	204	434.080
Porsche	911SC	Targa	1982	3000	204	459.620

Porsche	911	Turbo	1982	3300	300	703.210
Porsche	911SC	Cabriolet	1983	3000	204	554.030
Porsche	911SC	Coupe	1983	3000	204	477.380
Porsche	911SC	Targa	1983	3000	204	505.420
Porsche	911	Turbo	1983	3300	300	834.190
Porsche	911	Carrera	1984	3200	231	499.250
Porsche	911	Turbo	1984	3300	300	798.350
Porsche	911	Carrera	1985	3200	231	531.120
Porsche	911	Targa	1985	3200	231	554.870
Porsche	911	Cabriolet	1985	3200	231	587.930
Porsche	911	Turbo	1985	3300	300	878.320
Porsche	911	Coupe	1986	3200	231	599.940
Porsche	911	Targa	1986	3200	231	633.120
Porsche	911	Cabriolet	1986	3200	231	682.860
Porsche	911	Turbo	1986	3300	300	993.960
Porsche	911	Coupe	1987	3200	231	750.960
Porsche	911	Targa	1987	3200	231	789.240
Porsche	911	Cabriolet	1987	3200	231	841.320
Porsche	911	Turbo	1987	3300	300	1.245.240
Porsche	911	Turb/Targa	1987	3300	300	1.312.380
Porsche	911	Turbo/Cab	1987	3300	300	1.437.180
Porsche	911	Coupe	1988	3200	231	783.060
Porsche	911	Targa	1988	3200	231	821.280
Porsche	911	Cabriolet	1988	3200	231	873.360
Porsche	911	Turbo	1988	3300	300	1.259.040
Porsche	911	Turb/Targa	1988	3300	300	1.319.280
Porsche	911	Turbo/Cab	1988	3300	300	1.451.160
Porsche	911	Coupe	1989	3200	231	786.840
Porsche	911	Targa	1989	3200	231	824.820
Porsche	911	Cabriolet	1989	3200	231	874.980
Porsche	911	Speedster	1989	3200	231	821.700
Porsche	911	Carrera4	1989	3600	250	1.055.940
Porsche	911 C2	Coupe	1990	3600	250	919.620
Porsche	911 C2	Targa	1990	3600	250	963.480
Porsche	911 C2	Cabriolet	1990	3600	250	1.042.380
Porsche	911 C4	Coupe	1990	3600	250	1.038.960
Porsche	911 C4	Targa	1990	3600	250	1.082.700
Porsche	911 C4	Cabriolet	1990	3600	250	1.162.600
Porsche	911 C2	Coupe	1991	3600	250	931.680
Porsche	911 C2	Targa	1991	3600	250	975.780
Porsche	911 C2	Cabriolet	1991	3600	250	1.054.860
Porsche	911 C4	Coupe	1991	3600	250	1.051.620
Porsche	911 C4	Targa	1991	3600	250	1.095.720
Porsche	911 C4	Cabriolet	1991	3600	250	1.174.740
Porsche	911 C2	Coupe	1992	3600	250	961.080
Porsche	911 C2	Targa	1992	3600	250	1.004.160
Porsche	911 C2	Cabriolet	1992	3600	250	1.080.480
Porsche	911 C4	Coupe	1992	3600	250	1.068.720
Porsche	911 C4	Targa	1992	3600	250	1.111.800
Porsche	911 C4	Cabriolet	1992	3600	250	1.188.120
Porsche	911 RS	Basic	1992	3600	260	1.180.920
Porsche	911 RS	Touring	1992	3600	260	1.190.880

Alle nyere modeller har lett tilgjengelige priser ved henvendelse til Bertel O Steen A/S

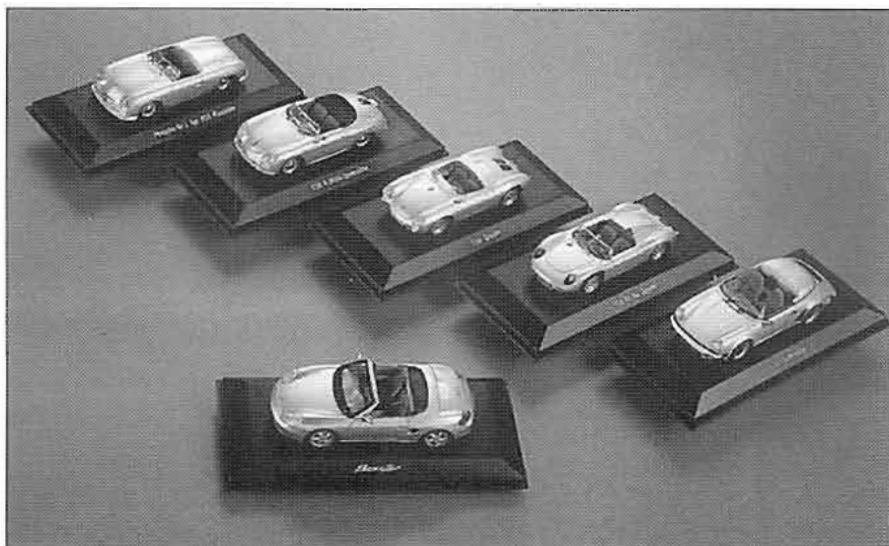
1:43 MODELLBILER: THE HERITAGE COLLECTION

Jeg har vært så heldig å sikre meg den såkalte Heritage collection, en samling Porschemodeller som ble produsert i forkant av lanseringen av Porsche Boxster. Samlingen er laget av Paul's Model Art, kanskje bedre kjent som Minichamps, etter spesifikasjoner gitt av Porsche AG. Den består av i alt 6 forskjellige modeller i skalaen 1:43 (hva ellers ...) som alle har en felles nevner; 2-seters åpen løsning. Det var jo slik det hele startet den 8. juni 1948 da Porsche nr. 1 stod ferdig som den første Porsche 356 Roadster. Dette er da også naturlig nok den første av de seks som er en fantastisk flott miniatyr helt ned til den minste detalj med sitt elfenbenhvite ratt, sladrespeilet på dashboardet, den delte frontruten etc. Slike detaljer er gjennomgående for alle modellene, og det er ingen tvil om at dette er noe av det fineste Minichamps har kommet med.

Modell nummer to er den velkjente Porsche 550 A Spyder fra 1956, maken til den James Dean tragisk avsluttet sin karriere i. 550 Spyder var forøvrig den første Porsche med "ekte" Porsche-motor, type 547 designet av Dr. Ernst Fuhrmann. Med sine 1418 ccm og 117 Hk klarte dette aluminiumskarosseriet på 594 kg å oppnå en hastighet på 240 km/t!

Den tredje modellen er nok en Porsche 356, og da kan det vel ikke være snakk om andre enn 356 A 1600 Speedster fra 1956. Dette er vel noe av det mest karismatiske som ble produsert på 50-tallet, for hvem har vel ikke drømt seg bort bak rattet i en ekte Speedster en eller annen gang kanskje?

Modell nummer fire er nok en nytelse



- Porsche 718 RS 60 Spyder - bilen som vant 12-timersløp på Sebring, Targa Florio, Nurburgring og mange endurance-løp i USA. Til tross for sine 1568 ccm og 160 Hk, var RS 60 en svært rask racer som virkelig ga bl.a. Ferrari's mye sterkere maskinerier konkurranse på racebanene.

Den nest siste modellen er av en mye senere årgang, og for at den åpne tradisjonen skulle bli ivaretatt på 80-tallet, så vil vel de fleste huske de to 911 Speedster-verjonene fra 1987. Det var faktisk to ja, en smal Carrera-versjon (som modellen er basert på) og en Turbo-look. Personlig tror jeg at dette vil bli en svært ettertraktet samlarbil om noen år ettersom den kun er produsert i noen få hundre eksemplarer av hver type.

Den siste av de seks er selvsagt Porsche Boxster - det siste skuddet på stammen av åpne roadstere. Modellen er av den offisielle versjonen som ble lansert i

november 1996, og er nok et kunststykke for en ivrig modellsamler.

Felles for alle modellene er at de er lakkert i sølv, de har alle samme rust-røde fargen på alt interiør, de er produsert i et begrenset opplag på 8000 stykker og de leveres i en sølvfarget eske tilpasset hver modell. Med tanke på utforming, detaljer, naturtrohet, etc. så hadde jeg ikke blitt overrasket om disse modellene hadde blitt solgt for bortimot tusenlappen pr. stk. Det som derfor er overraskende er at Bertel O. Steen på Stabekk selger dem for kr. 365,- og så vidt jeg vet så er det fortsatt et fåtall sett igjen. Dette er modeller som kun er tilgjengelig via Porsche-forhandlere og de kan nok bli vanskelige å få tak i om noen år.

Egil Haugen



PORSCHETUR

F finnes det noe bedre enn å fly lavt etter veien i en 911 en fin sommerkveld? Sex? Kanskje. Uansett, 3 medlemmer i PKN var i hvertfall helt enige om hva de ville prioritere en helg i August. Litt mat, lette klær og lakenpose (husk å tilfør så lite vekt som mulig)

ble pakket i en 3.2 Carrera, en -73m. Carrera RS og en -71m. T. Bak nedbrettet solskjermer pått den nå nyvalgte revisor, vår kasserer samt undertegnede. Slagplanen var først Automobil Sports Car Show på Mantorp og deretter banekjøring på Kinnekulle i regi av PCS (Porsche

Club Sverige). Målgang for SS1 var Ørje for deretter å ta en felles start på SS2 som gikk på E6'n til Karlskoga. Et naturlig sted da å trekke pusten er hos Jönsson Bil i Karlstad. Et sted du bare MÅ innom. Dessverre så holder de ikke oppe til kl. 9.11 på kvelden, så



TIL MANTORP

"tjeien" som gjør reint hos Jönsson var nok pent nødt til å bruke noen ekstra liter med JIF for å fjerne fingeravtrykk og rester fra flatklemte neser på utstillingsvinduene. Mens vi derimot kunne glede oss over å se gode gamle RS, RSR, 904, 956 osv. samt en eldre 911 rigget for

rally med hele 4 "frogeyes", gåscccchhh (to av de vilje ha sittet perfekt på en -71m. T). For å unngå rivstart med kald olje blei pausa kort. Undertegnede hadde nå også meldt seg frivillig for å kjøre som "pacecar" på SS3 som var riksväg 205 fra Karlskoga over

Laxå og til Askersund. Påstod at han var lommekjent siden han hadde rulla denne strekka en del ganger tidligere. Det har siden blitt fortalt de to andre var noe tvilende til kurvetakttikken til lederen. "Bremsen aldri eller". Det viste seg seinere att bremselysbryteren ikke



"Direktøren" sørger for at vi får en god start på dagen (bilde over). To "kjente" norske racingprofiler gir gode råd til Stigs Garage (til venstre). Undertegnede tar gjerne jobben. Litt ullundertøy og kjeledress, så er han klar! (lite bilde)

var kommet i riktigpos. etter en bremsecyl. overhaling.

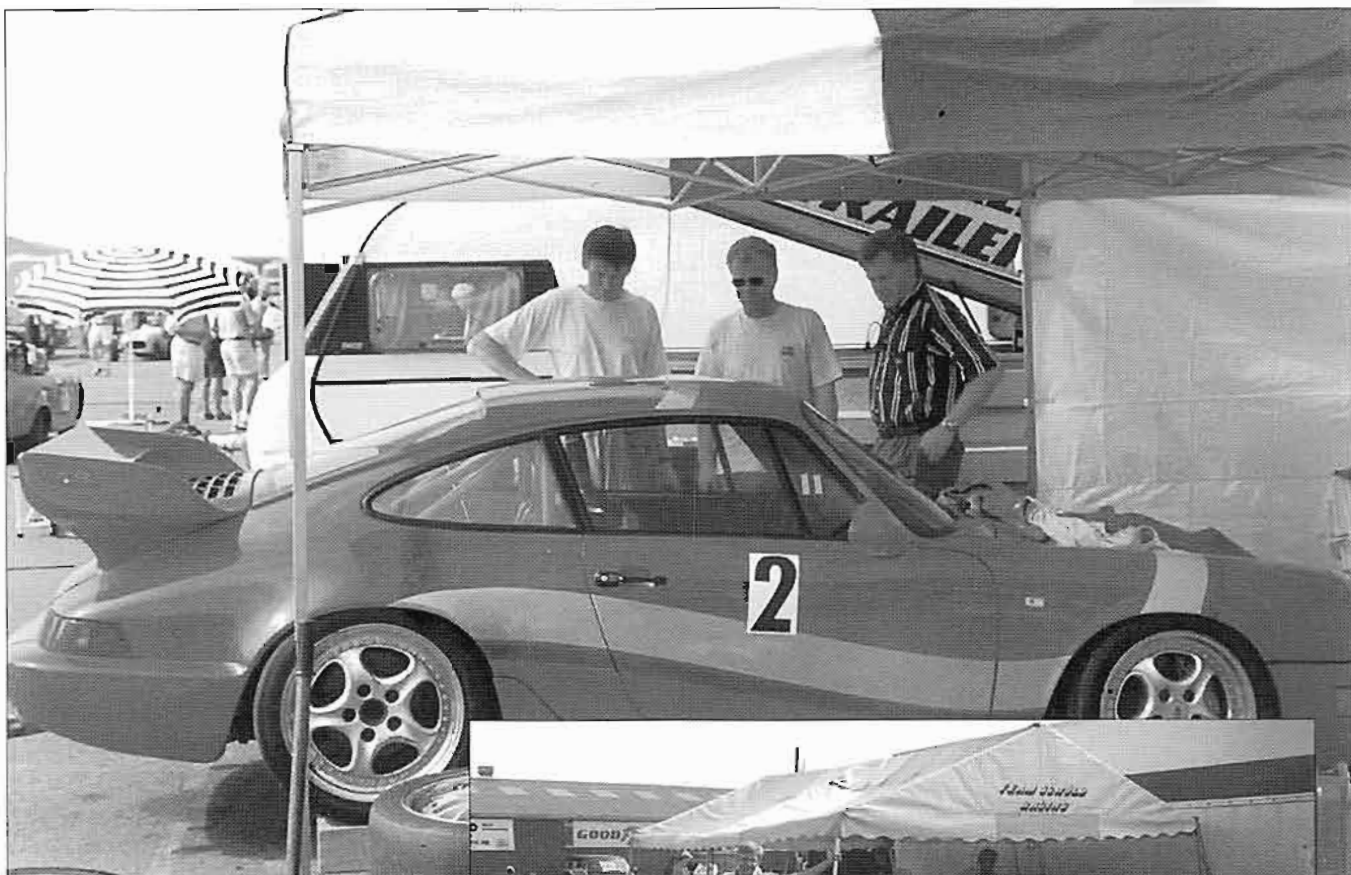
SS4 gikk sydover på riksväg 50 mot Motala. Her var det forhåndsbestilt hytte på Hargebadens Camping. Siden vi var noe seint ute var det avtalt at nøkkelen skulle legges i postkassa. Men, hvem campingdirektør klarer vel å sitte stille når 3 boxermotorer maler på utsiden. Det varte ikke lenge før en bredaxlad farbror dukka opp og småløp foran bilkortesen for å vise oss hvilken hytte som var vår, imponerende! Det blei hytte nr. 10, (ok siden vi var naboer med hytte 9 og 11). I vår iver på å lette bilene var ikke frokosten kommet med, men igen vistecampingdirektøren stor servicevilje. "Säg bara i från när ni vil äta frukost grabbar. Kom upp til mig i morgon bitti så ska jag fixa kaket" Snakk om å føle seg velkommen. Vel innstallert i hytta blei det tid til en hyggelig kveld med en moderat dose B-vitaminer og en mer inngående studering av katalogen fra Raceline.

"Direktøren" skuffet så absolutt ikke. Det var duket opp ute med nytrukket kaffe og frisk juicesamt ferske og ferdig påsmurte rundstykker. Utrolig! Svenskene kan hvis de bare vil. En kompis til direktøren dukket også "plutselig" opp så det hele ble en svært så sosial frokost. Det gjorde vel heller ikke saken verre ved at det til slutt blei servert ferske wienerbrød och "kanelbullar". Vi gir direktøren "5 rattar". Avreisen da 3 Porscher i bredden glei forbi resepsjonen blei behørig filmet.

På Mantorp var det felles parkering på utsiden av stadion for Porschene. Av en eller annen uforklarlig grunn så prioriterte de andre sportsvogner fra Tyskland, Italia og USA innenfor. Til gjengjeld så var samlingen med Porscher den desidert største, minst 100 stk, og meget respektabel. PCS hadde også satt opp telt hvor det ble servert hamburgere og kald drikke, bra!

For oss som elsker sportsvogner og race var arr. Automobil Sports Car Show på Mantorp reine julaften. Først avla vi depotet et besøk. Her fant vi formelbiler fra 50 - 60 tallet, spotsvogner i ulike klasser, trimmede standardbiler samt en rekke RÅÅE Porscher. Det var alle type menesker som deltok. Fra stall som Porsche Center Stockholm med 3 racingpreppa 993 til farbrorn på 65 som kjørte sin gode gamle Formel V. Det raaeste depotet var det nok vår egen Per Fjeld fra PKN som stod for. Her var det kjemisk fritt for to-etasjes busser og 100 mm2 telt med lettledde serveringsdamer. Kun ham og løpsbilen, som også hadde fraktet han dit, samt den noe "kunstnerisk" dekorerte klappstolen og sykkelpumpa. Dette står det respekt av. Her har vi et medlem som virkelig satser.

I depotet til Stigs Garage fikk vi en hyggelig og interessant prat med sjefen sjøl. Her fikk også to av turdeltagerene (se bilde) sjansen



til å komme med noen "gode råd". Vi kunne høre at denene var spesialist på lufttrykk, mens den andre uttrykte seg svært "negativt" om camber. Omdet hjalp? Bilen vant i hvertfall Roadsport B klassen.

For racinginteresserte medlemmer kan vi opplyse at der var faktisk hele 5 klasser hvor det varmulig å delta med en Porsche (føre man tar steget fullt ut og gir Schumacher en match).

Porsche Cup: min 4kg/hk og det brukes Pirelli slicks.

Modsport: delt i to klasser, 1: 2,5 - 5,49 kg/hk og 2: mer enn 5,5 kg/hk. Slicks tillatt.

Roadsport: delt i tre klasser, A: 3,3 - 5,29 kg/hk, B: 5,3 - 7,09 og C: over 7,1.

Historisk GT NY: to klasser etter alder: G: 1966 -71 og H: 1972 - 77, begge klasser i et tidsrom hvor 911'n kanskje var på sitt sterkeste (her er det jo mulig åskremme en Lotus eller to), og til sist:

Historisk GT/GTS: to klasser etter



alder og ccm: E:1955 -61 og F: 1962 -65 (her markerer 356'n sin styrke)

Banen har flere tribuner som gir god oversikt. Inninstallert på en av disse ("Pariskurvan") overvar vi de fleste heat. Per Fjeld deltok i Roadsport B. Mannen var tent han og kjørte et pentog effektivt spor, men var kanskje litt for "snill" i nedbremsingene, her kom svenskene somulver. De fleste andre kjørte også på "R" dekker, men's Per rulla på P-Zero noe som viste seg ågi problemer når de blei varme. Uansett, en virkelig frisk satsing var det.

Etter en mega dag på Mantorp (ja,

det var fint vær også og racing er GØY!) bar turen videre via Jönköping, Skövde til Kinnekulle og våre venner i PCS. For å gjøre turen fullkommen hadde vi meldt oss på til banemøte på Kinnekulle neste dag. Det var arr. felles overnatting påVandrarhemmet Falkängen i Hellekis. En fin plass med rödmåfadede stugor, fine rom og gode parkeringsmuligheter. Igjen en hyggelig kveld som blei delt med sjåføren til en -92m. Porsche Cup bil. Uansett type eller alder på bil eller sjåfør, så har vi alle en ting felles som vi brenner for, PORSCHE!

Geir Espedalen



Det har aldri blitt avduket en kjedelig Aston Martin

Vi vil nå avsløre vårt lille, men betydningsfulle bidrag til et av de mest berømte navn i engelsk motorhistorie:

I nesten tre tiår har nye Aston Martins forlatt Newport Pagnell med en Autoglym Glans. Hvis dette kommer som en overraskelse, da er det også noe annet som muligens vil interessere deg. På grunn av sin service og spesielle ekspertise, tiltrekker kundeservice-avdelingen hos Newport Pagnell brukte Aston Martins fra alle kanter av verden. Etter å ha fått alt fra en liten «shine up» til en total restaurering, blir de alltid returnert sine eiere med full Autoglym beskyttelse, som en skinnende påminnelse fra en klassisk tradisjon.

IMPORTØR OG DISTRIBUTØR:



KREFLING & CO. AS
NESVEIEN 15, 1344 HASLUM
TELEFON: 67 53 28 90
TELEFAX: 67 59 05 88

Distributør:

Panwilk's

TLF. 22 50 41 95

FORHANDLERE:

HAMMERFEST: Hammerfest Reiskapsleper A/S, tlf. 78 41 18 88 • **HARSTAD:** Grossist-Kompaniet AS, tlf. 77 06 35 22 • **MO I RANA:** Transdal Fargehandel AS, tlf. 75 15 12 00 • **STJØRDAL:** Aunes Karosseriverksted, tlf. 74 82 90 00 • **MOIEN:** Jørgen H. Gjenstad A/S, tlf. 71 25 61 66 • **ÅLESUND:** Oscar Karhus A/S, tlf. 70 14 00 00 • **STRYN:** O. L. Brække AS, tlf. 57 87 10 94 • **BERGEN:** Lakkspesialisten AS, tlf. 55 26 16 42 • **HAUGESUND:** Panwilk AS, tlf. 32 72 32 92 • **STAVANGER:** Autosupply AS, tlf. 51 53 17 11 • **LILLEHAMMER:** Finn Høistad, tlf. 61 25 53 07 • **GJØVIK:** Gjovik Elektrodiesel A/S, tlf. 61 17 99 70 • **ELVERUM:** Grønting Elektrodiesel A/S, tlf. 62 41 10 68 • **OSLO/ÅKERSHUSØSTFOLD:** Krefling & Co. AS, tlf. 67 53 28 90 • **ÅROS:** Leif Fredriksen, tlf. 94 21 22 68 • **DRAMMEN:** Haraldsen Farvehandel, tlf. 32 81 80 80 • **HORTEN:** Kvikk Baderi Supply, tlf. 94 28 31 57 • **KRISTIANSTAD:** Baing & Folkedal A/S, tlf. 38 04 44 66 •

Selvsagt vil ikke alle få muligheten til å eie sin egen Aston Martin, men det er allikevel ingen grunn til at du skal bli sett kjørende med en «matt» bil. Hvis du ønsker å følge dette fine eksempelet, vil du kunne finne et komplett spekter av Autoglyms bil-pleieprodukter hos bilforhandlere, rekvisitabutikker, bensinstasjoner, farvehandlere, NAF-testestasjoner og i VW-Audi butikkene.



BY APPOINTMENT TO
H.R.H. THE PRINCE OF WALES
SUPPLIER OF CAR CARE PRODUCTS
AUTOGLYM LTD LONDON ENGLAND





RUF CTR 2

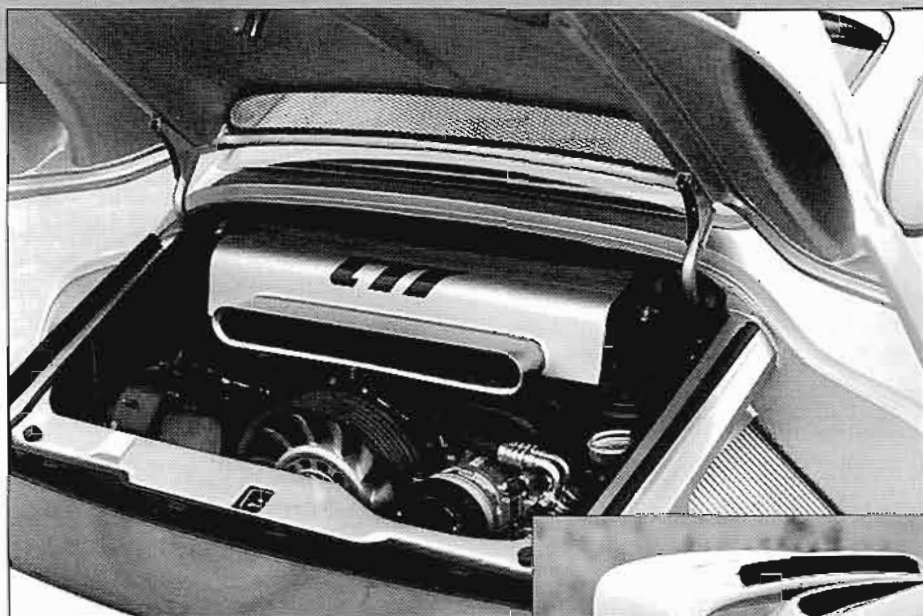
Noe av det aller heftigste en svært rik mann kan få kjøpt for sine penger er Ruf's siste versjon av CTR, og hvis du ikke har sett den før så ta deg tid til å beskue disse bildene. Ikke er den stygg og ikke er den pen, så hva er den da? Jo - brutal, den er så brutal at den går utenpå noe av det du tidligere er vant med av 911'er. I første øyekast ser det nesten ut som om noen virkelig har fått prøve seg på glassfiberstøpen, men dette chassiset ligger det nok langt mer avansert teknologi bak enn som så. Like i nærheten av Ruf ligger det et utviklingssenter for flyteknologi, og det er i disse vindtunnellene at det nye karosseriet har blitt utformet slik at luftinntak og kjøling av motor skulle kunne gjøres så optimalt som mulig. Bilen ble offisielt presentert

for (gode) Ruf-kunder og presse i november, og det er ikke mange som ennå har hatt gleden av å kjøre den, men her er iallefall noen tekniske spesifikasjoner som du kan tygge på i mørke vinterkvelder.

Den har en motor på 3600 ccm med 2 KKK turbo-ladere, 100,0 x 76,4 mm boring/slag, 8,0:1 komp, doble wastegater, doble intercoolere integrert i bakre spoiler, TAGtronic motorstyringssystem med dobbeltenning, doble oljekjølere, doble katalysatorer med oksygensensorer og OBD2-elektronikk, 520 Hk (382 kW) ved 5800 rpm, 685 Nm @ 4800 rpm, 6-trinns Ruf gearkasse, ABS-bremser med 360 mm (14 tommer) skiver fram/bak, integrert hel-bur (IRC), 2 WD

standard (4 WD opsjon basert på Carrera 4). Eksternt er takrenner fjernet, spoilere og sideskjørt er av laget av karbonfiber), nyutviklede Ruf 19" magnesium-felger med Dunlop SP8000 245/35 ZR 19 foran og 285/30 ZR 19 bak. Vekten er 1380 kg med et vekt/effekt forhold på 3,6 kg/kW og toppfarten oppgis til over 340 km/t (211 mph) med en 0-100 km/t aksellerasjon på 3,6 sekunder, 0- 1/4 mile er gjort på 11,4 sekunder. Med i disse tallene er en komfortpakke som inneholder aircondition, elektriske vinduer, seter etc. og skinninredning og velour tepper.

Jeg har kjørt Ruf BTR med EKS i Tyskland og sittet på med Stefan Roser i Ruf CTR (den gule) på Rudskogen, og jeg kan

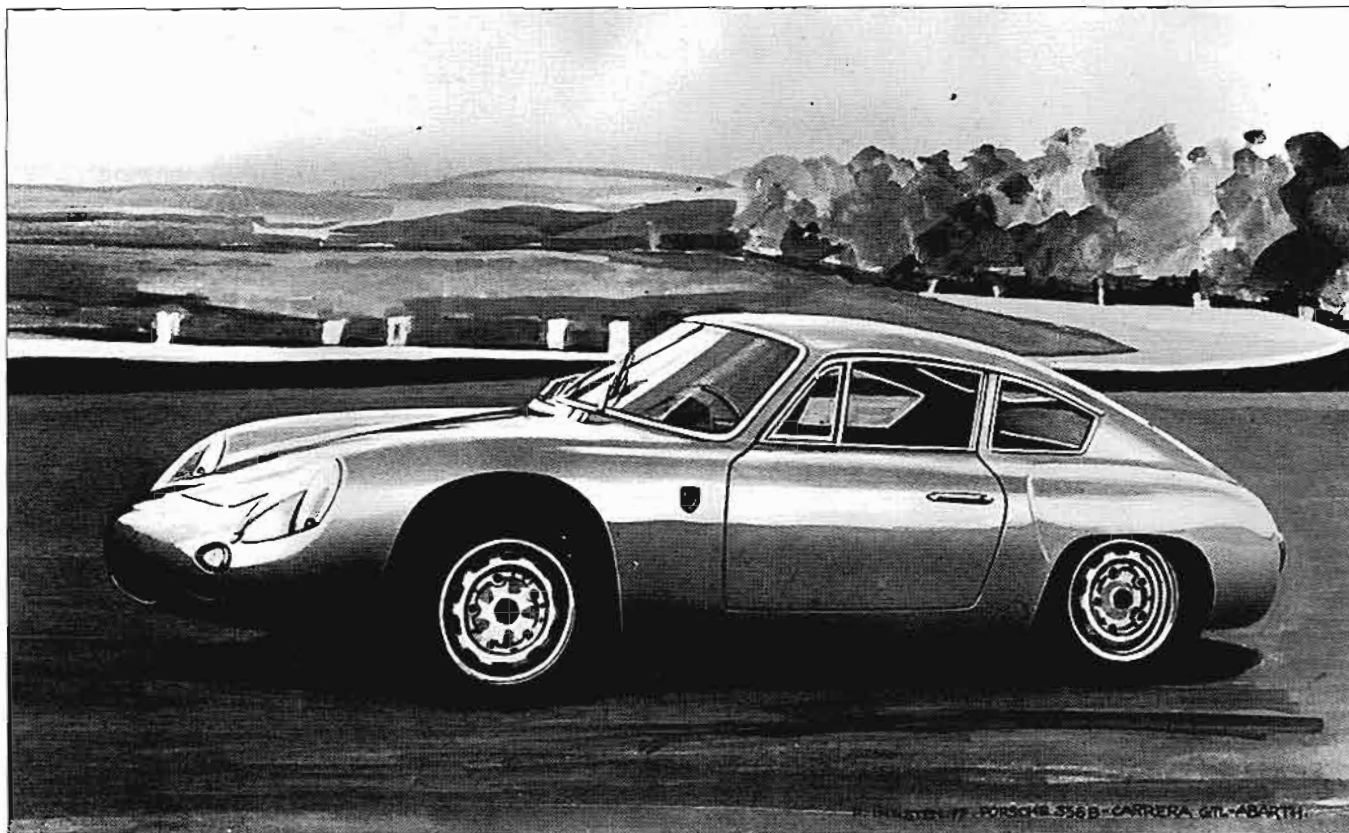


forestille meg hva denne CTR-2 er i stand til å gjøre med kroppen min. Håper det vil komme en anledning til å prøve denne også en vakker dag - hva med fabrikkbesøket til sommeren, hm, hm

Prisen i England er i overkant av £ 200000.00 og blir betraktet som "the bargain of the decade" ! Bestilling her i Norge kan du gjøre hos Autotuning i Råde.

Egil Haugen

Bildet over viser den store intercooler'en som bla. har nødvendiggjort en helt ny utforming på bakluken. Til høyre ser vi 19" felgen med 30- profil "gummibelegg" utenpå. Dette er en av de aller laveste høydeprofilene på noe standardekk.



1962 PORSCHE 356B CARRERA GTL ABARTH

Dette er nok en av de mest oppsiktsvekkende Porsche 356'ene, og av mange betegnet som den aller vakreste. Et produksjonstall på kun 21 biler gjør den til et meget ettertraktet samleobjekt.

For ca 10 år siden var det et eksemplar til salgs i Sverige, og PKN-medlem Pål Rognaldsen var en seriøs interessent på bilen, men måtte dessverre gi opp for japanske Matsuda Collections ubegrensede kapitaltilgang. Synd! Dette hadde vært en fantastisk bil å ha i Norge.

Allerede tidlig på '50-tallet ble race med Gran Turismo-biler (GT) den mest populære klassen i Tyskland. Porsche møtte denne utfordringen gjennom å utstyre 356 coupeer med den spesielle Carrera-motoren som tidligere kun hadde vært brukt i

Spyderne. Lettede 356 Coupe' er med denne motoren ble solgt og omtalt som 356 Carrera GS/GT.

Det absolutte høydepunktet for sportslige 356-varianter er Carlo Abarths spesialserie med aluminiumskarosseri produsert fra 1960 til 1963.

Takket være det lette karosseriet har denne Porschen en vekt på 778 kg (en 356 GS/GT veide 865), og i kombinasjon med en motoreffekt på 135 hk rakk dette til en toppfart på 220 km/t.

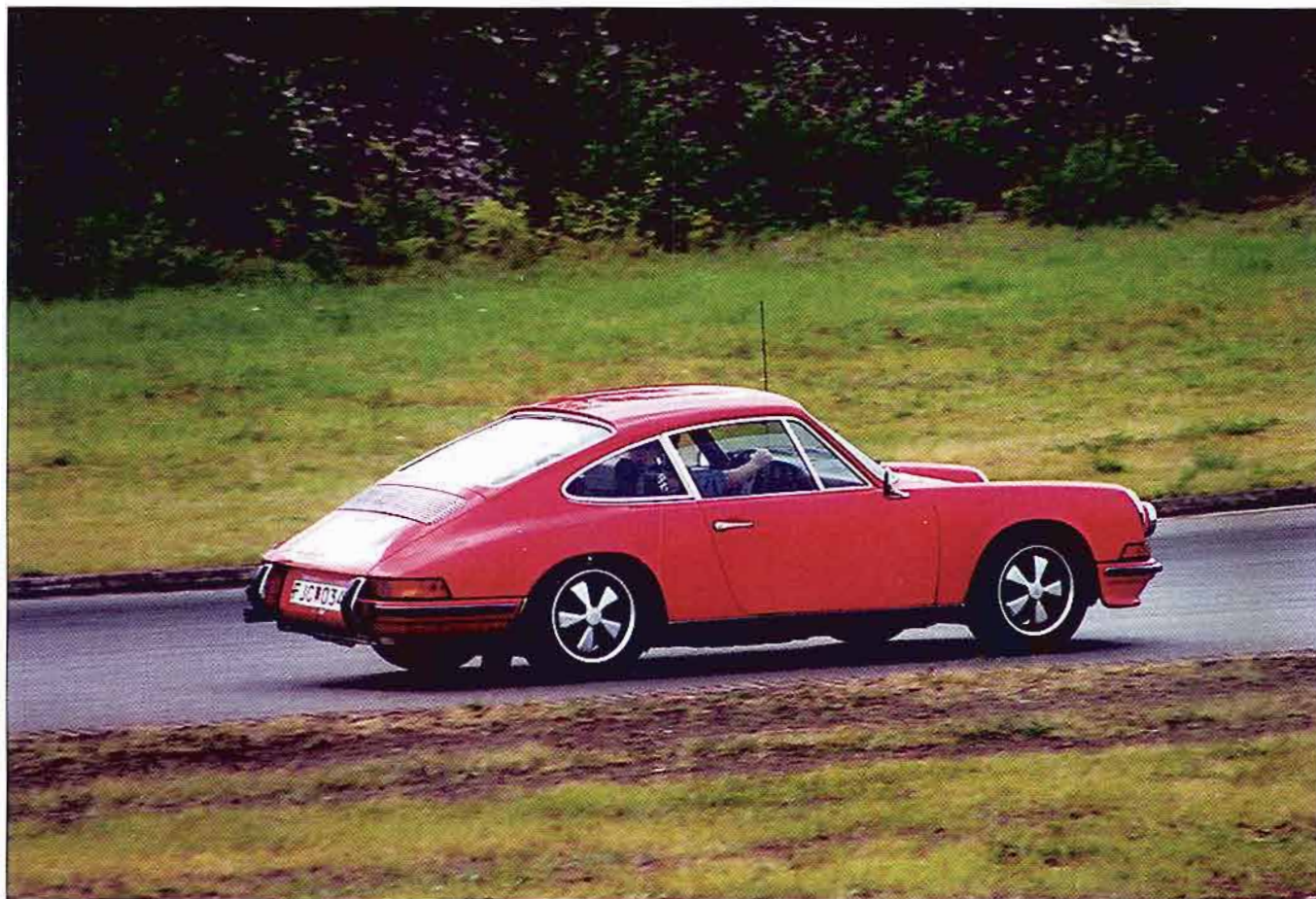
Bilen konkurrerte i klassen med motor-volum, inntil 2 liter og vant verdensmestertittelen i 1961/62/63. Bilen på Porsche-museet har chassisnummer 1018, og startet sin løpskarriere med klasseseier i Targa Florio i 1962. Den samme bilen vant klasseseier både i

1000 Kilometerløpet på Nürnbergring og Le Mans i 1962. Bilen ble også brukt i USA, og den mest imponerende plasseringen er en 5.plass totalt under Daytona-løpet i 1963. Tenk på at den lille Carrera-motoren på 1588 ccm konkurrerte med biler utstyrt med motorer helt opp til 4 liter!

Abarth Carreraen har blitt kjørt av kjente tyske førere som Edgar Barth (faren til Jürgen Barth) Hans Herrmann (kjørte senere 917K), Paul Ernst Strähle og Herbert Linge.

Porsche 356B Carrera GTL Abarth er det siste utviklingstrinnet innen GT-racing med den opprinnelige 1500/1600 Carrera-motoren. Det var opprinnelig planlagt å bruke en nyutviklet 2 liters Carrera motor i bilen i 1963, men det ble droppet.

Sven Furuly



BANETREFF MED PCS PÅ KINNEKULLE RING

Da klokken ringte ved femtiden på morgenen søndag 25. august, spratt jeg ut av senga og satt på kaffen, et høyst uvanlig rituale så tidlig på en fridag. Men når årsaken er at du skal kjøre med Porschen i timesvis for å kjøre på bane, ja da stiller saken seg helt annerledes.

Trond, Jack, Jack's far Lasse og jeg kjørte "jevnt" i følge til Kinnekulle Ring denne morgenen, hvor vi ble møtt av et tredvetalls svenske kolleger samt Hans Peter, Stein og Geir som hadde vært på Mantorp-dagen før. Banetreff i Sverige er vi kjent med fra før, og PCS har et veldig bra konsept for dette. De representerer

en klubb som virkelig har et skikkelig godt tilbud til sin emedlemmer, men så er de tross alt over 2500 medlemmer da ...

Det å møte likesinnede mennesker med felles Porsche-interesse er en av de store fordelene med klubbbliv, og jeg synes at det å delta på treff i Sverige virkelig er svært hyggelig. Etter en samling i depoet med teoretisk og praktisk gjennomgang av agendaen, ble det endelig et gjensyn med selve Kinnekulle Ring. Dette er en veldig morsom bane, og en veldig krevende sådan. Det har vært flere stygge ulykker på denne banen gjennom årene, og det er ikke

rart at instruktørene presiserer dette ofte. Hvis du velger litt feil spor i tillegg til litt for stor fart etter langsiden forbi depoet, kan du risikere å få en bra oppretingsjobb på bilen etterpå. Denne dagen gikk det selvsagt bra med alle.

En annen ting som gjør det hyggelig å være i Sverige, er at du kan se at avgiftssystemet deres er av en annen karakter enn det vi er vant med her hjemme. De fleste har Porscher av svært ny dato, og som du kan se av bildene så kjørte vi sammen med '96 modeller av 911 Carrera RS'er, Club Sport'er, flere C2 RS rigget for bane og det er ikke



rart at du får en viss vannansamling i munnen sammen med dette beitet! Vel, de er iallefall ikke redde for å bruke bilene til det de er laget for, og jeg tror at mange i PKN har mye

å lære av nettopp dette. En flott dag i vårt naboland ble det, og hjemturen fortonet seg i behagelig tempo med felles bespisning underveis. Jeg var vel hjemme like etter sportsrevyen

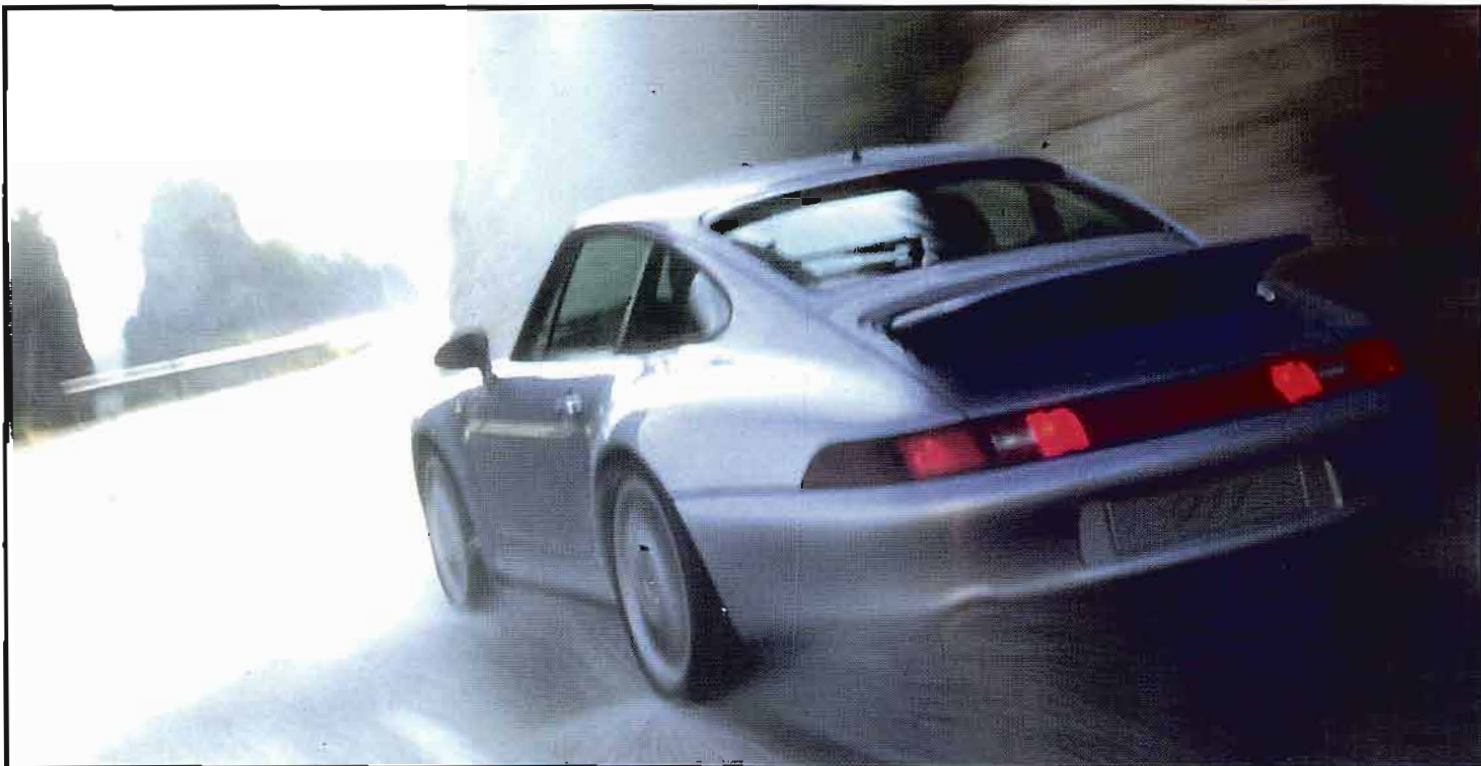
tenker jeg, så det er slettes ikke vanskelig å ta en dagstur på ca. 70-80 mil - det er bare en prioriterings-sak!

Egil Haugen



Det øverste bildet viser Hans Petter Havdal i samtale med en av de svenske instruktørene. Det var mange nysgjerrige borti bilen for å sjekke om det "virkelig" var en Carrera RS. Porschen på bildet under er også en Carrera RS, forskjellen er bare at det skiller temmelig nøyaktig tyve år i alder på de to modellene...





Din Porsche ble ikke bygget som et kompromiss

så hvorfor skal du endre på det ?

Originale deler,

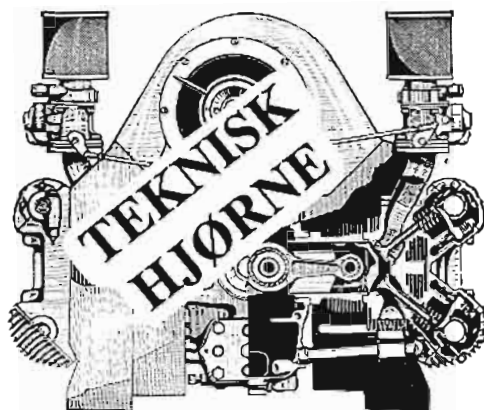
montert etter Porsche's spesifikasjoner.



PORSCHE

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

Tlf. 67536180
Fax. 67539590



PREPARERING FOR SLALOM OG BANEKJØRING

Del 5: OPTIMALISERING AV HJULOPPHENG OG VEIGREP

Jeg går ut fra at du nå har gjennomført modifiseringene som er beskrevet i teknisk hjørne så langt, og dermed er klar for den siste finpussen.

Aller først må vi imidlertid definere to begreper, understyring og overstyring. Understyring vil si at bilen utfører en slakere kurve enn det rattutslaget skulle tilsi. Overstyring er følgelig det motsatte, bilen utfører en krappere kurve enn det rattutslaget tilsier.

For bane kjøring ønsker man en tendens mot understyring da dette gjør bilen mer forutsigbar og mindre nervøs (tilgir mere av førerens ivrige rattbruk).

Under slalomkjøring ønsker man derimot en responsiv bil som reagerer direkte på rattutslaget. Bilen har da en tendens til å slippe på bakhjula mens forhjula suger seg inn i svingen.

Tendensen til over- eller understyring kan påvirkes ved å endre forholdet mellom torsjonsstaver (fjærer) og stabilisatorstag foran og bak. Se tabellen nedenfor.

Endring	For å redusere understyring	For å redusere overstyring
Fjærer foran	Mykere	Stivere
Fjærer bak	Stivere	Mykere
Stab.stag foran	Mykere (tynnere)	Stivere (tykkere)
Stab.stag bak	Stivere (tykkere)	Mykere (tynnere)

For oss som ikke er har et F1 team i ryggen er det kanskje litt ambisiøst å bytte torsjonsstaver og stab.stag mellom slalom- og bane kjøringene. Det finnes imidlertid enklere løsninger, nemlig justerbare stab.stag. Et firma som f.eks. Weltmeister har justerbare stag til både for- og bakstilling.

På 911'er fra og med 1974 må man bygge om til den gamle typen stab.stag foran for å få en justeringsmulighet. Det finnes komplette "kit" som løser dette.

Prinsippet for de justerbare stab.stagene er at lengden på den armen som overfører kraften fra hjuloppheng til stab.staget kan varieres, se foto.

Når armen blir lengre virker det et

større vrimoment på stab.staget, og effekten er at staget virker mykere. Det motsatte skjer når armen forkortes.

Det mest praktiske er å kun ha et justerbart stag bak. Da er sjansen for å justere seg helt bort mindre.

Velg en kombinasjon av torsjonsstaver som gir en tilnærmet nøytral bil og bruk det bakre staget til å fintrimme kjøreegenskapene.

Som eksempel kan man på en 911 SC anvende 19 mm torsjonsstaver foran og 26 mm bak. Dette kombineres med et standard 20 mm stab.stag foran og et justerbart 19 mm stag bak.

Utover det som er nevnt her, har også kombinasjonen av dekk og felger stor



Lykkelig er den som har noe å pille på i mørke vinterkvelder

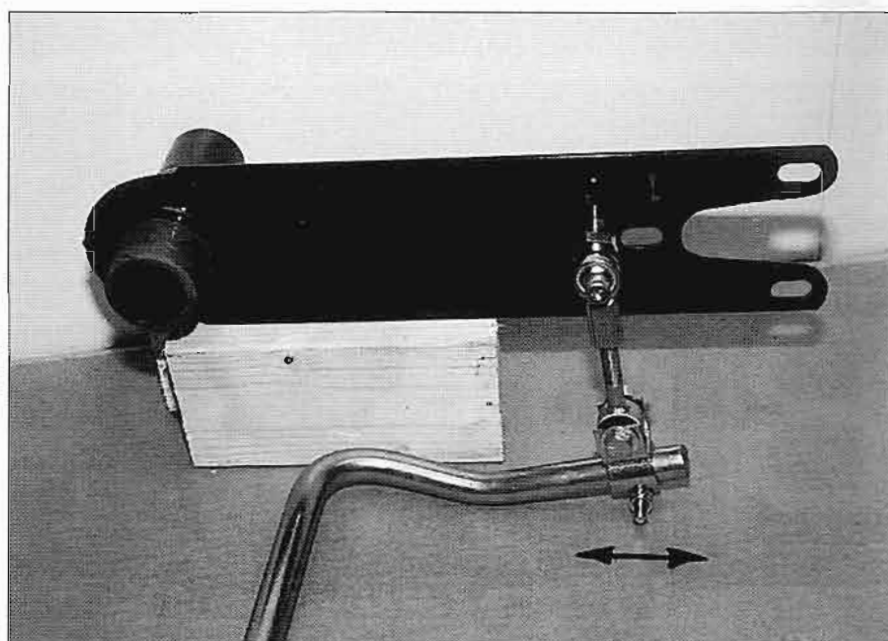
innvirkning på kjøreegenskapene. Generelt vil mere gummi bak gi mere understyring. Har du dessuten diff.sperre vil dette også øke tendensen til understyring.

For at du overhode skal registrere noen forskjell på de ulike oppsettene er det en forutsetning at du kjenner bilen din godt, og at du tar deg tid til å prøve ut ett alternativ ordentlig før du begynner med det neste.

Under slalomkjøring merker man størst forskjell på ulike oppsett, en bil som understyrer kraftig er nesten umulig å få rundt kjeglene.

Våren nærmer seg med stormskritt, så ta frem verktøykassa før det er for sent!

Hans Petter Havdal



Bæream med justerbart stabilisatorstag



7,5 + 9 X 17"
8.500,-



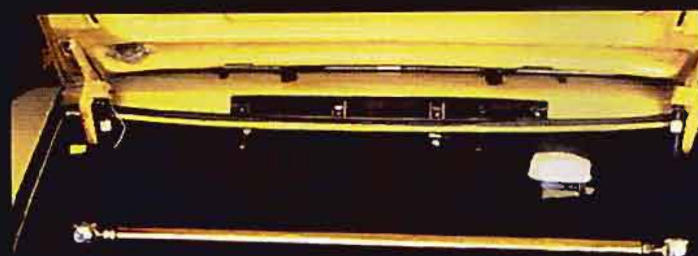
7,5 + 9 X 17"
18.000,-

Eins Sport a/s

Fax: 31 28 75 17

Tlf: 90 72 02 02

Alle priser er eks.mva og frakt



2.100,-

Eksklusive skiltrammer kun for klubbmedlemmer!

NorAdvice har i samarbeid med Porsche Klubb Norge utarbeidet disse eksklusive skiltrammene som nå tilbys klubbens medlemmer.



Foruten stilfullt å markere hvilken bilklubb du tilhører, støtter du også klubben din, som har en fast provisjon pr. solgte sett.

Rammene har et usedvanlig elegant design, og er produsert i et meget robust plastmateriale i fargekombinasjonen sort/sølv, med klubbens navn og

emblem påtrykket rammene i 5 farger silketrykk. Skiltrammens innvendige mål er 52 x 11 cm. Pris pr. sett (2 stk.): Kr 685,- + mva. og fraktomk. Om du samtidig ønsker å fornye dine gamle skilt kan dette også tilbys etter nærmere avtale. Evt. spørsmål rettes til Per Fjeld hos NorAdvice.

Bestillingen er bindende! Du kan enten benytte kupongen, eller om du ikke vil klippe i bladet, sende egen bestilling til:

NorAdvice
Grafisk Produksjonsbyrå
Establert 1976

Boks 71 Grefsen, 0491 Oslo.
Tlf.: 22 22 04 30/22 22 04 60.
Fax: 22 22 08 05.

JA TAKK, send meg i oppkrav _____ sett skiltplater.

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr.: _____ Sted: _____

AUTOTUNING



**Velkommen til 500 m² Porsche-senter i Råde – 45 min. fra Oslo.
Nå med egen salgsavdeling for brukte Porscher.
Stort verksted med spesialavdeling for motorer og gearkasser.
Selge/kjøpe bil? – Kontakt oss!**

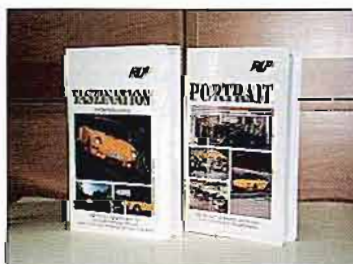
VERKSTEDTILBUD

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 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

CTR-2 T-shirt

Kr. 250,- pr. stk.



Opplev RUFs toppmodell CTR på
nordsløyfen Nürburg Ring, – samt
portrett av Porsche-tuneren RUF.

Kr. 300,- pr. stk.



Overleggsmatter – spesialsydd for hver enkelt
modell – 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

ENTUSIASTENS DRØMMEBILER

Hva er egentlig en Porsche-legende? Er en gammel 356 et monument over en epoke i Porsche-historien, og er den dermed automatisk en legendarisk Porsche? Disse spørsmålene vil sikker få forskjellige svar - avhengig av hvem du spør.

Den amerikanske forfatteren Randy Leffingwell har valgt tittelen *Porsche Legends, Inside history of the epic cars*, på sin bok. Absolutt en boktittel som pirrer nysgjerrigheten til en innbitt Porsche-entusiast.

Bokens forsidebilde signaliserer bokens innhold: en 911 Carrera RS leichtbau. Er dette endelig en bok som skiller "klinten fra hveten" - en bok som tar for seg de virkelig epokegjørende Porsche - og som av samlere betraktes som en legende innen sin tidsepoke, eller er det bare nok en bok med en flott forsidebilde?

Boken er nettopp det den utgir seg for å være. En Porsche er ikke en legende bare fordi det er en Porsche. Randy Leffingwell presenterer på bokens 230 sider, med 240 fargebilder, nettopp de modellene enhver samler kunne ønske seg.

En blanding av rene racerbiler og standardbiler som gir skikkelig næring til drømmen om de helt unike Porsche!

Det spesielle med denne boken er teksten. Den er helt annerledes enn alle andre bøker jeg har lest om Porsche. Forfatteren har basert seg på intervjuer med en rekke nøkkelpersoner hos Porsche. I og for seg ikke uvanlig, men det er derimot presentasjonsformen. Han gjengir denne informasjonen i intervjuform i hvert enkelt kapittel. Du får følelsen av at fortelleren henvender seg direkte til deg - det er du som sitter i "gjestestolen" med åpne ører. Bidragsyterne er blå.

Ferdinand Porsche, Ernst Fuhrman, Helmut Bott og Klaus Reichert. Dette er medarbeidere som har sittet svært sentralt i Porsches organisasjon gjennom de tidsepoker boken tar for seg - og deres historier om "hvorfor ting ble som det ble" er både interessant og lærerikt.

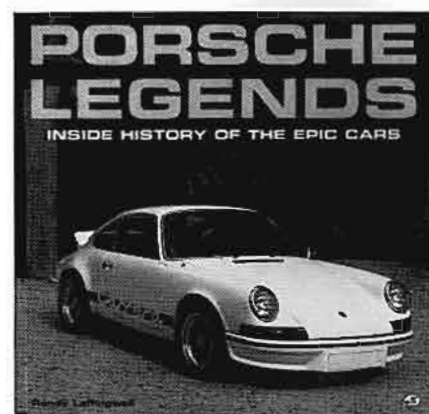
For de av oss som har lest en god del Porsche-litteratur er det morsomt å finne en bok som ikke følger "standardmalen" for merkehistorikk. Her slipper du å lese om 60 Hk motorer i 356 og VW-Porsche 914. Forfatteren går isteden rett på 356 Carrera GS/GT og 916 -stoff. Det er mange nye og ukjente opplysninger som kommer frem i boken. I tillegg er det en rekke intervjuer med racerførere som kan se tilbake på en spennende tid i Porsches racing-team. Eksempler på dette er Vic Elford, Dan Gurney og Rico Steinemann. Deres historier fra sin førerkarriere hos andre fabrikker er med på å understreke hemmeligheten bak Porsches suksess: overlegen organisering, 100% satsning på et prosjekt som er vedtatt, pinlig nøyaktighet og beinhard disiplin. Porsches utallige seire er ingen tilfeldighet!

Selvsagt er det ting å pirke på med denne boken også. Noe av kritikken er selvsagt subjektiv - og dette går på utvalget av "legender". Bertones fantasifulle 911 cabriolet-studie fra 1966 er ingen legende. Snarere en kuriositet. Abarth-Carreraen fra 1960 er derimot legendarisk. En "flat-nose" 930 Turbo fra 1983 er heller ikke noen "milestone" - men det er til gjengjeld 934 fra 1976. Etter min mening er det minst en bil til som burde vært med: 911 SC/RS fra 1984. Med sine 960 kg og motor på 255 hk (3,0 uten turbo) er dette en av de aller raskeste standardbilene godkjent for vanlig bruk på vei, som Porsche har produsert.

Billedmaterialet i boken er svært godt. Alle fargebildene er helt nye opptak, og de gamle sort/hvitt bildene er i stor grad fotografier som ikke har vært på trykk i noen bok tidligere. Bokens lay-out og skrifttype gjør den lett å lese, men det er ikke alltid samsvar mellom bilen som er omtalt i teksten og den aktuelle bilen som presenteres på bildene. Grunnen til at jeg nevner dette er selvsagt fordi det var store individuelle forskjeller på enkelte av bilene som kun ble laget i en håndfull eksemplarer!

Boken er en fornøyelse å ha - og prisen er i tillegg svært attraktiv. Randy Leffingwell har på en overbevisende måte sortert "legender" - og det er gjort med sikker hånd. At enkelte av bilene er "umulige" å få tak i er så sin sak, men mange av bilene som presenteres i boken kan kjøpes til overkommelige priser. Og det er kanskje morsommere å ha en legende, enn en nyest mulig Porsche?

Sven Furuly



Tittel: Porsche Legends
Forfatter: Randy Leffingwell
Utgiver: Motorbooks International
ISBN 0 7603 0241 3
Pris: kr 209.-
Kan kjøpes hos Automobilia
Bookshop i Oslo



Når du er ung tenker du på alt du har lyst til å gjøre.

Når du bli eldre tenker du på alt du burde gjøre.

Når du er gammel tenker du på alt du skulle ha gjort.

Boxster - uansett alder.



PORSCHE

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

Tlf. 67536180
Fax. 67539590



TAGHeuer
SWISS MADE SINCE 1860



SUCCESS.
IT'S A
MIND
GAME.



Sandvika
67 56 93 00

Steen & Ström
22 00 41 23

Lier toppen
32 65 24 00



S/el Chronometer Series