

PORSCHE *Classic*

Medlemsblad for Porsche Klubb Norge. November 1995 Nr 20



P Zero System

POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

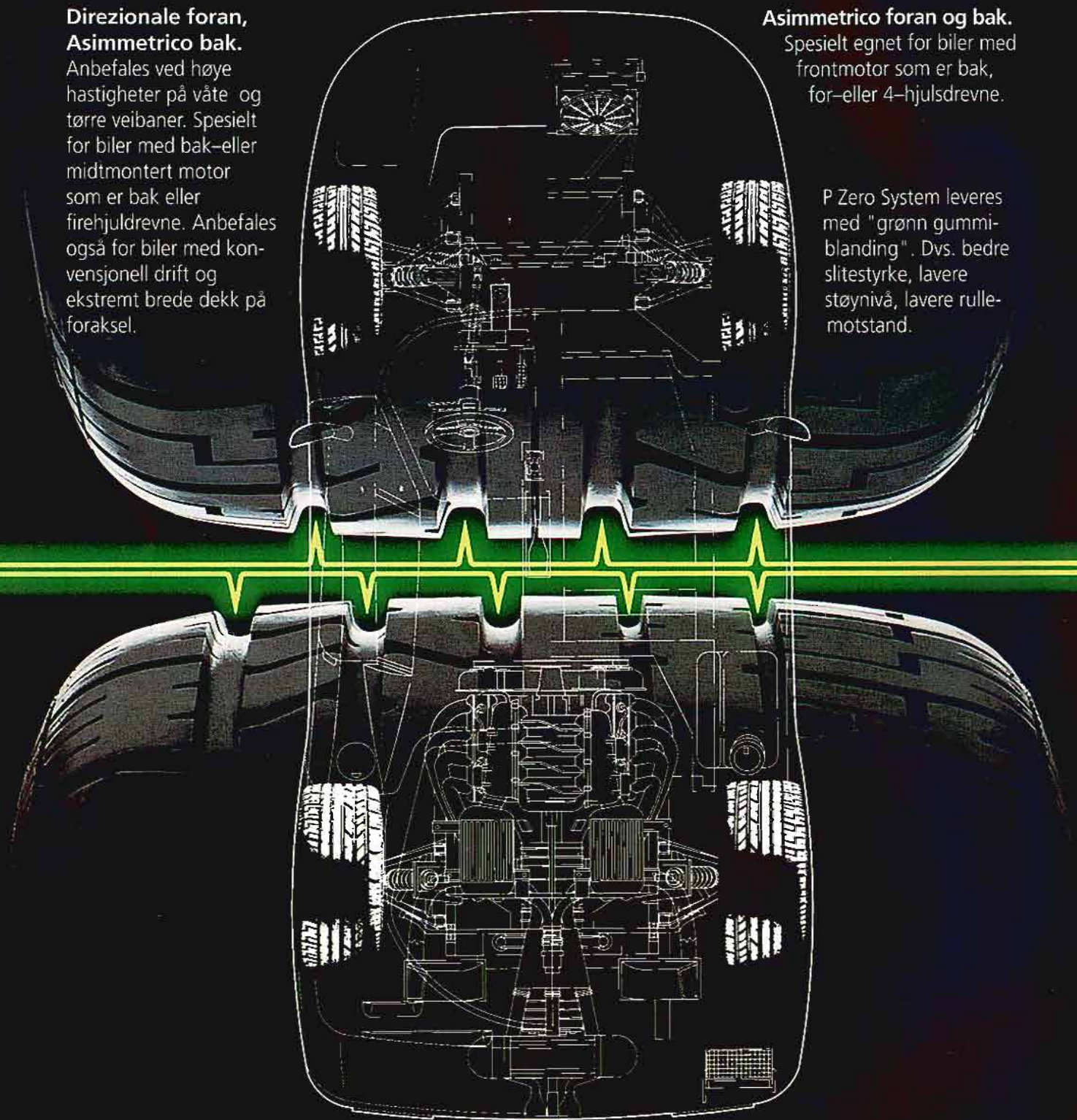
Direzionale foran, Asimmetrico bak.

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

Asimmetrico foran og bak.

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

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



PIRELLI

IF YOU'RE GOING TO DRIVE, DRIVE.

IMPORTØR: Gummi Centralen AS Nye Vakkasvei 10, 1364 Hvalstad

PORSCHE

Classic

Nr. 20, november 1995

Bladet utkommer med 2 nummer i 1995.

Distribusjon: Gratis til alle medlemmer.

I redaksjonen: Sven Furuly

Idé og layout: Sven Furuly

Annonsebestilling/matriell: Egil Haugen

Ettertrykk tillatt etter avtale.

Tlf. redaksjonen 6754 8423, annonser 2226 2913



PORSCHE KLUBB NORGE, POSTBOKS 83, 0216 LILLEAKER

FORMANNEN HAR ORDET



Det er i år 15 år siden noen divrige ildsjeler med Porsche som hovedinteresse besluttet å danne det som i dag har blitt en merkeklubb med nesten 400 medlemmer. Derfor synes vi det var verdt å markere det 20. bladet ved å gi det en litt annerledes design enn de foregående, og som du ser har det nå kommet med fargesider. Vi er selvsagt nyskjerrige på tilbakemeldinger fra dere hvorvidt dette er en ide som vi bør fortsette med eller ikke. Vi håper og tror at det skal bli mye mer attraktivt å annonsere i klubbbladet for våre sponsorer og ikke minst dere der ute når det gis mulighet for annonsering i farger.

Arets klubb sesong er nå i ferd med å ta slutt, og det har vært et år med mange fine arrangement og ikke minst har det vært mange medlemmer på treffene. Vi ser helt klart at stadig fler tar med seg resten av familiestanden, noe som gir det sosiale adskillig mer verdi. Det ser ut som om det vi i flere år har jobbet med å få til endelig

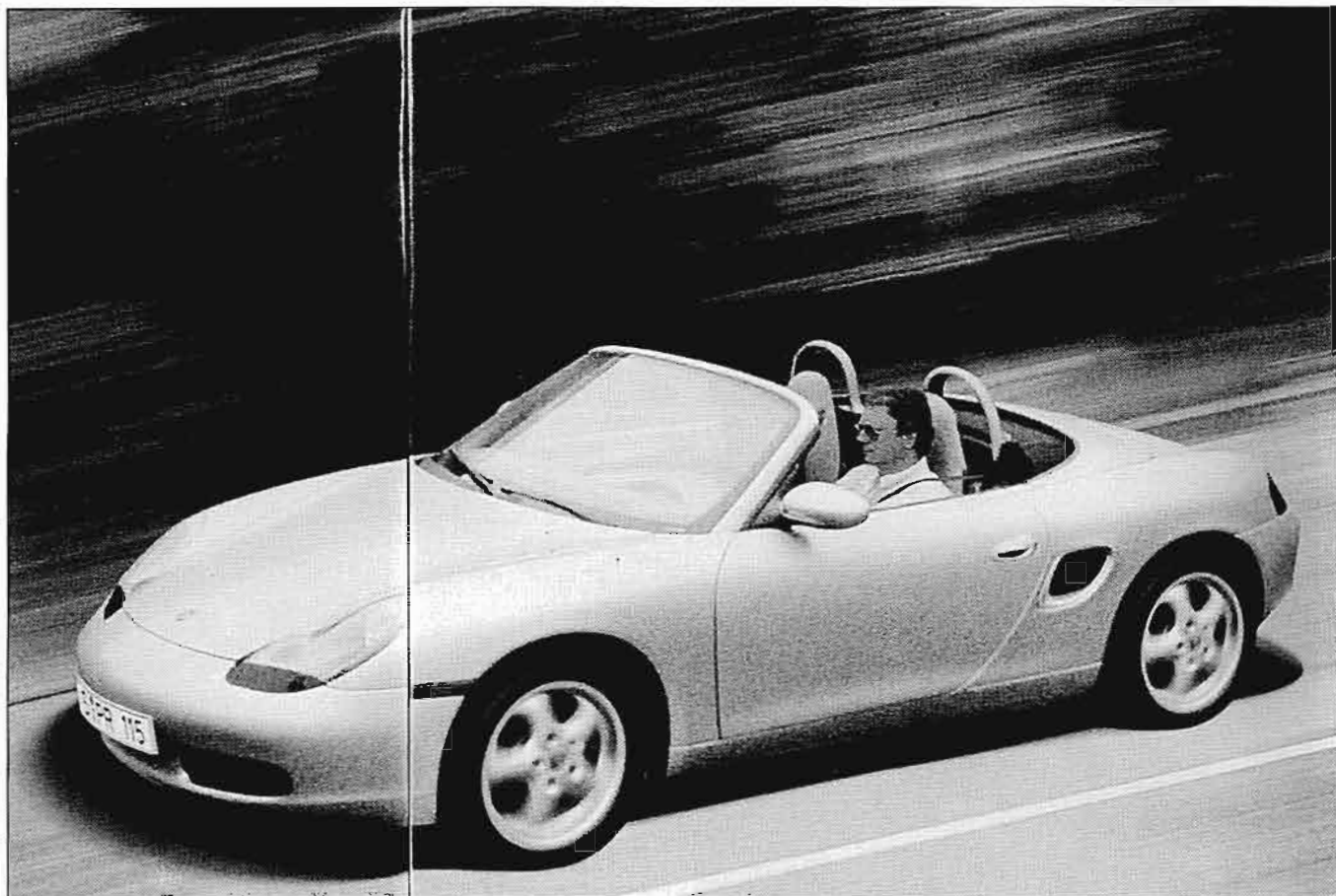
bærer frukter!

Styret har i høst hatt en week-end sammen for å planlegge neste års tilbud og aktiviteter, og det er allerede klart at 1996 vil inneholde de samme tilbudene som i år men med enda bedre dekning. Det betyr at vi øker til 5 slalomcupomganger, 3 banetreff med nye utfordringer, et nytt velarrangert klubbmesterskap, og vi vil jobbe videre med å få flere jenter med på treffene. I tillegg til dette skal vi få enda flere biler på Bogstad, det er Porsche Parade i Wien, vi kjører en ny runde til Stavanger, og vi avslutter sesongen med fabrikkbesøk i oktober. Porsche Classic vil bli utgitt 3 ganger og månedsbulletinene kommer like regelmessig som du er vant med. Som du skjønner så vil det være nok av aktiviteter for deg som har tid, og alt dette får du tilgang til ved å fortsette medlemskapet i PKN. På generalforsamlingen vil vi legge frem forslag om å innføre B og C medlemskap med den fordel at familiemedlemmer i samme husstand vil kunne delta på lik linje i alle aktiviteter til en svært rimelig kostnad. Vi får stadig nye

rabattavtaler og jeg er sikker på at et medlemskap i PKN er lønnsomt for de aller fleste av dere.

Den 23. juni i år ble det besluttet av Finansdepartementet at import av brukte biler i utlandet skulle tillates, noe som har resultert i at en god del Porscher allerede har funnet veien til Norge som følge av privat import. Sett fra en bilentusiast's øyne er vel dette en av de mest gledelige politiske beslutninger som er gjort i moderne tid

Egil Haugen



PORSCHE BOXTER -ENDELIG EN REALITET

For et-par måneder siden var det endelig offentlig: Porsche Boxter vil bli satt i produksjon! Først ute med nyheten var tyske Auto Motor und Sport - og begge bildene er hentet fra dette bladet.

Forventet pris på nykommeren er i tyskland 75.000 mark - en pris litt i overkant av de tre hardeste konkurrentene, men allikevel svært gunstig for en ekte Porsche. Først og fremst er Boxter tenkt som et litt "tøft" roadstar-alternativ til siviliserte cabrioletter som BMW Z3, Alfa Spider og Mercedes SLK.

Ved å studere bildene nøye vil den observante se mange forskjeller i forhold til de bildene som ble vist i Porsche Classic i 1993. Årsaken er

selvsagt at nå skal bilen både i produksjon, og den skal etterhvert leve et "virkelig" liv ute i trafikken. dette innebærer blant annet at karosseridelene må være delt og sammensatt på en måte som senere muliggjør reparasjon av f.eks. kollisjonsskader.

Borte er også mange av de futuristiske innredningsdetaljene, bilen har fått bedre sikkerhetspolstring og dashboard og instrumenter er mer likt det som allerede finnes i 911.

At motoren i den nye Porsche er en bokser overrasker vel ingen - til det er bilens navn alt for avslørende. Imidlertid har det vært mange spekulasjoner om det blir en 911-motorvariant eller ei. Porsche har

lettet på sløret og om motoren kan følgende sies: Det er en helt nykonstruert boksermotor med vannkjølte sylindertopper. Ikke lenger luftkjøling? Nei, for å kunne bruke firventils-teknikk har Porsche sett seg nødt til å forlate luftkjøling på den nye motoren. Men en boksersekser er det - på 2,5 liter og ca 200 Hk. På typisk Porsche-måner har selvsagt fabrikken planene klare allerede for en sterkere variant - det snakkes om en 3-liter med en effekt på 240 Hk. Dersom markedet av prismessige årsaker skulle tvinge frem en billigere variant av Boxter har Porsche også tatt høyde for det: en firesylindret boksermotor på to liter og en effekt på 170 Hk. Sistnevnte burde bli et meget interessant alternativ i landet med



laserpistoler, fartsdumper og 90 km som høyeste tillatte hastighet.... også kalt Kongeriket Norge! Jeg synes faktisk det hele smaker litt av 914 - en tanke som både gleder og fascinerer meg. Hvorvidt bilen i grunnutgave (2,5 liter) blir utstyrt med 5 eller 6 trinns gearkasse er enda ikke fastslått.

Boxter vil få tradisjonelle 16" felger slik vi kjenner fra 911, og med sin midtmotor og relativt lave vekt på 1200 kg, har bilen kjøreegenskaper i særklasse. Spesifikasjoner og vekt taler for at det blir en bil med rask akselerasjon og en toppfart i området rundt 240 km/t.

Etter at Porsche nå har stanset produksjonen av frontmotorbilene har fabrikken en ledig produksjonskapasitet på hele 30.000 biler årlig. Dette sier litt om hvilke forventninger Porsche selv har til Boxter. Slik jeg ser det er det kun prisen som kan komme til å bli et lite problem for Porsche. De tre nevnte konkurrentene ligger i utgangs-

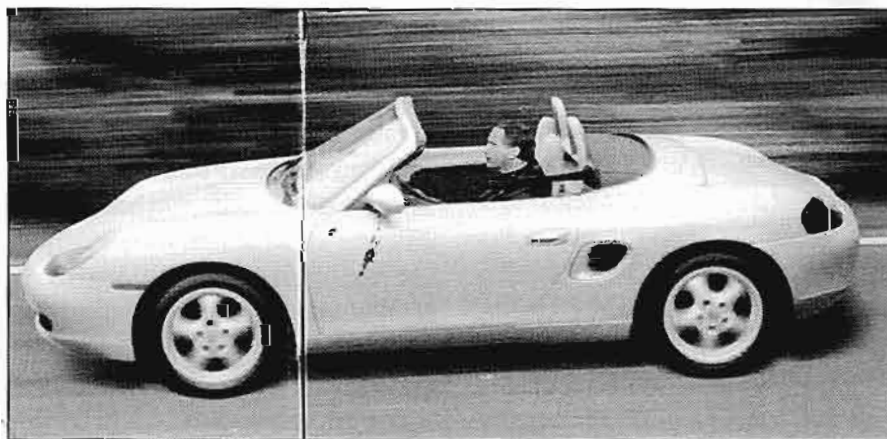
punktet fra 10-15.000 mark rimeligere enn Boxter, og Porsche er ikke nettop kjent for å levere mye utstyr innenfor grunnprisen. Den tyske journalisten Gert Hack som hadde den første presentasjonen av Boxter antyder en pris på nærmere 100.000 mark for en bil utstyrt slik en ekte Porsche bør være.

Og at det virkelig er en ekte Porsche og en ekte roadster er det ingen tvil om. Likhetene mellom Boxter og 550 Spyder fra 1955 er så mange at man nesten kan snakke om en

reinkarnasjon av en legende.

Produksjonstart er planlagt iløpet av 1996, og det ryktes at Porsche allerede har en betydelig ordremasse fra USA og Japan. Hva bilen kommer til å koste her "oppe på berget" er det umulig å spekulere i. At det derimot er interesse for bilen vet jeg. Det er ikke mange ukene siden jeg snakket med en nordmann som skulle ha en Boxter å kose seg med på sommerhuset. I Spania. Innkjøpt tollfritt, selvsagt!

Sven Furuly





KLUBBMESTERSKAP I KRISTIANSAND

Jeg var den heldige vinner av å skrive en stemningsrapport fra Kristiansand, og i tillegg, på grunn av mitt svake kjønn tale kvinnenenes sak fra klubbmesterskapet i pinse-helgen, som på mange måter kan sies å være historisk.

Av det jeg har erfart har det før vært "Gutteklubben Grei" på fylletur, som denne gangen ble byttet ut med "familien Gluntan" på kosetur.

For de aller fleste av oss startet turen fredag og for min del med bescjeden: "...nå pakker'u med måte altså!" Kanskje kjent uttalelse for andre som også har ansvar for bagasje og 911

som lasterom. Appropos lasterom - for de som ikke har oppdaget det, er det et "hemmelig" rom foran i 911'en der det er plass til 18 ølbokser. Det fant Håkon ut.

Vel fremme på Hamresanden Camping satt en meget tålmodig Vidar Aasen med orden i sysakene. Etter diverse peking og annen forklaring fikk han installert oss, som var vel ført i tallet, i hytter og leiligheter. Alle var vel ikke helt fornøyd, men jevnt over var standarden bra.

Vi fikk en egen parkeringsplass på grøntarealet/lekeplassen hvor man hadde oversikt fra de som bodde i hyttene. Kjekt og greit både sikrings-

messig og for de som ville kikke. Plassen fungerte også som samlingssted hele helgen.

Nå vet ikke jeg åssen det er med dere andre, men Håkon (samboer) har en tendens til å få en grov rynke i pannen og han går og vrir seg som en orm hvis han føler at bilen er "i fare". Vel, denne helgen var både ganglaget og uttrykket i orden, så det viser jo at fellesparkeringen holdt mål.

Kvelden ble avsluttet med samling på plenen, som seg hør og bør med en øl. Det var en kort stund tilløp til panikk i leiren når stengetidene for



Fire av jentene svelget nervøsiteten og ble med på klubbmesterskapet i Kristiansand. De tapre kvinner er fra venstre: Torill Havdal, Ane Ulrichsen, Anne Lise Arnesen og Lisette Nyhus.

kjøp av øl ble kjent. Klokken 18.00 på fredag og klokken 13.00 på lørdag - som de færreste rakk.

Lørdagen startet med fellesfrokost og deretter kolonnekjøring til Skandinavisk Trafikksenter. Banen som er et og et halvt år gammel blir brukt som treningsbane for tungtransport, busser brann- og sykebiler foruten skolekjøring. Strålende vær og strålende opplegg. Ledelsen ved banen hadde i samarbeid med Porscheklubben lagt opp agendaen for dagen, som startet med "glattkjøringskurs", deretter lunsj, og til slutt klubbmesterskap. Deltakerne ble tatt med inn i klasserommet hvor vi fikk en presentasjon av banen, litt historikk, og et aldri så lite ønske fra ledelsen om en moderat kjørestil. De hadde ikke vært plaget med dette bilmerket på glattkjøringsbanen før (kan dere skjønne?) og visste lite om kjøreegenskapene og denslags, men at det gikk fælt. Ja! Vel ute igjen ble

vi utstyrt med hver vår plasterlapp til å ha på rattet, og så var det bare å sette igang. Utstyrt med walkie-talkie i hver bil ga instruktørene fortløpende beskjed til hver enkelt om fart, feil og kjørestil. Ingen rakk å kjede seg selv om tiden strakk ut. Kjørte man ikke selv, var det gøy å se på andre og timene fløy av seg selv.

Klubbmesterskapet

Etter lunsjen var det klart for klubbmesterskap og nervene begynte å stige. Etter glattkjøringen var jentene blitt varme i trøya og noen ville kjøre mesterskap de også, men det!... hadde ikke Vidar Aasen tatt med i regninga. Det ble visket meg i øret at han vred seg på stolen der han satt. Maur i buksa ble det sagt!! Etter litt frem og tilbake fikk vi være med på lik linje med gutta, og ingenting var vel bedre enn det. Det skulle kjøres på idealtid. En liten strek i regninga var at tiden var skrevet på arket. Det

var strøket korrekturlakk over, men, nysgjerrige som noen er (meg selv inkludert) var det ikke noen vanskelig sak å gjennomskue. Tiden var 3,5 minutt. Banen vi skulle kjøre gikk i en sløyfe og ble kjørt gjennom to ganger før start. Alle kom seg gjennom uten for store vanskeligheter, og første del av klubbmesterskapet var over.

Del to og tre ble gjennomført på Hamresanden. Del to besto av det berømte arket med 20 spørsmål og en eske hvor man skal stikke hånden nedi og gjette innholdet. Spørsmålene var vanskelige og noen påsto at man måtte være geni for å klare 15 av de. Vel, da hadde vi ikke noen genier blant oss denne helgen. Del tre var hemmelig, og kom som et ubehagelig sjokk på noen. "-kan alle gå til bilene sine og lukke opp motorrommet" sa Vidar. "-hva var dette?" Jo, motor og motorrom skulle vurderes på en skala fra 1-3. Dommerne ga ikke ved dørene og



Stolte vinnere av flotte premier. Hans Petter Havdal (t.v.), Ove Sævik fra Bergen hadde kjørt lengst for å delta og ble belønnet med et slips, Vidar Aasen, ansvarlig for det trivielle, Håkon Andersen og Morten Hansen med sin 2. og 3. premie. Vinneren, Kjetil Norman, var ikke til stede da dette bildet ble tatt.

var meget strenge.

"Hadde jeg visst dette hadde jeg ikke kommet. Dette var et slag under beltestedet" -sa Morten Hansen. Han hadde ikke rukket vårpussen før avreise og der så det ikke pent ut. En god gammeldags norgesreim var blant annet å finne!

Selv om turen foregikk i rolige former kom ikke alle uskadd hjem. Ut på de sene nattetimer lørdag kveld skulle Harald Sættem reise seg fra campingstolen for å gratulere en nyforlovet blant oss. Så langt kom han derimot ikke før han lå langflat på bakken. Dagen etter så Harald skikkelig tufs ut. Han holdt seg for hjertet og klaget fælt. Både kona og vi andre var svært bekymret. Det viste seg senere at to ribben hadde brukket i fallet - og ikke pumpa som forårsaket smertene.

Ingen hadde anelse om hvordan de lå an, derfor var premieutdelingen

ved frokosten søndag veldig spennende.

Første plass gikk til Kjetil Norman som kunne ta med seg en OMP racing-stol og et Porsche-slips hjem. Denne stolen var sponset av Kollevold Racing.

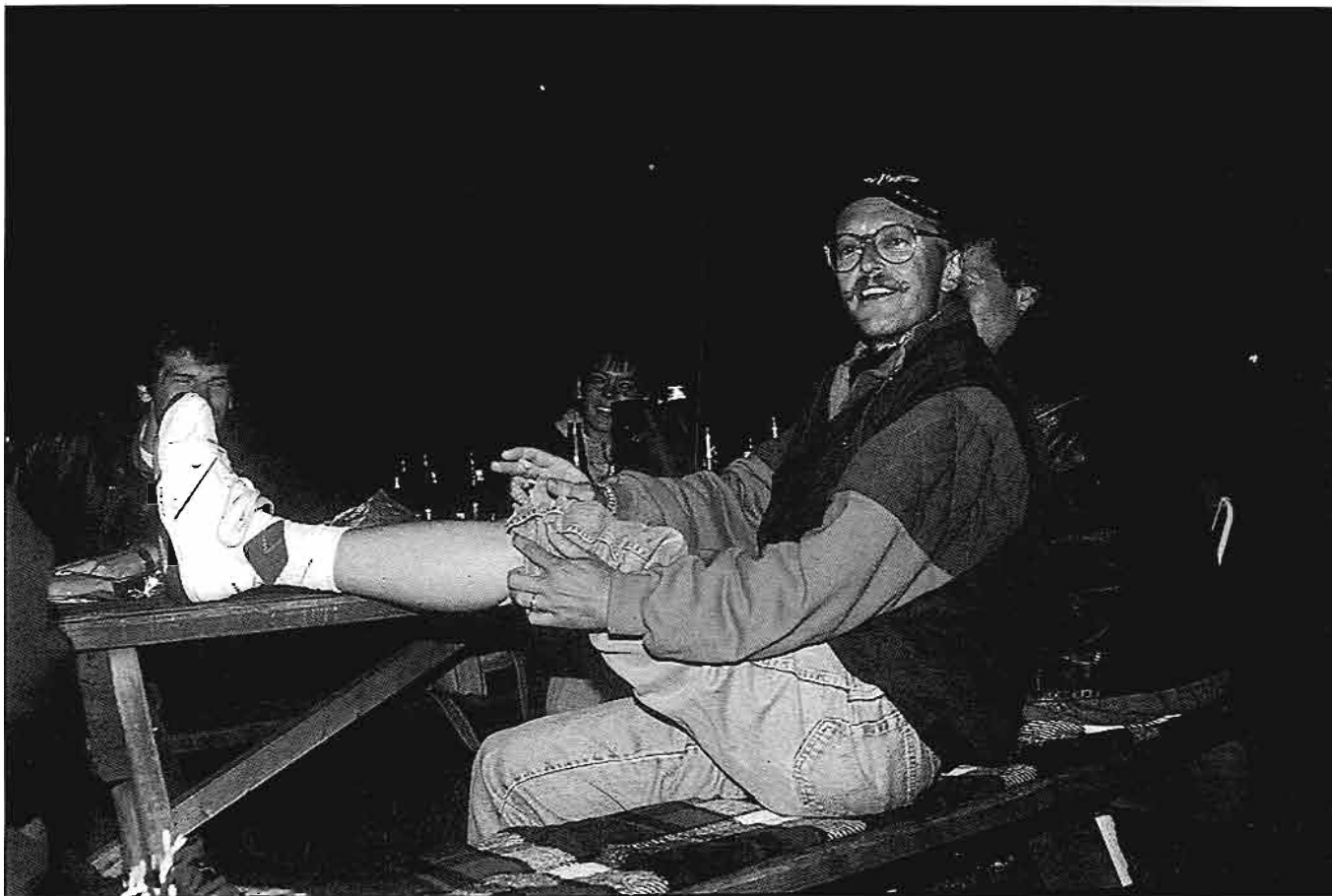
Andre plass gikk til Håkon Andersen og premien var en flott hjemmestrikket Porsche-genser, strikket av Inger-Lise Aasen og et Porsche-slips. Tredje plass gikk til Morten Hansen som kan takke kjæresten Ane for glimrende kjøring. Det var hennes tid fra banekjøringen som var best og som dro i land premien. De reiste hjem med en paraply til henne og et slips til ham. Begge deler var selvsagt merket Porsche.

Jenter er jenter lik

Min Kristiansands-tur startet ikke en fredag, men mange dager i forveien med å tenke og grue meg. Dette var min første "ordentlige" Porsche-tur hvor jeg skulle treffe andre jenter.

Man vil vel nødig innrømme at man er forutinntatt, men det viste seg at mange av oss hadde gått med de samme tankene. Redde for den overlegne, rike, sossete fremmedordpratende klikken. Men den fantes ikke i Kristiansand, og jeg tror ikke vi vil finne den på andre treff, heller! De fleste jeg pratet med hadde gruet seg for det samme som jeg og det var så deilig å høre at man faktisk ikke er så forskjellige. Faktisk fant vi tonen med en gang. Jeg kom til meg selv på gressplenen en gang på lørdag formiddag. Da satt vi jentene der og pratet BIL! Så deilig å kunne snakke bil på "jente-måten" uten å tenke på fagspråk og kunne alle motorens hemmeligheter. Så, alle jenter som sitter der med de samme holdninger som vi gjorde: glem dem! De stemmer ikke. Bli med på tur, det er gøy.

Formann i klubben, Egil Haugen, skrev i Porsche Classic nr 19, en liten forhåndsomtale av turen, og

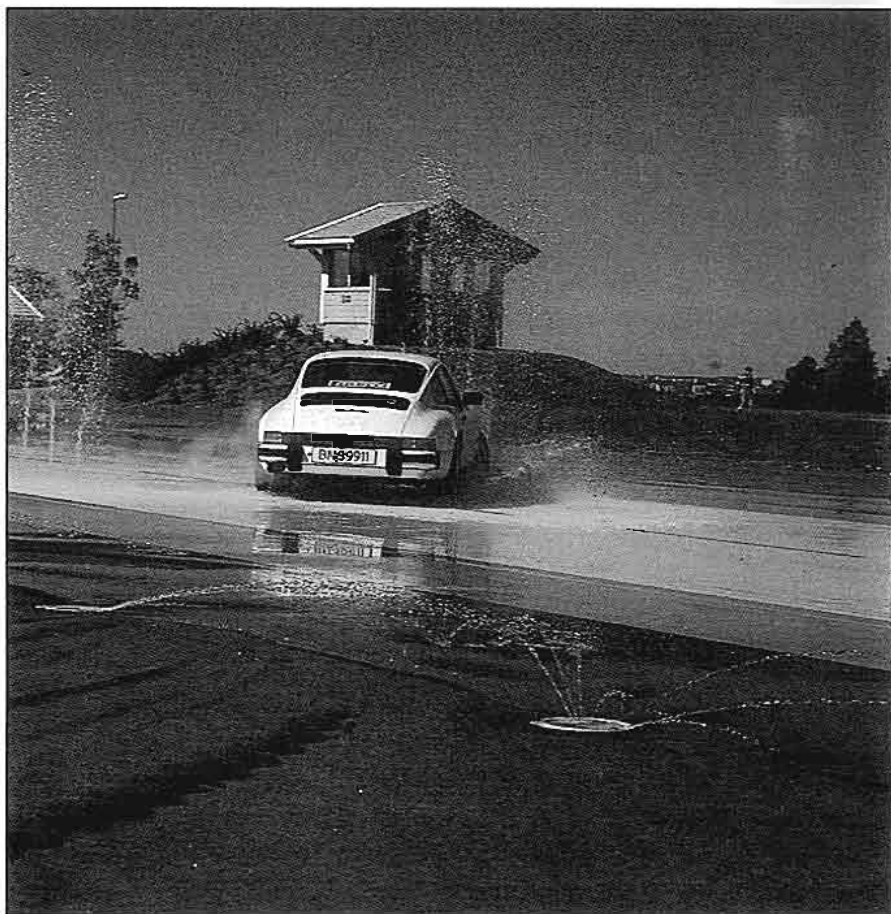


Harald Sættem måtte bøte med to ribben etter et "stygt" fall fra campingstolen på lørdagskvelden. Utenom dette kom alle deltakere og biler trygt hjem fra Kristiansandsturen.

deriblant "...denne turen er lagt opp som en familietur. Denne helgen er jo bare nødt til å bli en suksess..." - og det ble det. Topp opplegg fra ende til annen. Flott vær attpåtil.

En eneste bemerkning har jeg. Etter klubbmesterskapet fikk alle deltakerne kursbevis fra Skandinavisk Trafikksenter som et bevis på fullført kurs. Vel, det gjaldt tydeligvis ikke jentene som hadde kjørt, for vi fikk ingen. De sa at beviset gjalt for hver bil, men skriften på arket sa ingenting om bilen. Der sto det med tydelige bokstaver at vedkommende hadde vært deltaker ved Skandinavisk Trafikksenters kurs for for Porsche Klubb Norge. Så var vi vel ikke helt "med" vi da!

Lisette Nyhus





Steffen Karlsen fra Oslo etter endt løp i sin knallgule 66-modell 911. – Det er noe med feelingen med Porschene, vet du. Den har spesielle kjøreegenskaper og godt drag i motoren, og det liker jeg, sier han.

24 Porscher på rad og rekke

KRISTIANSAND: 24 Porscher fra hele Sør-Norge inntok Kristiansand i helgen for å delta i Porsche Klubb Norges årlige klubbmesterskap.

Av
REIDAR KRISTIANSSEN

Lørdag leide klubben hele Skandinavisk Trafikksenter, hvor porscheerne fikk prøvd ut bilene og ikke minst kjøreegenskapene sine i en fartsfylt konkurranse.

Det finnes faktisk et eget miljø rundt disse spennende bilene i Norge. Og tror du det bare er søkkrike, unge fartsbøller som kjører Porsche, tar du grundig feil.

I Porsche Klubb Norge er porscheinteresse eneste krav, og det finnes også blant middelaldrende familiefedre, og -mødre uten millioninntekt.

– Vi har det veldig sosialt når vi i klubben møtes, og de fleste tar også med seg familien når de drar på porschetreff, sier Vidar Aasen i klubbstyret.

Men lørdag var det kjøringen som var det sentrale. Deltakerne møttes på formiddagen for først å lære om kjøreteknikk og deretter prøve den ut i praksis på anlegget.

Teorien omfattet blant annet kjøring mellom kjepler og forskjellige øvelser på glatt underlag.

– Konkurransen er mest for moro, men det er klart at vi blir bedre bilførere etter en slik opplæring som vi har hatt nå. Og så får folk kjørt fra seg litt i lovlige former i stedet for i trafikken. Jeg tror svært få grisekjører på veien, sier Aasen.

– Det er jo potente biler de har, men jeg tror de bruker hodet. Bilen er familiens kjæledegge, ikke et middel for å leve ut aggresjon, mener Stein Isaksen fra Kristiansand Trafikkskole som var instruktør for deltakerne.

Det er en sterk mannsdominans i klubben, men også fire av de kvinnelige medlemmene deltok i konkurransen.

Her ble myten om at kvinner ikke kan kjøre bil avlivet like raskt som en Porsche akselererer. Og det er raskt.

Dette var første gangen klubben var på Skandinavisk Trafikksenter, og de er godt fornøyd med både anlegget og væfet. Klubbens mange medlemmer på Sørlandet dukket imidlertid ikke opp.

FRONT-MOTOR SLUTT!

En sensasjonell nyhet som jeg tror har gått de aller fleste forbi, gjelder frontmotorbilene fra Porsche. Tro det, eller ei, men disse er ikke lenger i produksjon. Etter sommerferien i år startet aldri produksjonen av 968 og 928 opp igjen. Dette er en nyhet Porsche har holdt svært lavt, og selv har jeg kun delvis fått bekreftet ryktene. Helt sikkert er det at 968 er sluttproduisert – samme 100% bekreftelse har jeg ikke fått når det gjelder 928 – men dette skal vistnok medføre rettighet.

Dersom dette er tilfelle kan vi konkludere med at en spennende æra i Porschens utvikling har gått over i historien. Mine spekulasjoner om at det er alt for kostbart å drive produktutvikling med to helt adskilte teknologiske konsepter har altså vist seg å slå til.

Spesielt etter å ha kjørt både den nye 993 og 993 turbo finner jeg det logisk at Porsche "slanker" bort 928 som var fabrikkens absolutte komfort/luksusbil. De nyeste hekkmotorbilene innfrir såvisst disse kravene til fulle!

Med Boxter når forestående har de også en erstatning for 968-segmentet klar – og det er en kjennsgjerning at 968 aldri har blitt noen "hit" verken fra et salgs- eller imagesynspunkt. I Norge er det kun solgt 2 stk 968 gjennom Berthel O Steen, en rød og en blå. I tillegg går det stadig rykter om en privatimportert hvit 968. Denne mangler i klubbens arkiver/register. Opplysninger om denne vil vi gjerne ha. Dersom dette er tilfelle kan vi iallefall konkludere med at 968 iallefall er representert i Norge med flagget til topps – i rødt hvitt og blått!

Sven Furuly



PROVEKJØRT:
-den nye PORSCHE
911 TURBO



Det er tirsdag 20. juni og klokken er 10:00. Som en av få utvalgte har jeg vært så heldig å bli invitert av Anne Singsaas på Bertel O. Steen til å prøve den nye 911 Turbo, og jeg har passet på å ikke komme for sent.... Bilen som står foran meg er på utlån fra Tyskland for at potensielle skandinaviske kunder sikkert skal få den store skjelven. Anne er (om mulig) enda blidere enn vanlig denne morgenen, og med en slik arbeidsplass for noen dager så har hun vel heller ingen grunn til å være misfornøyd!

S-LW 6666 er en ulv i ulveklær! Det er en sølvfarget kruttønne med en dobbelturbomotor på 408 Hk, 6-trinns gearkasse, 4-hjulsdrift og dobbeltenning. Bak rattet har jeg en følelse av å være lunte og det er fristende å modifisere ordtaket om at man ikke skal leke med fyrstikker. Det første jeg merker meg er at bilen er like harmonisk og lettkjørt som en 911 Carrera, og det er ingen ting som tyder på at den er vanskelig å

håndtere. Gearkassen er en nytelse å bruke og det er så mye moment i motoren at det er mulig å ligge i 50-60 km/t på 6. gear. Turen går ut på Drammensveien mot Sandvika og det er en del biler på veien. Pulsen er fortsatt høy og ved Billingstad kan jeg øke tempoet litt. Ned i tredje, mer gass og bilen skyter seg fremover forbi det "stillestående" høyrefeltet. Skyvet mot seteryggen er enormt, og jeg flyter avgårde på en sky av velbehag. Gearingen er fullstendig uten problemer og korte, presise og svært lette skift føles som en helt ny dimensjon innen gearkasse-teknologi. Samtidig er clutchen er blitt enda lettere enn på foregående modeller, og sammen med den lette og uhyre presise servostyringen har man altså fått frem et produkt som enhver vil finne seg til rette i. Visste du forresten at det er mange kvinner i Tyskland som allerede har blitt en stor kundegruppe av denne bilen?

Vi tar av ved Hvalsted og setter retning mot Skaugum med tanke på naturskjønne

omgivelser for å få denne bilen ned på trykk, og en 36-bilders filmrull blir fort brukt opp. Jeg får dessverre ikke disponere bilen så lenge jeg vil (da hadde jeg sikkert hatt den ennå ...) og vi må sette kursen mot Stabekk igjen. Påkjøringen til E18 ved Hvalstad er det neste stedet som skal sette nye inntrykk, og med fullt pådrag i 2. gear oppover aksellerasjons-feltet er jeg laaaaangt på vei utover i kollektivfeltet med en hastighet "en smule" over det tillatte Nedbremsingen er det neste som imponerer, for denne bilen skal ifølge tekniske data kunne stoppe fra 200 km/t på bare 5 sekunder, og det sier ikke lite om de kolossale bremsene som er et resultat fra erfaringene innen racing. Når du tenker på at bilen veier godt over 1500 kg med sjåfør, så skjønner du sikkert hvilke bremsekrefter det er snakk om. 911 Turbo er ingen fullblods racer, og kundene som går til innkjøp av en slik Porsche vil også ha de komfortable detaljene på plass. Dette betyr mer vekt selv om det for en vanlig dødelig er krefter i overflod



til all verdens tenkbare ekstrautstyr. De som ønsker mer racingpreg vurderer nok en gateversjon av GT2 istedet

På forhånd var jeg sikker på at bilen ville spore noe fryktelig på våre vannrenner av noen veier, men selv på partier med relativt dype hjulspor så var det ikke noen merkbar tendens til dette. 18 toms hule felger med 225/40 foran og 285/30 bak sitter som limt på veien, og veigrepet er noe som andre bilprodusenter bare kan drømme om. Det nye bakhjulsopphenget fra 911 Carrera er selvsagt en medvirkende årsak til de harmoniske kjøreegenskapene. Med den "gamle" turboen kan man i speilene tydelig se at det er en bred bil man har med å gjøre når du ser bakover, og det samme gjelder også på den nye selv om karosseriet ser mye slankere ut. Det er lett å bli lurt av de nye linjene på den nye Turbo, for bilen er fortsatt veldig bred for å få plass til sporvidder på 1411 mm foran og 1504 mm bak.

Siste versjon av 4-hjulsdrift fra Carrera 4 er ingen ordinær terrengvognteknologi, men snarere tvert imot. Ved vanlig kjøring er det som å kjøre en 911 med drift på bakhjulene, men så snart man begynner å provosere med mer aktiv kjøring, så vil systemet selv begynne å overføre trinnløst opp mot maks 35% kraft til framhjulene via en viskoseclutch på gearkassen. Dette gjør at man ikke trenger en differensial mellom for- og bakaksel, og man har ved hjelp av dette systemet klart å spare hele 50 kg. vekt sammenliknet med forrige utgave av Carrera 4. Dette gjør jo at bilen er like morsom å kjøre som en Carrera 2, og du vil fortsatt beholde veigrepet der du tidligere mistet det, brutalt og uventet

Ingen serieprodusert bil er i utgangspunktet verdt flere millioner kroner, og etter å ha kjørt siste versjon av turboen så må jeg faktisk si meg enig i dette. Nesten en million kroner mer enn en Carrera 4 er det ikke verdt. Med

programmet for 1996 foran meg så ser jeg at Carrera 4S blir en "turbo light" riktignok uten turbo men med turbo-look og turbo hjul. Dette er nok et bedre alternativ for den som fortsatt vil ha det bredt men ikke har den siste millionen !

Det blir nok lenge til vi ser en norskregistrert versjon av den nye turboen her hjemme, for med en prislapp på ca. 2,3 millioner norske avgiftskroner så stopper mye av seg selv. Vi må nok fortsette å støtte et visst statsdrevet firma på Hamar, og kanskje en av oss med tiden får gleden av å være førstemann ut med en bruktimportert '95-modell engang i ut i neste årtusen

Egil Haugen

EN MILEPÆL I PKN!

Gratulerer med Porsche Classic nummer 20! En liten milepæl vil kanskje mange si - og som redaktør av bladet slutter jeg opp om dette. Tyve nummer av et blad eller tidsskrift er kanskje ikke så mange dersom du ser det i en profesjonell, forlagsmessig sammenheng - men som en liten klubb er det vel all grunn til å være litt fornøyd. Disse tyve bladene er spredd over et ganske stort antall år - og hyppigheten har på mange måter vært et speilbilde på klubbens aktivitetsnivå.

Hvor mange år har egentlig gått? Tro det, eller ei, men i disse dager er det ganske nøyaktig 15 år siden Porsche Klubb Norge ble stiftet av en gjeng entusiaster i Oslo. Selv satt jeg i mange år som klubbens første formann - og så interessen for Porsche vokse i Norge. Det høres kanskje utrolig ut - men på det tidspunkt klubben ble etablert var det så få Porscher i Norge at dersom du møtte en i trafikken ble det "vill" fektning med armene - og vi stoppet og fikk oss en prat. Diskusjonene gikk også den gang på hvilket Porsche-konsept som var det rette - hekk- midt- eller frontmotor. Sistnevnte var jo nettop introdusert, og diskusjonen gikk høyt. Nettop fordi det var så få biler kjente alle i klubben hverandre - og klubbmøtene var på mange måter et vennetreff. Bare det å komme sammen og ha noen å diskutere Porsche med var nok!

Klubben har gjennom disse femten årene gjennomgått en rivende utvikling. Medlemsmassen har steget jevnt og trutt - aktivitetsnivået likeså. Fra enkle week-end treff med 4-5 biler, til dagens slalomcup, banekjøring, fabrikkbesøk og klubb-mesterskap som kanskje samler ti ganger så

mange biler som "dengang".

Rundt klubben har det gjennom alle disse år stått en rekke mennesker som har gjort sitt ytterste for at klubben - og Porschemiljøet i Norge skulle blomstre. Det har blant annet vært en håndfull formenn og noen dusin styremedlemmer som har brukt utallige fritidstimer på å bringe klubben til det nivå den har i dag.

Som redaktør av bladet er jeg veldig avhengig av at medlemmene både liker bladet og får lyst til å være med på å fylle bladet med stoff. Kall det gjerne "å bidra litt" til glede for alle de andre medlemmene. Enkelte utgaver av Porsche Classic har selvsagt en bedre miks av stoff enn andre. Typisk for de "bra" utgavene er flere "skribenter" som har sitt språk og sin skrivestil. Dette gjør bladet variert og morsomt å lese! Stoff er som du skjønner kjærkomment - og det er bare å skrive om det du "brenner" for. Manus får gjerne være håndskrevet - men hvis du sitter og skriver på PC vil jeg gjerne ha

tilsendt en kopi på diskett (Word, Wp, Pagemaker) for å slippe å taste alle artikler på nytt når bladet skal redigeres og lay-out fastsettes.

Denne utgaven av Porsche Classic har to endringer; den ene ganske tydelig: bruk av fire farger på forside og et begrenset antall sider inne i bladet. Dette er kostbart, men vi er temmelig sikre på at bruken av farger

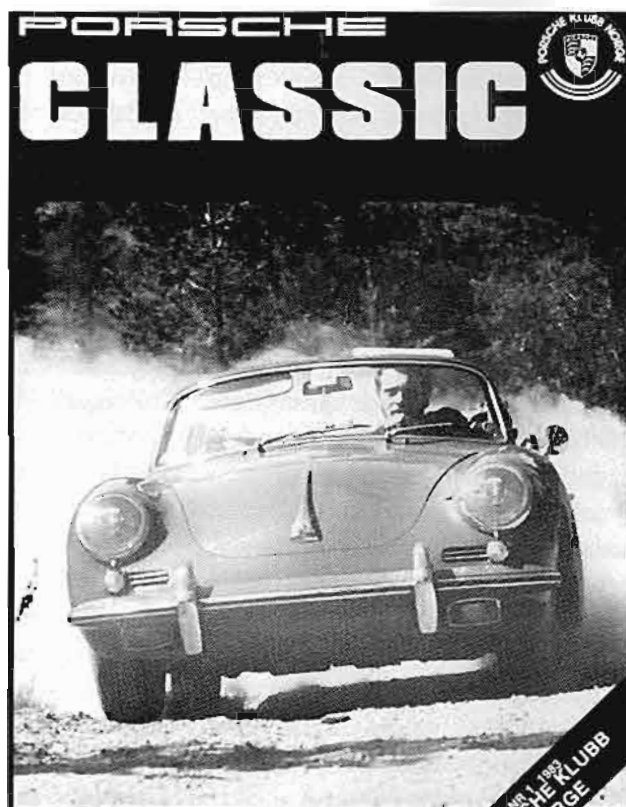
faller i smak. Etterhvert vil kanskje flere sider komme i farger!

Classic-logoen er også endret (for tredje gang iløpet av 15 år), som en følge av at Porsche har innskjerpet bruken av sine spesielle logoskrifter. Som redaktør og grafisk ansvarlig for bladet følte jeg at den gamle classic-logoen ikke var heldig i denne forbindelse, samtidig som dety kanskje var på tide å fornye seg litt! Jeg håper selvsagt at både den nye logoen, og den nye forside lay-out'en faller i smak.

Bildet under viser forsiden av det første Porsche Classic som ble produsert for nesten tolv år siden. Som redaktør er det litt spesielt å sitte å "mimre" litt med nr. 1 i hånden.

Om det blir tyve nye blader fra min hånd kan jeg ikke love - men et kvart hundre er jeg villig til å sette navnet mitt på....

Sven Furuly



PORSCHE

**Før eller senere bytter du deg
opp til den nye 911 Carrera !
I mellomtiden kan du
“kjenne på den” hos oss.**



**I vårt salgslokale har vi for tiden alternative
brukt biler som kanskje kan friste mens du venter**

- 1986 Porsche 944 Turbo, granatrot, skinn, soltak
- 1990 Porsche 944 Turbo, satinsort metallic, meget velutstyrt !
- 1990 Porsche 911 Carrera 4, sort, sort skinn, 54000 km - må sees !

**Glem heller ikke at vi er et autorisert Porscheverksted
som tilbyr originalservice og originaldeler til PKN-priser !**

BERTEL O. STEEN ^{A/S}

STABEKK



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

FOTOKONKURRANSEN 1995



"Trenger du en hestekraft til" er innsendt av Øyvind Ellingsen i Stavanger., og er tatt på vei hjem fra Yokohama Cup.

Et stort takk til innsenderne av de seks publiserte bildene! Alle er flotte, men juryen falt for bildet til Jan Andersen fra Arendal. Flott komponert, fine rekvisitter og en bra tittel stilte dette bildet i særklasse.

Ekstra moro er det jo å kunne presentere fargebilder i Porsche Classic for aller første gang nettopp når det har vært en fotokonkurranse. Av produksjonstekniske årsaker er det kun en side tilgjengelig i fire farger - tiltross for at redaktøren gjerne skulle vist frem alle disse bildene i samme store format som vinnerbildet.

Av samme årsak var redaktøren dessverre nødt til å reproducere et av bildene i sort/hvit for å få lay-out'en til å gå opp. Jeg håper at ikke Øyvind

Ellingsen fra Stavanger blir alt for skuffet fordi hans bilde (til venstre på denne siden) reproduseres i sort/hvit. Det var dessverre ikke praktisk mulig å få gjort det på noen annen måte.

Til de øvrige medlemmene (det er hundrevis) vil jeg komme med en oppfordring om å ta utfordringen til neste års Porsche-fotokonkurranse! Vi vil ha bilder av klubbens biler, medlemmer og gjerne barn.

Ha kameraet med i Porsche'n og tenk som en fotograf når du plutselig har motivet der!

Premie til vinneren avsendes med det aller første - og igjen: gratulerer med seieren, Jan Andersen!

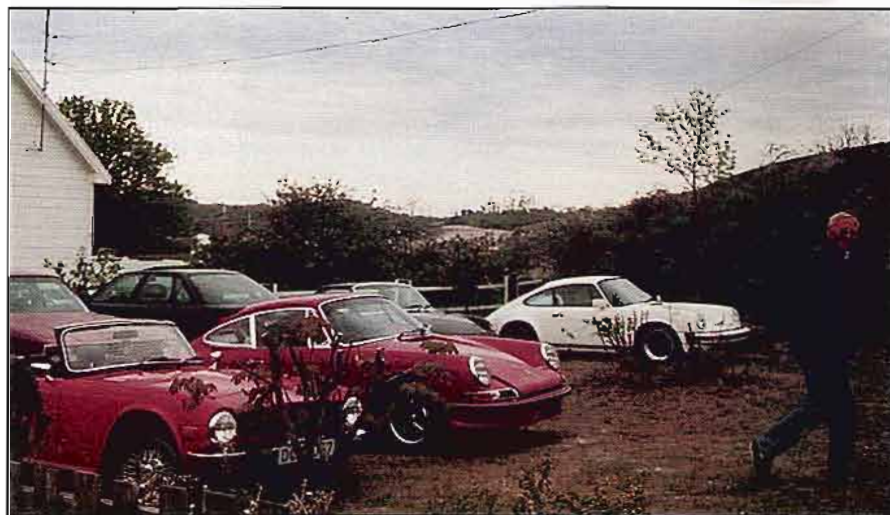
Redaktøren

GRILLSAMLING PÅ HVASSER

Som annonsert i Porsche Klubb Norges månedsbulletin i mai inviterte medlem nr 23, Christian Meisterlin PKN og NSK til en grill-aften på sin hytte, lørdag 27. mai.

Allerede på fredag kom to Super Seven innom som snarest. På lørdag dukket en Triumph TR 6, en Porsche 914 og tre 911 ekvipasjer opp. Det ble en hyggelig sportsvogn-aften med klubb- og merkeprat. Mere utførlig referat er inntatt i hytteboken.

Bildet, som er tatt på parkeringsplassen ved Hvasser losstasjon viser fra venstre TR 6'en, Porsche 911; en 914 delvis skjult, og lengst til høyre



i bildet nok en Porsche 911. Den løpende mannen er Erik Nilsen (Porsche 911 eier) som beveger seg

i retning hytten for å få seg litt mat i livet.

Christian Meisterlin



Konkurransens vinnerbilde (over) med tittel "Fatter'n har kjøpt ny grillvogn" Innsendt av Jan Andersen, Arendal



Bildet over kommer fra Vidar Åsen i Drammen, og har tittel " Å kjøre Porsche er som å være i himmelen"



Fra formannen kommer bildet over - stedsnavnet peker på hovedpersonen i bildet - Egil Haugen fra Oslo



Bildets tittel er helt grei,: "Har du Porsche-dilla, så har du Porsche-dilla. Flott jobb av Hans Brandsdal, Fagernes



Fra Hans Petter Havdal på Kongsberg kommer " Vakker blomst i vårens skrud"



PORSCHE SLALOMCUP 1995

Arets første runde i slalomcupen gikk på Torp flyplass lørdag den 20. mai. Det var en kald og forblåst dag. Det blåste faktisk så kraftig at flere av kjeglene beveget seg på banen. Forøvrig var denne meget godt egnet til vårt formål. Relativt godt asfaltdekke med god bredde og så lang bane vi bare måtte ønske. Helt uforstyrret, men noe utilgjengelig på grunn av strenge sikkerhetsregler som gjorde at vi ikke kunne kjøre til og fra som ønsket.

Vi kjørte etter reglene fra 1994 sesongen, hvilket innebar inndeling i tre forskjellige klasser. Nytt av året var klubbens nyinnkjøpte elektroniske tidtakerutstyr og innføring av rullende start.

De som deltok hadde en hyggelig dag og året startet nøyaktig på samme måte som fjoråret sluttet. Even Pedersen kjørte fort - veldig fort!

Premiene er i år sponset av Pirelli som stilte tre sett dekk til disposisjon. Styret var misfornøyd med deltakelsen i klasse 1 og tre. Dette førte til at følgende beslutning ble fattet dersom det ikke møtte frem dramatisk flere deltakere på neste slalomcup-omgang: inndeling i to klasser etter svensk mønster. det innebærer en klasse for Porscher med frontmotor og en klasse for biler med hekk-/midtmotor.

Søndag 25 juni kjørte Porsche

Klubb Norge andre runde i slalomcup'en på Gulskogen senter ved Drammen. På grunnlag av fremmøtet ble alle deltakerne informert om ny klasseinndeling: motor foran - eller bak førersetet, med øyeblikkelig virkning. Tidligere innkjørte poeng fikk alle deltakerne selvsagt med seg over i sin nye klasse.

Og dette skal være et treff til glede, og konkurranse med "glimt i øyet". Jeg tror alle ble svært fornøyde. Selv tror jeg at klasseendringen var en god beslutning. Konkurransen blir tettere og styret føler dessuten at dette er mer "fair" ovenfor Pirelli. Vi har tross alt påtatt oss et ansvar for ytelser og motytelser.

Det ble en flott dag, nesten for varmt - men det er vel ikke lov å klage etter



den våren vi hadde i år. Banen innbød til frisk kjøring som bildene forteller. Nesten for frisk, syntes naboene som mente de fikk forstyrret søndagen med lukt og lyder. En representant for naboene sto i ca 10 minutter og iakttok vår kjøring med sin motor igang. Naboens bil, en eldre rusten amerikaner, gufset ut sur eksos og så forøvrig ut som den lakk olje flere steder og ellers var moden for skraphaugen. En lite miljøvennlig farkost syntes nå jeg. Politiet kom også til stedet men kunne ikke se at noe regelverk var brutt.

Riktig hyggelig var det å se at såvidt mange hadde med seg ledsager, og de som ville fikk kjøre i en dameklasse utenfor konkurransen. Med kun to klasser ble det tettere enn vanlig, og kun tiendeler som skilte deltakerne.

Og denne gangen vant ikke Even Pedersen, men derimot undertegnede, etter finregning, tett fulgt av Arild Kristiansand.

Vel møtt i slalomcup'en neste år!

Vidar Aasen





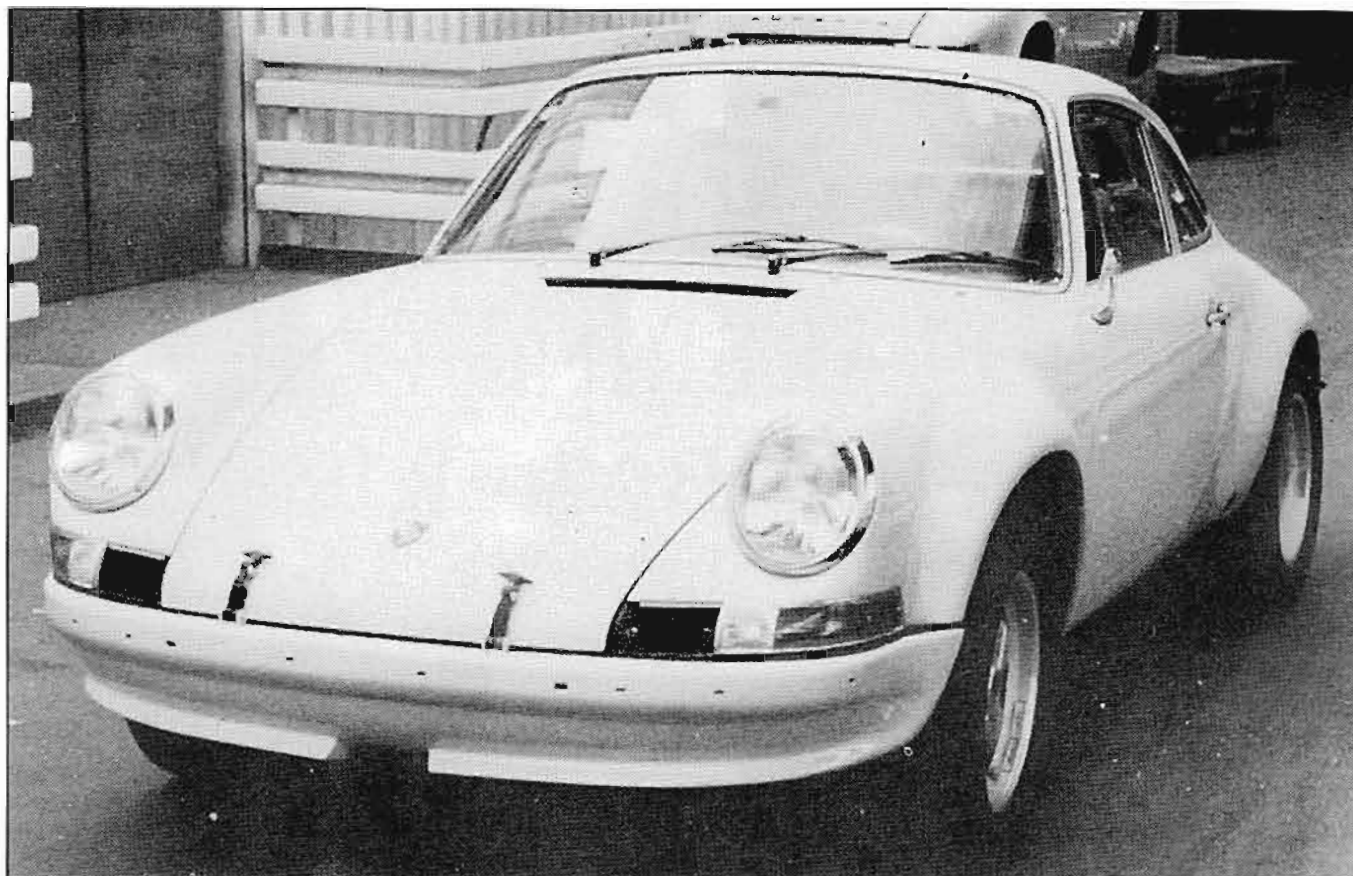
911 ST i skala 1/43 - eksklusiv samlermodell

Den 1:43 modellen som denne gang presenteres er ikke bare en fantastisk modell men den har også en svært interessant historie. Det er den letteste 911'en som noen gang er blitt preparert for racing, og da skjønner du kanskje at det dreier seg om 911 ST som Gerard Larousse og Maurice Gelin kjørte inn til 3. plass sammenlagt i Tour de France i 1970. En «standard» ST hadde en vekt på 840 kg, og historien sier at Larousse tilbød mekanikerne på Weissach en kasse champagne for hver kilo som de klarte å presse under 800 kg. noe som altså resulterte i en vekt på utrolige 789 kg!

Motoren var en twinplug 2,4 liter på 245 Hk med Weber forgassere og magnesium blokk. Karosseriet bestod for det meste av glassfiber, og alle unødvendige komponenter var selvfølgelig fjernet. Det ble drillt hull i deler der hvor dette var mulig og annet som umuliggjorde huller ble erstattet med titan. Det ble brukt Minilite-felger bak og Fuchs fra 911 R foran. Rutene bestod for det meste av plexiglass bortsett fra frontruten. Det som kjennetegner bilen ytterligere en den knallgule fargen med sannsynligvis en av de flotteste dekoreringer (i rødt) gjennom tidene.

Modellen som jeg har sikret meg

etter mye om og men er en limited edition bygget av Minatures du Château i Frankrike. Den er basert på et kit fra Heco Modeles og er av absolutt høyeste kvalitet både når det gjelder utførelse og detaljer. Det er kun bygget 150 eksemplarer + 1 til Porsche AG i Stuttgart, og min modell er nummer 140. Siden jeg abonnerer på et modellmagasin fra England som heter 4 Small Wheels utgitt av Grand Prix Models, så finner jeg hver måned mange Porschemodeller som gjerne skulle ha funnet veien over til Norge. Det var i dette bladet jeg først ble klar over denne modellen, men selv med umiddelbar bestilling var alle

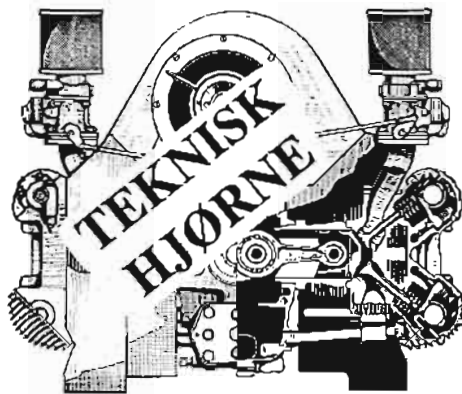


sammen solgt. Jeg har flere kontakter i England og en av disse klarte altså å finne nr. 140. Med en grunnpris på £152,- + toll, forsikring, frakt og 23 % mva. så har dette blitt en relativt kostbar modell, men den er verdt hver eneste krone ! Modellen

står fastskrudd på en meget dekorativ plate og den leveres i et skrin på størrelse med en barneskoeske. Dette er utvilsomt den flotteste modellen jeg har i samlingen på ca. 130 Porscher, og jeg vet at Miniatures du Chateau har laget 8 andre

eksklusive Porschemodeller ! Dette er ingen billig hobby lenger

Egil Haugen



PREPARERING FOR SLALOM OG BANEKJØRING

Del 2: BREMSER

Er du også blant de som fantaserer om dobbelte turboladere, mekanisk innsprøyting og RSR kammer? Før du går løs på det som befinner seg i motorrommet, bør du imidlertid tenke over hvordan du skal få stoppet denne herligheten (når Slaktersvingen nærmer seg i 200 km/t er det for sent).

Vi skal her se litt på hvilke alternativer som finnes for ombygging av bremsene på Porschen. Det er ikke slik å forstå at bremsene på en original Porsche er for dårlige, men dersom motoreffekten økes, bør også bremsekapasiteten økes tilsvarende. Da er det interessant å se på hvilke bremsesystemer som sitter originalmontert for ulike motoralternativer. Som i forrige artikkel er det løsninger for 911'en som blir omtalt og da med vekt på de ikke helt nye bilene.

Høsten -68 introduserte Porsche en oppdatert versjon av 911 med bla lengre akselavstand, magnesium motorblokk og selvfølgelig oppdaterte bremsesystemer. Bremsecaliprene var lagd i støpejern og hadde en beleggflate på 52,5 cm² pr. hjul. Stempeldiameteren i calipern var 48 mm foran og 38 mm bak, dette for å gi størst bremsevirkning foran. Dette oppsettet gjaldt for alle modeller utenom 911 S og ble benyttet

opp til og med 1975 (dvs. motoreffekt opp til 165 hk).

911 S hadde samme bremsesystem bak, men ble utstyrt med aluminiumscalipre foran som hadde en beleggflate på 78 cm² pr. hjul. Bremsene fra S-modellen ble senere også benyttet for Carrera 2,7 RS og 911 turbo 3 liter (altså opp til 260 hk). Det må bety at en tidlig 911 S har rikelig med bremsesystem.

Fra -76 ble aluminiumscaliperen erstattet med en støpejernscaliper av samme størrelse, dvs 78 cm² flate. Dette oppsettet ble benyttet for alle 911 modeller, også på 911 SC som ble introdusert i -78.

I likhet med alu. caliperne hadde disse nye caliperne større avstand mellom innfestingsboltene enn de små caliperne (52,5 cm²). Det betyr at dersom du ønsker å montere bremsesystemer fra en SC på en 911 fra før 1976, må du også ha et par SC fjærben pga caliperens innfesting.

Da 3,3 liter turbo utgaven (300 hk) ble introdusert i -78, hadde man funnet ut at de gamle S-bremsene begynte å bli marginale. Dermed grep man til bremsene fra løps bilen Porsche 917. Dvs. alu. calipre med 4 stempel og 94 cm² beleggflate pr. hjul. Bremseskivene var innvendig ventilerte pluss gjennomboret (de fleste 911'ene hadde innvendig ventilerte skiver fra -68).

3,3 turbo bremsene er en meget grom oppdatering på feks en 911 SC. Turbocaliprene monteres ved hjelp av adaptore foran og bak. Et brukt komplett bremsesystem ligger på mellom 10.000 og 15.000 kr. Dette kan kjøpes hos bla Stigs Garage AB i Sverige.

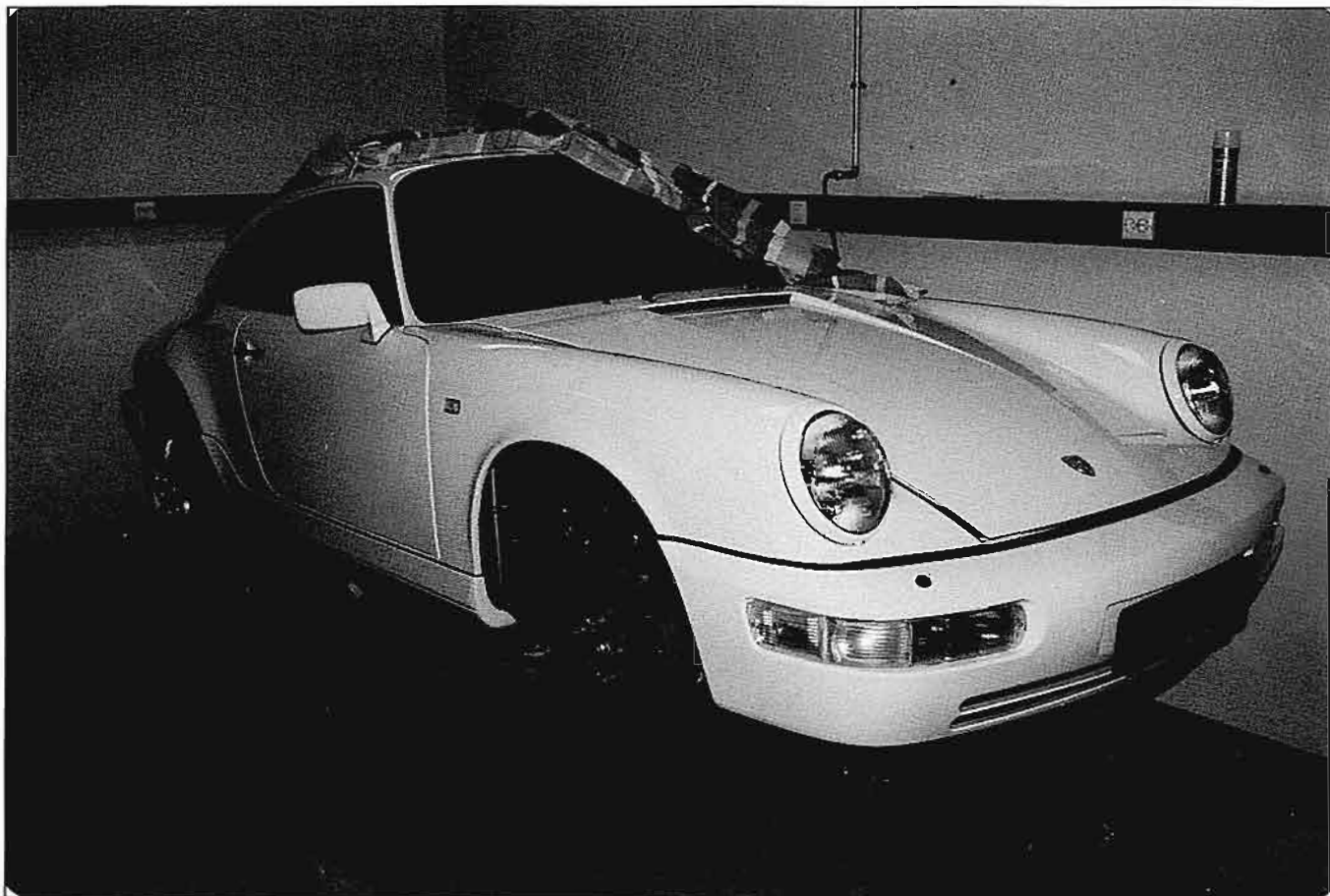
Ved introduksjonen av 3,2 liter Carrera i -84, ble bremsesystemet finpusset på en rekke punkter i forhold til 911 SC. Bla ble bremseskivene lagd tykkere for å oppnå bedre kjøling.

Blant de nyere Porsche modellene finnes det selvfølgelig også mye gromt i bremsesystem, feks fra 928 eller Carrera 2 RS. PKN medlem Jarl Vidar Berge utrustet for eksempel sitt forrige prosjekt (C2 bygd på 911 SC) med bremsesystemer foran fra 928 S4 og bak fra 3,3 turbo pluss justerbar bremsefordeling mellom fram og bakaksel...helt værst!

Håper dette kan gi litt inspirasjon til å kikke litt på bilens bremsesystem (ihvertfalll bytte bremseveske og klosser).

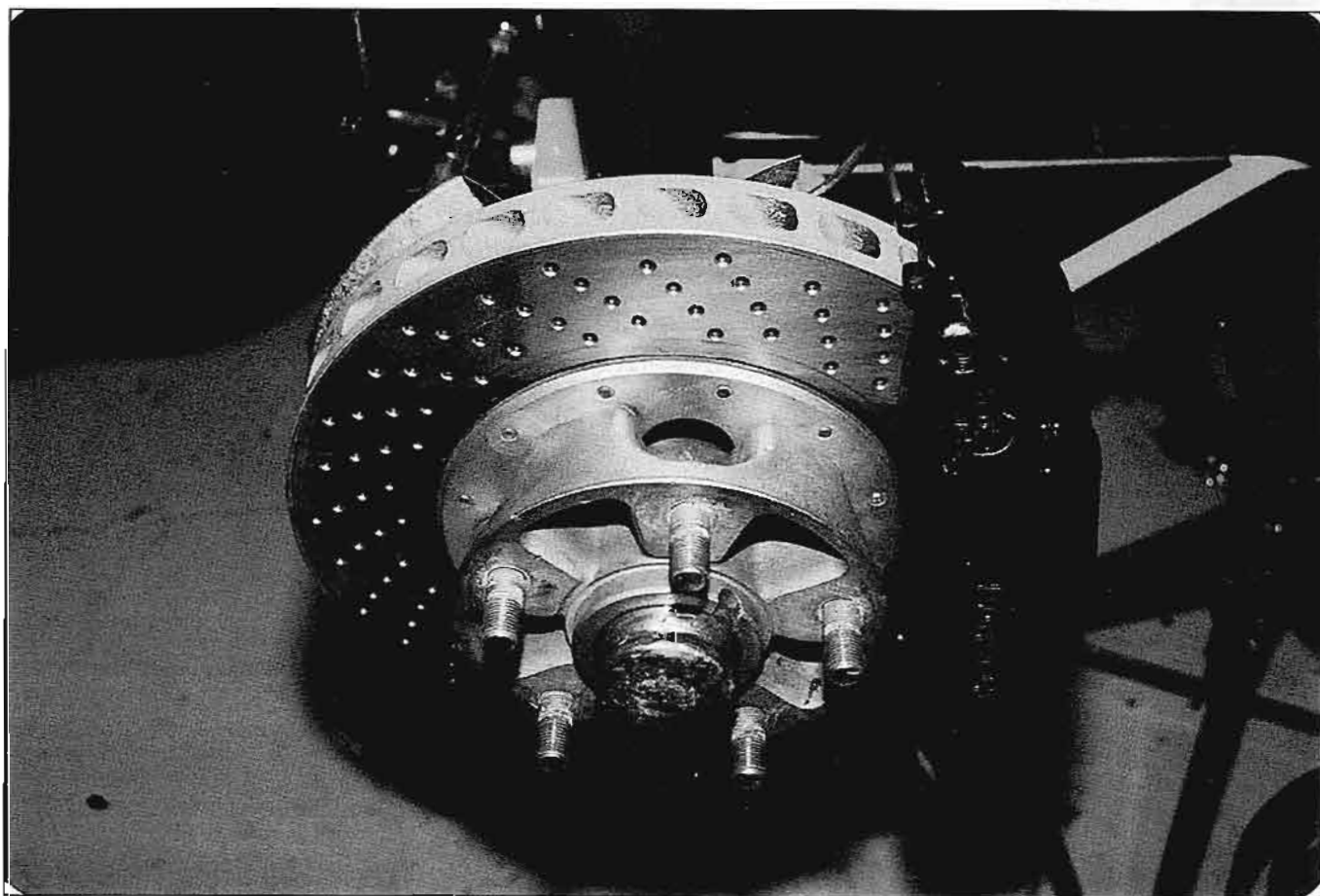
I neste nummer skal vi ta en titt på motortrimming. En god tommelfingerregel når det gjelder Porsche er å regne med 1000 kr pr. hk effektøkning! I forhold til dette blir et bremsesystem til 15.000 kr rasende billig.

Hans Peter Havdal



Bildet over viser Jarl Vidars "Carrera 2" med racerbilbremses. Hjulet er tatt av til "ære" for fotografen.

Bildet under viser 928 S4 bremses montert på Porsche 911.





RUDSKOGEN 13 MAI 1995

Lørdag den 13. mai hadde PKN leid Rudskogen til kjøretreff. Været var strålende, og mange Porsche-eiere hadde tatt med seg bilen sin til racerbanen i Østfold.

I den skriftlige informasjonen vi fikk utlevert, ble det orientert om at vi skulle deles inn i tre klasser. Nybegynnere, uerfarne og viderekommende. Tapebiter i forskjellige farger, plassert godt synlig på frontruta, skulle fortelle arrangører og øvrige deltakere hvilken klasse vi tilhørte. Men på stående fot bestemte styret (eller i allefall deler av styret) seg for å omdefinere "nybegynnere". I den skriftlige informasjonen stod det at "nybegynnere" var de som ikke

hadde kjørt på bane tidligere. Muntlig ble dette gjort om til "har ikke deltatt på PKN's kjørekurs på Rudskogen i 1994"! Skulle man ta dette helt bokstavlig, ville Niki Lauda blitt plassert som nybegynner om han hadde kommet - han deltok nemlig ikke på PKN's kjørekurs på Rudskogen i 1994.

Heldigvis tok styret fornuften fangen, og gikk tilbake til den skriftlige beskrivelsen.

I løpet av vinteren og våren har klubben sendt instruktører på kurs i Sverige. Det gav avkastning! Instruksjonen er alltid grundig på PKN's kjørekurs, men har vel aldri vært bedre enn denne maidagen.

Deltakerne i de forskjellige klassene fikk tildelt hver sin instruktør, og i beste "gåsemor-stil" fulgte vi etter

"vår" instruktør rundt på banen, med stadige stopp hvor det ble orientert om idealspor, om faren ved å kjøre for fort, eller bremse for seint.

Ettersom det naturligvis kun er tillatt å kjøre forbi på de rette delene av banen, er det viktig at de langsomste førerne holder godt øye med trafikken bakfra, for å slippe fram de raskere bilene. Så vidt vi forsto, var det kun en sjåfør som blokkerte raskere biler. La oss håpe han har tatt fornuften fangen - eller holder seg borte fra Rudskogen!

Når det ikke er mer enn 20-30 deltakere får alle sjåførene kjørt så mye de vil - og på slutten av dagen var det kun de aller ivrigste som fortsatte. En koselig dag på Guds frie asfalt!

Olav Helge

Noen biler lar seg ikke erstatte!

Den som har en bil med hjerte, har hjerte for sin bil. Hva hjelper det vel om forsikringsselskapet tilbyr deg penger, når bilen - bilen *din* - er borte?



Hvert eneste år forsvinner 1200 biler sporløst bare her i Norge, ifølge statistikken. Om du kjører en 78-modell Toyota, så er det kanskje ikke så farlig. Pengene tilbake er bra nok, om bilen skulle bli stjålet. Men hva med den virkelig verdifulle bilen? Den som det ikke finnes maken til, den du har lagt ned tusener av arbeidstimer i, den som er spesiell for deg? Har du en slik bil, er bare tanken på biltyveri et mareritt. For bilen vil høyst sannsynlig bli solgt ut av landet, for aldri mer å kunne etterspores.

Nå finnes løsningen på marerittet. Nå kan du montere en liten radiosender i bilen, slik at vi kan gå på vingene og spore opp din stjålne bil pr. fly. Vi har allerede montert hundrevis av slike små sendere i biler og båter, og med vår 24 timers beredskap har vi allerede sendt opptil flere tyver bak murene.

Systemet som gir deg disse fordelene heter Guard System. Nå kan du sikre din bil effektivt og rimelig, for vi gir et **spesielt introduksjonstilbud til medlemmene i Porsche Klubb Norge**: Ved bestilling av Guard System SBA200U **før 31. desember '95 gir vi deg 20% rabatt** på senderen (Anbefalt uts. pris kr. 2400,- inkl. m.v.a.). Abonnementsavgift for varsling og gjenfinning er kr. 100,- pr. måned. Abonnementet dekker flysøk ved anmeldt tyveri. Mange forsikringsselskaper gir dessuten ekstra fordeler til kunder som har Guard System - sjekk med ditt selskap!

I tillegg kan Guard System SBA200U nå også leveres med direkte alarmfunksjon, dvs. den kan tilkoples en vanlig bilalarm og videresender da trådløst en alarm-melding til antenner montert i flere skandinaviske byer. Bileiere som får sin bil stjålet i disse områdene, kan få automatisk alarm-melding pr. telefon, mobiltelefon eller personsøker.

Vil du vite mer om Guard System?
Ring oss!
Så sover du bedre om natten!

GUARD SYSTEMS

Guard Systems AS, Peder Bogensgt. 4B, 3215 Sandefjord
Telefon: 33 46 22 48, Telefax: 33 46 75 88



FRA HAT TIL KJÆRLIGHET PÅ EN HELG

Mine første ord da Harald kom hjem med en Porsche var: HVAA.. din jævn..., fordø..., fae.... egoist av en guttunge. Du hører faen til. Nå er det slutt.

Hei, jeg heter Anne Lise Arnesen og vil gjerne gi mitt syn på Porsche og Porsche-treff. Jeg er samboer med Harald Sættem, som i dag eier en Porsche 944 (stilig bil, forresten).

Haralds kamp for bilen

Før var vi eiere av en Ford Sierra 2,0 IS, en god og trygg familiebil. Harald hadde nevnt Porsche for meg mange ganger, men jeg var ikke interessert i å høre navnet engang. Jeg forbandt

Porsche med snobbete overlegne mennesker og en alt for dyr bil. Passet ikke meg.

Sommeren 1993 gjorde Harald flere forsøk på å overtale meg. Hele tre ganger troppet han opp på kontoret hvor jeg jobber med Porscher som var til salgs, og ville at jeg skulle bli med på prøvetur og samtidig bli overbevist om hvor bra bil dette var. Men jeg - nei, glem det! Harald reiste betuttet hjem med uforutrettet sak hver gang.

Uker senere kom Harald hjem med den bilen han idag eier.

Times-tilbud

Nok en gang kom han på kontoret med håpet på topp og friskt mot.

Dersom han kjøpte denne bilen innen klokken 17.00 var det litt av et kupp, og luftet samtidig tanken om at vi skulle spleise på denne bilen også. Jeg sa blankt NEI.

Harald reiste nok en gang slukøret hjem igjen, med avtale om å hente meg klokken 16.30 samme dag. Vi hadde spist middag, og koste oss med kaffen da bomben sprang: Han hadde solgt VÅR-bil og kjøpt Porschen. Min reaksjon lot ikke vente på seg, og munnbruken eigner seg ikke på trykk, men jeg så sågar ifra at jeg aldri skulle sette mine ben i den bilen... osv, osv...!

Kort sagt - alt om Porsche såvel som eiere var pyton.

Den værste stormen la seg



Blid jente i Kristiansand sammen med likesinnede. Det var jo slett ikke farlig. Bare hyggelige mennesker, uformell prat, lett antrekk, og pilsflaske på bordet. Klart jeg blir med neste gang!

imidlertid, og Harald tilbød meg stadig å låne bilen, men jeg var ikke interessert. Jeg hadde kjøpt meg min egen lille blå Daihatsu Charade med tre sylindre, og holdt meg til den. Men tilbudene om å låne bilen fortsatte å komme, og ble etterhvert fristende. Jeg kunne jo bare ta en liten tur, selv om jeg var veldig imot denne bilen.

En dag tok jeg mot til meg og satte meg bak rattet. Jeg fant meg ikke til rette, men det hjalp med en pute under baken, slik at jeg nådde frem til pedalene. Mye styr for å ta en liten biltur, men endelig var jeg klar for jomfruturen. Noe skjelven i bena var jeg, og merket fort at det var kraftigere saker under panseret enn i "min lille blå". Turen gikk greit, den, men jeg likte fortsatt ikke bilen. Vinteren kom og gikk, og jeg prøvde bilen for andre gang. Fin bil; ja, men jeg var ikke fornøyd. Og jeg ville slett ikke være med på Porsche-treff av noe slag, selv om tilbudene stadig var der.

Jeg så "lyset" i Kristiansand

En gang før pinse kom det invitasjon til et Porsche-treff i Kristiansand. Harald gjorde mange forsøk på å få meg med, og til slutt ga jeg etter. Jeg lovet å bli med denne ENE gangen, men aldri mer. Jeg så for meg en mengde snobbete mennesker med nesa i været, og gruet meg litt.

Vi møttes på Hamresanden Camping, og stedet så jo veldig trivelig og pent ut. Bilene ble parkert på ei linje og jeg fant meg en stol. Jeg tittet meg rundt og fant fort ut at dette var en trivelig gjeng. Utover kvelden fant alle tonen, og praten gikk livlig.

Dagen etter var det klubbmesterskap. Kolonnekjøring, glattkjøring, hinder, fart og klubbmesterskap. Jeg var med på alt, og fikk med dette raskt et annet syn på bilen. Det var både lærerikt og gøy.

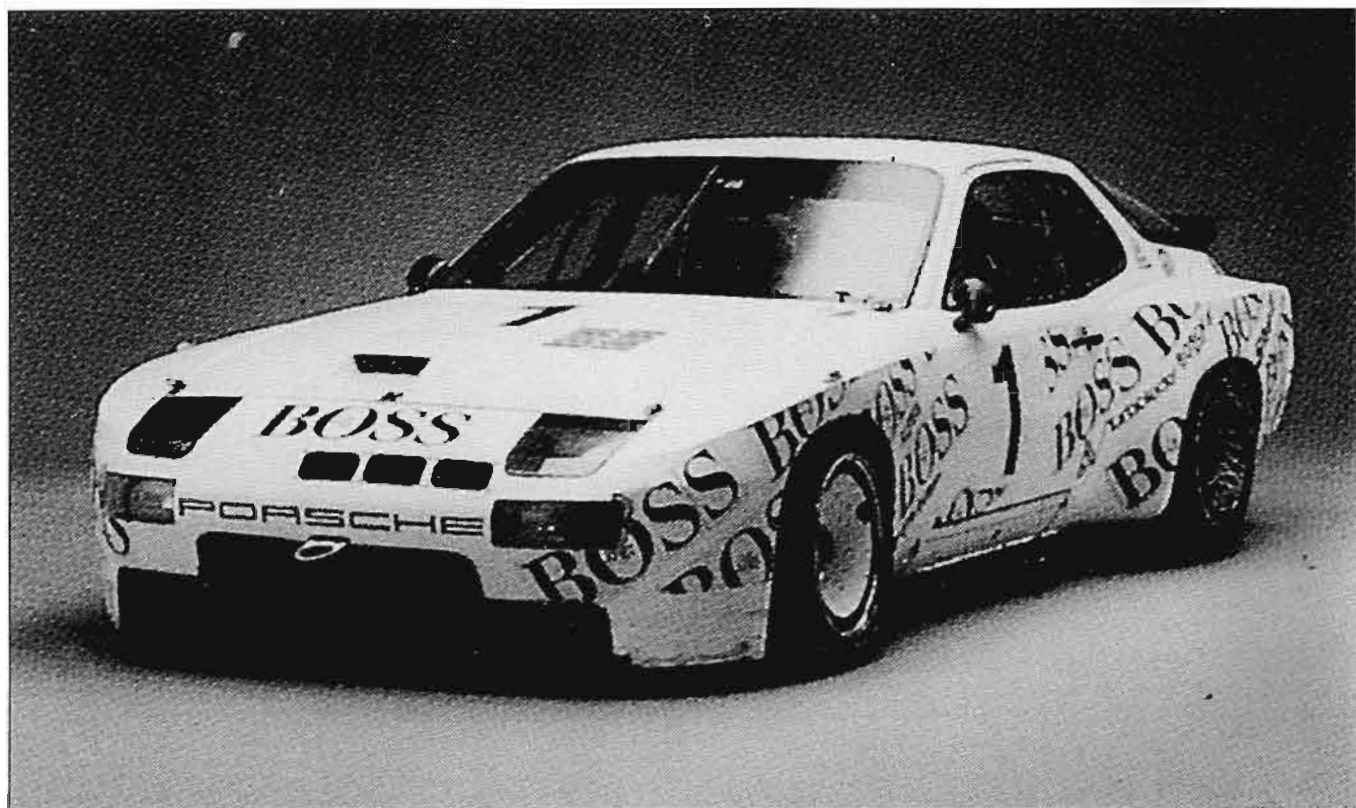
Lørdag var det grilling, og søndag reiste vi til dyreparken og hadde noen koselige timer sammen med de andre før vi tok fatt på hjemveien.

Jeg kjørte hele veien tilbake til Bærum.

Før vi reiste avtalte vi neste treff, og jeg gledet meg. Jeg måtte innrømme for meg selv under kjøreturen hjemover at jeg hadde hatt en veldig fin helg sammen med alle disse Porsche-eierne som jeg hadde gruet meg slik for å treffe.

Derfor vil jeg med disse ord si at jeg synes dere er veldig hyggelige mennesker alle sammen. Jeg trivdes virkelig, og gleder meg til de neste treffene. Så, til dere jenter som sitter hjemme: Bli med på Porsche-treff, det er gøy. Og en dag skal vi kjøre fletta av guttene våre!

Anne Lise Arnesen



1981 PORSCHE 944 GTP Le Mans

Nøyaktig 30 år skiller museums bilen i forrige nummer av Porsche Classic og den bilen vi her presenterer. Begge bilene var utviklet for å delta på Le Mans, og begge bilene vant en strålende klasseseier. Utover dette er det lite til felles mellom en 1951 356 coupe og en 944 GTP Le Mans. Onde tunger ville selvsagt kunne hevde at bilene har en ting til i fellesskap: de er begge i sin opprinnelige form utviklet av standarddeler hentet fra VW-konsernet. Tja... men akkurat den diskusjonen får vi la ligge. Museums bilen bærer betegnelsen 944, men figurerer i alle offisielle racingdokumenter som en 924 GTP Le Mans - i motsetning til søster bilen fra samme løp som var en 924 Carrera GT. Begge bilene var utseendemessig helt like - men un-

der panseret var det store forskjeller: Carrera GT'en hadde en to-liter på 320 Hk, mens GTP-bilen var utstyrt med den nye 2,5 liters motoren som bare et snaut år senere skulle introduseres i en helt ny Porsche som skulle få betegnelsen 944. Le Mans var "siste" teststasjon før denne motoren fikk sine endelige spesifikasjoner. Motoreffekten på Le Mans bilen var hele 410 Hk. Dette var nok til å gi bilen en toppfart på 300 km/t (924 Carrera GT 280 km/t). Selvsagt var toppfarten alt for lav til å kunne true de raskeste bilene på banen - men i likhet med 924 Carrera GT året før, avanserte bilen opp gjennom feltet på grunn av sitt jevne tempo og problemfrie løp.

Walter Röhrl og Jurgen Barth kjørte bilen frem til 7. plass totalt - og viste

dermed verden hvilke dyktige førere de begge var. God hjelp hadde de av en meget godt preparert bil - Porsche vant med 944 GTP prisen for den deltaker som hadde tilbragt kortest tid i depotet. Kun 56 minutter av løpets 24 timer brukte denne bilen på førerskipt, tanking, dekkskift og servicearbeid!

Bilen er i motsetning til en standard 944 bygget opp på et selvbærende stålkarosseri med ytterhud helt av kunststoff. Den har uavhengig hjuloppheng, sperredifferensial, er utstyrt med fire-trinns gearkasse! og har en totalvekt på kun 950 kg. Bilen på bildet befinner seg på Porsches Museum i Stuttgart og har chassisnummer 924 006. Dette må vel være verdens "råeste 924"?

Sven Furuly

Ditt førstevalg



Anbefales og benyttes av Porsche

Mobil 1 til din Porsche kjøper du hos:

Bertel O. Steen A/S
Prof. Kohts v. 83/85
1320 Stabekk
Tlf.: 67 53 61 80

LESESTOFF FOR RACINGFANS

Porsches racinghistorie er lang nok til å fylle flere meter i en bokhylle. Helt fra første dag ønsket Ferry Porsche å konkurrere med bilene - det var til og med en racerbil som var med på å finansiere oppstarten av den første Porschefabrikken i Østerrike.

Vi Porscheentusiaster suger til oss praktisk talt alt som skrives om Porsche - fra bøker, blader til fabrikkens eget brosjyrematriell. Uansett emne eller kilde kommer artiklene tilbake til Porsches utrolige innsats på racerbane - og hvilken bane er mer viktig for motorsportshistorien enn Le Mans?

Den franske forfatteren Dominique Pascal opplevde Le Mans for første gang som trettenåring, og noe av det som fascinerte ham mest var alle Porscher som deltok i dette legendariske 24-timers løpet. Det skapte et uforglemmelig inntrykk, som bare forsterket seg etterhvert som årene gikk. Etterhvert fikk han en ganske spesiell idé: han ville prøve å samle alle Porscher som hadde deltatt på Le Mans mellom permene på en bok!

Det skulle gå nesten 20 år før hans praktbok endelig var ferdig: en oversikt over alle Porscher som hadde deltatt på Le Mans i perioden fra 1951 til 1984.

Boken er langt mer enn en oversikt over deltakende biler. Selvsagt er boken full av bilder tatt under racene, og alle Porscher som har startet på Le Mans i den aktuelle tidsperioden er avbildet. Mange av disse bildene som presenteres er kanskje "det siste" av flere biler - og dessverre førere.

Boken presenterer hver års løp med en komplett Porsche startliste, kommentarer på hvordan løpet utartet seg for den enkelte bil og til sist plassering i total- og klasse-sammenheng.

Alle startende biler presenteres med tekniske data - og den er et funn for alle som ønsker å følge Porsches utvikling gjennom antall sylindere og sylindervolum - fra firesylindrede 356-motorer via monsterbiler som 917K fram til 956 som boken slutter med. Samtidig er det interessant å notere utviklingen av karosseriemateriale - fra stål og aluminium til kevlar og karbon. Alt er beskrevet i boken til Dominique Pascal.

Hovedvekten av bildene er i svart/hvit, men de er av god kvalitet og gir et glimrende tilbakeblikk på hvordan dekor og sponsor-reklame har utviklet seg innen motorsporten. Fargebildene er av fremragende kvalitet og er en nytelse å se på.

Min bok har allerede ved flere anledninger gjort tjeneste som "referanse" under bygging og dekorering av modellbiler i skala 1/43. Ofte er du usikker på hvordan bilen virkelig så ut, og da er det godt å ha originale bilder fra bilens aktive periode å støtte seg til.

Dette er helt klart en bok det er hyggelig å ha i bokhyllen. Første gang du får den i hendene blir du sittende å bla og nikke gjenkjennende. Du husker igjen spesielle biler, førere og hendelser. Samtidig blir du overrasket over at det er sååå mange år siden..

Mange vil kanskje hevde at dette er en "coffee-table book" som passer bra til å bla i litt nå og da. Gjerne det! Typisk for en slik bok er at du tar den frem fra tid til annen og blar litt - eller er midt oppe i en diskusjon du ønsker å finne svaret på.

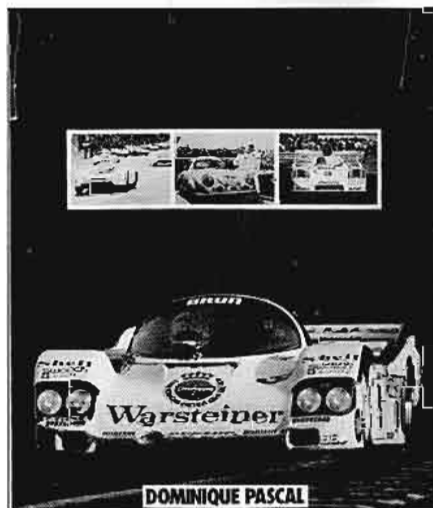
Dominique Pascal har lagt ned et enormt arbeid i å lete frem eksakte og relevante opplysninger fra en rekke arkiver - og bare fotografiene kommer fra et hundretalls forskjellige fotografer. Porsches egne arkiver har selvsagt spilt en stor rolle i arbeidet med denne boken.

Skulle jeg velge meg en eneste bok om Porsches racerbiler er dette en god kandidat. Selvsagt kan den ikke dekke mer enn 30 års racing dyptgående innenfor sine 132 sider, men Le Mans er nå en gang Le Mans. Det er vel ikke noe annet billøp som har betydd så mye for utviklingen av motorsporten!

Vær forøvrig oppmerksom på at boken finnes både med fransk og engelsk tekst i omløp. Utenpå er de helt like med unntak av "au" isteden-for "at" på den engelske utgaven. Jeg formoder at de aller fleste vil ha "lit" mer glede av den engelske.

Boken har gått ut av produksjon - og utsolgt fra forlaget for en tid tilbake. Den kan ikke lenger skaffes av en bokhandel som Automobilia. Dette innebærer at boken er iferd med å bli et samleobjekt, og jeg vil anbefale alle å ta en kikk når man er innom bokhandlere som man vet at tradisjonelt har en "avdeling" med bil og MC-bøker.

Sven Furuly



Tittel: Porsche at Le Mans
Forfatter: Dominique Pascal

Utgiver: Haynes
ISBN 0 85429 4570

Pris: ikke tilgjengelig
Kan kun kjøpes der den fortsatt annonseres. Utsolgt fra forlaget

AUTOTUNING

PORSCHE- OG AUTORISERT RUF-VERKSTED

RUF®



Den nye 18" felgen passer alle 993-modeller.

RUF® T-shirt m/993
kr. 200,-

Sorte overleggsmatter m/Porsche-logo
– alle modeller **kr. 890,-** + mva

HØSTTILBUD

911 (ikke turbo): Hydrauliske kjedestrammersett ferdig montert **kr. 4.900,-** + mva
944: Bytte av register- og balanseakselrem med deler ferdig montert **kr. 1.980,-** + mva
928/S: Bytte av registerrem inkl. deler ferdig montert **kr. 2.100,-** + mva

20.000 km service (deler, olje og arbeid):

911 SC/3,2 Carrera med Mobil 1 olje **kr. 3.100,-** + mva
944 82-89 med Mobil 1 olje **kr. 2.100,-** + mva
928/S 78-83 Carrera med Mobil 1 olje **kr. 2.800,-** + mva

TILBUD EKSOSANLEGG:

2,7 l = 3.0 SC inkl. varmepotter, ferdig montert **kr. 8.000,-** + mva
2,7 l = 3.0 SC høyglanspolert rustfritt stål, ferdig montert **kr. 13.000,-** + mva

Vi har nå utvidet vårt verksted, og har nå egen avdeling for motorer og gearkasser.
– NORGES STØRSTE UTVALG I NYE OG BRUKTE PORSCHE-DELER –

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

TELEFON 69 28 59 99
TELEFAX 69 28 59 98

BANK: KREDITKASSEN
BANKGIRO: 6118.06.01278
POSTGIRO: 0826 0292545

FORETAKSNR.:
NO-966307714 MVA



TAGHeuer
SWISS MADE SINCE 1860



SUCCESS.
IT'S A
MIND
GAME.



Sandvika Storsenter



Syl Chronometer Series