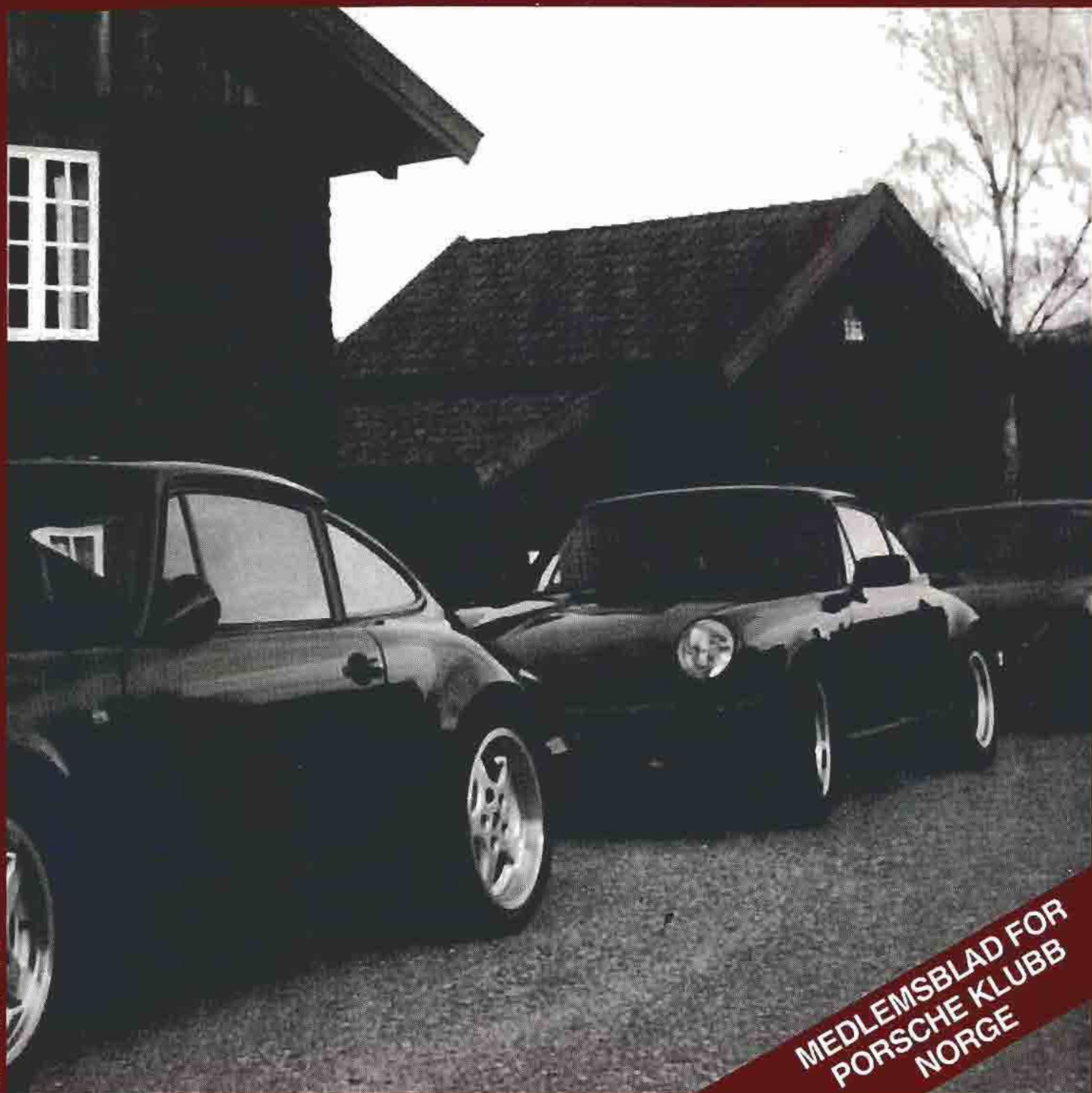


PORSCHE

16

1993

Classic



MEDLEMSBLAD FOR
PORSCHE KLUBB
NORGE

PORSCHE



Nr. 16, desember 1993

Bladet utkommer med 4 nummer pr år.

Distribusjon: Gratis til alle medlemmer.

I redaksjonen: Sven Furuly

Idé og layout. Sven Furuly

Annonsebestilling/matriell: Egil Haugen

Ettertrykk tillatt etter avtale.

Tlf. redaksjonen 22 505323, annonser 22 262913

PORSCHE KLUBB NORGE, POSTBOKS 83, 0216 LILLEAKER



FORMANNEN HAR ORDET



Nok et aktivt Porscheår er over, et år jeg håper de fleste medlemmene har vært fornøyd med, når det gjelder klubben.

Vi har jo etterhvert fått endel tradisjonsrike arrangementer som trekker en del medlemmer - men jeg må si meg misfornøyd med 1993 når jeg tenker tilbake på banetreffene våre.

Dette har vi kanskje funnet en riktig løsning på for kommende sesong, og det gjelder bare å se om vi har vurdert riktig.

På det siste styremøtet ble det fremmet forslag om å arrangere banetreffene uten egenandel - med andre ord: gratis for medlemmene. Det blir et vårtreff og et sensommertreff på Rudskogen, dette er allerede bestilt. Videre vil vi starte med en slalomcup fordelt på 5 lørdager/søndager, hvor det kåres en mester på grunnlag av de tre beste resultatene.

Disse vil bli lagt til østlandsom-

rådet, Bergen, og Stavanger/sørvestlandet. Klubbmesterskapet vil bli fremskyndet til slutten av juni for å få et større oppmøte, varmere klima, og forhåpentligvis større sosialt utbytte for medlemmenes familier.

Det er vel også tid for en fabrikk-tur til Stuttgart igjen, hvilket er et stort trekkplaster i seg selv - spesielt med den nye 911'en på samlebandet. I tillegg kommer vi til å fortsette å produsere Porsche Classic med minst tre utgaver, og bulletinen vil du som vanlig finne i postkassen hver måned.

Som du sikkert skjønner så er det mye som kommer til å skje neste år, og det som avgjør om det ska bli noen suksess eller ikke, er deg som leser dette. Det er ikke så morsomt å starte med aktiviteter som krever mye planlegging og administrasjon,

hvis det bare stiller 5-6 medlemmer til start! Jeg har en god følelse for neste års tilbud, for det virker som om de tingene vi når har satt som målsetning er felles for det som mange kjørelystne medlemmer har savnet opp gjennom årene. Jeg håper da selvfølgelig at mange vil vise seg frem neste år - først da får du valuta for pengene du betaler i kontingent!

Siden sommeren har vi hatt bra økning av medlemmer - idag er vi ca 300 stykker. Det er snart tid for å betale 1994-kontingenten, hvilket jeg håper at alle dagens medlemmer vil gjøre. Det er generalforsamling i januar - med mulighet for å fremme tanker og ideer. Bruk sjansen!

En riktig God Jul og et Godt Nytt Porscheår ønskes av

Egil Haugen



CARRERA RS OG RSR ER TILBAKE IGJEN!

Vi presenterer her en variant av 911 som allerede har vært i produksjon noen måneder når dette skrives.

Det handler igjen om en satsning fra Porsche om å komme tilbake til 911 i sin opprinnelige form: en sportsbil som med enkle midler lar seg preparere for optimal seiermulighet på racerbane.

De aller fleste husker vel at RS og RSR var en "fryktet" betegnelse i 70-årene. Disse bilene vant stort sett alt som var å vinne.

Den nye 3,8 er utviklet av Porsche's racingavdeling som grunnlag for sportsvarianten, RSR, tiltenkt deltakelse i ADAC

GT Cup, som hadde seriestart i Tyskland allerede i april i år.

I praksis har motorens økning av sylindervolumet fra 3,6 til 3,8 liter medført en total endring av en rekke grunnelementer i motoren.

Slaglengden (76,4 mm) forblir uendret, men boringen er endret fra 100 til 102 mm. Tiltross for økning i sylindervolumet (og et større forbrenningskammer) har de større stemplene i 3,8 motoren lavere vekt enn de som sitter i den "normale" 3,6. Et kortere stempel er forklaringen på dette.

Motoren er videre ustyrt med nye råder, ventiler, og nye

vibrasjonsdempere på veivakselen. Sammen med ny oljekjøler for sikrere smøring og kjøling, forteller dette litt om hvilke belastninger Porsche forventer at motoren vil bli utsatt for.

En nyutviklet Motronic-enhet tar hånd om tenning og bensintilførsel. Dette betyr optimalt lavt bensinforbruk kombinert med høyest mulig effekt.

Innsugingsmanifolden er endret, og hele seks individuelle gasspjeld sikrer optimal fylling av forbrenningskammeret.

Også på utblåsningssiden er det forbedringer. Målet er selvsagt lavest mulig motstand for de forbrente (og brukte) gassene.



Dette har resultert i et nytt ekshaustanlegg med to-veis katalysator, og doble enderør. Og resultatet har heller ikke latt vente på seg. En standard Carrera 2/4 med 3,6 liters-motoren har 350 Hk ved 6100 omdreininger - mens Carrera RS tilbyr 300 Hk ved 6500 omdreininger. Dreiemomentet er også sterkt forbedret - 360 Nm ved et turtall på 5250 - mens 3,6 literen har 310 Nm ved 4800 omdreininger.

Fem-trinns gearkassen på Carrera RS 3,8 er den samme som på 911 RS av 1992 års modell. Dette betyr først og fremst tettere skiftemønster for gearspaken - og derved hurtigere gearskift.

Kraftigere clutch og lavere vekt på svinghjulet sørger for optimal overføring av motorens økede effekt og dreiemoment.

Bilens chassis er orientert mot førere med en prioritering mot det sportslige. Dette betyr hardere fjærer og stivere støtdempere enn i andre 911 modeller. Det er allikevel lagt

mye arbeid ned i en balanse mellom veigrep og komfort - en 3,8 RS egner seg utmerket for bruk både på åpen landevei og i bytrafikk. For å spare vekt er det ikke servostyring på en 3,8 RS. Krenningsstabilisatorer både foran og bak er viktig for bilens kjøreegenskaper - og foran er den 24 mm tykk og har fem forskjellige justeringsposisjoner. Bak er diameteren 21 mm - med tre forskjellige justeringsposisjoner. For å ytterligere forbedre bilens kjøreegenskaper under ekstrem belastning, er det montert kryssforsterkning mellom toppen av de to støtdempertårnene foran, inne i bagasjerommet.

Bremsesystemet er hydraulisk og servo assistert. Aluminium calipere med fire sylindere er kombinert med ventilerte og kryssborede bremseskiver både foran og bak. Foran er bremsene identiske med 911 Turbo 3,6, og bak er de identiske med 1992 års 911 RS. Synlig tegn på dette er de rød-lakkerte caliperne med ABS kontroll.

Chassis-optimaliseringen avslutt-

es med kraftige felger og dekk: Porsche Speedline 9x18 foran, med 235/40 ZR 18, og 11x18 bak, med 285/35 ZR 18.

Porsches racingavdeling har godkjent dekk fra Dunlop og Pirelli i disse dimensjonene for den nye 3,8 RS.

Allerede ved første øyekast skiller 911 Carrera RS 3,8 seg fra sine midre potente "søsken". En større spoiler foran øker øker marktrykket på forhjulene. De to luftinntakene leder fartsvinden inn til en ekstra oljekjøler.

Den store bakvingen (Porsche kaller det selv vinge - ikke spoiler) er integrert i et nytvirket motorlokk av kunststoff. Vingen er justerbar i seks forskjellige trinn. Forøvrig tilsvarende utseendet en Turbo mht. skjermbredding. For å redusere bilens totalvekt er panserlokket foran, og dørene laget i aluminium.

Tynnere glass er brukt i alle sidevinduer, samt bakruten. Elektriske vindusheiser er fjernet (det samme gjelder elektrisk innstilling av setene) for å få så lite vekt å "dra på" som mulig.



Av samme årsak er det lette Recaro sportsseter, enkle dørsider med "primitive" stropper og håndtak for åpning og lukking av dørene.

Bakseter finnes ikke i en 3,8 RS. Mindre vekt = bedre ytelser. På samme måte som en Turbo har sin logo vevet inn i bakseteryggene, har denne modellen RS 3,8 vevet inn i teppet som dekker veggene inn mot motorrommet. Tilsammen har slankekurven redusert bilens vekt med hele 140 kg sammenliknet med en standard Carrera 2/4. Uten bensin (RS 3,8 er standardutstyrt med en bensintank på 92 liter) har bilen en tom-vekt på bare 1140 kg. Dette betyr 3,8 kg vekt pr Hk. Sammenlikn dette med vekttabellen i Porsche Classic nr 13 - og du vil se at denne bilen (uten turbo) kommer meget høyt opp på listen!

Men; smaker det, så koster det. Med en toppfart på vel 270 km/t og akselerasjon fra 0-100 på 4,9 sekunder - eller 0-200 på 16,6 sekunder er det en imponerende bil.

911 Carrera RS 3,8 håndlages på individuell basis i Porsches Racingavdeling i Weissach. Prisen i Tyskland er 225.000.- DM. Hva den ville koste før den hadde norske registreringsskiltetør jeg ikke engang tenke på. Forøvrig er fargeutvalget på RS 3,8 begrenset til kun fem forskjellige: Indischrød, grand prix hvit, martime blå, speed gul og sort.

Er ikke ovennevnte pris avskrekkende - eller målet er å stille på startstreken i løp som 24 timers racene på Nurburgring, Le Mans eller Spa tilbyr Porsche en racingvariant - RSR 3,8.

Motoren er ytterligere trimmet til maks 350 Hk - og bilens utseende er enda mer "brutalt". En enda større vingebak på bilen gir bedre aerodynamisk effekt. Chassiset RSR er tunet for racing - med racing-støtdempere fra Bilstein, justerbare stabilisatorstag, bremses fra 911 Turbo S med ABS i racingversjon - og selvsagt racing-clutch.

Bilen leveres preparert helt etter kundens ønske - og nyttig tillegg utstyr er detaljer som

innebygget, trykkluftoperert jekksystem, hjul med sentermutter, og ekstra kjøling av bremsene. Prislappen starter på 270.000 DM, rigget med bur, seks-punkt sikkerhetsseler og foreskrevet brannslukningsutstyr. Av klassehensyn leveres RSR 3,8 med to alternative bensintanker - på henholdsvis 42 og 120 liter.

Det kan synes forunderlig med en så liten tank som bare 42 liter - men dette er en konsekvens av regelverket i den tyske ADAC GT Cup - dette vil diktere en optimal RSR til å ha 43 liter bensin - og en motoreffekt på 325 Hk.

Optimalt preparert for disse reglene har prosjektleder Roland Kussmaul valgt utvekslinger i 5-trinns gearkassen som gir bilen en maksimal toppfart på 265 kilometer i timen.

Kort sagt; litt av en "værsting" å stille opp med på Porsche Klubb Norges neste banetreff på Rudskogen i 1994!

Sven Furuly



STAFETTPINNEN:
TRULS MELAND

FRA BLITZ I SKOGEN TIL TURBO PÅ BANEN

Jeg må for det første takke Tage Odland for muligheten til å få gitt uttrykk for mitt forhold til biler generelt, og Porsche spesielt - i Norges beste bilklubb-blad.

Det er klart at jeg føler et visst forventningspress etter en artikkel av det kaliber Tage skrev, men jeg får gjøre mitt beste nå rett før julen, og alle dens herlige julebord står for døren.

For å fortelle litt om meg selv, er jeg midt i tretti-årene, og trådte mine barnesko i Hokksund.

Allerede stedsnavnet gjør at en del vanligvis trekker på smilebåndet - det er vel få steder det er skrevet og fremført så mange nidviser om, som nettop Hokksund. Hva bakgrunnen for denne hemningsløse harselasen med Hokksund bunner og grunner i, kan en bare lure på, men faktum er at det historisk sett er et av de steder i landet

som har rekruttert flest motorsportsutøvere.

Fordelen med å vokse opp på landet er de uante muligheter til å kunne kjøre bil, selv om man aldersmessig ikke helt kunne ha forsvart dette overfor lovens voktere.

Mitt faderlige opphav hadde diverse biler mens jeg var et knøtt, og jeg vokste opp i en Mercury Cabriolet 1939-modell. Dette var rundt 1960, og bilrasjoneringen var fortsatt ikke opphevet.

Jeg må innrømme at det å sitte trygt plassert i baksetet på en åpen bil var noe som brant seg inn i et mottakelig barnesinn, og gjorde sitt til at jeg tidlig fikk en tildels sprø interesse for automobilen.

Etter at bilrasjoneringen ble opphevet var markedet for cabrioletter fra 1930-årene noe begrenset, så bilen ble solgt som russebil, og malt rød.

Det siste er noe familien aldri har kommet over, men det var nødvendig for å gå til innkjøp av en Opel Olympia varebil. Ulempen med denne bilen var at avgiftssystemet tillot montering av baksete, men ikke sidevinduer i varerommet - noe som gjorde et dypt inntrykk på et sart barnesinn. Fra å sitte åpent og kikke ut fra cabrioleten, til nærmest å føle seg som passasjer i et rullende tilfluktsrom, var, for å si det mildt, svært hardt. Den tidligere hobbyen med å telle møtende biler, og se på alt det nye og spennende som begynte å rulle på norske veier, ble omgjort til et pliktløp med store mengder drops og sjokolade som surrogat for den manglende utsikten.

Heldigvis ble Opel'en byttet inn i landets første PMC (japansk bilmerke), og dermed kunne såvel korte turer, som lengre

søndagsturer igjen bli gjennomført uten at en ellers utrøstelig "knott" kun hadde ovennevnte godsaker å trøste seg med.

Etter som tiden gikk, mente familien at det kunne være greit for meg å lære å kjøre bil. Alder: ca 10 år! En lastebil av type Opel Blitz (som jeg idag eier) ble friggitt til opplæringsformål.

Når du er langt under tenåringsalder, og du må lære deg å dobbelt-clutche, ble dette en spennende tid for såvel undertegnede som for naboer og andre tilfeldig forbigående. Etterhvert som ferdighetene ble noe bedre enn da jeg "knuste" bikkjehuset til vår St. Bernhards-hund, ble det etter intern rådslagning i familien bestemt at jeg skulle få kjøre den nevnte Opel fra bosted til et sted som heter Hoensvannet, med faderen som "beifahrer".

For de som er litt kjent med norsk motorsport-historie var ikke veivalget tilfeldig - denne strekningen var nemlig en av etappene i Rally Norge!

Opel'en fikk etterhvert alt som var oppsamlet av sot i motor og eksosanlegg blåst bort, og vi var ikke lite krye når vi nådde 100 km/t på en av "fartsetappens" rette strekninger. Like "krye" var vi ikke idet vi møtte en av Norges beste rallykjørere i svingen etter rettstrekka - og gjensidig fant ut at begge biler lå i "idealsporet". Det uunngåelige resultatet var trusler om politianmeldelse av Opel Blitz'ens fører - da denne av sammenstøtende rally-fører korrekt ble observert å være langt under lovlig alder for "truck-racing" på smale skogsbilveier. Resultatet for Rally-føreren var atskillige timer opprettingsarbeid på Rally-bilen.

Opel'en ble brukt mer og mer til slik kjøring, og jeg fikk muligheter til å forsøke meg i mer moderne biler. Men gammel vane er vond



Første virkelig "gromme" bilen på gårdsplassen. Det eneste som mangler er kjørehandsker og hjelm. Fiat'en så ut som om en riktig racer!



Etter "spagettimaskinen" var det herlig å komme over på skikkelig tysk mekanikk. Min Ford Capri 3000 var utrolig velholdt - og en drøm å kjøre.

å vende, så jeg dobbelt-clutchet vel til nærmere førerkort-alder i disse moderne bilene. Jeg synes det var "stilig" å høre på "rusingen" og smell i eksospotten som ble forårsaket av den intense clutchingen og gassingene, men ble sterkt frarådet å gjøre dette etter at fader'n hadde skiftet clutch for tredje gang før bilen hadde gått 50.000 kilometer.

Førerkort-alderen nærmet seg etter min mening så alt for sakte,

og for å døyve på dette ble ne Ford Capri GT XLR 1970-modell innkjøpt da jeg var 16 år.

Bilens imponerende bokstavbe-tegnelse stod ikke i forhold til ytelsene - og bedre ble den ikke med 215/60 SR 13 dekk på bilen. Dette var imidlertid et "nødvendig" innkjøp. Jeg var avhengig av sjåfør for å kjøre bilen - hovedsaklig Hokksund-Drammen- Kongsberg- Hokksund, og alle sjåfører "måtte ha" brede dekk for i det hele tatt å tørre å vise seg på offentlig vei!

Etter at denne bilen, med forskjellige sjåførere bak rattet, hadde gått et års tid som "fest-bil", og også (bokstavlig talt) hadde rullet minimum fem ganger, fikk jeg øye på den nye "super-Golfen" som skulle komme, i Auto Motor und Sport. Det var saker! Golf GTI!

Problemet før en mulig anskaffelse var imidlertid tredelt. Ikke hadde jeg førerkort, ikke penger, og ikke kunne bilen bli levert i Norge før om et halvt års tid.

Problemer er imidlertid til for å løses, og penger ble det etterhvert mulig å få tak i, nå stod bare førerkort og leverings-tid igjen før bilen kunne kjøpes. Tilfeldigvis skulle det introduseres en Golf GTI Cup, og jeg fikk via en motorsportinteressert kar greie på at det faktisk stod en "super-Golf" hos en lokal VW-forhandler.

Etter å ha solgt Capri'en og lånt restbeløpet, stod jeg med kronene klare sommeren 1977, og kjøpte det som skulle vise seg å være Norges første Volkswagen Golf GTI.

Det siste problemet som stod igjen var førerkortet.

Jeg var noe tidligere blitt påtruffet i lettere animert tilstand på moped, kjørende på motorveien mellom Hokksund og Drammen.

For å være sikker på at alle så meg komme "vinglende", hadde jeg i trafikksikkerhetens tegn montert en varseltrekant på mopedens bagasjebrett. Dette fordi jeg ikke hadde lys på mopeden.

Etter å ha blitt "forfulgt" av en bil over noen kilometer, gled denne forbi meg, og satte på blålys. Politimannen var helt grei han, men han bemerket at de varseltrekantene han hadde observert tidligere alltid hadde stått stille i veikanten - og ikke som her - bli fraktet i 50 km/t på motorvei - med tilhørende fest-



BMW Alpina i all sin herlighet. Som for så mange andre i klubben: BMW er gjerne det siste bilmerket du "passerer" på din vei inn i den mystiske verden som heter Porsche

stemt fører.

Utsettelsen på førerkortet var et faktum!

Etter å ha sonet dommen, var jeg etter 2 kjøretimer innehaver av førerkort, og Norges veier kunne erobres på lovlig måte.

Jeg kjørte løpet av de to neste årene ca 100.000 km med Golf'en. Og når man tar i betraktning at jeg også var inne til førstegangstjeneste i militæret, og hadde begynt på BI, er det klart hva all fritid ble brukt til. Det tar noen timer å kjøre 100.000 kilometer....

Ettersom bilens speedometer nærmet seg 100.000 -merket ble Aftenpostens bil-annonser interessant og nødvendig lektyre. Jeg må innrømme at jeg aldri så spesielt etter FIAT, men tilfeldigvis fikk jeg øye på en Fiat 131 Abarth, som var ombygget til den tids "værste" rally-bil.

Etter noe frem og tilbake med selgeren, som forøvrig var en skikkelig luring, ble Golf'en byttet inn, og Fiat'en innkjøpt. Bilen så ut som den gjorde 200 Km/t når den stod parkert, og var den første bilen jeg noensinne hadde sett med 50-

profil Pirelli P7.

Problemet var at spesielt brem-sene ikke var dimensjonert for hverken bilens ytelse eller dekk, og dette resulterte i at jeg stadig måtte bytte bremseklipper.

Etter å ha gjort dette rundt fem ganger på et halvt år, ble jeg lei hele bilen, og fikk solgt den til en Fiat-freak som ble helt i drømmeland når han så bilen.

Med et - etter datidens målestokk - hyggelig kontantbeløp i lommen, stod jeg igjen klar til å erobre veiene, men nå uten bil.

Problemet ble løst da jeg nok en gang via en bekjent i bilmiljøet ble gjort oppmerksom på en Ford Capri 3000 S, som skulle være helt strøken.

Bilen var faktisk så strøken at jeg ved første besiktigelse ikke fikk lov til å sette meg inn i bilen. Det var spesialsydd trekk - ikke bare over setene, men også over pedaler og gearspak!

Denne måtte jeg ha! Og etter å bokstavelig talt ha vist eieren at jeg hadde penger fikk jeg prøvekjøre bilen - men dog fortsatt med varetrekk over bilens vitale berøringspunkter.

Etter å ha montert turbo på

denne i utgangspunktet raske bilen, ble det igjen en kort periode som fotgjenger - bestemt av lovens voktere. Nå var det på tide å kjøpe noe fornuftig!

I likhet med mange av PKN's medlemmer ble det en BMW. Modellen var en 323i, og jeg fikk kjøpt bilen av en konkurstruet sørlending - som var noe av den mest nervøse personen jeg har sett.

Grunnen til denne nervøsiteten ble behørig omtalt i media over en lengre periode noe senere. Dette medførte at jeg ble stoppet på nær sagt alle bevoktede tollstasjoner, da bilnummeret var godt kjent blant tollere som yrkesgruppe.

Rett etter innkjøpet av bilen flyttet min daværende venninne til Tyskland, og jeg ble "trøtt" av stadig å bli stoppet på de forunderligste grensestasjoner når hun skulle avlegges et besøk på sin hybel.

Etter å ha abonnert på et antall bilblader ble beslutningen tatt. Jeg likte bilen, så derfor skulle den bygges om. Ikke til noe småtteri. Det skulle bli en ekte, fullblods BMW Alpina.

Etter diverse tysklunds-besøk med visitter hos Alpina ble bilen satt ned - med detaljert oversikt over "nødvendige" ting som skulle gjøres.

Det var en stolt kar som etter ca 1 mnd. kunne reise ned sammen med en god kammerat og hente vidunderet.

Jeg "glemte" å besøke min venninne - noe som la en kjølig demper på forholdet i ettertid. Men for en bil!

Etter å ha prøvd bilen innenfor bygrensene, ble fronten satt i retning Kiel. Vi hadde kvelden før behørig feiret den vellykkede ombygningen, så jeg overlot sjåførssetet til min tidligere "beifahrer", for å transportere oss trygt til Kiel.

Det jeg imidlertid glemt, var at

vedkommende til daglig kjørte VW Boble av den litt slappe sorten - og aldri hadde kjørt bil på Autobahn.

BMW`ens topphastighet ble aldri prøvd, men vi nådde iallefall 230 km/t på speedometeret.

En lampe på instrumentpanelet begynte å blinke, og vi måtte se oss om etter en bensinstasjon. Sjåføren hadde for lengst lagt bak seg sin manglende erfaring og respekt for Autobahn. I det vi svinger av mot bensinstasjonen, ser jeg til min skrekk at speedometeret står fortsatt i nærmere 200 km/t...!

Kort fortalt føk BMW`en mellom to rekker med bensinpumper på "fire stive hjul" med en hastighet på sikkert 100 km/t, og ferden endte på gressplen foran en kiosk.

Etter å ha snudd bilen, og forsøkt å kjøre feil vei inn mellom pumpene, ble vi på tysk maner bedt om å komme oss videre - på en måte som vi oppfattet som "noe" aggressiv fra bensinstasjonens innehaver.

Vel tilbake i Oslo ble vi til min store overraskelse nok en gang stoppet av tollerne. Jeg hadde lyktes med en perfekt ombygging - men hadde glemt det f... bilnummeret!

Tiden var snart inne for å få noe nytt, da BMW`en etterhvert ikke var sportslig nok, og jeg hadde observert et antall Porscher med en veldig "finne" bakpå - som flere ganger hadde kjørt fra meg i Tyskland.

Etter å ha konsultert Alf Rønning på Hedemarken, og besiktiget endel 911`er hadde jeg omtrent gitt opp å finne noe som var rustfritt.

Imidlertid fikk jeg et tips om å møte opp på Norsk Sportsvogn Klubb`s vårmønstring på Marienlyst i Oslo. Og nettopp der fant jeg bilen jeg ville ha!

Ikke bare var det en 911 Carrera 3,0 Targa, men den hadde også

original "finne" på hekken, den så frisk og rask ut med registreringsnummer BL 62911..!

Eieren, en lang herre ved navn Sven Furuly, kunne fortelle at bilen var importert fra England, og derfor hadde høyre-ratt. Det siste hadde jeg ikke engang lagt merke til i min iver.

Etter å ha solgt BMW`en stod jeg med en pen sum penger i hånden, men denne Furuly var det ikke lett å prute prisen med, og mere penger måtte fremskaffes.

Imidlertid ble vi snart enige om prisen, og det var en meget stolt kar som kunne hente Porschen hjemme hos Sven.

Etter å ha fått instruksjon om de forskjellige knapper og hendler (og formaninger om hvordan bilen skulle stelles), forlot den nye eieren Ullern med kurs for Drammen.

I nærheten av Drammen ble jeg forbikjørt av en MG, og dette skulle ikke skje ustraffet. Men i og med at Porschen var høyre-rattet, åpnet jeg døren på førersiden istedenfor å geare ned fra femte til tredje gear!

Etterhvert ble jeg imidlertid vant til dette, og oppdaget bla. på banetreff i Sverige at høyre-ratt kunne være en stor fordel!

Jeg hadde denne 911`en i ca tre år, og brukte den året rundt. Jeg begynte å få opp øynene for hvor bra bil Porsche virkelig er. Bortsett fra skifte av noen smådeler, hadde jeg kun vanlig service på bilen.

Under den tiden jeg hadde denne bilen bodde jeg i Drammen. Imidlertid var det fortsatt endel kjente som befant seg nærmere Hokksund - og det hendte noen ganger at bilen ble parkert hos kammerater av meg når vi skulle ta en bytur en sen kveldstime. En slik parkering ble foretatt hos en kammerat av meg i Krokstadelva. En av de nærmeste naboene til denne

kammeraten var en ekstremt bilinteressert yngre kar. Etter å ha observert ham iaktta Porsche'n omtrent som en hund sikler på et stykke biff, spurte jeg om han ville prøvesitte bilen. Jeg nekter å tro at Carl Lewis noen gang har vært raskere til bens enn den unge karen!

Bilen ble parkert på samme sted flere ganger, og etterhvert kom jeg i prat med karen.

I ettertid har han fortalt meg at en av de virkelig store øyeblikkene i hans liv (inntil da), var når han ble betrodd nøklene til Porsche'n mens den eldre garde var på bytur.

Bilen var parkert inne på en gårds plass som var maksimalt 10 meter lang, men denne Tore Magnussen, som karen het, hadde greid å kjøre ca 20 km inne i gården iløpet av kvelden. En utrolig innsats - som senere skulle vise seg å bli belønnet. Vi vet jo alle hva Tore Magnussen arbeider med idag...

Jeg hadde nå virkelig fått smaken på Porsche, og det hadde tydeligvis andre også. Da jeg med tårer i øynene solgte bilen til en kar fra Fredrikstad, var prisen 50% høyere enn når jeg kjøpte den av Sven Furuly.

Utrolig! Det måtte bli Porsche igjen, men jeg hadde etterhvert blitt kjent med de fleste 911'ene i landet, og det var ingen grunn til å bytte seg ned til en dårligere bil.

Etter diverse utenlandsturer "måtte" jeg bare ha en ny 911 - og det skulle helst være en 911 Turbo. Denne hadde imidlertid en nybilpris på ca 1,2 mill kroner, og dette kunne trygt sies å være langt over min økonomiske "smertegrense".

Løsningen dukket igjen opp via Sven Furuly, som "visste" om en slik bil i Sverige - men den var ikke helt billig der heller.

Uansett, så måtte jeg se på



Min første Porsche. En 1976 Carrera Targa med 3 liters motor og "finne" bak- akkurat som jeg hadde sett disse bilene i Tyskland...



En gjeng Porsche 911'er samlet på et av de utallige banetreffene som jeg deltok på i Sverige gjennom de årene jeg hadde "svarten"

bilen, og etter å ha ankommet Stockholm med nattoget, uten en times søvn, ble jeg møtt av en distingvert herre, som nok fikk et lie sjokk ved synet av den mulige bilkjøper.

Det var såvidt jeg fikk se bilen, og langt mindre prøve den. Denne svensken, med sitt imponerende visittkort, trodde nok at den 24 år gamle nordmannen "bare skulle se" på hans 911 Turbo 1983 modell med kun 2000 kilometer bak seg.

Vedkommende hadde nok endret

oppfatning et par måneder senere, da bilen ble solgt til nordmannen - som denne gangen hadde tatt fly og iført seg dress før "innkjøpet".

Det hører med til historien at grunnen til at svensken solgte bilen, var at han skulle ha håndpenger til en ny bil.....en Porsche 959! Og jeg som trodde jeg hadde kjøpt en kostbar bil!

Denne 911 Turbo'en eier jeg fortsatt. Og for meg har det vært en aldeles utrolig bil å eie. Jeg

har kjørt mange Porscher i mellomtiden. Men Turboen, som i gjennom disse årene har rullet 70.000 kilometer, er i mine øyne optimal. Det er kanskje rart å si at en bil er sosial - men uansett er det å være med i miljøet rundt Porsche i Norge et sosialt anliggende.

Med ønske om fortsatt fremgang for Porsche Klubb Norge og alle medlemmer, sier jeg takk for godt vennskap, morsomme turer i inn- og utland i klubbens regi - og ellers alt det å være Porsche-eier har ført med seg.

Med en riktig god jul og godt nyttår til alle, utfordrer jeg Eldar Vågan til å føre stafettpinnen videre i neste nummer av Porsche Classic!

*Med Porsche-hilsen
Truls Meland
Medlem nr. 35*

Bak rattet på ekte racerbiler!

Beskjedenhet er en dyd - og det er et område Truls Meland overhode ikke har snakket om, i sin presentasjon av seg selv.

Jeg vet at det er flere av klubbens medlemmer som har vært sammen med Truls under helt andre kjøreforhold enn i Blitz på skogen, og "penkjøring" på banen med 911 Turbo'en.

Løpskarrieren startet med en bil i den såkalte 1000-kroners klassen, en Lancia A 112. Resultatene var så oppløftende at teamet ble invitert av det svenske bladet Teknikkens Verld til å delta i et 24-timers løp for disse "skrotbilene" i 1989.

Team "Sønner av Norge" greide aldri å slå svenskene - men Golf-

bastarden, kjørt av Truls Meland, Kim Urbye og Finn Bragnes bød svenskene skikkelig "fight" inntil bilen til slutt ikke orket mer. Det holdt iallefall til en 14. plass.

Forøvrig "tenner" Truls på formelbiler, og på bildet nedenfor er han i sitt ess - rask bil og hjelmen klar til bruk.

Bildet er tatt på Rudskogen i 1990, og kjøretøyet er en Formel Opel Lotus.

Redaktøren





SUPERCHARGING AV PORSCHE

Vi er "In the Deep South" i USA. Nærmere bestemt Knoxville, Tennessee.

Den nærmeste kjente plass for en gjennomsnittsnordmann er Nashville, Tennessee, ca to timer i Porsche vestover langs Interstate 40.

Hvorfor i all verden en reportasje i julenummeret av Porsche Classic fra et område i USA som er mest kjent for følgende: ca 100 000 av en befolkning på 200 000 er Hillbillies, atomforsknings-senteret Oak Ridge som stod for utviklingen av de atombomber som ble droppet over Hiroshima/Nagasaki, videre University of Tennessee med ca 30.000 studenter og et av USA's beste College fotball-lag (når de spiller hjemmekamp er 95 000 av områdets 200 000 innbyggere til

stede). Og til sist er området kjent for sine store Universitets-sykehus.

Som de fleste allerede begynner å skjønne - med en slik blanding av Hillbillies, forskere og studenter er det god grobunn for den basillen som vi i PKN også lider av - Porschebasillen!

To slike "ofre" er brødrene Bob og Tommy Vann. Skikkelig Porsche-gale begge to. Hva er da mer naturlig - når man har nok av penger og er lei det man holder på med til daglig - å starte et Porsche verksted/butikk? Resultatet ble "German Auto" og Super-Porschene på bildet over.

Bob Vann er "feinschmeckeren" som liker blanke, brummende oppstasede Porscher. I 1989 skaffet han en Kraemer 911 som

har gitt utallige utstillingspriser over hele USA.

Tommy er motorspesialisten som går vitenskaplig til verks, og som sammen med verksmesteren sin får til "ting" med motorene som få andre har klart - dette får vi høre mer om senere i artikkelen. For å gjøre en lang historie kort, så har brødrene Vann idag en liten blomstrende butikk basert på to hovedlinjer: 1) Supercharging av Porsche, og 2) Service og salg av tyske biler - derav navnet. Det sistnevnte er Bob's ansvar. German Auto er ikke offisiell Porsche-forhandler i området, men helt klart den som tiltrekker seg flest av stedets mange entusiaster.

Jeg ble kjent med brødrene Vann i 1989 da vi bodde i Knoxville.

Min sønn som da nærmet seg bilalderen (16 år i USA), måtte simpelthen ha Porsche! Bob hadde en -79 modell 924 som så OK ut. Vi kjøpte den for USD 1400.-, og etter litt skruing og diverse smådeler var den på veien for USD 1600.

I løpet av den tiden vi bodde i Knoxville - og jeg er der fortsatt jevnlig - har det blitt mange besøk på German Auto, og diverse testkjøringer av 911, 944, 928S osv. Jeg forelsket meg i 928S, og etter at vi flyttet tilbake til Norge har vi lett etter et OK eksemplar til en overkommelig pris som "leketøy".

I sommer fant vi en 1980-modell hos Oslo Jaguar-service som hadde OK pris - og som siden har blitt skrudd på. En testtur til Tyskland viste 255 km/t på speedometeret. Vi ser frem til treff på Rudskogen neste sommer!

Tilbake til German Auto - som forøvrig har telefonnummer 6-911 911! De har ikke nøydt seg med å mekke på Porscher. Tommy, Severin Andersson og mekanikerene Jeff Warren og Donny Oyormann startet et utviklingsarbeid som gikk ut på å skape et "kit" som på en enkel måte skulle gi mer "pepp" i eldre 911'er og alle 944.

Etter lange utredninger og diskusjoner med fagfolk i, og utenfor USA, endeløs utprøving av ulike alternativer på rullende landevei der Hk/dreiemomentkurver, etc ble målt, forlot man konvensjonell trimming og konvensjonell turbolading. Det ble simpelthen for dyrt og for komplisert for hjemmesnekring. Dermed gjenstod supercharging som det enkleste og mest effektive i forhold til investeringen. De utviklet en supercharger i gateversjon, og en racing versjon.

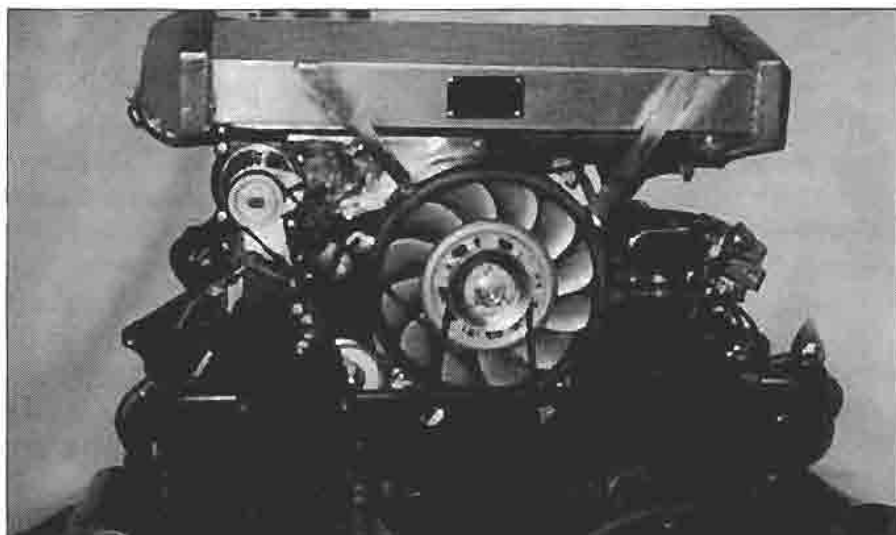
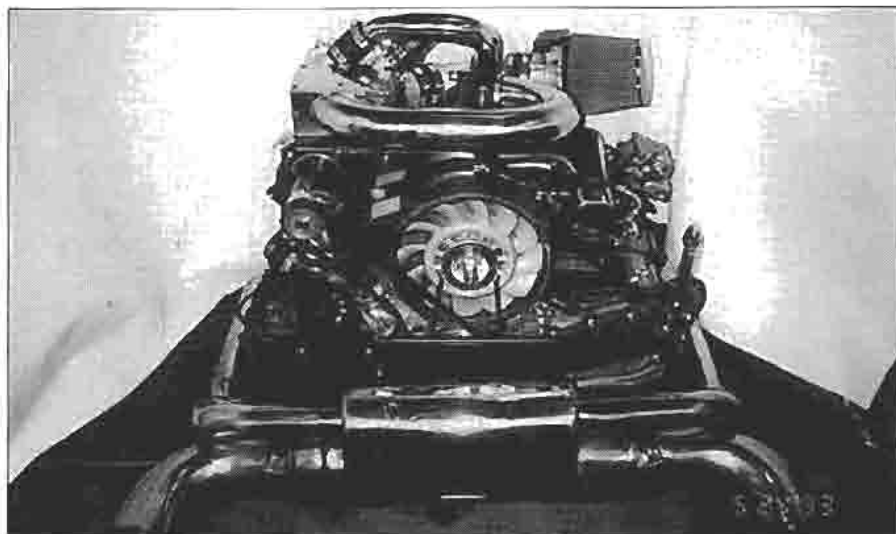
På gate versjonen økes effekten med ca 40% - dvs med 100 - 130

Hk på en 911, og 85-100 Hk på en 944. "Tenke seg til å ha en 944 med 270 - istedenfor 170 hestekrefter!"

Racingversjonen gir alt fra 55-65% mer effekt (170-225 Hk på en 911) men involverer mer omfattende endringer.

dette innebærer, drives en supercharger av vifte-/kamakselreim - så enkelt er det!"

En turbo får skikkelig fart først ved 3-3500 omdreininger, mens en supercharger lader helt "fra bunnen" - dvs man får ikke noe "turbo-kick" men en pen og jevn



På det øverste bilde ser man en 911 motor påbygget supercharger for gatebruk. Det nederste bildet viser racingversjonen ferdig montert.

For oss uinnvidde, men som har en følelse av hvordan en turbo lader fungerer, ba jeg Tommy forklare hva en supercharger gjør. "I prinsippet gjør den det samme som en Turbo - den presser mer luft/drivstoff inn i sylindrene slik at forbrenningen blir kraftigere og mer effektiv - og høyere effekt utvikles. Forskjellen fra en turbo er måten den drives på. Mens en turbo drives av eksosgass, med alt det

økning av dreiemoment/Hk over hele turtallsregisteret - noe som er en stor fordel for både motor, gear, kardang, dekk og ikke minst sjåfør.

Dette illustreres best med kurver fra målinger utført på rullende landevei - vist i figur 1 og 2.

Selvfølgelig ligger det mye testing bak valg av den rette kompressor som gir skikkelig boost i hele turtallsregisteret.

I den rimeligste varianten

Fig. 1 og 2 - Forskjell med/uten supercharger, målt med dynamometer på rullende landevei

Fig.1 1986 Porsche 911 Carrera (Katalysatorbil)

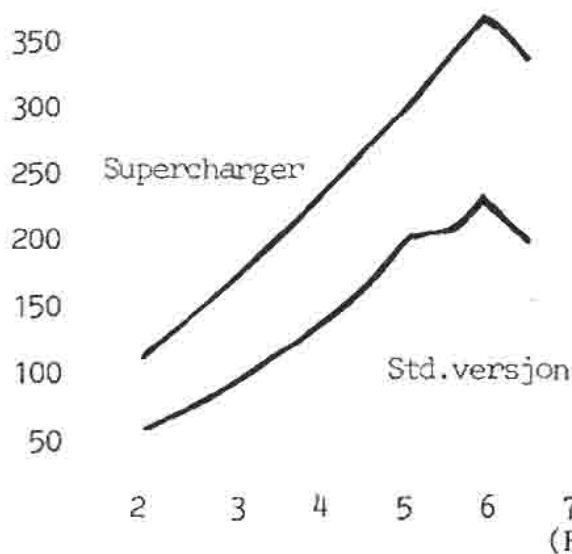
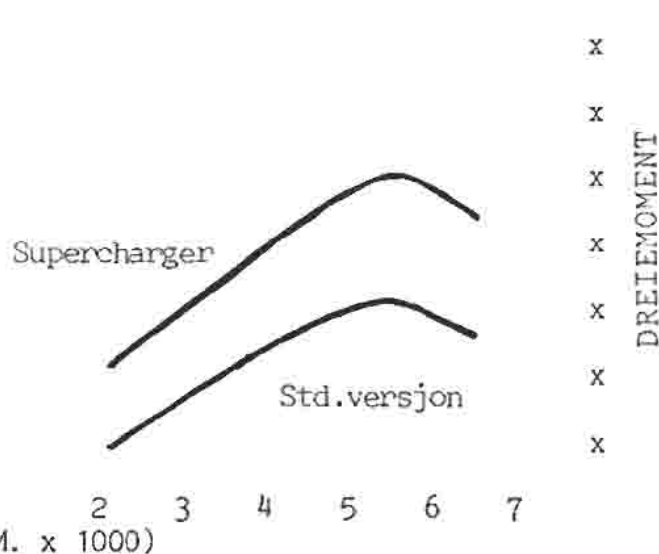


Fig.2 1987 PORSCHE 944 (Katalysatorbil)



anvender man en amerikansk (Paxton) kompressor - i mer avanserte og kraftige anlegg en svensk (!) Autorotor. Felles for de begge er høy virkningsgrad (85%) slik at man unngår for mye oppvarming av luften. Dette var et problem på tidligere kompressorer som ofte hadde en virkningsgrad på typisk 50-70%.

En annen vesentlig forskjell fra turbo er vedlikehold/bruk. De som har ettermontert et "turbo-kit" vet hva det innebærer av behov for nedkjøling etter bruk, intercooling, varmeskjold, modifiseringer av eksosrør, problemer med koksing i lagre, osv. De spesialtilpassede Paxton/Autorotor kompressorene Tommy Vann & Co anvender, er nærmest vedlikeholdsfrie - med separate smøresystemer. Hele enheten veier ca 16 kg, og krever på US bilert ingen modifikasjon av motor, eksosanlegg, osv. Og her kommer kanskje det beste: om du allerede har modifisert motoren med feks. skarpere

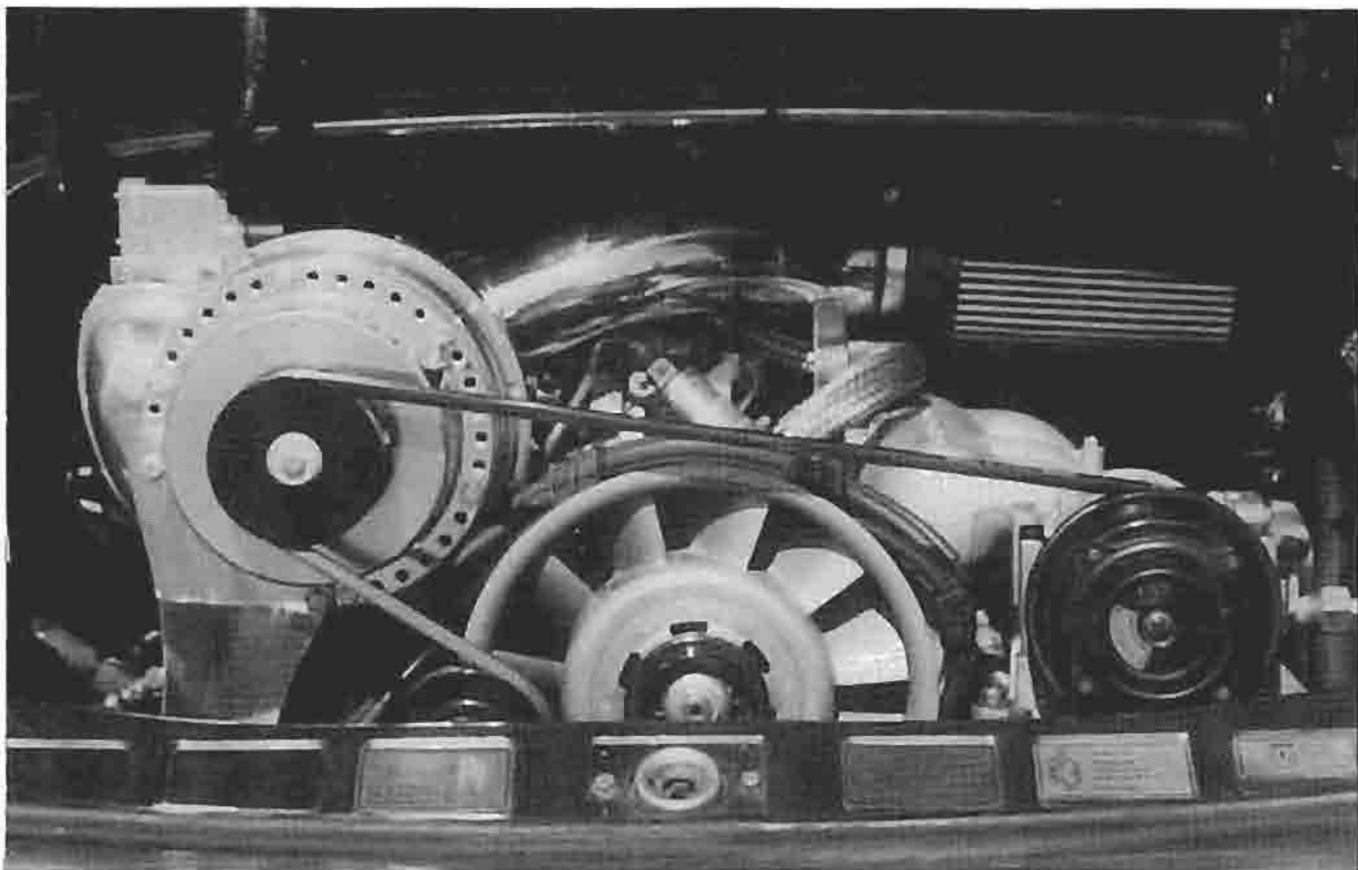
kamaksel, får du allikevel 40% økning fra der du starter! German Auto anbefaler allikevel at de som har en standard 944 eller 911 starter med supercharging - for 95% av folket er dette tilstrekkelig.

Hva med bensinforbruk og motorslitasje? Tommy forlarer: "På grunn av mer effektiv forbrenning senkes forbruket når "gateversjonen" er montert med 10-15% - ved normal kjøring! Den mer effektive forbrenningen dobler tennpluggenes levetid. Om man anvender hestekreftene fornuftig, betyr det at en får ut 150 Hk (944 i US-utgave) ved 4000 omdreininger med supercharger fremfor ved 6500 omdreininger i standardversjon. Selvfølgelig - om man racer hele tiden, og tar ut maksimalt av motoren, øker slitasjen, men Porsche-motorene er så veldimensjonerte at hittil har ikke dette vært noe problem" "Det er viktig" fortsetter Tommy, "at man før installasjon tester

sylinderlekkasje/kompresjon/ventilstyringer etc. Slitasje her (vanligvis om km. stand er over 100 000) betyr at man må skifte fjærer/ventilstyringer, etc." Hva med motorstøy, da? Liten forskjell. Da jeg prøvekjørte en 944 med 250 Hk la jeg merke til en liten skranglelyd når jeg slapp opp gassen. Denne bilen hadde Paxton kompressor, og i følge Tommy er det normalt. Jeg likte det ikke - men det er muligens en vanesak. Autorotor kompressorer gir ikke slik lyd.

Enhver motorskribent må teste utstyret. Så også her! Jeg fikk prøve to 944'er. En 1987 modell i standardutførelse med 150 Hk, og en 1987 supercharged med 250 Hk. Dermed en standard 1990 911 Carrera 4 og en supercharged 1990 Carrera 4 hvor effekten var øket fra ca 300 til 450 Hk!

Begge bilene med supercharger var også stivet opp med stabilisatorstag, stivere fjærer, og kraftigere bremses (944'en



Her er en supercharger i "gateversjon" montert på plass i en Porsche 911 SC. Et vakkert og imponerende skue!

hadde bremses fra 911, og 911'en hadde Ferrari? bremses). Med alle fire bilene hadde jeg et par runder i byen og på en stor (tom) parkeringsplass. Forskjellen var i begge tilfellene enorm. 944'en med supercharger føltes nesten som min 928S - ikke fullt så rask på lave turtall, men en total endring fra en standard 944. I følge Bobby Vann er denne ca 1,5 sekund raskere fra 0 - 100.

911'en var Severin Anderssons "demonstration car". I følge ham er den ca 2 sekunder raskere enn standardutgaven fra 0 - 100. Dreiemomentet på denne Carreraen, som hadde Autorotor kompressor, var så enormt at om du traff 5. gear istedenfor 3. gear, gikk den allikevel som en rakett. Fantastisk!

Bilen ble samme dag sendt til testkjøring på rullende landevei slik at man kunne legge frem eksakte dreiemoment/Hk kurver for bilens eier før/etter montering av supercharger.

Dette gjør man ofte for endel kunder, og alltid dersom en ny versjon lages. Denne bilen hadde forøvrig gjennomgått en mer omfattende modifisering, bla. dreining av toppen på stemplene, enn det en standard "kit" omfatter.

Forøvrig har supercharged Porsche hatt stor suksess i racing i år, og vant sammenlagt i UK. (Steve Holgate's "Exclusively Nine" Carrera 2 RS). Dette var et utviklingsprosjekt der German Auto stod for supercharger-utstyr/motormodifikasjon. Bilen var langt overlegen turboladede Porscher - ikke på grunn av høyere effekt - men på grunn av enormt mye bedre dreiemomentkurve.

En bil var også klargjort for deltagelse i årets Le Mans 24-timers løp, men ble påkjørt og fullstendig ødelagt under trening bare få timer før start.

Til 1994-sesongen skal det bygges opp flere superchargede

Porscher for racing i USA og Canada. Bla. skal en Jack Louis fra "Top Enterprises" racing team ha fått slik tro på supercharging at en versjon for 1994 Daytona 24 Hour Race skal bygges.

Etter at ryktet om at det norske bladet "Porsche Classic" skriver en artikkel om German Auto, har selveste Bruce Anderson fra Porsche Club of America, og skribent for 911 & Porsche World meldt sin ankomst for en tre dagers reportasje/prøvekjøring av dette nye konseptet for Porsche.

Til slutt noen spørsmål som jeg var opptatt av, og som Bob og Tommy Vann forsøkte å svare på: Hvorfor har vi i årevis drevet med turbolading og ikke supercharging av raske landeveisbiler? Noe godt svar fikk jeg ikke, men supercharging som ble anvendt av bla Mercedes før krigen hadde masse tekniske problemer, bla med reimdrift og kompressor (dårlig virkningsgrad, mye

ubalanse, osv). Etter krigen tok turbolading av dieselmotorer av, og ble gradvis overført til bensinbiler, mens superchargere døde hen. De siste årene, med utvikling av gode kompressorer med høy virkningsgrad har forenklet mye, og gjort supercharging mer attraktivt og er en viktig grunn til at German Auto har hatt slik suksess med Porsche.

Hvor mange superchargere er det levert siste et år og tre måneder? Det er skipet "kits" til 24 ulike land (noen i Norge?), og man har totalt levert ca 125 "kits" - ca halvparten installert hos German Auto. Markedet er nettop nå iferd med å "ta av" i USA. Faktisk har man en ansatt fullt opptatt med å hente Porsche 911'er fra hele USA, tilhørende leger, advokater, osv til German Auto, og, når systemet er ferdigmontert, returnere bilene, instruere eierne, og til slutt ta fly hjem. Litt av en jobb!

Et annet sentralt spørsmål er levetid på systemet i "gateversjon"? Det kritiske er selve kompressoren. Den trenger overhaling etter en viss driftstid. En Paxton vil gå ca 50.000 km før bytte av lager og balansering er nødvendig. En Autorotor vil gå ca 100 000 km før ovennevnte er nødvendig.

Er det vanskelig å montere et "kit" selv? I følge Tommy Vann, slett ikke, om man er vant til å skru selv på Porschen sin. Full anvisning følger med. Selv instruksjon om tenningsanlegg/injection medfølger. På nyere modeller får man med omprogrammert "chip" for styring av tenning/injection - eller man kan velg en liten programmerbar kalkulator for selv å stille om styringen fra gatekjøring til race! På et verksted tar monteringen ca 15 timer - en hobbymekaniker bør regne 2-3 ganger så lang tid. Et flott vinterprosjekt?



Nesten hele German Auto samlet. Fra venstre: Severin Andersson (tekniker), Alicia Pope (sekretær), Tommy Vann (eier/teknisk), Danny O'Gorman (tekniker), Mike Vandergriff (tekniker), James Rodgers (tekniker), Bob Vann (eier/selger). En ansatt, Randy Sartin, manglet da bildet ble tatt.

Kanskje det mest avgjørende spørsmålet er: hva koster herligheten? En komplett "kit" til 944/911 koster i USA fra 3500 til 4500 USD - avhengig av utstyr som velges. Alt er laget i rustfritt og høyglanspolert lettmetall. Med Autorotor kompressor blir det noe dyrere.

Er det bare å sette igang å montere - eller er det spesielle problemer for oss i Norge? Jo - et spesielt. Alle USA-utgaver av Porsche som ble levert i -70 og -80-årene hadde på grunn av katalysator kompresjon i området 9,2 til 9,7 - helt ideelt for "gateversjonen" av superchargeren. Dersom kompresjonen kommer over 10,2 blir belastning på stempeler, lagre og fjærer lett for høy. Her kan vi kjøpe US-spec. stempeler - eller gjøre som German Auto gjør på de nyeste 911'ene - dreie av toppen av

stemplene i de soner man har tilstrekkelig gods, slik at kompresjonen senkes (det er ikke mye som skal til) eller kjøpe 911 turbo stempeler.

Faktisk er German Auto i ferd med å få spesiallaget stempeler for å supercharge 3,6 l 911 fra 1990 og frem til idag!

Mitt siste spørsmål var selvsagt hvordan vi skal få til en økning fra 300 til 450 Hk i min Porsche 928S...? Klart svar - under utvikling - ferdig våren/sommeren 1994.

Gjett hva jeg tenker på som vinter-prosjekt/ julegave for julen 1994?

Hvis noen er interessert i mer informasjon, så har jeg litt brosjyrematriell, og kan formidle kontakt, fordi jeg besøker Knoxville 5-6 ganger pr. år.

Supercharged hilsen fra
Henry Hansen



HVA SKJER PÅ 914-SIDEN?

Det er ikke alltid at ting går like raskt og smertefritt som man ønsker her i verden.

Kort tid etter forrige stemningsrapport var bilen helt fri for alt fastskrudd tilbehør.

Det betyr at chassiset i dag er klart til å sandblåses - med unntak av et par småting! Siden sandblåsing og forsinking tas i samme operasjon, er det greit å ha bilen ferdig sveiset - og det er her det har stoppet opp for tiden.

Batterikassen er som kjent et svakt punkt på 914 (og mange andre biler fra samme tiden). I tillegg må jeg skifte ut høyre motorromshylle som befinner seg under batteriet. Det er den delen som har tatt lang tid å skaffe - og jeg venter fortsatt. Med full vinter og masser av snø, har jeg roet det hele ned, og koser meg istedet med å plukke

fra hverandre for-/bakstilling, bremses, osv.

Det beste med det hele er jo at jeg ikke har dårlig tid....

Jeg ser på bilen der den står med sine rene brede linjer. Og jo mer jeg sluker av 914-litteratur, jo mer må jeg si at det er en helv... herlig skapelse. Derfor har jeg denne gangen plukket ut et bilde som viser nøyaktig hvilke planer jeg har med min egen - og som gammel 911-entusiast må jeg bare ta av meg hatten for et sånt utseende! Og siden vi ikke har mer enn ca 25 stk 914 i Norge, betyr det at den er sjelden å se. Dette bør alle huske på - dette er også en Porsche - og den vil nok få enda mer oppmerksomhet i årene fremover!

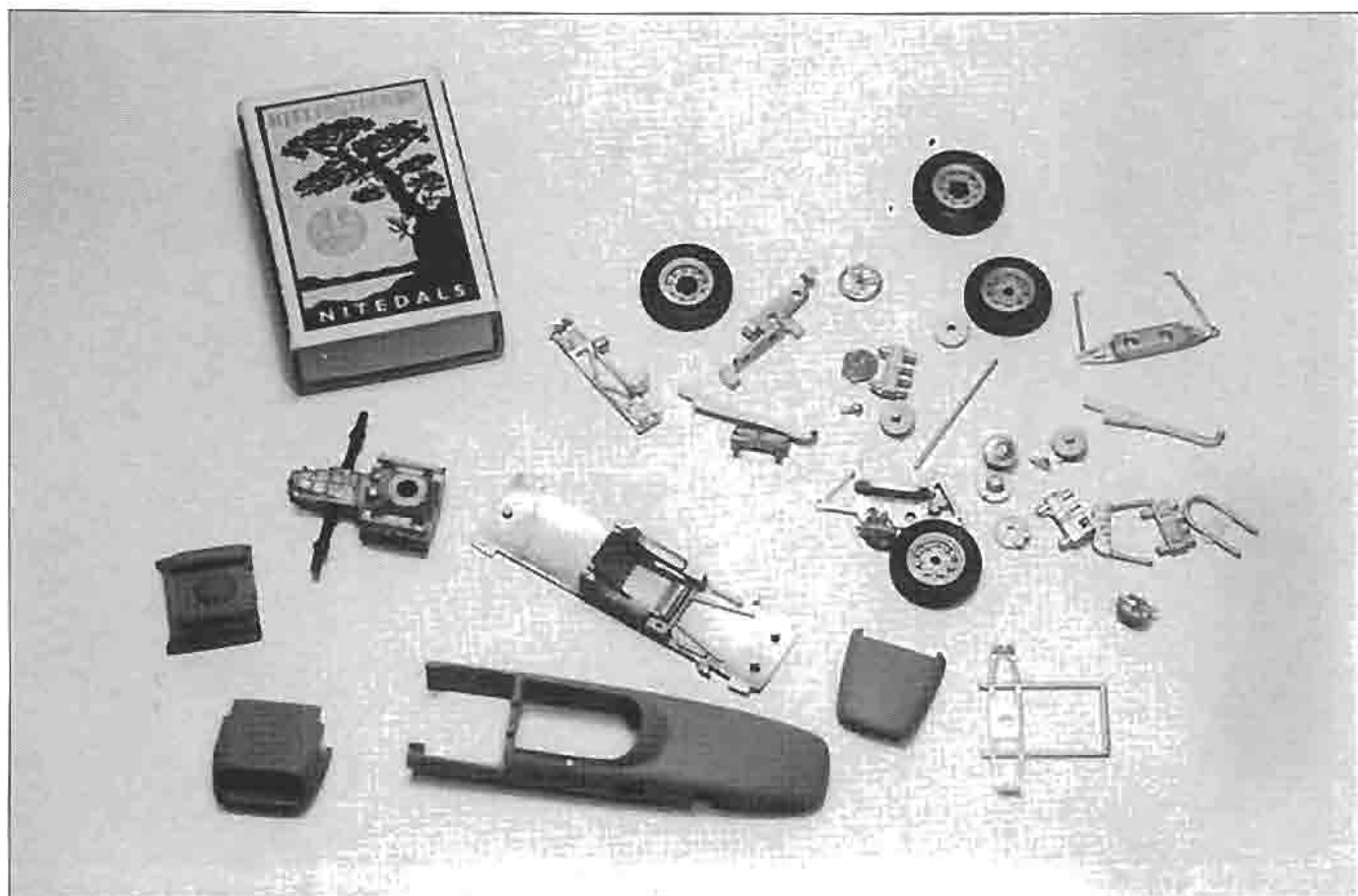
Du husker sikkert en annonse i Porsche-Børsen for en stund siden, der lensmannen i Trøgstad

skulle selge en ombygd 914.

Pål Rognaldsen og jeg dro ned for å se på bilen. En god del måtte gjøres med den - men for å gjøre en lang historie kort - den endte på auksjon og ble solgt for kr 56.000.- For ca et år siden solgte et klubbmedlem sin 914 for rundt 50.000.- Jeg påstår at dette er meget gode kjøp for de nye eierne - en sportsvogn i denne prisklassen som gir like mye kjøre glede skal man lete lenge etter!

Til slutt vil jeg si litt om 914-registeret. Dette er et lite, og lettfattelig register, som vi må få sving på til våren. Jeg har en følelse av at det er endel tanker og ideer blant 914-eiere, om hva som bør gjøres for å samle troppene. Det går ann å være litt kreativ selv også - ikke sant?

Egil Haugen



STOR BIL I LITEN SKALA

Denne gangen skal det dreie seg om Porsches første Formel 1 racer, hvilket vi må helt tilbake til 1962 for å finne. Forut for dette hadde Porsche meget gode resultater i Formel 2 med sine Spydere - og det var "dags" for å prøve seg i den "gromme" klassen - Formel 1.

I 1961 besluttet FIA å endre sylindervolum fra 2,5 til 1,5 liter, hvilket Porsche kunne ha store fordeler av.

Bilene som ble bygget ble kalt 804, og hadde en 8-sylindret boksermotor på 1494 ccm med fire doble 38 mm Weberforgassere. Men selv med sine 455 kg og 180 Hk, kom den til kort mot konkurrentene BRM, Ferrari og Lotus.

Tre biler ble bygget, og det har vel etterhvert blitt et kjent fenomen at Porsche hadde et ustabil forhold til Formel 1 dette året.

Men sesongen hadde da gitt noen hyggelige resultater også, med førerne Jo Bonnier og Dan Gurney. I sitt første GP-race på Zandvoortbanen i Holland endte Bonnier på en 7. plass. Etter dette ble det lagt ned mye tid og krefter på å modifisere bilen til de neste løpene, og etter en ny fiasko i Monaco GP valgte Porsche å stå over det tredje løpet i Belgia.

I stedet samlet teamet seg på Nurburgring for ytterligere fintuning av motor og karosseri.

Da Gurney satte banerekord med den "nye" 804'en var tiden inne for å delta i neste løp!

Han vant Frankrikes Grand Prix på Rouen-les-Essarts banen den 8. juli, etter at flere av de raskeste konkurrentene som Jim Clark, Graham Hill, John Surtees, Jack Brabham og Bruce McLaren hadde brutt løpet.

Resten av sesongen var preget av heller dårlige resultater, sett bort fra en 3. plass i Tysklands Grand Prix.

Innen sesongen var over hadde Ferry Porsche besluttet å stoppe all videre deltagelse i Formel 1.

Så var det modellene, da! I England kom jeg tilfeldigvis over denne modellen som byggesett

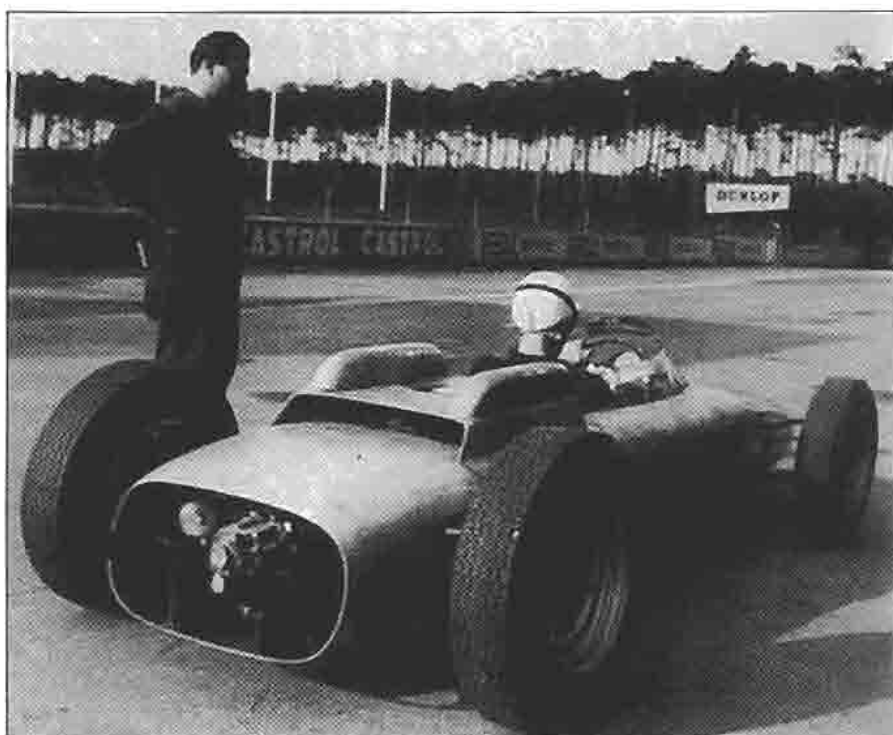


Tre bilder av 804 i original-utførelse. Bildet over viser Dan Gurney underviser til seier på Rouen i 1962. Bilde under viser 804 under testing på (sansynligvis) Hockenheim. Helt nederst et bilde av den kompliserte, men lette rør-rammen på 804

fra SRC (Scale Racing Cars) til en pris av ca 350 kroner.

Dette er en metall-modell som er svært detaljrik og med sine mange små deler krever en stødig "labb" ved sammensettingen. Jeg har hørt at denne modellen kan skaffes ferdigbygget, men da til en pris opp mot tusenlappen.

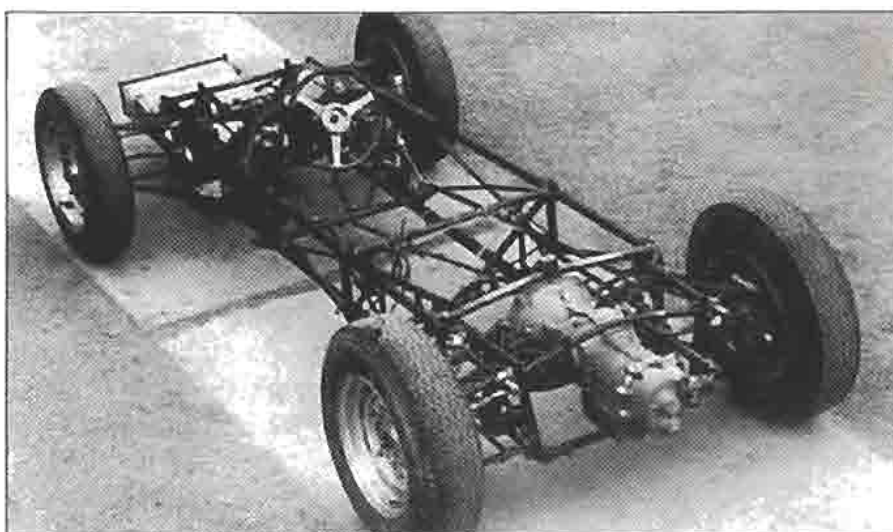
Modellbilprodusenten Starter har også denne modellen i sitt sortiment, men da som byggesett i resinplast. Dette er en noe billigere "kit" - pris ca 250 kroner. Den krever samme nøyaktighet og tid ved byggingen, men den blir jo ikke like massiv og tung som metallmodellen, da...



Min Porsche 804 modell betyr noe helt spesielt for meg. Det er fordi jeg er født bare noen få timer etter at Dan Gurney kjørte over mål på Rouen i Frankrike. Til Porsches første og eneste seier med denne bilen.

Med en slik start i livet - kan man da interessere seg for noe annet enn Porsche?

Egil Haugen





EN KALD FORNØYELSE

KLUBBMESTERSKAPET 1993

Helgen før Klubbmesterskapet fant sted, kom årets første snøfall i Østlandsområdet.

Egentlig var det *den* helgen som var avsatt til å arrangere Klubbmesterskapet. Vi kan vel alle tenke oss hvordan det ville blitt-225-sommerdekker og nysnø er vel ikke noen vinnende kombinasjon.

Vel, søndag den 12 oktober opprant med ganske fint vær - men plussgradene var ikke mange.

Nesten "tradisjonen tro" var fremmøte lagt til Drammen - denne gang utenfor travbanen, kl 10.00.

Den bilen jeg var passasjer i kom sist til start. Det var min skyld. Etter en bedre frokost bestående

av diverse brødsiver med mitt favorittpålegg var jeg simpelthen nødt til et toalettbesøk før jeg skulle inn i bilen. Kvinner er kvinner - og mitt navn er Frida - dermed har jeg presentert meg!

Første øvelse var allerede igang ved vår ankomst på Travbanen. Øvelsen bestod i å rygge slalom rundt et par-tre kjepler (slik at føreren skulle miste avstandsfølelsen) og deretter rygge nærmest mulig en pinne som ikke var synlig hverken i speil eller gjennom bakvinduet. Sløtt ikke lett - og resultatene varierte fra å kjøre på pinnen - til å stoppe en drøy halvmeter for tidlig.

Deltakere ble notert, centimetre ble målt, og praten gikk

livlig. Selv fikk jeg beskjed om å holde meg i bilen under denne øvelsen.

Arrangementskomiteen hadde lagt en "sperre" for hvor tidlig den første bilen fikk slippes videre til neste post - så det ble til at det "klumpet" seg litt, og mange biler kjørte derfor i følge til andre øvelse.

Blaafarveværket på Modum er et drømmested om sommeren. Fint og grønt, sitteplasser i solen, og servering av alle slag. Alltid noe "snadder" å få på et sted som dette.

Denne søndagen hadde Porsche Klubb Norge hele stedet for seg selv.

Jack Eidsvoll stod strategisk plassert med en kasse inne-

holdende smådelene som alle deltakerne skulle identifisere i blinde - dvs. kun bruke hendene. Jeg vet ikke hvor mange av bil-delene som virkelig var Porsche-deler, men det som skapte problemer for føreren av "min" bil var "øvrige" deler, som feks. refleksbrikke og kompass. Greitt å vite hvordan et kompass kjennes ut dersom du skal rote i ryggsekken på fjellet i stummende mørke - men kanskje ikke like relevant som en prøve for å kåre en klubbmester i Porsche Klubb Norge....

Vanligvis er dette en øvelse som går på tid - tre-fire minutter, og ferdig med det! Denne gangen fikk alle lov til å holde på til de ga opp av seg selv. Denne kassen interesserte ikke meg i det hele tatt - så jeg tok noen turer hit og dit. Det var moro å se alle Porsche på rekke og rad - men personlig hadde jeg foretrukket å gå en lang tur denne søndagen.

Han jeg delte bil med blir alltid litt "stresset" på sånne dager. Det er nok et visst prestasjonspress!

Etter minst en time var vi klar til å kjøre videre. En rask kikk på kjørebeskrivelsen - og avgårde var vi. Sjåføren var i brukbart humør, og vi pratet og koste oss. Det hadde visst ikke gått så værst på de to første øvelsene.

Oppover mot Prestfoss var det fine veier - og det virket som om min fører nøy både dagen og veien - det begynte å gå fort. Etter en stund svingte vi av hovedveien, og kjørte på en rett og fin vei uten trafikk i det hele tatt. Jamen er det "sprut" i denne Porsche - godt ligger den gjennom svingene også.

Plutselig så vi en 911 som stod parkert - og vi ble vinket inn til siden. Det var Per Christian Wienche som smilte bredt. Han så på klokken, noterte noe, og fortalte oss at det veistykket vi



Tore Magnussen i dyp konsentrasjon, med alle sanser i heispenn - men det holdt bare til delt annenplass på denne øvelsen.



Per Jacobsen var også en av de som fikk en kraftig "aha"-opplevelse ved Krøderen. Resultatskjemaet forteller med all tydelighet at også han synes de lange, rette veistrekkene innbød til "rask" kjøring...

nettopp hadde lagt bak oss, skulle kjøres på idealtid.

Mannen i setet ved siden av meg ble "mørk" i blikket. Hva er dette for noe tull - klubbmesterskap med gjetting på refleksbrikker og kompass - og dessuten skal man vist kjøre som en prest også! Den gode stemningen i bilen forsvant.

Med ett dukket stedsnavnet Krøderen opp - og med det en rekke gamle jernbanevogner. Å, ja, dette har noe med veteran tog å gjøre. På stasjonsområdet var

det mange fine klenodier - dette måtte fotograferes.

Og mens den stolte bileier (og togentusiast) sjekket kamera-vinkler, og rygget bilen på plass for fotografering, gikk jeg meg like godt en tur - når det først var en mulighet for det.

Neste stopp var i nærheten av Hønefoss. Det var en rasteplass ved siden av veien. Det minnet meg på at jeg begynte å bli sulten. Jeg kikket bort på posen med mat og kaffe - men nei. Ut

og kaste piler - kreativt funnet på av Olav Helge. Han delte også ut et spørreskjema som fikk den store stillheten til å senke seg over bilen. Det virket som om disse spørsmålene var vriene.

For meg så det ut som om vi var blant de siste - for innen vi var halv-ferdige med spørsmålsarket var plassen tom for Porscher.

Nei - det ble nok ikke mat her. Full fart i retning Eggermoen og NAF glattkjøringsbane.

Den var stengt. Da skulle vi kjøre inn på selve flyplassen. Det var minst 10 år siden sjåføren hadde vært der. Selv hadde jeg aldri satt mine ben der - så av meg var det ikke mye hjelp å få. Etter å ha kjørt hele "ringbanen" til enden uten å finne noen andre Porscher var det litt "amper" stemning i bilen. Vi måtte snu. Etter en stund så vi noen fly i det fjerne, og tenkte at der er det iallefall folk - vi får spørre om de har sett noen Porscher. (Jeg er sikker på at alle vet hva en Porsche er - selv jeg er istand til å skille disse trange bilene fra andre biler som har komfortabel plass innvendig).

Alle bilene stilte opp ved siden av rullebanen. Et fint fly stod parkert like ved siden av oss. Føreren av Porschen vår hadde tenkt til å fotografere bilen sammen med det gamle flyet - men ikke før hadde han tenkt tanken - så taxet flyet av gårde med åpen cockpit og et voldsomt bråk fra motoren. Nå ble det litt "stress" igjen. Fotografen skulle bort til "stripa" for å forevige det han kalte en T 6G Texan fra 2. verdenskrig. Og jeg måtte absolutt være med. Lyden fra stjernemotoren når flyet suste forbi var ørdøvende. Jeg likte det slett ikke!

Snart gikk det opp for oss med all grusomhet hva slags prøve vi skulle settes på her. Folk rundt oss begynte å åpne bagasjelokk



Morsomt innslag på Krøderen stasjon - for den som hadde øynene med seg. Her er det gammelt jernbanemateriell i massevis. Kanskje en ide for et PKN-arrangement på sommertid?



Selv Porsche 911 Carrera og 928 blir "tyste i målet" ved siden av et fly som dette. Den "gromme" lyden fra Texan's stjernemotor ble demonstrert under en "fly-over" noen minutter etter take-off.

og ta frem innretninger som jekk og hjulvinne. Og noen gikk rundt med stoppeklokke.

Vi skulle jekke opp bilen, skru av hjulet, rulle hjulet en gang rundt bilen, sette det på igjen, og jekke ned bilen - på kortest mulig tid.

Det gikk som det måtte gå - jeg

hørte folk banne rundt meg, jeg så minst en 928 som falt av jekken mens den var uten forhjul, og sjåføren min ble kald på ryggen fordi skjorten gled opp.

Endelig var han ferdig. Der kom matpakke og kaffe frem. Tre skiver til hver av oss. Leverpostei



Yngvar Olsen er neste mann som skal gjennom slalomløypa, i sin 928S. Mot kamera kommer Vidar Aasen i 911 for å stille seg bak i køen. Det hele ble profft arrangert av Jack Eidsvoll og Per Christian Wienche.

er det beste jeg vet. Etter så mange timer var de borte på "et-to-tre".

En liten stund så det ut som om jeg skulle få meg en tur sammen med en jente som heter Stine - men det ble det ikke noe av. Men jeg var så tørst at bort til kiosken for å få noe å drikke måtte jeg. Jeg gjespet mens en rekke mennesker begynte å sette ut orange kjegler på banen. Det skulle kjøres slalom.

I dette øyeblikk bestemte jeg meg for at det var like bra å forbli ved det bordet jeg hadde tatt. Kaldt eller ikke - dette var iallefall en trygg plass i forhold til nede på "banen" - der det skrek stygt i dekk. Jeg valgte å følge det hele på avstand.

Etter en prøvekjøring var det klart for kjøring med stoppeklokken igang. Og det ble satset friskt. Vi fikk demonstrert både "brekk-sladd" og "vareopptelling" i



Dorrien Morgan under hjulskift på sin 928S. Lurt å ha med hansker i bilen!

gearkasser. Mesterskap er mesterskap

De fleste så ut til å ville kjøre flere slalomrunder - og jeg hadde bange anelser - er vi ikke ferdig enda? Dette begynte å bli kjedelig - faktisk noe av det

kjedeligste jeg hadde vært med om på lenge.

Hurra - den røde Porschen som jeg kjente, kom kjørende bort til meg. Han hadde ikke tenkt til å kjøre mer enn de to rundene.



Tor Helge Ludvigsen "kjemper" mot klokken i sin røde 911 Coupe. Friskt satset - men det holdt bare til en 7. plass i denne øvelsen. Her var det kamp om sekundene - og det var ikke mye som skilte de første plassene!

Navn		Reg.nr.	Oppg. 1 Ryggning	Oppg. 2 Delekasse	Oppg. 3 Idealtid	Oppg. 4 Pilk
Tor Helge Ludvigsen	911	DE 75258	11	11	8	5
Bjørnar Brunsvik	944	BN 36045	1	2	7	7
Vida Aasen	911	BL 92572	6	13	1	13
Even Pedersen	911	KE 94240	5	6	2	1
Tore Magnussen / Anne Singsaas	944	BR 63	12	2	6	10
Dorrien Morgan	928 S	AX 46514	3	14	4	8
Tor Arne Klopås	928	AD 54695	10	6	4	2
Jan Borg	911	BN 15918	13	2	3	3
Yngvar Olsen	928	BN 47176	9	11	10	10
Hans Petter og Torhild Havdal	VW	AX 18765	13	1		9
Per Jacobsen	924 TU	HJ 53958	8	6	12	4
Raymond Jakobsen	944	BL 93421	1	6	9	6
Sven Furuly	924 GT	HB 42924	4	2	11	12
Trond Esaiassen	911	BN 50445	7	10		

Ja, ja - jeg hadde vel merket vel at all "fighting spirit" var blitt borte da vi "ble tatt med buksene nede" under vår private fartsetappe tidligere på dagen. Humøret kom liksom aldri helt tilbake etter Per Christians brede glis på Krøderen.

Endelig hjem. En lang og kald dag var over. Neste gang er det ikke noe å diskutere. Jeg skal gå en lang tur *den* søndagen. Så får heller sjåføren kjøre alene!

*Kos og klem fra Frida
(redaktørens hund)*



Oppg. 5 Utskift	Oppg. 6 Slalom	Teori	Sum	Plass
12	7	12	66	11
2	11	1	31	1
9	1	5	48	7
5	3	12	34	2
8	2	1	41	5
11	9	10	59	10
3	4	5	34	2
10	5	5	41	5
13	13	5	71	12
	14	1	38	
6	9	5	50	8
1	6	10	39	4
7	12	4	52	9
4	8	12	41	

Porsche Klubb Norge fikk besøk av en journalist fra Drammens Tidene på Travbanen tidlig søndag morgen. Resultatet stod å lese i avisen påfølgende dag. Det er alltid morsomt å lese hva journalister har fått med seg av informasjon.

Vi overlater "faksimelen" under til den enkelte leser av Porsche Classic, så kan jo hver og en vurdere de påstander som fremsettes.

Helt til slutt: Et stort gratulerer til Bjørnar Brunsvik som ble årets Klubbmester. På delt 2. plass kom Even Pedersen og Tor Arne Klopaas. Takk til alle deltakere for flott innsats! Og neste år blir det sikkert et enda bedre Klubbmesterskap.....



FOTO: NILS J. MAUDAL

Smilende Porscheeiere på treff i Buskerud søndag. Her fra start og ferdighetskjøring ved Drammen Travbane.

Høsttreff i Porscheklubben

Et dusin nyvaskede og striglede Porscher fartet rundt på Buskerudveiene søndag i forbindelse med den årlige utflukten til den norske Porscheklubben.

- Vi er en gjeng Porscheentusiaster som møtes jevnlig for å snakke bil og dyrke fellesskapet rundt det å være Porsche-eier. Vi er ikke bortskjemte pappagutter som raser rundt i ufortjente sportsbiler. Vi er oppriktige bilinteresserte som selv betaler hver krone og har Porsche som hobby. Ikke er vi av dem som øft gjengangere på statistikken over fartsoverskridelser heller, sier drammenseran Jan Borg som kjører en 911 til daglig og har en

356 cabriolet under restaurering.

Etter ferdighetsøvelse ved Drammen Travbane søndag formiddag gikk ferden til post ved Haugfoss ved Blaafarveværket, via Sigdal til Krøderen og videre til Hønefoss. Etter en svipp innom Eggemoen ble årets Porsche-tur avsluttet på Sollihøgda.

Den norske Porscheklubben har månedlige møter i lokalene til importøren, Bertel O. Steen A/S. Der har de månedlige møter med utveksling av erfaringer om tekniske saker og felles kontakter. Leder av klubben som nå teller 280 medlemmer, er Tore Magnussen fra Solbergelva i Nedre Eiker.



MEGA-TREFF PÅ MANTORP

Bildet over sier vel det aller meste - aldri har jeg sett så mange Porscher samlet på et sted.

Stedet var Mantorp i Sverige, og tidspunktet var 28 - 29 august. Bladet Automobil hadde invitert til det de kalte "automobil Sportscar Show 1993".

Klubben hadde fått noen deltakerbiletter, og jeg fikk noen tilsendt av Egil Haugen, og bestemte meg for å reise til Sverige.

Det fine været var nok absolutt en av årsakene til den enorme opslutningen. Det hadde jo som kjent vært lite vær å snakke om tidligere på sommeren - så når sjansen til å delta i et Porsche-treff falt sammen med supert vær, lå alt ann til suksess.

På den første dagen, lørdag, var det hele 130 Porscher innom.

Ikke dårlig for oss som er vant til å se på 50 Porscher som en "vanvittig" mengde. Jeg talte hele 130 forskjellige Porscher denne dagen.

Søndagen ble enda mer ekstrem. Tro det eller ei, hele 300 Porscher var innom i løpet av dagen!

Det var ikke grenser - og arrangøren greide å organisere parkering slik at de forskjellige modellene ble (stort sett) parkert i grupper.

Som vanlig utgjorde 911 den største gruppen - med alle typer fra 1973 Carrera RS til den aller nyeste 911 Speedster.

Selv gamle 356-modeller var det mange av - faktisk flere enn vi har tilsammen i hele Norge!

For å skape litt ekstra spenning (og lokke flest mulig eiere til

Mantorp) hadde arrangøren laget en konkurranse med premiering av de fineste bilene. Eller var kriteriet de tre mest spesielle? Vinneren ble en 911E, 1972 modell. Nummer to ble en 911 som var ombygget til 959-look, og som var utrolig flott.

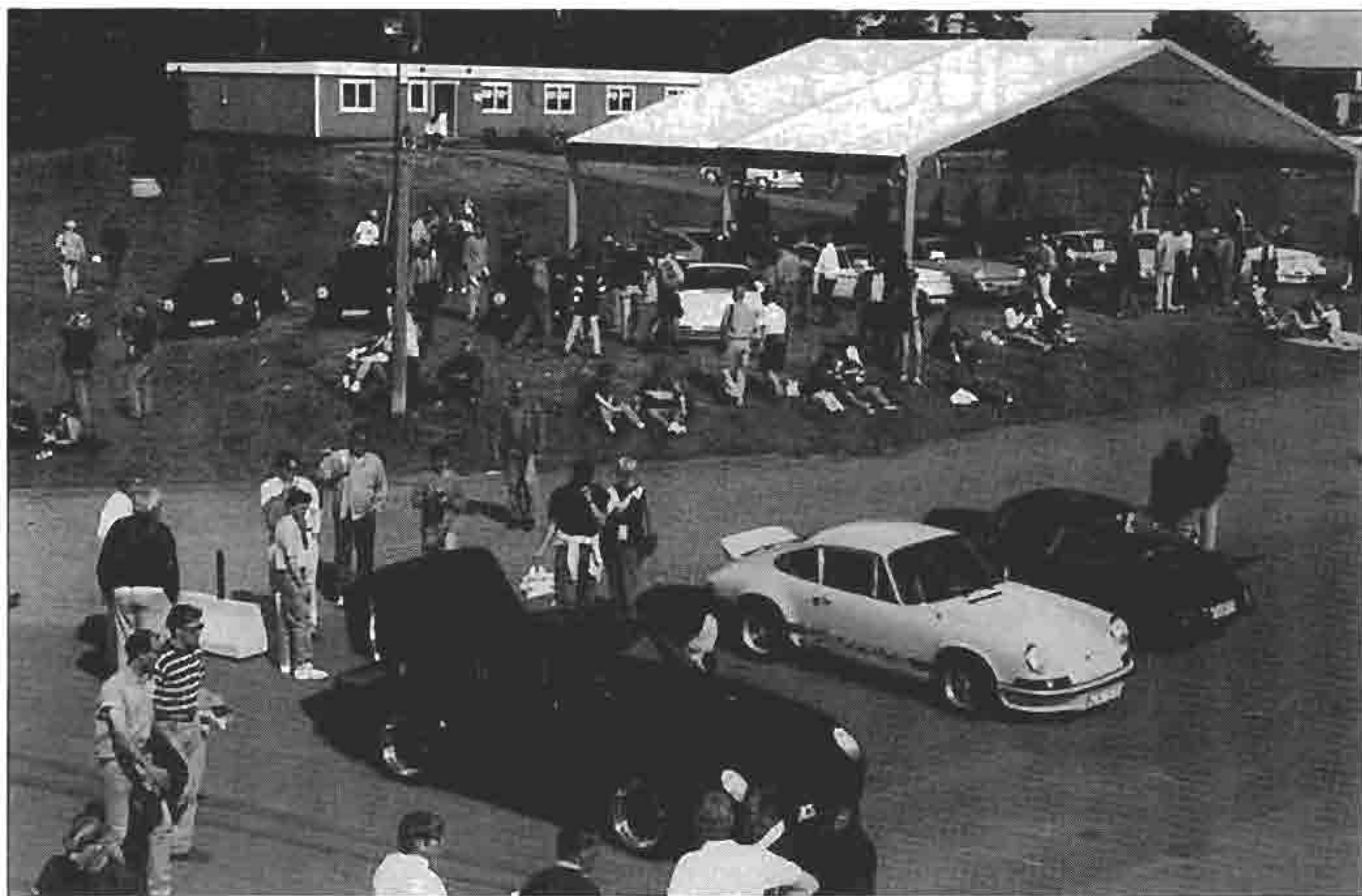
Tredje plass gikk til en 911 SC fra 1979.

Tre 911'er altså! Publikum har talt - det er ingen tvil om hvilken modell som er publikumsfavoritt! Alle de tre premierte bilene hadde svenske eiere - og det var vel ikke noe å undre seg over. Det var langt mellom utenlandske registreringsskilt i de lange rekkene med Porscher. Neste gang får vi lage en skikkelig norsk deltagelse!

Jim Edvinsen



Rød 911 Speedster (over) er et imponerende syn. Dette er vel en bil som setter fantasien i bevegelse hos noen og enhver. Riktig en bil til å få " vann i munnen av"



Den premierte 959-replicaen var utrolig fin. På bildet over står den sammen med en Carrera RS som var lys gul av farge. Begge bilene tiltrakk seg naturlig nok veldig mye oppmerksomhet.



PORSCHE MUSEUM

Gjennom de senere år har det vært arrangert flere klubb-turer til Porsche-fabrikken i Stuttgart. Under disse besøkene har klubbens medlemmer fått stifte bekjentskap med (kanskje) et av Europas fineste bilmuseer. For oss Porsche-entusiaster er det Europas fineste!

For de av medlemmene som aldri har vært der, kunne det sikkert være interessant å få litt informasjon om dette.

Museet ligger i Zuffenhausen - inne på det området der bilene produseres. Adressen er (ikke uventet?): Porschestrasse!

Et besøk på museet behøver ikke å avtales på forhånd - det er åpent i arbeidstiden - og adgang er gratis. Men husk at det er stengt når fabrikken har ferie!

Et besøk på museet, med den eldste bilen, en Austro Daimler,

fra 1922 som starten på historien, blir vi tatt med gjennom over 70 års utvikling av Porsche. Omkring 50 biler er utstilt - og det strekker seg fra veteranbiler (disse bærer ikke navnet Porsche - men er alle konstruert av Ferdinand Porsche), til kjente produksjonsmodeller, og kanskje mindre kjente banevogner.

Felles for alle bilene er at de er i utrolig fin stand. Bilene er åpenbart "håndplukket" for utstilling - jeg vet bla. at den 356 Speedsteren som er utstilt er helt original - hentet i California midt på -80 tallet.

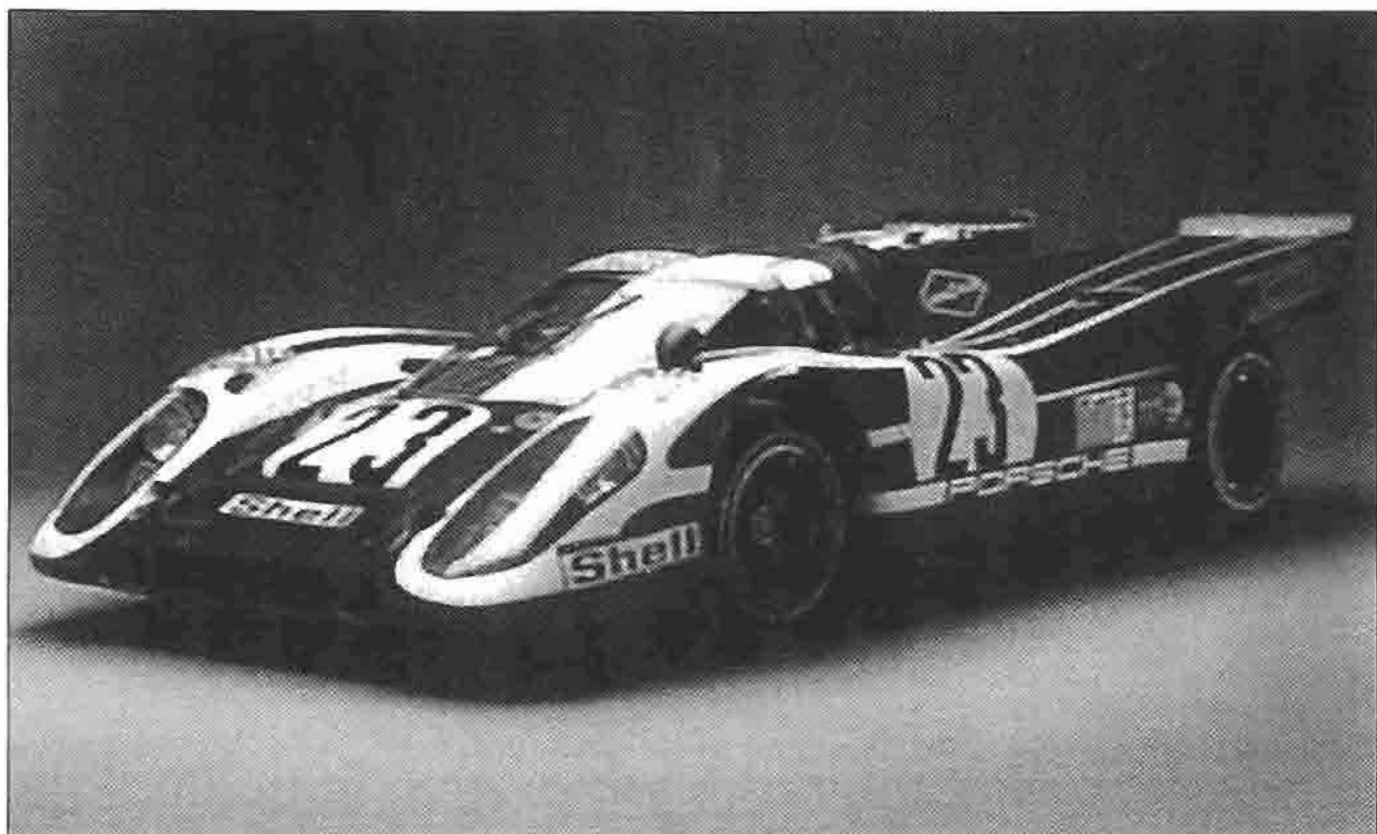
Alle banebilene står akkurat som de ble kjørt under løpene - med alle sponsor-dekaler på plass. Akkurat slik vi husker de fra motormagasiner og filmer for 15-20 år siden. Foran hver enkelt bil er det en kort presentasjon

av denne, med de viktigste data, produksjonsår, løpsseiere osv. De utstilte bilene er alle fullt funksjonsdyktige - og ved spesielle anledninger blir de utstilt forskjellige steder rundt omkring i verden. Ved de helt store anledningene blir bilene også kjørt - gjerne i forbindelse med jubileer på "store" racerbaner.

Fordi noen biler er "borte" - og stadig nye modeller kommer til, er museet i stadig forandring. Så det kan trygt sies at et nytt besøk er en ny opplevelse.

Sommeren 1993 var det laget en utstilling under navnet 30 Jahre 911. En godbit for alle 911-entusiaster.

I hvert nummer av Porsche Classic vil vi presentere en av de bilene som står på museet - og vi begynner med en skikkelig racer som de fleste har hørt om!



1970 PORSCHE 917 KURZHECK -COUPE

Mot slutten av sekstiårene bestemte Porsche seg for å ta opp kampen med merker som Chevrolet, Ferrari og Ford i den nye 5-liters klassen.

Svaret var 917 med en tolv-sylindret motor som utviklet 580 Hk ved 8400 omdreininger.

917 Kurzheck ble produsert i 25 eksemplarer for klassegodkjennelse - og ble satt inn i sitt første løp i 1969. Allerede andre gang den stilte til start ble det seier i 1000-Kilometer Racet i Østerrike med Jo Siffert og Kurt Ahrens bak rattet.

Helt siden 1951 hadde Porsche deltatt i Le Mans - med mange klasseseire som resultat. Men Porsche hadde aldri hatt en bil i den største klassen - som kunne gi fabrikken en totalseier i "verdens hardeste billøp".

Den 13. juni 1970 stilte 51 biler til start - og blant disse, syv 917. Det ble en lang reise fra dag til natt - og tilbake til dag, gjennom regn og tåke. 51 biler stilte til start, men det forferdelige været satte den ene etter den andre ut av spill. Av de tilsammen 24 Porschene som startet var det kun 12 som kom til mål.

Gjennom hele løpet lå Hans Herrmann og Dick Attwood litt tilbaketrukket i feltet. Gjennom de siste timene kjørte de seg opp fra en 9. plass til - totalseier! Porsches første - nøyaktig 20 år etter at fabrikken deltok på Le Mans for første gang!

Suksessen med 917 fortsatte gjennom hele 1970. Tilsammen seks internasjonale løpsseire gjennom året skaffet Porsche

seiren i Merke-verdensmesterskapet.

917 Kurzheck var en vanskelig bil å kjøre. Med en vekt på bare 800 kg, kombinert med den lave vekten, var den brutal. Flere av fabrikkførerne utalte at bilen føltes ustabil med den korte bakenden. Kanskje var dette en medvirkende årsak til at hele fem 917 måtte bryte under det første Le Mans den deltok i?

Allerede året etter, i 1971, ble 917 Kurzheck utstyrt med stående "finner" på bakre del av karosseriet. Dette, sammen med ytterligere 20 Hk økte toppfarten fra 340 til 360 km/t på 1971-modellen.

917 var oppskrift på suksess - både Le Mans og Verdensmesterskapet ble vunnet i 1971.

Sven Furuly

NY BOK: BILSPORT I NORGE

Historiebøker kryr det av. Det er heller ikke noe uvanlig med samtidshistoriebøker. Men når det gjelder den delen av samtidshistorien som omhandler bilens historie og utbredelse i Norge, er det heller tynt.

Men i 1981 kom forfatteren Øistein Bertheau ut med boken "Biler i Norge 1920-40". Etter dette har han skrevet ytterligere 4 bøker: Amerikanske biler 1930-42 (1982), Bilen kommer til Norge (1988 sammen med Trygve Krogsæter), Made in Norway? - Historien om forsøk på bilproduksjon i Norge (1991 sammen med Christian Stokke).

Sommeren 1993 kom så Bertheau med sin fjerde, og hittil siste bok, BilSport i Norge, med undertittel "Fra hastighetsløpene 1912 - 1957". Årets bok er skrevet i samarbeid med Geir Hvoslef og Øivind Grimsmo jr.

I 1912 fant noen ildsjeler i Norsk Automobilklubb (forstavelen "Kongelig" kom først i 1913) ut at tida var moden for å arrangere Norges første hastighetsløp for biler. I mangel av egnede baner på land, valgte de å bruke isen på Bundefjorden, sør for Oslo. Det er få arrangementer hvor publikumstilstrømmingen har vært så stor at arrangementet ikke kunne avvikles på en forsvarlig måte, men det var nettopp det som skjedde på Bundefjorden i 1912 - publikum kom i et så overveldende antall at isen var iferd med å gå istykker! Dessuten sto publikum midt i banen (som i dagens rallyes i Sør-Europa), slik at deltakerbilene ikke kom fram. Avisene kalte løpet en skuffelse, en fiasko, og en skandale.

Heldigvis gikk det bedre

etterhvert. Arrangørene lærte seg å avvikle løp på isen, og på land.

I Oslo ble det somrene 1921 til 1938 arrangert hastighetsløp i Korketrekkeren. Bakken var bygd som akebakke fra Frognerseteren og nedover mot Oslo. Bilene (og motorsyklene) kjørte motsatt vei - oppover!

Etter krigen ble ikke Korketrekkerløpene gjenopplivet. I stedet fikk vi i årene 1947, 1949 og 1950 Gardermøløpene.

Løpene gikk på ringbanen, som tyskerne hadde anlagt under krigen. Publikumstilstrømmingen var enorm i 1947, mindre i 1949, og ennå mindre i 1950. Derfor ble det ikke flere løp.

Mer enn 30 år seinere ble deler av den gamle racerbanen tatt i bruk til "drag-race" - men det er en annen historie, som ikke omtales i Bertheaus bok.

Øistein Bertheau er pensjonist, og har god tid til å grave i gamle aviser og blad for å finne bilhistoriske opplysninger. I sin yrkesaktive periode var han bl.a. tilsatt hos skolesjefen i Oslo, Universitetet i Oslo og på Riksarkivet. Han er Norges beste bilhistoriker - noen vil si at han er den eneste bilhistorikeren vi har.

BilSport i Norge dekker på en glimrende måte isaneløp, grusbaneløp, asfaltløp og bakkeløp i perioden 1912 til 1957, og miljøet rundt disse idrettsformene. Blant annet inneholder boka mange opplysninger om et ukjent tema, nemlig *norskbygde racer-biler*.

Feilen med boka er at den ikke tar for seg alle typer bilSport i Norge. Særlig savner vi Rally- og PO-sporten. Vi kan heller ikke se noen fornuftig grunn til å stoppe ved året 1957.

Allikevel - Bertheau/Hvoslef/Grimsmos bok er praktisk talt den eneste kilde for bilinteresserte som ønsker å få vite noe om bilSportens historie i Norge før Martin Schanke plasserte Norge på Europakartet.

Boken "BilSport i Norge" er utgitt i samarbeid med Norsk Teknisk Museum, og kan lettest bestilles ved en telefon til museet (tlf 22 222570) eller direkte fra forfatteren, Øistein Bertheau, på tlf 22 141001.

Olav Helge



Tittel: BilSport i Norge
Forfattere: Øistein Bertheau, Geir Hvoslef og Øivind Grimsmo
Pris: kr 205.- (fritt levert pr. post v/forskuddsbetaling)

**Vi har flyttet
til nye lokaler
v/ E-6, Jonsten, Råde (Ved
Spareland)**

Nytt tlf.nr.: 69 28 59 99

Nytt faxnr.: 69 28 59 98

*Vi har nå fått tre telefonlinjer,
slik at det blir lettere å komme igjennom.*

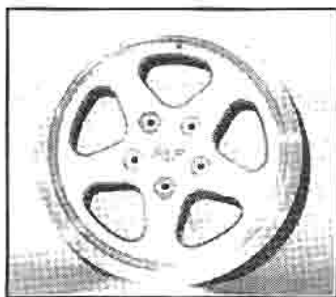


Nytt verksted med to
Porsche-mekanikere.

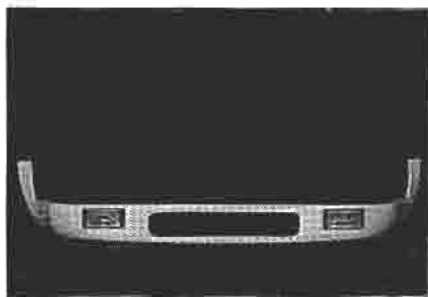
Utfører alt fra
motoroverhalingen
til vanlige servicer.

Timepris:

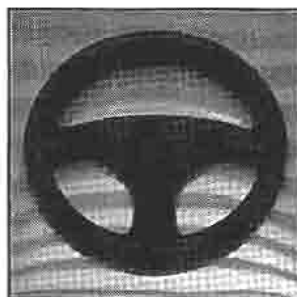
Kr. 290,- + mva.



RUF 10"x17 felg
for 911 Turbo.



Frontspoiler 911 Carrera.

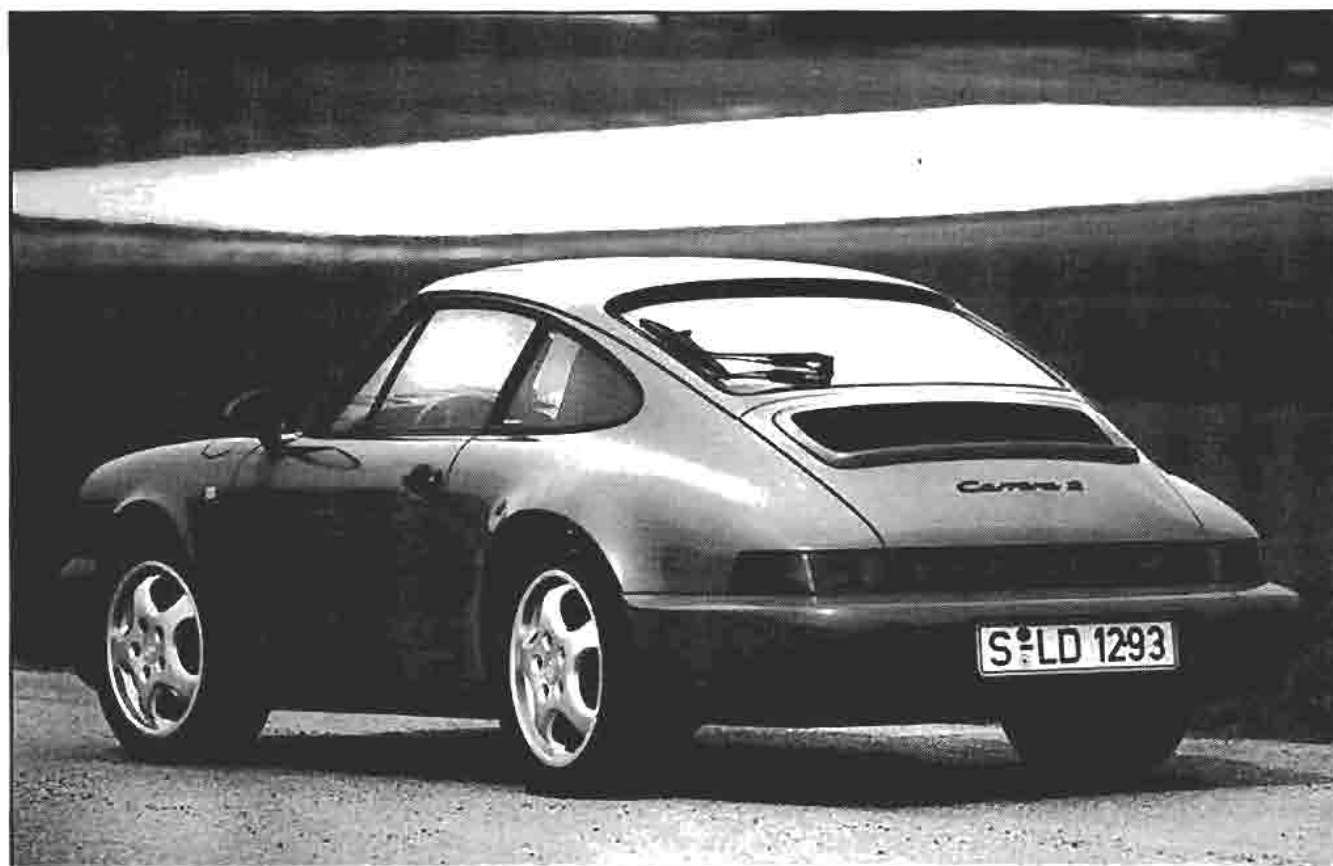


RUF skinnratt.



RUF 9"x17 felg
for Carrera 2/4.

**Vi ønsker alle Porsche-interesserte
en God Jul og et Godt Nytt År!**



Spesialist - også på brukt Porsche !

Omsetningen av brukte Porscher har hatt en gledelig utvikling. Derfor ønsker vi oss biler i forskjellige prisklasser, for å kunne tilby våre kunder et bredt utvalg. Vi vil gjerne høre fra deg som vurderer å selge din Porsche.

For tiden har vi to brukte Porsche for salg :

1990 modell Porsche 911 Carrera 4, indischrot, soltak, sportseter, sort skinn, kun 28000 km, ny i Norge - selges kr. 595 000,-

1990 modell Porsche 944 Turbo, satinsort metallic, soltak, aircondition, skinninteriør, komfortseter, sportsunderstell, 7,5 + 9 x 16", kun 35000 km, ny i Norge - selges kr. 490 000,- + reg.

VELKOMMEN TIL VÅRT PORSCHE SENTER

BERTEL O. STEEN ^{A/S}

AUTORISERT PORSCHE-FORHANDLER

Prof. Kohtsvei 83-85, 1320 Stabekk. Tlf. 67536180