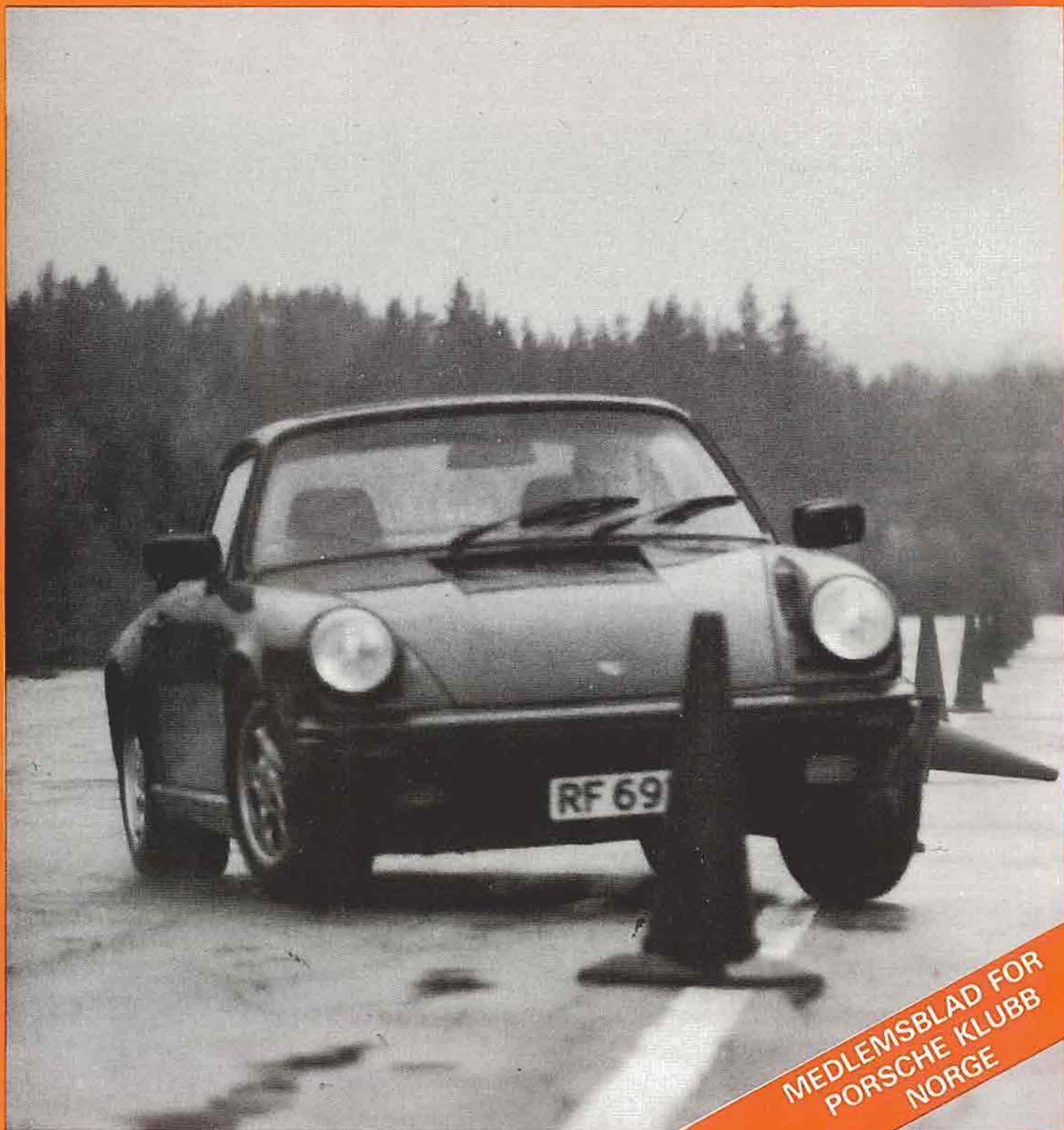


PORSCHE

5

1989

Classic



MEDLEMSBLAD FOR
PORSCHE KLUBB
NORGE

PORSCHE

Classic

NR 5, 1989

BLADET UTKOMMER MED 2 NUMMER/ÅR

DISTRIBUSJON: GRATIS TIL ALLE BETALENDE
MEDLEMMER.

I REDAKSJONEN: SVEN FURULY

ETTERTRYKK TILLATT MED TYDELIG
KILDEANGIVELSE.

PORSCHE KLUBB NORGE,
POSTBOKS 32, LYSEJORDET, 0312 OSLO 3



...IKKE BARE FOR PORSCHE EIERE.

Bridgestone, verdens 3. største dekkprodusent, har brutt med gamle tradisjoner i dekkteknologien. En helt ny teori om dekkproduksjon har forbedret alle dekkets egenskaper. Spør etter den nye dekkgenerasjonen.

Bridgestone. Originalmonteres på Porsche.

FORMANNEN HAR ORDET

Når jeg nå sitter og skriver forordet på denne "Porsche kavalkaden 88/89" må jeg innrømme at jeg er ganske lettet og fornøyd.

For det har tatt lang tid å få ferdig denne utgaven av Porsche Classic. Det har ikke manglet på stoff eller matriell, ei heller gode råd, men å få tak i en redaktør.....

Men nå er vi hvertfall igang. Sven Furuly har påtatt seg oppgaven med å skrive et antall nummer av Porsche Classic i tiden fremover, og alle som kjenner Sven vet at da har vi mye bra stoff i vente.

Når vi ser tilbake på året som har gått, kommer det klart frem hvilken strategi styret har ført. Det har vært lagt vekt på å samle så mange som mulig til felles aktiviteter. For å lære, og for å ha det moro.

Og moro har vi hatt det. Enten vi kjørte på flystripa i Fyresdal, eller på banen i Karlskoga. Eller vi var på fabrikkstur i Tyskland eller julebord i Oslo. Gjennom alle disse aktivitetene har det da også blitt en veldig fin tone medlemmene imellom. Folk begynner å kjenne hverandre, og en rimelig bra gjeng dukker da også opp på medlemsmøtene på BOS, Stabekk.

Men når dette er sagt er det helt klart at klubbens mer faglig-kulturelle del har blitt fullstendig neglisjert. Ikke nødvendigvis for at hver enkelt kan lese mer om Porsche - til det finnes det nok bilblader, men det kan være ting medlemmene imellom, "hotte" nyheter, konsentrat av motorsport verden over osv., som vi vet mange sterkt har etterlyst i året som har gått. Dette er nå forhåpentlig løst.

Vi har opplevd en sterk økning i antall medlemmer, og et visst frafall. Pr. idag er vi over 200 entusiaster. Den utskiftning vi har opplevd gjenspeiler "de dårlige tidene" A/S Norge har vært

inne i. Men mange er de som har benyttet seg av det pressede bruktbilmarkedet, og realisert sin drøm: å kjøpe og kjøre en Porsche.....

Det skal være gøy å ha Porsche. Og mest moro er det når man virkelig føler at man har tak på kjøringen.

Under mottoet "mange er flinke til å kjøre Porsche -rett frem" har klubben arrangert kjørekurs og treningssamlinger, for at hver enkelt kan føle hvordan det er å beherske bilen under krevende omstendigheter. Nå er det klart at man ikke blir mester sånn på en-to-tre-, men man lærer, og man blir bedre. Og det er nettopp det som er gøy med å ha Porsche. Alltid like krevende, og bare mer og mer moro....

Richard Waitz



25 ÅR MED PORSCHE 911

Det var ingen tvil om at den kulørte ukepressen ville bringe en rekke spesialstoff om 911'ens 25 års jubileum, og jeg var fristet til å stå over dette tilbakeblikket. Det ville imidlertid vært galt overfor Porsche Classic leserne å ikke gi en rettmessig anerkjennelse ved den store anledning...så derfor.....:

Den 12. september 1963 ved IAA showet i Frankfurt, presenterte Porsche sin type 901 for første gang. Peugeot-folkene kremet høflig og minnet om en viss rett til tre-sifrede tall med en "0" i midten - og med ett var 911'en født.

Den nye modellen delte ikke et eneste komponent med sin forløper som var 356-modellen. Denne var i sin opprinnelse en variant av VW-"boble" -som jo også var designet av Porsche.

Den luftavkjølte seks-sylindrede motoren, den romslige 2+2 kupeen, chassiset med to-leddet bakaksel og store glassflater representerte hver for seg en helt ny utforming, men var fortsatt det som da var typisk for Porsche. Med en luftavkjølt hekkmotor liknet den på 356-modellen, såvel som på "bobla" -som på det tidspunkt allerede var bygget i flere millioner eksemplarer.

For å skape en ny frontfigur i tillegg til "bobla" ble 911-modellen kunngjort i 1963, på et tidspunkt da følgende modeller var i produksjon: Triumph TR-4, Jaguar E-type, Volvo P-1800, Ford Zodiac 111 og Galaxie 500, Lotus Elite (den med ekte Climax-motor) Austin Healey Sprite MK 11, og Healey 3000. Jim Clarke vant VM for førere, mens Scarfiotti og Bandini vant Le Mans for Ferrari.



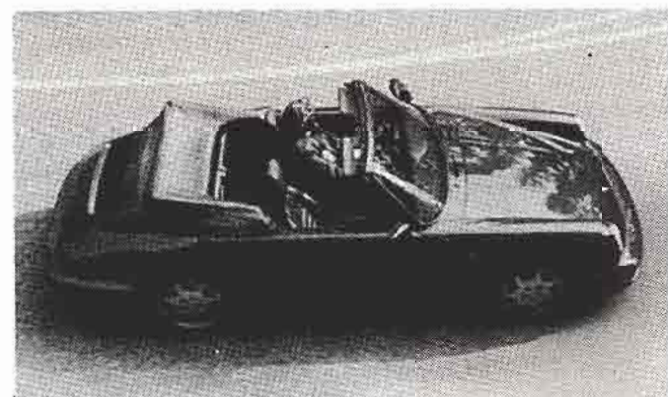
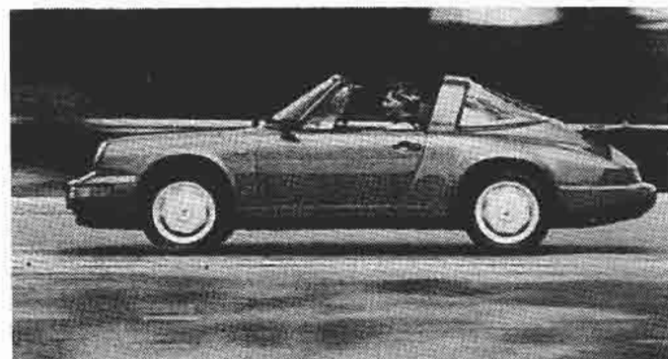
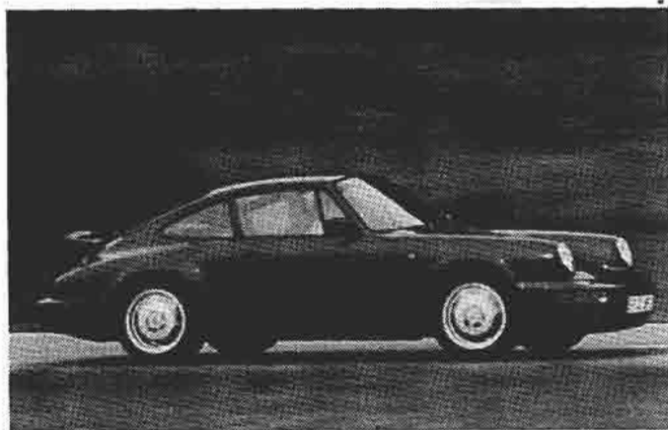
Ferry Porsche fastslo to grunnleggende krav til utviklingen av 911-modellen: større ytelse og bedre plass. Den firesylindrede 356-motoren, som stammet fra "bobla", hadde nådd en yteevne på maksimalt 95 hk, mens mange eiere av Porsche ønsket mer baksete og bagasjeplass. Den første prototypen var en 4-seters sportsmodell (sporting car) med ekstra bagasjeplass som opprinnelig var tenkt plassert bak, under hattehylla.

Men for å imøtekomme kravene til høyere ytelse og lavere vekt bestemte Porsche seg for en kupe-modell med sammenleggbare ekstra seter bak og bagasjerom under panseret. Dette karosseriet ble tegnet av Ferdinand Alexander Porsche, Ferry Porsches eldste sønn, og en ledende industridesigner i dag.

Den 6-sylindrede boxer-motoren hadde en ytelse på 130 Hk, en respektabel ytelse fra en to-liter, selv nå. Blandt ingeniørene som arbeidet med motoren var Ferdinand Piech (grunnleggerens grandsønn) og Hans Metzger, som var den som senere utformet TAG-turbo-modellen, et Porsche-produkt som i sin tur hjalp McLaren med å vinne 3 VM. 911-motoren har også sikret seg en solid plass i løpshistorien. I den nesten standard 935-modellen, så vel som Porsche 936, 956 og 962 sportsracere frembrakte den mer enn 700 Hk i turboladet form, ble mange ganger verdensmester og vinner av 10 klassiske Le Mans 24 timers løp. Standard-(produksjon) versjonen har fulgt løpsmodellen og derved slått fast Porsches uttalte synspunkt at billøp forbedret "rasen".

I den nåværende normalutgaven har den et motorvolum på 3,2 liter og en ytelse på 231 Hk, mens den feirer sitt jubileum med kunnngjøringen av en 3,6 litersversjon som vil yte 250 hestekrefter. Med turbolading betyr det hele 300 Hk fra 3,3 liters-motoren, mens 959-modellen, 911'ens superbil, som nå er en realitet, yter 450 Hk fra en maskin på 2,58 liter. Dette er opplagt en utvikling uten sidestykke.

Grunnen for slike forbedringer, som strakk seg over 25 år, var et teknisk avansert utviklingsarbeid som stadig førte til nyvinninger:



bruken av lettmetall, mekanisk bensininnsprøytning (som først ble introdusert i 911) og sist, men ikke minst, turboteknologi.

Det er også åpenbart at utviklingen av chassis og karosseri har måttet holde tritt med en stadig forbedret motor. Kunsten har vært å ikke la den ene siden overgå den andre. Professor Dr. Helmuth Bott, Porsches forsknings- og utviklingsdirektør og Peter Falk, sjefen for den høyst vellykkede løpsaydelingen, spilte begge to nøkkelroller i chassisutviklingen og testkjøringen. Det de oppnådde var en kraftig og fleksibel motor som var istand til å tilfredsstille den mest fordringsfulle bilist.

Dekk- og felgutviklingen for 911-modellen ble et forbilde for andre bilfabrikanter: åpne dekkbaner for å motvirke vannplaning,

forskning av bredden på ulike felg og dekk-kombinasjoner og effekten av dem. Videre var 911' en den første som var utstyrt med lettmetallsfelger, høy-hastighets dekk og automatisk sensor-kontroll av lufttrykket, for å nevne noen av milepælene i denne kontinuerlige utviklingen.

911'ens karosseristil har vist seg å bli virkelig tidløs, men likevel egnet til å tåle funksjonelle endringer. Den "svarte moten" som ble innført i 1967 med vindusviskerne, innebar at Porsche tok farvel med den solreflekterende kromoverflaten. Støtfangerne med gummiforing og støtdempende egenskaper så dagens lys i 1974 og må fortsatt ansees som en av de mest vellykkede endringer i sikkerhetens tjeneste. 911'en viste også vei når det gjaldt bruken av front- og hekkspoilere, vel og merke fullt og helt tilpasset bilens totale design, i motsetning til mange andre kjente merker.

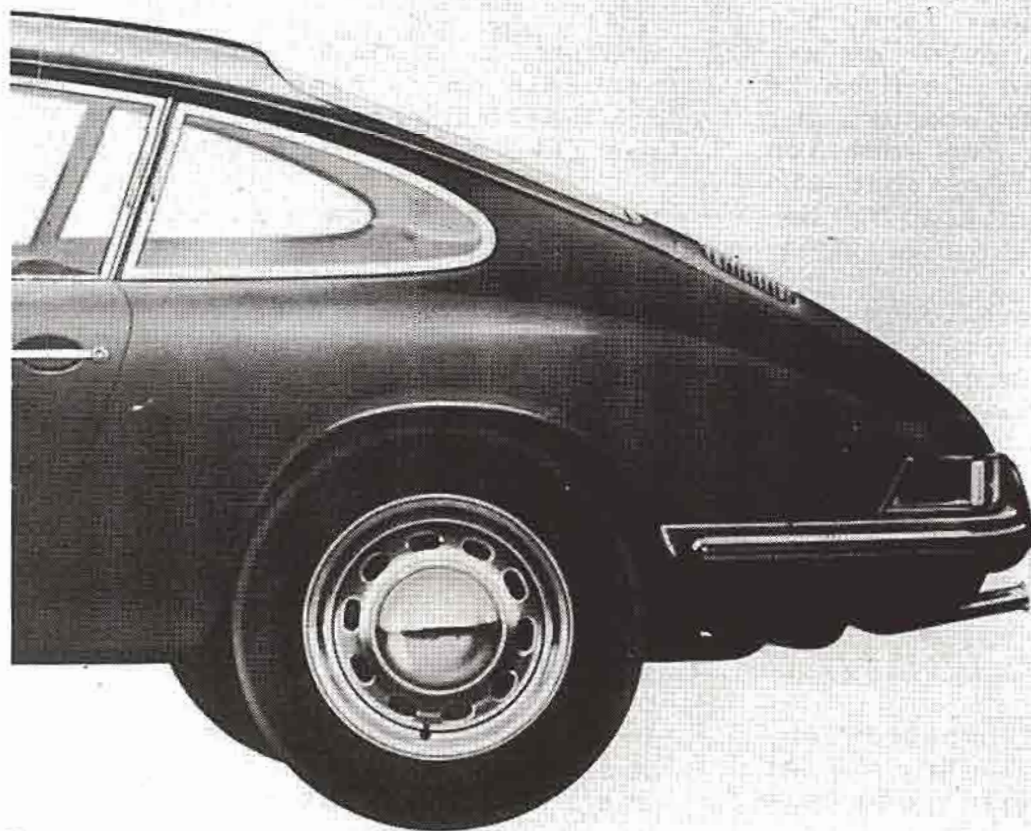
Fra 1975 av kom 911'ens galvaniserte karosseri, som var en forlengning av den vedlikeholdsfri Longlife anti-rust-garantien (som nå gjelder i 10 år). Dette ga Porsche et forsprang på andre bilprodusenter.

Så langt fra å visne hen i løpet av 70-årene, noe som det kunne se ut til en stund, er det nå bestemt at 911'en skal fortsette inn i 1990-årene og sannsynligvis enda lenger. Få ville ha forutsett dette i 1963, men modell Porsche 911 vant bilentusiastenes hjerter helt fra begynnelsen, og har blitt kontinuerlig forbedret siden - også av entusiaster.

Det er vel ærlig talt på tide å si at 911'en har blitt viderutviklet på tross av 911-elskerne, som ofte har bestemt seg for å dyrke en spesiell utgave som "sin" 911. Men så er da også 911'en alt for mange Porsche-folk.....

Arve S. Karlsen

PORSCHE



NYTT FRA PORSCHE KLUBB AVD. BERGEN

STEMNINGSRAPPORT FRA PORSCHE CLUB
SVERIGES ÅRSMØTE I TYLØSAND 13-
15 MAI 1989

DELTAKERE FRA PKN:

PER LARSEN -82 PORSCHE 911 SC
COUPE

BERTIL STRØMMEN -83 PORSCHE 911
SC CABRIOLET

Vår lange tur til Sverige startet
tirsdag 9. mai kl 17.00 fra
Bergen. Vi kjørte Røldal-Haukeli
for å unngå vinterføre - trodde
vi - kjørte 3 timer i snøvær på
sommerdekk. Vi kom oss til slutt
over uten uhell.

Onsdag 10. mai befant vi oss i
Sverige - nærmere bestemt i Karl-
stad hos Porsche-forhandler Lasse
Jønsson. Her leverte vi inn begge
Porschene til storservice. For de
som ikke har kjennskap til Lasse
Jønsson kan jeg fortelle at for-
uten å være en av Sveriges
største forhandlere, har han også
en av Sveriges fineste samlinger
av "hårete" sportsbiler samlet i
sine lokaler. Av Porscher: 356 og
911 (nesten alle typer), 904, 908,
917, 924 Carrera GTS, 959 som rød
"standard-utgave" og 959 som hvit
lettvekts-utgave!!!

Av annet snadder: Mercedes Benz
300 SL "Gull-wing", 300 SL road-
ster, BMW M1, et antall Ferrari,
Maserati og Lamborghini.
Foruten Porsche, er også Jønsson
nybilforhandler for Lamborghini!

Mens vi hadde bilene på service
torsdag 11. og fredag 12. mai tok
vi en "rask" tur til Stockholm
med en 911 Carrera utlånt av
Lasse Jønsson. I Stockholm fikk
vi med oss Sveriges største
Porsche-senter på Lidingeplan,
før vi returnerte til Karlstad.
Etter å ha hentet vår "nyservi-
certe" Porscher, satte vi kursen
mot landsmøtet i Tyløsand.

Lørdag 13. mai. Vask av biler-

og deretter samling av all del-
tagere, ca 150 stk tilsammen.
Dagen gikk med til gjennomføring
av "Manøverprov", "Familjrally"
og "Concours d' elegance". Det
var virkelig mange fine biler å
se - 911 Carrera RUF, 928 DP, 911
Speedster i turbolook, m.m.
"Familjrallyet" ble kjørt med
ned-cabbet 911 for Herr Strømmens
vedkommende, noe som klart
tilsier at været var bra.
"Rallyet" ble gjennomført i
naturskjønne omgivelser, og det
ble ialt tilbakelagt ca 20 mil.
Lørdagen ble avsluttet med
Bayersk helaften på hotellet.

Søndag 14. mai kl 8.30 startet
turen mot dagens høydepunkt-
banekjøring på ring Knutstorp.
Banen lå ca 10 mil fra Tyløsand,
og ca kl 9.30 var alle på plass
på banen.

De rutinerne førerne fikk slippe
til først med sine trimmede biler
som var en blanding av 944 turbo-
cup biler, "gamle 911 RS" og mer
eller mindre standard 911'er og
928'er.

Etterpå fikk vi "amatører" slippe
til med "følg Johan.." i en 911
Carrera RS kjørende foran...

I syv runder kunne to gale nord-
menn få kjøre så fort de ville
(les: turde) sammen med en hel
gjeng "ville" svensker. Nesten
alle kom i mål, med unntak av to
svensker som kjørte av banen.
Det ble også avholdt slalomkjør-
ing, men på grunn av den lange
reisen vi hadde foran oss, fikk
vi ikke dette med oss.

Mandag den 16. mai tok vi igjen
turen over fjellet - denne gang
på sommerføre. Og vi nådde frem
til Bergen i god tid før 17. mai
feiringen.

KONKLUSJON:

PCS årsmøte i Tyløsand er det
andre årsmøtet vi har vært med på
hittil, og det var like helprofft
tilrettelagt i år som i fjor. Det
eneste vi savner er at flere med-
lemmer fra PKN tar turen til vårt

naboland Sverige neste år for å
delta på dette fine, årlige arr-
angementet.

Ha en riktig god, ny sesong!

Per Larsen, Medlem nr.214



ENSOM FERD TIL MONTE CARLO

En tur til selveste Monte Carlo burde friste noen og enhver, men dengang ei: Da Porsche-klubben den 20. august inviterte til samling i Kristiansand hvor det eminente Monte Carlo bilmuseum ligger, stilte 1 bil - vi sier og skriver en eneste bil..

Det ble likevel en rett så begivenhetsrik tur. På vei gjennom Oslos gater for å plukke opp klubbens driftige sekretær - før et definitivt unødvendig oppmøte på et herværende hotell ved Fornebu i soloppgang - måtte vi bråbremse for ikke å kjøre ned en mannsperson som ramlet sammen midt i veibanen; med åpenbar diagnose epilepsi. Ambulanse arriverer, og vi ønsker ham god bedring.

Mindre dramatisk men slett ikke uten begivenheter blir det å cruise nedover en stille sørlandske hovedvei med radarvarsleren påslått og bilens 4.gear inne med 3000 omdreininger tikkende. Det

er noe malende, katteaktig over en velsmurt 911 og action blir det når targa-taket pakkes ned foran og himmelen sees rett opp- og motoren høres. Pussig det der, da gearer man alltid ned ett hakk -en Porschemotor skal dog høres !

PORSCHE IN ABSENTIA

Det er mulig at garvede Porsche Klubb-medlemmer visste hva de gikk glipp av nede på Uglands Bilmuseum med det litt forvirrende navnet Monte Carlo. Og derfor ikke stilte opp på dette arrangementet. Her fantes alt annet en Porscher - det nærmeste vi fant i så måte var billedbøker. Museet har ikke en eneste Porsche !

Men å droppe besøket av den grunn er jo pinlig amatørmessig, fordi Uglands (familien Ugland & rederi) har det meste annet av bilhistorisk interesse, med vekt på nyere doninger.

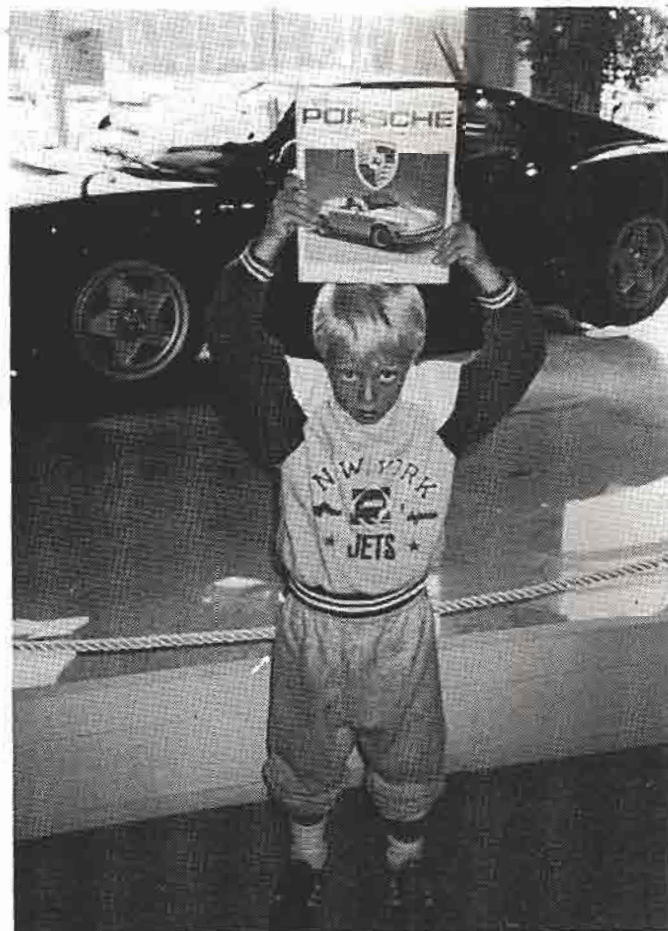


TEMPO FERRARI

At eieren har sans for landfaste gleder -raske sådanne- er samlingen av Ferrari det beste bevis for. Tydelig nok eierens favoritt -merke. Vi merket oss et fenomenalt eksemplar av modellen Daytona Cabriolet (den ville nok Don Johnsen i Miami Vice likt å ha - dette er nemlig ekte saker), en splittrny Testarossa og den beste av dem alle; modellen BB-Berlinetta Boxer som er forgjengeren til Rødtoppen (Testarossa på italiensk).

Som sagt, her er det meste utenom Porscher utstilt. Hvis du lurar på hvordan en BMW M1 ser ut i virkeligheten, er Monte Carlo og Ugland stedet. Her finnes en helt nydelig Lamborghini Contach og den helt spesielle Aston Martin Volante; en firedørs supersports-limousine det ikke finnes maken til i hele verden. Her blir Maseratis forsøk på det samme bare blåbær og en vanlig stor Jaguar er det ingen som gidder å se på i denne sammenheng.

Utover disse kan du beskue nyere og eldre Rollser, en kjempemessig Packard, en knøttliten Messerschmidt og en aldeles malplassert MGB som står her ganske sikkert fordi det var eierens definitivt første steg ut i den eksotiske verden.



Neste gang vi drar ned til det sørlandske Monte Carlo skal vi ringe Ugland på forhånd og fortelle ham at det kommer en karavane med sportsbiler han ikke kan utelate i fremtiden - eller hva, Meine Herren...?

Dag Rørslett



«TYSKLÆNS' TUR'N»

En reportasje av utskremt medarbeider ELDAR VÅGAN...

...Je var da fyste menn på plass i baren på Fornebu...

Je er altså Eldar Vågan - en ta Brummunddals mest kjente og best betalte gitarister.

Etter et kvarter kom så'n Tage og 'n Bjarne og fekk balansert kroppa sine oppå barkrakka ved sida ta meg. Dei to kara tenkte også på å få seg et glass øl (som en avveksling) slik at overgangen tel tysk kosthold og drikkevarer itte skulle ta for mye på.

Men etterhvert kom det flere Porsche-entusiaster slik at prat-en da kunne dreie over i frå drikkevarer tel biler og bilrekvisita.

Flyet nedover til Hamburg var desverre over-booket, så det såg ut tel at'n Geir og'n Jon Arne måtte stå att på Fornebu. Men etter at artikkelforfatteren og Stabekk Autos glimrende verksted-formann Tore Magnussen sa seg villig tel å flytte seg sjøl i frå turistklasse tel fysteklasse, fekk vi ordne plass både for'n Geir og'n Jon Arne.

Da vi kom fram til Hotel Unger i Stuttgart, ble vi forent med'n Egil, Per og'n Bertil. Dessi kara var i fin form, slik at hel Porsche Klubb Norge kunne fortsette eksprementeringer med tyske fine drikkevarer...

Morgenen etter var det oppmøte kl 08.30 på trappa foran hotellet. Alle måtte opp (med et unntak), og alle fekk da etterhvert fordelt seg over i fire luksuriøse drosjer og kjørt tel Porsche-fabrikken i Zuffenhausen.

Der fekk vi da klistremerker med farge som skilte oss i frå fargen tel den Nederlandske 356-klubben. Etter en stutt velkomsttale i frå'n Jørgen Holck, slapp vi inn i museet. Dette var lite og intimt og var selvfølgelig

hardstappe med motorhistoriske godbiter. Alt i frå en gammel Porsche Roadster tel 959. Det som gjorde størst inntrykk på meg personlig, var den 959'en som var delt i to - tenk å vara høgger å få lov tel å saga en 959 i to !

Fabrikkbesøket var jo også meget in'tresangt. Guiden var i frå Canada og het Ilse Nadele. Hu tala engelsk så inga hadde problemer med å skjønne å a sa.

Vi gutta hadde heller ingen problemer med å hølle oss på den riktige siden' ta dei gule stripen' i gølv, men vi var ofte friste tel å sjå litt nærmere på enkelte detaljer hell det tysker mente vi burde sjå. Spesiellt i den nye karosseri-fabrikken fekk vi store au'ver. Der fekk vi bl.a. demonstrert en ny benk der en computer tester karosseria helt automatisk. I lakkeringsavdelingen fekk vi også sjå at kara banke på karosseri-platene med hammer og sikte' dør-plater og panser opp mot lyset.

Etter runden i fabrikken fekk vi lunsj i fabrikk-kantina. Maten ble servert ta feite, freske, tyske kjerringer og smakte like godt som kjerringen såg ut.

Da lunsjen var over fekk vi lov tel å kjøpe diverse souvenirer i frå Porsches eget utsalg i museet. Resten ta dagen gikk med tel å studere innkjøpt matriell, og leske tørre struper med tysk øl uten konserveringsmiddel.

Det samme gjorde vi (allefall je) dagen etter, men på kvelden var vi på Hotel Schlossgarten. Der vart vi påspandert tysk mat i luksuriøse omgivelser, og vi alle må si at detti var ganske enestående. Etter det voldsomme måltidet gikk vi på by'n der vi etterhvert by'nte å bli veldig godt (detti gjaldt både mørke kjellerlokaler og finere kabaret-restauranter).

På den siste dagen, lørdag, møttes vi om kvelden på Bierhaus

West. Der fekk vi øl i steinglass og feite biffer. Personlig var je da litt sliten i huggu og magan, spesielt magan etter tre døgn på øl og karry-Wurst. Men etter diverse runder med mat og steinglass fønt je att formen.

Etter den formelle avslutningen beveget vi oss høylytt telbake tel våre faste telholdsplasser i Stuttgarts restaurant-jungel !!

Eldar Vågan





FYRESDAL VAR STEDET – OG FLYSTRIPA VAR MÅLET

Porsche Klubb Norges klubbmesterskap 1988.

I et forferdelig vær dro bortimot 15 medlemmer fredag kveld mot Fyresdal.

Ja, jeg sier mot, for været var så dårlig at en av klubbens mer aktive skikkelser (les Tore Magnussen) ikke klarte å holde veien i en skarp sving.

Svenskene sier "krockad" de fleste nordmenn sier "krasjet", vi i klubben sier "takkt og pris for at det ikke var en Porsche". Tore kjørte nemlig en Peugeot.

Fredagen ble da også noe oppjaget med leteaksjoner og "rescue-party" ute på Telemarks øde (og i stor grad umerkede) veier.

Det gikk nå bra da; omsider var alle samlet på hotellet – folk begynte å komme i stemning, og "jugingen" fortsatte langt utover natten.

RACING DAY

Det var atter duket for intens fighting, og lørdag morgen stod vi opp til bortimot helt klart vær. "Ready for the big event". For meg og alle de andre var det omtrent slik vi følte det. Nå skulle vi ut å kjøre på "stripa"

Etter en rask frokost dro vi bortover, og det var ikke fritt for at det kriblet litt i oss da vi kom til enden, og så nedover hele "stripa". her kunne man kjøre fort.....

Nå skulle dette skje i svært kontrollerte former. Vi hadde på forhånd fått skissert et opplegg av Wilhelm Aaser. Han har erfaring fra Porsche Klubb Sverige, og har sterke meninger om hvordan slik ferdighetskjøring skal legges opp. Trinn for trinn.

Mange av oss er sabla flinke til

å kjøre Porsche rett frem. De færreste av oss, undertegnede inkludert, behersker bilen til det fulle ved ekstrem kjøring. Og da er det fint å kunne trene på en lukket bane.

Det var lagt opp til 4 praktiske øvelser på banen:

SLALOMKJØRING



Her var det snakk om å kjøre frem og tilbake på kortest mulig tid. Det ble gitt tilleggstid dersom man rev kjegler. Det skulle kjøres to omganger.

LUKEPARKERING



Her skulle det lukeparkeres mellom to kjegler, langs en planke. Avstand fra planken, målt i cm var utslagsgivende. Kjørte man på planken ble det straffepoeng.

AVSTANDSBEDØMMING



På denne øvelsen tok man oppstilling utenfor bilen, omlag 25 meter fra to kjegler. På kortest mulig tid skulle man løpe bort til kjeglene, flytte disse fra hverandre i en avstand man antok var bilens bredde, løpe tilbake, og kjøre frem bilen. Her var det snakk om å kjenne bilen sin, for straffepoengene renner inn dersom avstanden mellom kjeglene er for stor eller for liten.

TVERRVENDING

Som siste øvelse skulle man snu, eller tverrvende om du vil, innenfor et begrenset område. Det var ganske trangt, og ettersom man fikk straffepoeng dersom man berørte noen kjegler, måtte man regne med endel ratting og gearing.



De fire øvelsene ble gjennomført i tur og orden. Og mens man ventet på neste øvelse, kunne man like gjerne kjøre gjennom de foregående. Slalomkjøringen var svært populær, og her ble det stadig satt nye, uoffisielle rekorder.

Det ble en artig dag. At det regnet litt innimellom gjorde ingen ting - det gjorde banen litt glatt - og det var bare gøy. Innsatsviljen var på topp, og humøret likeså. Jeg tror ellers at bildene taler for seg selv.

Etter en litt sen lunch var vi alle samlet på hotellet for å gå løs på den teoretiske delen. Den var det Atle Bang som sto for - og han var ikke spesielt grei!! Her holdt det ikke med allment kunnskapsnivå, og ettersom bruk av hjelpemidler ikke var tillatt, må jeg innrømme at det var 1-x-2 varianten som gjorde at jeg beholdt æren sånn nogenlunde.

Klubbmesterskapet ble suverent vunnet av Andrew Gibson. Han behersket sin 911 Carrera til det fullkomne, og vant kjøringen totalt. Hans kunnskapsnivå var også på topp, og sammen med Olav Helge toppet han denne grenen også. Tore Magnussen tok 2. plass, og meg selv på 3. plass i dette klubbmesterskapet.



ANDREW GIBSON (o)

RICHARD WAITZ (u)



PÅ BESØK HOS LASSE JØNSSON

Lørdag den 26. november 1988 arrangerte Porsche 356 Klubb Sverige tur til Lasse Jønsson Bil AB i Karlstad.

Lasse Jønsson er Sveriges største Porsche-forhandler.

Jeg hadde aldri vært der, og når det nå var sjanse til å treffe gamle kjenninger fra Porsche 356 Klubb Sverige, var det klart at jeg måtte ta meg en tur. Det er mindre enn 250 km fra Oslo til Karlstad (som ligger langs E-18, vegen til Stockholm).

I dagene før jeg dro, prøvde jeg å få med meg andre Porsche-entusiaster fra Oslo-området, men det viste seg at ingen var entusiastiske nok.

Det er lett å finne fram: Kjør E-18 -motorvegen- forbi Karlstad, kjør over Klaraelven, og ta av første avkjøring etter elva. Sving deretter til venstre (slik at du kjører på ei bru over motorvegen) og fortsett rett fram ca. 2 km, til du ser Porsche-merket på to hus på høyre side av vegen.

Da dørene ble stengt et kvarter over 12, var det kommet ca 50 medlemmer fra 356-klubben. Klubben har mer enn 400 medlemmer (de aller fleste har minst en 356).

Lasse Jønsson begynte omvisingen med å fortelle om Porsches program for 1989. Han avviste alle rykter om at Porsche er inne i en krise. I og med at det skjer enormt mye på den tekniske fronten for øyeblikket, blir bilene vesentlig dyrere, dette fører naturligvis til mindre salg. Men når Porsche har valgt mellom å opprettholde salget (mot å la bilene forbli mindre avanserte), eller å utvikle mer avanserte biler (som blir så dyre at salget går ned), har de bevisst valgt den siste linja. Så Lasse Jønsson

Lasse Jønsson Bil AB består av to haller, begge med glassvegg ut mot parkeringsplassen (slik at publikum kunne stå ute å se på, mens vi 356-medlemmene var innendørs). I den første hallen består midtseksjonen og den ene langveggen av biler som er til salgs. Ikke bare Porscher, viste det seg. Lasse interesserer seg for sportsvogner bygd sør for alpine også, og hadde både en Lamborghini Countach 25-års jubileumsutgave og en Ferrari Testarossa til salgs.



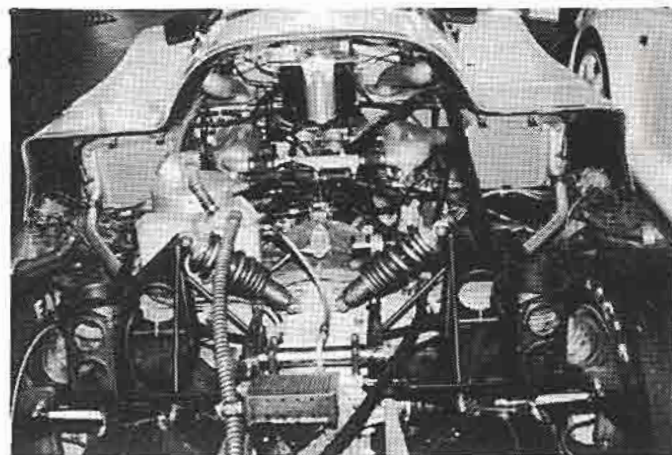
I utstillingsdelen (la oss kalle det museumsdelen) sto det flere Porscher og to Mercedes Benz 300 SL (en med "måkevinge"-dører og en cabriolet). Av Porschene nevnes: 356 Coupe Carrera (1959), 356 Convertible D (1959), 356 Cabriolet (1960), 904 Carrera GTS (1964), 907 Spyder, 911 Carrera RS (1974), en 956 og to 959, den ene i "vanlig" utgave og den andre i "sports"-utgave (stivere fjæring, ikke elektriske vinduer og ellers litt mer spartansk enn den "vanlige" utgaven).

Det har vært harsellert mye om at 959 ikke tilfredsstiller eksoskravet i Sverige, og at den derfor ikke kan bli registrert. Lasse Jønsson fortalte at dette var feil. Problemet er at de svenske myndighetene forlanger at fabrikken skal ta med seg bilen til kontroll. tidligere kunne man få dispensasjon ved at importøren eller bilens eier lot bilen gå gjennom testene. Sannheten er

derfor at Porsche 959 tilfredsstiller de svenske eksoskravene, men det koster for mye for Porsche-fabrikken å bevise det. Den tidligere dispensasjonsordningen var enklere, og kosta heller ikke på langt nær så mye. Dessverre er det ikke mulig å få dispensasjon lenger.

I Sverige er det ca. 10 stk 959 (av de totalt drøyt 200 som er produsert). de aller fleste er tatt inn som flyttegods (eller eieren bor formelt i utlandet og er bare på "besøk" i Sverige). For Lasse Jønsson er det ikke noe problem at firmaet ikke får registrert sine, firmaet har prøveskilt, og bruker dem.

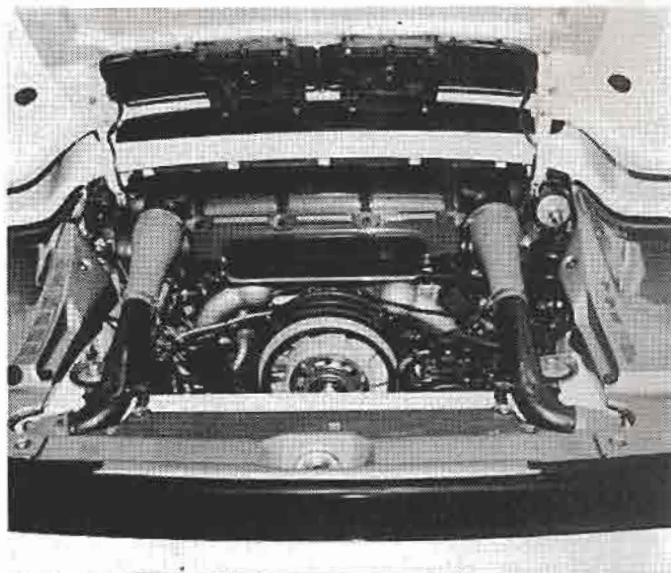
Fabrikken har aldri fortalt hvor mye det har kosta å produsere 959 men det antas at fabrikken har tapt en god slump penger for hver bil de bygde. Skjønt, tap? Fabrikken velger å se på 959 som et utviklingsprosjekt (og reklame?). All den kunnskapen de har vunnet på 959, putter de nå inn i alle de andre modellene. Som nevnt ovenfor, fører det til en kraftig prisøkning på de andre modellene (opp til 40% økning i Sverige), og derfor redusert salg.



Vi tok av "halen" på 956-en og åpna motorrommet på den ene 959-en. det var første gang jeg har

sett motorene på noen av dem (den 959-en som var stilt ut på Sjøfartsmuseet på Bygdøy i Oslo da Bertel O. Steen overtok som Porsche-importør, hadde visstnok ikke noen motor.

Etter servering av kaffe og kaker, gikk vi gjennom verkstedet over gårdsplassen og inn i den andre hallen. I verkstedet var det ikke mye å se, det så ut som et hvilket som helst annet bilverksted. Men i den andre utstillingshallen var det mye morsomt. Ytterligere to Lamborghini (derav en Countach), to Ferrari (en Dino og en 250), en Lotus, og en mengde Porscher, mest 911 av forskjellige årganger.



Lasse Jønsson fortalte litt om hver eneste en. Langs den ene langsida sto Sveriges eneste Porsche 924 Carrera GTS 1981 (altså racerutgaven av Sven Furulys 924 Carrera GT 1981 -som er den eneste av sitt slag i Norge).

At Lasse Jønsson interesserer seg for annet enn biler, forsto vi da vi så to Harley Davidson motorsykler.

Etter ca. tre timer hadde vi gått gjennom det meste.

Tilfeldigvis var det en bilutstilling i en idrettshall ca 100 meter ned i gata. Ettersom Lasse Jønsson Bil AB hadde lånt bort et par av bilene sine til utstillingen, hadde de fått et hefte med gratisbiletter. Alle vi 356-medlemmene fikk hver vår, og dermed gikk vi over til idrettshallen.

Det viste seg å være en ambulerende "sportsvogn"-utstilling. I løpet av 2-3 høstmåneder reiset utstillerne rundt til 10-12 byer i Sverige. det kosta kr 40 å komme inn. Jeg er glad jeg hadde gratisbillet, for maken til dårlig utstilling! Ca 20 biler var tilfeldig plassert rundt omkring i idrettshallen.

Det var nesten ingen informasjon

om bilene, og det var på langt nær alle bilene som kunne kalles sportsvogner (Jaguar XJ6 og Volvo 264 f.eks.). Ett positivt trekk fant vi: en Auburn 812. Den så ekte ut (i motsetning til en Auburn replika som en nordmann har tatt inn fra USA, det er en moderne Ford LTD med plastkarosseri).

Olav Helge



PORSCHE KJØREKURS



Etter to teoretiske oppvarmingsrunder på medlemskveldene, en praktisk test på P-plassen utenfor Liertoppen kjøpesenter, var eliten i klubben klar for den endelige utfordringen, kjøring på en asfalt racerbane.

De fleste av kursdeltakerne hadde bestilt en "full pakke", med overnatting på Hotel Alfred Nobel fra lørdag til søndag, og kjørekurs på lørdag. Kurset ble gjennomført på Karlskoga Motorstadion ca 29 mil fra Oslo fra 2. til 4. juni.

Ivrige og forventningsfulle til radarfri asfalt, svenska flickor og akademiske samtaler i lystig lag kjørte deltagerne over i to grupper. Den ene av gruppene kjørte prikkfritt og ankom hotellet med humøret på topp. Den andre gruppen på 6 biler fikk derimot kollektiv prikkbelastning av den svenske politen for sin "aktive" kjøring. Dette ga den svenske statskassen et samlet tilskudd på SEK 3600.- uten at dette var nok til å knekke det norske pågangsmotet.

Hotel Alfred Nobel er som bilene: 1. klasses, men må benyttes med den største respekt. Tilbudene og kjøreregelen er stor, men med litt heftig pådrag er det fort gjort å begynne å "sladde" litt i svingene. Etter et bedre måltid på kvelden, utveksling av kjøreooplevelser og en titt på Porsche-kanal, hotellets intern-TV hvor det ble sendt et håndplukket utvalg av Porsche-videoer inntok man horisontal stilling med hendene i lufta i "ti på to grep" klare til morgendagens utfordringer.

Kurset begynte kl. 8.30 i hotellets møtesal hvor vi fikk en teoretisk gjennomgang. Det man spesielt la vekt på var hvordan man kjører på banen slik at sikkerheten til utøverne ivaretas på best mulig sett. Vi gjennomgikk teorien om optimal bremseteknikk, valg av idealspor og slalomkjøring. Kursansvarlig presiserte at målsetningen med kurset ikke var å lære deltakerne å kjøre fort, for det å gi full gass vil de fleste klare uten opplæring, men å føle at man har

kontroll når hastigheten er 80-120 km/t. Øvelsene er praktisk trening i kritiske situasjoner som kan oppstå i landeveis-/motorveihastighet hvor tiden er knapp og reaksjonene må være innøvet.

Vi ble etter gjennomgangen delt inn i 3 grupper hvor vi skulle rullere mellom de forskjellige øvelsene:

- 1) a) Brems på rett vei
b) Brems/unnamanøver rett vei
- 2) a) Brems i sving
b) Brems/unnamanøver i sving
- 3) Slalom
- 4) Idealspor

På den første øvelsen, bremsing på rett vei, var det viktig å bruke størst kraft på pedalen når hastigheten var høyest, og deretter å regulere trykket etterhvert som hastigheten blir mindre for å unngå låsing. En øvelse som gikk lekende lett når hastigheten var 70 km/t, men som ble en mesterprøve i 80 km/t, og nærmest fysisk umulig i 90 km/t. For mange ble dette en av flere AHA-opplevelser denne dagen.

Etter 6-7 gjennomkjøringer hadde deltakerne fått fin føling på bremsepedalen, og selvsikkerheten vendte tilbake. Nå skulle man ha først enkel, så dobbel unnamanøver på rett vei. Her var det mange som priste seg lykkelige over at det var kjegler og ikke elgokser som "fløy" til skogs etterhvert som hastigheten nærmet seg 90 km/t.

Om dette var vanskelig, så ble det enda verre. Bremsing i sving er klart ikke for nybegynnere, men allikevel er det svært aktuelt på norske landeveier. Her fikk deltakerne god bruk for nyprøvede, fintfølende høyrebein. De mest ufølsomme opplevde gress under lavprofildekkene! Eksamensøvelsen var brems i sving med unnamanøver, etter å ha vært gjennom bremseøvelsene, vil nok flere høyhastighetselskere huske at en hastighetsøkning fra 80 til 110 km/t betyr en svært krevende oppbremsing hvis situasjonen skulle kreve dette.

Så var det slalomkjøring som sto for tur. Kunsten var å skynde seg langsomt og finne "rytmen i bilen". Etter få gjennomkjøringer ble det kjørt for å oppnå bestetider. For å måle fremgang, og for å få deltakerne til å yte maksimalt, ble det tatt tid med fradrag for de kjegler som ble revet.

Endelig ble det idealsporkjøring, den øvelsen som alle så frem til. Under gjennomkjøringen hadde instruktørene forklart teorien bak riktig innbremsing, sporvalg og akselrasjon. Nå skulle de praktiseres. Banen, Karlskoga Motorstadion, ble bygget før computerens tid, og kurvene har langt fra konstant radius. Dette gjør at hver kurve har sitt eget idealspor, og flere S-kombinasjoner setter store krav til kjøreferdighet. En tommelfingerregel





er: Det er aldri vanskelig å kjøre fort inn i en kurve, men det er hastigheten ut av kurven som viser hvor dyktig du er. Flere av deltakerne fikk erfare dette, samt at fysiske lover om friksjon og masse i bevegelse ikke bare er teori, men får sandfeller og gressvoller til å bli dine aller beste venner i nødens stund.

Fordelen med å kunne trene på en racerbane for underveis å finne grensen for egen ferdighet, er nettopp at autovern, trær og andre farlige hindringer er fjernet. En avkjøring betyr sjelden skade på hverken bil eller fører.

En pust i bakken midt på dagen med lunch, for deretter å ha u-offisielt mesterskap i ferdighetskjøring. Nå skulle alle øvelsene kjøres i ett, hvor totaltid med tillegg av de kjegler som rives og feil valg av idealspor avgjorde plassering. Dette var selvsagt en konkurranse uten spor av rettferdighet for førerne, da bilens vekt og motorstyrke også er medvirkende til totaltiden. Vinneren...?..kjørte en bil konstruert av Ferdinand Porsche, men fra et masseproduserende samleband med slengnavnet Boble. Det bør vel tillegges at Bobla var noe modifisert på hjemmebane, men det var nok et lite nederlag for Porsche-eiere med turbomotor på 300 hk og nye lavprofildekk med klistergrep.

Så var det den etterlengtede frikjøring som sto på programmet. Før take-off ble alle guidet rundt banen i sakte fart av instruktørene, hvor man stoppet og forklarte kjøreteknikk og sporvalg underveis. Før frikjøring fikk deltakerne innskjerpet at dette ikke var et bilrace. Ingen fikk lov til å kjøre forbi, og avstanden mellom bilene måtte være minst 200 meter.

Drømmen om radarfri asfalt, krevende kurver og herlige langstrekker lå der klar til bruk. Ved hjelp av kjegler hadde man siktepunkter på bremsepunktene og tangeringspunkter i kurvene. Det å kjøre ble plutselig en konsentrasjonsprøve hvor det var lett å feile.



Etter avslutning bar det hjem igjen. Nå var det trær langs veien, varselstilt med elgsymboler og uoversiktlige kurver. Vi sitter igjen med et inntrykk av at turen hjem gikk noe langsommere for de fleste av deltakerne. Mange fikk noen flere AHA-opplevelser enn selvtilliten hadde godt av, men det var lærerikt og ikke minst svært morsomt.

Finn Bragernes



VÅRMØNSTRINGEN 1989

Se på bildene - de taler vel for seg selv! Søndag den 14. mai opprørt med rimelig bra vær, og en super-entusiastisk gjeng som samlet seg hos BOS på Stabekk.

Hele 22 Porscher var samlet bak Jan Borgs "røde fare" som ledet det hele med stil fram til NSK-samlingen på Bogstad.

Og "værre" ble det - ca 35 stk. Porscher av alle typer og år-ganger satte hverandre i stevne på Bogstads gressmatte. Dette må være rekord i så måte på dette arrangementet. Om få måneder er det vårmønstring igjen - og da skal det være enda flere Porscher....eller.....?



Johannes Bindesbølls fine 911 holder fortsatt "koken" etter snart 15 år på asfalten



Et helt ti-år skiller disse to bilene, tilhørende Willhelm Aaser og Richard Waitz

PORSCHE



«THE BEST SUPERCAR MONEY CAN BUY». CAR, JULI 1989.

Carrera 4

Norgespremiere for seriøst interesserte.
Vi kan nå ønske velkommen til visning av den nye
Porsche Carrera 4 med dynamisk styrt firehjuls-
drift.

Interesserte bes ta kontakt med våre Porsche-
eksperter for nærmere opplysninger.

Porsche 911 Carrera 4: 6-sylindret boxermotor,
slagvolum 3,6 liter. Maks. effekt 250 HK DIN
v/5.900 o/min. Maks. dreiemoment 310 Nm
v/4.800 o/min.

BERTEL O. STEEN A/S
AUTORISERT PORSCHE-FORHANDLER

Prof. Kohtsvei 83/85, 1320 Stabekk. Tlf. 02/53 61 80