

PORSCHE *Classic*

Medlemsblad for Porsche Klubb Norge. Mars 1996 Nr 21



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 Våkåsvei 10, 1364 Hvalstad

PORSCHE

Classic

Nr. 21, mars 1996

Bladet utkommer med 3 nummer i 1996.

Distribusjon: Gratis til alle medlemmer.

I redaksjonen: Sven Furuly

Idê og layout. Sven Furuly

Annonsebestilling/matriell: Egil Haugen

Ettertrykk tillatt etter avtale.

Tlf. redaksjonen 2292 1541, annonser 2226 2913



PORSCHE KLUBB NORGE, POSTBOKS 83, 0216 LILLEAKER

FORMANNEN HAR ORDET



Det som skulle være et påkostet jubileumsnummer av klubbens medlemsblad har istedet satt en standard for en ny periode med tanke på årene som kommer. Jeg sikter selvsagt til forrige nummer av bladet vårt, som jeg tror falt i smak hos de fleste av dere. Det føltes unaturlig å gå tilbake til vår tidligere design, og som du kan se av det du nå holder mellom hendene så har vi valgt å beholde den nye profilen. Det er slik vi tror medlemmene forventer at et skikkelig klubbblad skal se ut, og det er med god følelse jeg nå sitter og skriver nok en lederartikkel.

Leder ja, jeg begynner visst å miste oversikten over hvor mange år det er siden jeg overtok formannsvervet, men det er jo et ordtak som heter noe sånt som «why change a winning team», og det er jo nettopp det vi er - et team. De siste årene har vi hatt godt fungerende styresammensetninger, hvilket har gitt et rikt tilbud i form av mange og gode arrangement for dere som er aktive

i klubben. De fleste begynner etterhvert å kjenne hverandre godt, og miljøet i klubben blir bare bedre og bedre for hver måned som går. Jeg er oppriktig stolt av å kunne lede en slik organisasjon som PKN har utviklet seg til å bli. Med en medlemsmasse på nesten halvparten av alle Porscher som finnes i Norge så er vi faktisk en av verdens best dekkende Porscheklubber. Det er imidlertid ingen grunn til å stoppe der, for vi kan fortsatt vokse. Derfor synes jeg at alle som kjenner noen som eier, kjører eller har interesse for Porsche som ikke er medlem, skal ha som målsetning å få disse menneskene inn i klubben vår! Det kommer stadig innmeldingsskjemaer fra hele landet, og om kort tid vil medlemsnummer tusen være nådd. Takket være liberaliseringen av importreglene i fjor sommer, så blir det stadig importert fler, og fler Porscher til Norge, og det er bl.a. eierne av disse bilene som søker informasjon og veiledning. Med dagens lave importavgifter på eldre biler, så er det mange som har innsett

at det nå er på tide å realisere gutte- eller jentedrømmen.

Vi fikk inn mange gode bilder til fjorårets fotokonkurranse som ble presentert i forrige nummer. Det samme vil vi gjenta i år også, og vinnerbildene vil bli presentert i julenummeret. Derfor vil jeg oppfordre alle til å ha med seg fotoapparatet i bilen i sommer slik at du kan forevige oss de herligste opplevelsene med Porschen i fokus. Vinnerbildet vil også i år bli premiert med noe fra Porsche Selection

Når du leser neste lederartikkel er vi på vei mot mørkere tider igjen. Tiden går fort når man har det gøy, og jeg håper å se flere medlemmer enn noensinne på alle arrangement i sommer. Du har en bil som skal nytes i samvær med andre, med andre ord - dine klubbvenner! Velkommen til nok en sesong med PKN

Egil Haugen



PORSCHE 911 CARRERA RS

Denne, forløbige siste versjonen av 911 Carrera RS ble vist på bilsalongen i Amsterdam for nøyaktig et år siden når jeg skriver dette (slutten av januar).

De første bilene ble levert fra fabrikken i mai '95, og det var nødvendig å bygge 1000 biler for at den skulle kunne klasseres inn i nasjonal Gruppe N/GT.

Som grunnlag for den "rene" banebilen vil "clubsport"-varianten være mest aktuell. I likhet med sine legendariske Carrera-forgjengere er også den siste på stammen svært lett.

Den 3,6 liter store motoren yter ikke mindre enn 300 Hk (det er like mye som 911 Turbo hadde for 10-15 år siden) uten bruk av turbolader.

En Carrera RS er like brutal idag

som for snart 25 år siden. Selv har jeg kjørt både "gammel-RS'en" og hatt hendene på rattet på 90-talls RS'er. At denne nykommeren er minst like spennende som de tidligere modellene er jeg ikke det minste i tvil om! Dessuten kan både clubsport (les: leichtbau - som i gamle dager) og gateversjonen begge registreres på lik linje for bruk på offentlig vei.

Uansett hvilken standard du vil bedømme en RS utifra er den brutal. Bare dekkene forteller sitt: 225/40 ZR 18 foran, og 265/35 ZR 18 bak. Spesielle RS CUP felger i 8" foran og 10" bak.

Denne kombinasjonen dekk og felger kommer ikke bare akselerasjonen til gode. Brems tiden på RS er ikke mindre enn "sinnsykt" lav: du bremser den fra 100 km/t til 0

på 2,7 sekunder. Dette er gjort mulig ved hjelp av bremsekalipere med fire stempler, en bremsekive med enda større diameter enn en Standard Carrera, samtidig som de er tykkere - men allikevel lettere.

ABS 5 - siste versjon - er med på å sikre RS' unike bremseegenskaper.

Med en akselerasjonstid på fem "blank" fra 0-100 og et forbruk av bensin etter ECE-standard på 0,76 pr mil. ved den høyeste hastigheten du har lov til å h på meteret når du befinner deg i kongeriket Norge, er det en bil som kunne utløse mye spenning på norske veier.

Særlig når toppfartene er tre ganger tillatt hastighet, pluss bitte, bitte lite grann til..... de' va no bærre lækker!

Sven Furuly

KLUBBENS STYRE PRESENTERER SEG

Denne gangen bruker vi bladet til en kortfattet presentasjon av klubbens styre.

Det er ikke mange ukene siden det nye styret ble valgt på generalforsamlingen. Imidlertid er ikke utskiftingene store i forhold til fjoråret - så vi kan nok med sikkerhet si at de alle er godt igang med planer og aktiviteter for et nytt (og godt!) virksomhetsår for Porsche Klubb Norge.



Trond Esaiassen
Styremedlem

Jeg har nå sittet noen år i styret, og er primært opptatt av banekjøring. På Porsche Klubb Norges banetreff fungerer jeg som instruktør. Er lykkelig eier av min andre 911 Carrera.

Forøvrig er jeg 37 år gammel, er gift og har et barn. Bosatt i Drammen.

(bilde til venstre)



Hans Peter Havdal. (bilde under)
Styremedlem/kasserer

Oppgaver i styret: Arrangerer klubbmesterskap sammen med Vidar pluss koker sammen teknisk hjørne i Porsche Classic.

Kasserer fra 96. Bakgrunn: Jeg er 31 år, gift med Torhild og bor på Kongsberg. I likhet med andre Porsche entusiaster startet jeg med trimmet VW-boble. Etter å ha montert Porsche girkasse, felger, bremses og turbo ble jeg beskyldt for å lide av et Porsche kompleks. Da finnes det bare en medisin, å bli Porsche eier. Først en 356A, som ennå ikke er ferdig, og deretter en diskret "gelbgrün" 911.



Mitt navn er Egil Haugen, jeg er 33 år, ivrig samler av Porschemodeller, og har snart ti års fartstid i klubbens styre. Jeg prøver så godt som mulig å holde kontroll på de du ser nedenfor, noe som er en meget takknemlig oppgave. Er samboer med Kristin og har barna Henrik (6) og Louise (3), jobber til daglig med datakommunikasjon i en av landets største datasentraler, men har også et lite flisleggingsfirma på si. Holder for tiden på å restaurere en 1972-modell 911 Coupe med håp om å få den ferdig til sommeren.



Vidar Aasen (bilde over)
Styremedlem

Foruten "vanlig" styrearbeid er jeg medansvarlig for Porsche Pirelli Cup 1996. Videre er jeg instruktør ved klubbens banekjøringer og en hjelpende hånd ved sosiale arrangementer.

Jeg er født i '51 og i Krokstadelva rett nord for Drammen. Er gift med Inger Lise og har fire "voksne" barn som for lengst har blitt for store til baksetet i en Porsche.

Til daglig er jeg syklist, men når jeg kjører bil finner du meg bak rattet på en 911 SC Targa.



Steffen Karlsen, styremedlem. Ny i styret fra januar 1996. Ferskt medlem i klubben - har kun vært med siden 1993, så dette er virkelig snakk om "lyn-karriere"!

Arbeider med "bil" til daglig og er inne i sjette året som daglig leder på Statoil Service Lilleaker.

Jeg er 31 år gammel og er bosatt i Oslo med samboer Bodil.

Min interesse for Porsche ivaretar jeg gjennom en 1966 modell 911 Coupe.



Hei, jeg heter Jack Sverre Eidsvold, og er PKN-medlem nummer 332. Jeg har en 911 SC Cabriolet som jeg har hatt siden 1989. Jeg meldte meg inn i PKN samme år som jeg kjøpte bilen.

Jeg er gift med Christin, og har to barn, Stian og Thomas.

Interessen for raske kjøretøyer startet med små båter drevet av påhengsmotorer, for senere å spore over til motorsykler, og videre til biler.

Av yrke er jeg byggmester og har et lite firma. Hovedoppgaven min i PKN er banetreff.



PORSCHE PIRELLI CUP

Vel møtt igjen mine damer og herrer! Nå er 1995 historie, men la meg få komme med et kort resyme av høstsesongen:

Da vi møttes i Stavanger den andre helgen i august til 3. runde i slalom-cup'en var det ingen spesielle som hadde utpekt seg som potensielle vinnere i de forskjellige klassene. Etter en flott week-end (omtalt annet sted i Porsche Classic) var det fortsatt like spennende. I begge klasser var det flere førere som kunne vinne Porsche Pirelli Cup 1995.

Noe senere på høsten, den 24. september, fikk vi disponere den store plassen hos firma Autotuning i Råde. Løypa var tett og kort - og innbød til frisk kjøring. Det var nå det gjaldt! Espen Olsen, innehaver av Autotuning, hadde også satt opp en premie til føreren med dagens beste tid!

Kjell Sæther kjørte opp i ledelsen med sin tunge 928 i klassen for frontmotorer - og ble dermed vinner av et sett fete Pirelli Asimmetrico. Undertegnede var noe nervøs, og

hadde rykninger i både armer og ben. Kvelden (og tildels) natten før kjøringen hadde jeg feiret min kones 40-års dag. Kanskje det var nettopp dette som gjorde utslaget. Kroppens vuggende bevegelser synkroniserte iallefall godt med løypas profil, og resultatet ble både dagens beste tid og sammenlagte seier i klassen for hekkmotor!

Innledningsvis ønsket jeg dere alle velkommen til en ny runde i cup'en. For 1996-sesongen har vi planlagt 5 runder - hvorav en av disse går under klubbmesterskapet i Kristiansand i pinsen.

Klasseinndelingen vil være som i fjor: en klasse for hekk- og en for frontmotorbiler. I tillegg blir det en ren dameklasse uavhengig av Porsche-type. Premiene blir som tidligere sponset av Pirelli. Et dekksett til vinneren av de to hovedklassene, og et sporty antrekk til vinneren av dameklassen. Så nå mine damer... nå bør dere kjenne deres besøkstid!

Vidar Aasen



944 - ET HISTORISK TILBAKEBLIKK

Nok en gang er vi vitne til at et kapittel i Porsche-historien er ferdigskrevet. Fra og med årgang 1996 er det ikke lenger noen Porsche i produksjon med motoren plassert foran. Igjen er det hekkmotor (og senere midtmotor) som skal bære Porsche-tradisjonen videre, og inn i det neste århundre.

"Det var på tide..." vil selvsagt innbitte 911-entusiaster hevde. På den andre siden vil nok mange 928-eiere se på 911 som uinteressant, og skifte til biler som BMW og Mercedes-Benz.

Er Boxster alternativet for 968-eiere? Eller har Porsche tenkt til å overlate denne målgruppen til japanerne?

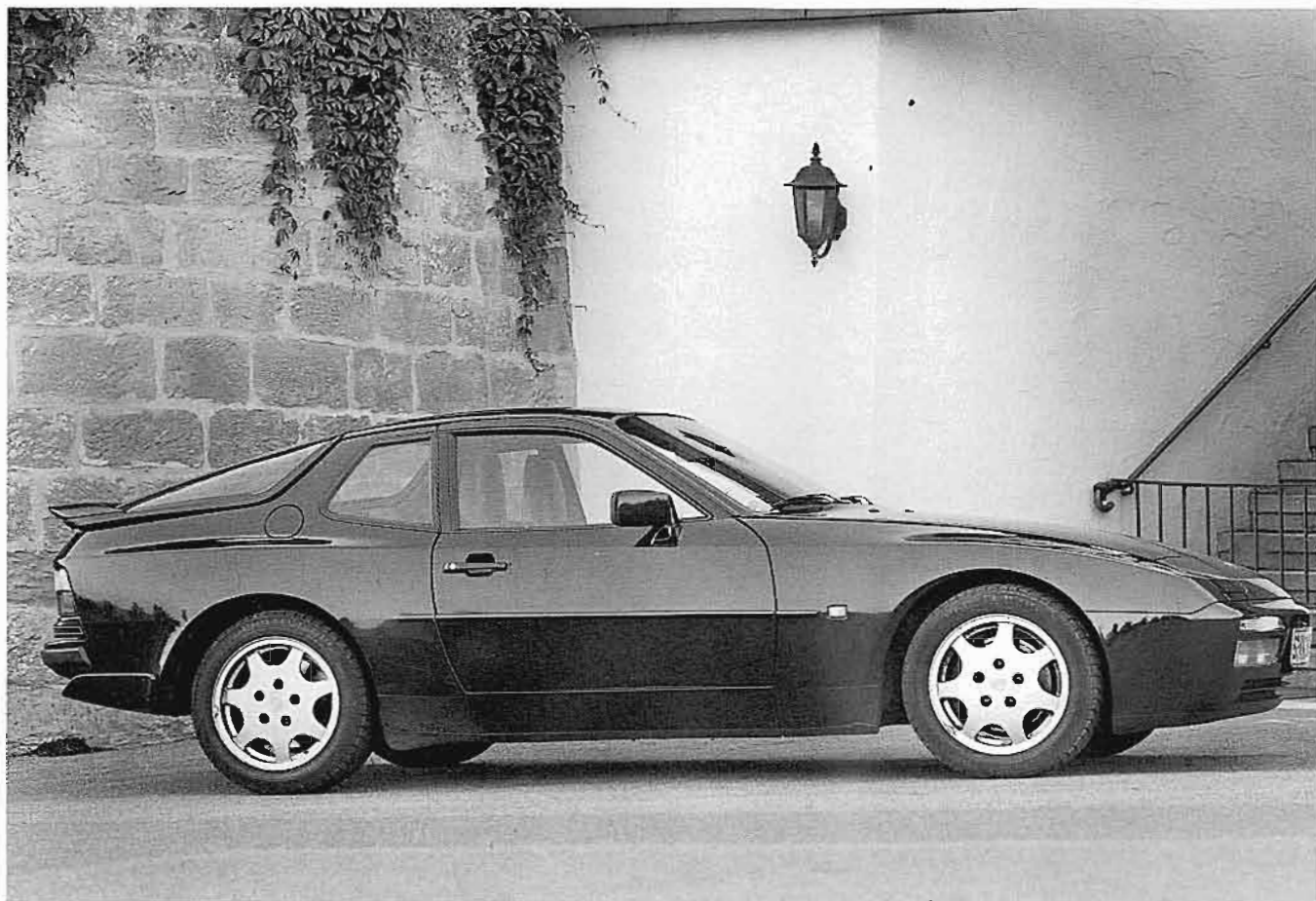
Disse spørsmålene vil forhåpentlig fremtiden bringe oss svar på.

Gjennom artikler i dette, og de kommende utgaver av Porsche Classic vil jeg forsøke å summere opp produksjonshistorien og livsløpet til de forskjellige frontmotorbilene, og velger å starte med den tilsynelatende mest velsette modellen: Porsche 944.

Arsakene til at jeg hevder at dette er den mest anerkjente modellen er flere: kraftig motor, god produksjonskvalitet, gode kjøreegenskaper, bra utseende og fornuftig vekt/størrelse på bilen. Først med 944 tok entusiaster "det nye frontmotorkonseptet" på alvor.

Modellen som startet det hele, 924, led gjennom hele sitt livsløp den ublide sjebe å spøkefullt bli kalt "Audi Coupe" og "LT-Coupe" - som en følge av to-liters motoren den hadde fått transplantert fra VW/Audi. I den andre enden av skalaen var 928. Stor, tung og kostbar i drift. En prestisjemodell for et begrenset publikum, men knapt noen "snappy" liten sportbil for bruk i bytrafikk og åpen landevei.

To enkeltfaktorer er årsaken til den suksess 944 umiddelbart fikk ved introduksjonen i 1982: motoren som var utviklet av Porsche var av en helt annen karakter enn i 924, og utseendet var langt mer maskulint enn 924.



Turbo-modellen var første variant fra standardmodellen, og ble introdusert sommeren 1985

Den 2,5 liter store motoren var i praksis en halv 928-motor, og var den største fire-sylindrede motor i serieproduksjon når den ble introdusert. Ved hjelp av en spesiell balanseaksel (produsert på lisens fra Mitsubishi) fikk motoren en vibrasjonsfri og behagelig gange ingen VW/Audi motor kunne vise maken til. Samtidig gjorde det store sylindervolumet det lett å starte med relativt høy effekt allerede i motorens grunnversjon: 163 Hk ved 5.800 o/min. Bensinøkonomi spiller selvsagt også en rolle - og 944-motoren skuffet heller ikke på dette punktet. Ingen annen samtidig Porsche hadde et bedre forhold mellom effekt og forbruk!

Serie I-karosseriet har egentlig ikke dramatiske endringer i forhold til 924 - men akkurat nok til å gi 944 et helt annet inntrykk. De bredere for- og baksjermene får bilen til å virke lavere og mer kompakt - tross for at høyde og lengde er nøyaktig den-

samme som på 924. Forskjermene har praktisk talt samme design som 924 Carrera GT, men er av stål i motsetning til Carrera GT skjermene som er av kunststoff. Baksjermene på 944 er helseiset til karosseriet.

Hjulnav med fem bolter innebar at felgprogrammet fra 911-serien kunne benyttes - og i motsetning til 924 som hadde 14" som standard, ble 944 levert med 15" felger i grunnversjonen. Også dette var med på å understreke at Porsche hadde lært av de "feil" de hadde begått med 924!

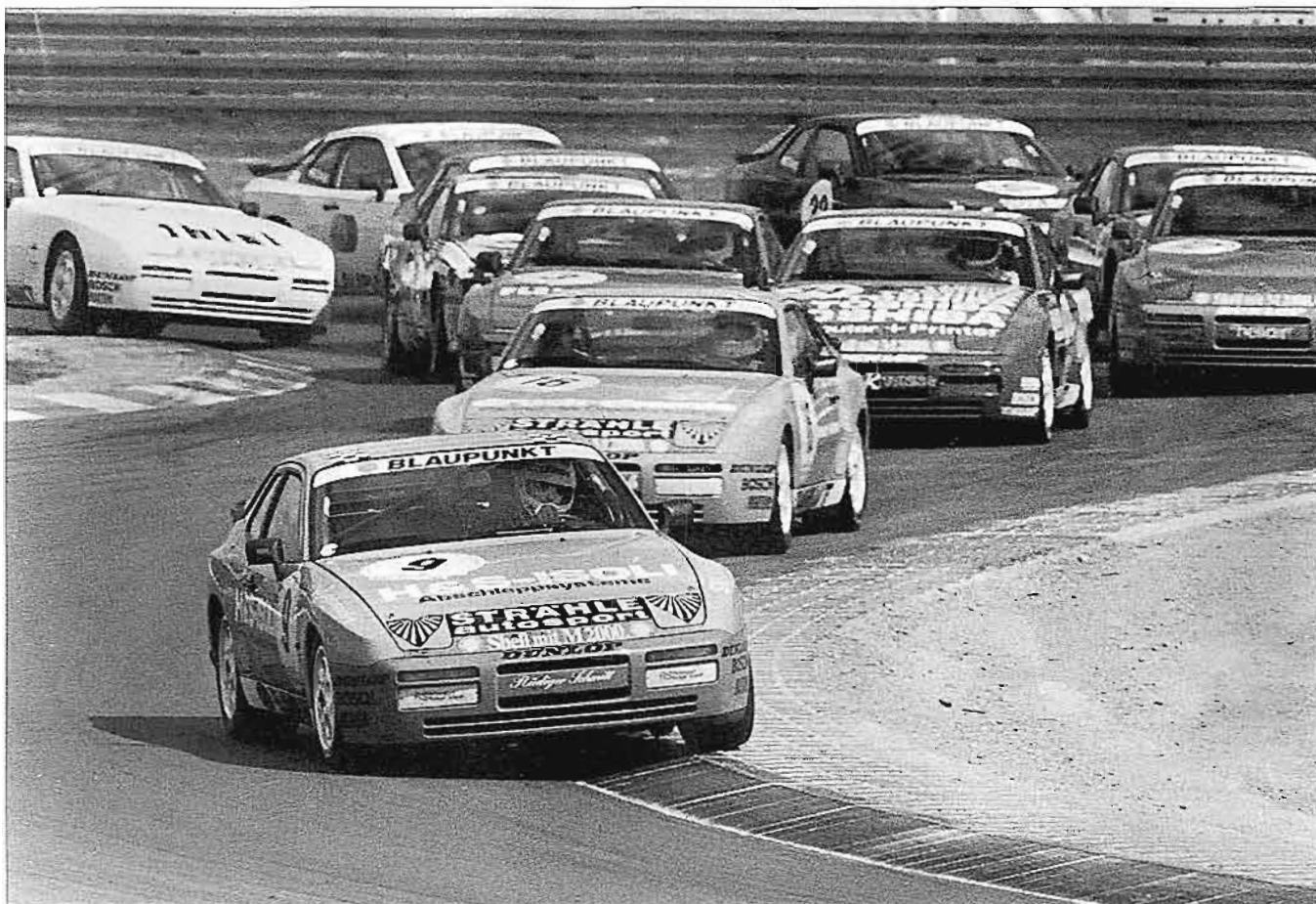
En annen ting Porsche også hadde lært var valg av karosserifarger og interiør. Fem år tidligere ble 924 introdusert med helt egne farge- og interiørkombinasjoner som var ganske annerledes enn på Porsche 911. Dette var med på å skape en avstand mellom de to modellseriene som var langt fra positiv. Med bakgrunn i dette har 944 fra første

dag fulgt det samme fargeprogram som tilsvarende årganger av 911 og 928.

Innredning og instrumentbord i de tidlige 944'ene er nøyaktig lik 924 med ett unntak: instrumentene har gule tall og bokstaver på sort bunn. 944 fikk en god mottakelse blant biljournalister og skribenter. Det var ingen tvil om at dette var en helt annen bil enn 924 på de fleste områder.

Opprinnelig hadde Dr. Ernst Fuhrman i Porsches ledelse lagt opp til en politikk der 924 og 928 skulle erstatte den "gamle og umoderne" 911. En av årsakene til dette var 911'ens høye produksjonspris. Den har som de fleste sikkert vet et svært komplisert sammensatt chassis/karosseri - noe som allerede i første fase av produksjonen gjør bilen kostbar.

Etter fem års produksjon av 924 var det åpenbart at 911 i høyeste grad var ønsket av bilkjøperne og alle tanker om 911'ens "død" ble lagt



944 Turbo Cup ble startet av Porsche for å tiltrekke både racerførere og publikum til 944-modellen.

bort. Imidlertid var fortjenesten på 911 begrenset. Et prisfølsomt marked tvang Porsche til å holde igjen på grunnprisen - simpelthen for å få kjøpere til å vurdere Porsche når en ny sportbil skulle anskaffes. Dette er viktige parametre når vi forsøker å beskrive hvor viktig 944 var for Porsche. Den rimelige 924 hadde gjort (og gjorde fortsatt) en utmerket jobb med å rekruttere nye entusiaster til bilmerket Porsche. Imidlertid viste det seg at selv ikke 924 turbo med sine 177 Hk ble betraktet som et fullgodt alternativ til 911. Samtidig visste Porsche at prisen på 911 måtte opp for å skape lønnsomhet i selskapet. 944 ble svaret. Med denne modellen på plass i programmet hadde Porsche fått på plass det viktigste kortet i kabalen.

Med en motoreffekt på 163 Hk og relativt lav vekt var den nye 944 en akseptabelt rask sportsbil; 0-100 km

i timen gikk unna på 8,4 sekunder, og toppfarten var 220 km/t. Den nye modellen 944 fikk en god mottakelse blant biljournalister og skribenter. Det var ingen tvil om at dette var en helt annen bil enn 924 på de fleste områder. All den sure kritikken Porsche hadde måttet tåle fra f.eks. blader Auto Motor und Sport stilnet, og Porsche fikk istedet komplimenter for sin nye bil.

De aller fleste uinnvidde betrakter 944 som en bilmodell som ble produsert nærmest uforandret fra introduksjonen i november 1981 til produksjonen ble avsluttet i juli 1991. Hvor feil går det an å ta? Sannheten er at 944, i likhet med 911 gjennomgikk en kraftig utvikling gjennom disse 10 årene - og det finnes et betydelig antall forskjellige modeller og motorstørrelser. Grunnmodellen av 944, kalt serie 1 ble introdusert som 1982 modell og ble produsert frem til midten av 1989.

Dette er den opprinnelige 944 med 2,5 liters motor og 163 Hk. Den største forskjellen på de tidlige og de senere bilene fremsto i 1986. Da fikk bilen nytt ovalt dashbord, noe som førte til at interiøret fikk et langt mer moderne preg, og førermiljøet ble kraftig forbedret.

I det første produksjonsåret (1982) ble det bygget 14.000 eksemplarer av 944, deretter stabiliserte produksjonen seg på 24.500 biler de tre neste årene.

De første månedene i 1986 var langt fra positive - og tiltross for at den fikk nytt interiør og elektrisk betjening av targa-soltaket endte 1986 på katastrofale 11.800 biler.

Men allikevel: tidlig i 1987 kunne Porsche konstatere at 944 nummer 100.000 ble produsert. Dette ble feiret med en spesiell jubileumsmodell som ble lakkert Zermatt Silber og kun produsert i 1000 eksemplarer.

En av årsakene til at salget av 944 stoppet opp i 1986 var introduksjon-



En 944 Serie II med 3-liters motor og det nye karosseriet er en meget attraktiv bil - kanskje den fineste 944-typen?

en av 944 Turbo. Det var helt klart at standardversjonen etterhvert hadde for svak motor til å hevde seg i konkurranse med andre sportsvogner. Kjøperne ville ha mer kraft. 944 Turbo var Porsches svar til disse kundene. Utgangspunktet var den samme 2,5 liters motoren, men som med turbolading hadde en effekt på 220 Hk og reduserte akselerasjonstiden fra 8,4 til 6,3 sekunder fra 0-100 km/t.

Dette var nettopp den vitaminsprøyten 944 trengte - og med ett var bilen oppe i klasse med verdens "supercars". Begeistrede motorjournalister over hele verden lovpriste den nye modellen - ikke minst i England, der 944 hadde et betydelig marked. En av journalistene i bladet *Motor* uttrykte seg på følgende måte "... den er like rask som en 911 Carrera, har like god plass som i en 928, og bruker langt mindre bensin enn begge. Selv blant

biler i supercar-klassen er 944 Turbo intet mindre enn formidabel!" Også kjøperne trykket 944 Turbo til sitt bryst - og allerede etter 12 måneder hadde Porsche solgt 7.200 eksemplarer. Ikke dårlig for en bil som kostet 25.000 pund i England og over 30.000 dollar i USA.

Porsche ønsket at bilen skulle fremstå som en "komplett" bil, og standardutstyret inkluderte detaljer som ABS-bremser, klimaanlegg og elektrisk justering av setene.

Utseendemessig representerer 944 Turbo den første endringen fra det opprinnelige designet. Den fikk ny frontspoiler/støtfanger med nye blink- og kjørellys, den fikk skjørt under støtfangeren bak og større hekkspoiler - den samme som satt på 924 Carrera GT fem-seks år tidligere.

Prisforskjellen på en standard 944 og 944 Turbo var like dramatisk stor

som forskjellen i ytelser. Dette gjorde 944 til en "enten, eller" -bil. Standardmodellen var for motorsvak og turbomodellen for kostbar for et bredt marked.

For å lukke den luken som oppsto mellom de to modellene introduserte Porsche i 1987 en variant med betegnelsen 944S.

Utseendemessig var den helt lik standardmodellen - den eneste forskjellen var under panseret. Ved hjelp av 4-ventils teknikk økte Porsche motoreffekten til 190 Hk - noe som ga bilen en akselerasjonstid fra 0-100 km/t på 7,9 sekunder. Denne modellen hadde i tillegg samme gearkasse som i turbo-modellen.

Egentlig ble 944 S for kostbar til at den kunne bli noen stor "hit". Det var for liten forskjell i ytelser mellom standard- og S-versjonene.

944 S ble introdusert i august 1986 som 1987-modell, og ble tatt ut av produksjon midt i 1989. Med andre ord: en kortvarig modell som aldri helt fikk sin berettigelse.



En 944 Serie II cabriolet er i følge bladet "Excellence" en fremtidig klassiker blant biler med samlerstatus!

Porsche var aldri i tvil om at 944 hadde en viktig plass i programmet. Etter begrenset suksess med 944 S hadde fabrikken to sterke kort i ermet for 1989-årgangen; først og fremmest en 250 Hk turboversjon.

Akselerasjonen fra 0-100 km/t var nå for første gang under seks sekunder; 5,9 sekunder- for å være helt nøyaktig!

Imidlertid var det kanskje den andre av de to 1989-nyhetene som tiltrakk seg størst oppmerksomhet. Det var 944 serie II som stod klar til å møte potensielle 944-kjøpere!

Denne modellen er kanskje for de aller fleste 944-entusiaster den modellen de aller helst "skulle" ha. Motoren har vokst til hele 3,0 liter og yter 211 Hk uten hjelp av noen turbo. Med sine 3.000 ccm er dette verdens største 4-sylindrede motor i serieproduksjon.

Utseendemessig minner Serie II mye om turbo-modellen slik den ble introdusert noen år tidligere - men ved

nærmere studier er det store forskjeller på de to bilene, både i front, sett fra siden og bakfra. Sett sammen med en serie I er det nesten som å se to helt forskjellige biler; noe som tydelig viser hvordan Porsche alltid har greid å fornye seg.

Det siste utviklingstrinnet for 944 er cabriolet-versjonen. Denne ble

levert med både 2,5 liter turbomotor, og 3-liters serie II motoren. Begge versjoner har det samme karosseriet, og praktisk talt det samme standardutstyret.

Porsche 944 ble sluttprodusert i 1991, men fortsatte "sitt" liv lett kamuflert under betegnelsen 968.

Sven Furuly

De forskjellige 944-modellers produksjonstid/modellårgang

Årgang	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
944 serie I/ 163 Hk										
944 turbo/ 220 Hk										
944 turbo/ 250 Hk										
944 S/ 190 Hk										
944 serie II 211 Hk										
944 Cabrio/ 211/250 Hk										



SNIKENDE FORRINGELSE

Gi sportsbilen din beskyttelse mot klima og miljø, både for korttidslagring og vinterlagring. Biltrekkene fra Specialised Car Covers gir optimal beskyttelse mot regn, kondens, snø, salt, støv, slag, riper, fugleskitt.

Specialised Car Covers UK er leverandør av biltrekk og bilmatter til bla:

- Porsche Cars (GB) Ltd
- Lotus Cars Ltd
- Jaguar Sport Ltd
- Lamborghini (GB) Ltd
- Aston Martin Ltd

Trekkene har fått beste karakter i britisk motorpresse.

Hvert enkelt trekk blir målsydd for å passe nettopp til din sportsbil. Vi tar hensyn til årsmodell, type, antenner, spoilere og om bilen er ombygget. Du kan videre velge i et utall farver for å finne den perfekte match.

En gedigen logo- samt typebetegnelse på bilen er standard på trekket (med unntak av Evolution IV trekket). Du kan også få din egen spesielle logo på trekket uten tillegg i prisen.

Trekkene leveres i praktisk oppbevarings-pose, som kan brukes som bilpute.

Specialised Car Cover leverer tre typer trekk:

- Evolution IV, 100% vanntett trekk som puster og er støt absorberende. Gir optimal beskyttelse innendørs og utendørs hele året.
- Vanntett trekk i nylon for innendørs vinterlagring samt for bruk ute på sommeren. 100% vanntett.
- Støvtrekk i sateng og bomull. Glatt overside og matt underside. Anbefales for innendørs lagring.

Priser fra 2.325 til 4.200 inkl. mva og frakt.

Ta kontakt med oss for å få tilsendt nærmere informasjon.

SPECIALISED CAR COVERS
Postboks 1094, 3194 Horten
Telefax 33 04 84 35
Telefon 33 04 84 35

Who Covers The Worlds Finest Motor Cars?
Specialised Car Covers



GO-KART KJØRING I SIGDAL

Klubbtreffet den 15. juni ifjor var lagt opp til å være noe helt annet enn alle tidligere klubaftner i PKN's historie - vi skulle ut og kjøre Go-Kart! Klubben hadde gjort avtale med Sigdal Motorsenter i Buskerud om at klubben skulle få anledning til å disponere banen en kveld helt alene.

Det var som sagt midt i juni, og været var - slik det gjerne er i Norge på forsommeren - noe utrygt. Akkurat dette var kanskje med på å gjøre rekken med Porscher som reiste fra Drammen noe tynn. Men underveis møtte vi flere - og ved ankomst Sigdal ble vi ved godt mot. Her var Porscher fra Oslo, Hønefoss, Vestfold og noen innfødte fra "nærområdet". Om ikke parkeringen var full av Porscher, så

ble vi iallefall 27 betalende go-kart førere som satte hverandre i stevne denne sommerkvelden.

Kjøringen startet i 18-tiden, og det viste seg at et klippekort med seks heat passet bra for disse kveldstimene frem til klokken 21. Dette kortet kostet 250 kroner - og dekket alt - bortsett fra kaffe og vafler som eierens to døtre hadde ansvar for!

Det kom en regnskur iløpet av kvelden, men den var over iløpet av et kvarter. Imidlertid gjorde dette banen litt mer krevende. Og for å sitere eieren av Sigdal Motorsenter: "alle skal snurre minst en gang før de er ferdige for kvelden" Uten å være helt sikker tror jeg han fikk rett i det - etterhvert som banen var blitt litt glattere og førerne litt mer

overmodige snurret Porsche-førerne, en etter en!

Det ble en absolutt hyggelig kveld tiltross for at sol og varme uteble. Men vi regner med at en tilsvarende kveld vil bli arrangert i 1996, og vi kan jo håpe på litt varmere vær da. Deltakelse kan absolutt anbefales - og det er ingen grunn til ikke å ta med hele familien. For det første er go-kart kjøring like passende for kvinner som menn, og dessuten var det også mulig å leie cross-sykler og 4-hjuls cross-sykler beregnet for barn helt ned i syv-års alderen.

Jeg sier bare vel møtt i Sigdal-

Vidar Aasen



STAFETTPINNEN:
TORE
MAGNUSSSEN

DRØMMEN SOM BLE EN REALITET

Det var ca. 4 uker før Frankfurt Motor Show ble åpnet, der Porsche type 901 skulle vises med ny salgsbetegnelse på hekken, at Tore Magnussen ble født. Jeg vokste opp i Krokstadelva, en mil utenfor Drammen og min bilinteresse begynte raskt. Den første Porsche brosjyre ble innhentet som 12 åring i Frankfurt og selv i dag er den så god som ny. Det gikk med mye tid til dagdrømming om å eie og kjøre Porsche og ikke minst: tenk å jobbe med Porsche, da! I Krokstadelva skulle man ikke tro at det var noe marked for Porsche, men

Vidar Osen, som fortsatt bor i Krokstadelva, hadde VW Porsche 914-6 fra 1972.

En annen kar, fra Hokksund (Truls Meland), hadde en 76-modell 911 Carrera Targa, og jeg fikk ofte både prøvesitte og vaske denne bilen. Dette gjorde vel sitt til at dagdrømmingen underveis fikk blomstre! Veien man skulle gå her i livet var jo enkel. Lærlinge/kontrakt som bilmekaniker var en realitet etter ungdomsskolen med tilhørende jobb på Albjerk Auto A/S i Drammen.

En dag jeg kom hjem fra yrkesskolen

spurte min mor meg om det var noen pene jenter på skolen! Svaret ble da følgende: Å, ja da, det er ei jente der, og hun er nesten likestrøken som en 911 turbo! Så tankene var rett og slett bare et sted på den tida.

Sommeren 1983 var jeg på ferie i Hellas hvor også mye av tida gikk med til å drømme om Porsche. Like ved det hotellet vi bodde sto en gul 914 som ble gransket med harde, tunge blikk. Jeg besluttet en dag å kjøpe Aftenposten og leste bilannonser for harde livet. Plutselig fikk jeg øye



på en annonse: VW Porsche 914 1,7 med defekt motor til salgs for kr 30.000-.

De siste dagene av ferien gikk veldig tregt, men to dager etter hjemkomst stod en 914 i garasjen. Bilen var ikke av beste sort så det ble mye jobb som førte til noen vel raske løsninger som man gremmes av i dag. Men det lærte meg en ting: at den dagen man får en Porsche igjen, så skal alt være originalt.

Min Porsche 914 ble kjørt ca. 200 mil på snaue 3 år, så det var en knapp Porsche-opplevelse.

Neste Porsche ble kjøpt den 15. april 1986 og det var en 911 SC Coupe fra 1981, som hadde gått 56000 km, og hadde fargen Grand

Prix hvit. Denne ble min hittil største bilstolthet! Det er like spesielt hver gang jeg ser igjen bilen på vårtreffet på Bogstad : reg.nr.KF 12911.

I 1987 startet jeg Magnussen Autostyling, som var et lite verksted hvor jeg skrudde noe på Porsche. Jeg kjøpte også en del deler i fra Bertel O. Steen A/S Stabekk, som senere dette året skulle bli min nye arbeidsplass.

Her ble jeg ansatt som verksted-formann for Porsche og Mercedes, og drømmen var en realitet -jeg kunne jobbe med Porsche på heltid! Dette ble det mest interessante som kunne skje meg - å få denne jobben som det kun var en av i landet.

Det jeg husker aller best i fra begynnelsen, var en finere frue som hadde kjøpt seg ny Porsche på eksport og som hadde bilen på førstegangs- service. Servicen ble utført, og jeg prøvde bilen bare en liten tur - pent og pyntelig ! (mange kunder var veldig skeptiske til at jeg, som bare var 23 år, skulle kjøre deres bil så jeg kjørte unormalt pent på den ene turen). Kunden fikk utlevert bilen og kjørte mot Drammen.

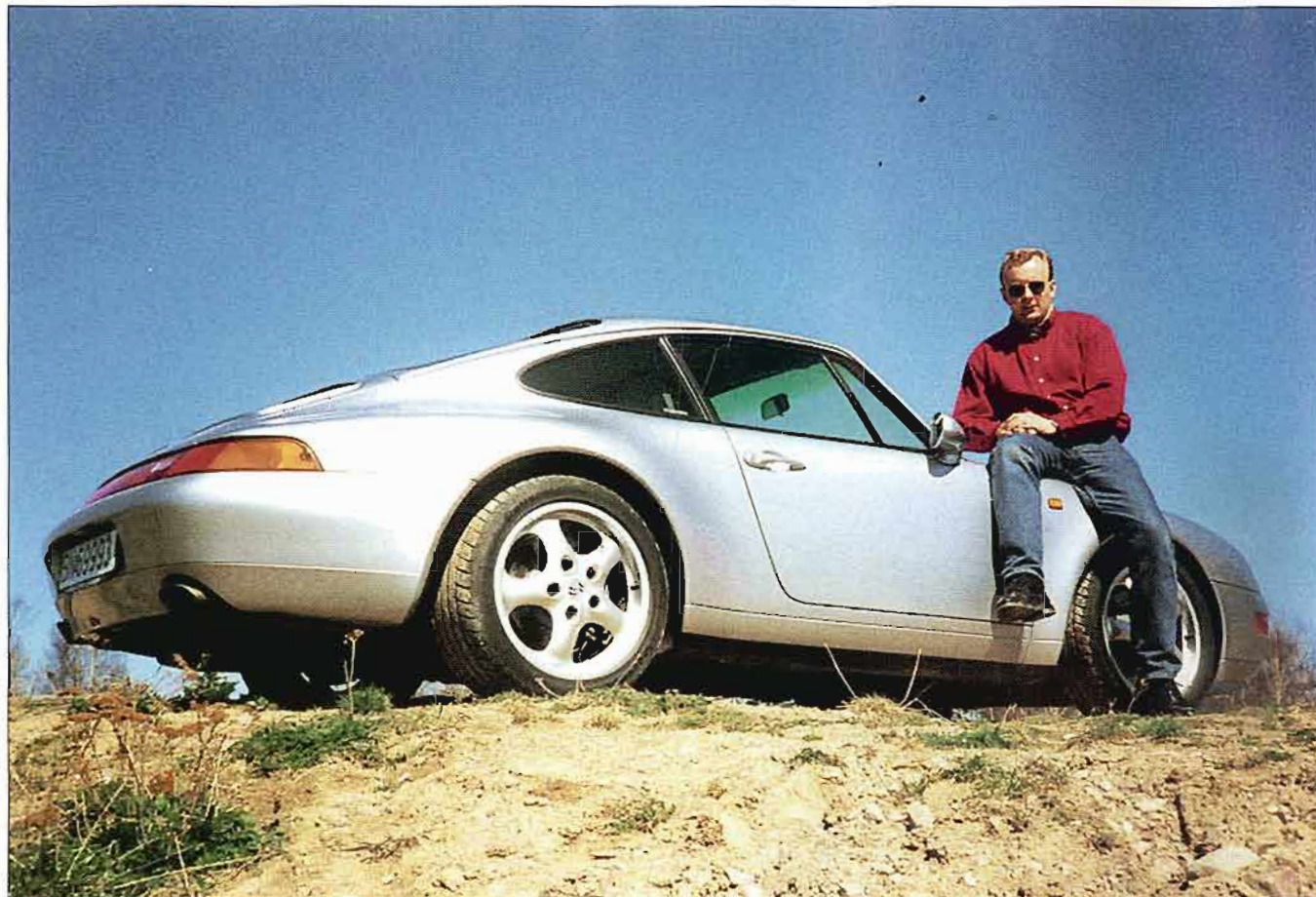
Ved Kjellstad-bommen tok hun en skikkelig akselerasjon og bilen stoppet . Vi ble ringt etter, og jeg kjørte avgårde, og møtte selvfølgelig en grinete eier. Feil ble rettet, noe som viste seg bare å være en stram ledning som ble dratt av ved akselerasjon. Heretter ble alle biler prøvekjørt en gang på full gass!

Hva nå, når jeg har jobbet på full tid med Porsche i så mange år - hva er det som har gjort størst inntrykk?

Det må være den gangen jeg satt på to runder rundt Nordsløyfe på Nürburgring med en test-kjører fra Porsche i en 944 S i 1986. Eller da jeg kjørte selv på Rudskogen i Porsche 924 Carrera GT" en til Sven Furuly, en opplevelse som overrasket veldig! I tillegg har jeg kjørt 10 runder på banen i Våler med Supercup-Porschen til Harald Huysman - en fabrikklaget løpsbil der alt stemte. For en gammel rally/banekjører så var gleden av å kjøre disse tre ovennevnte Porscher på bane ekstra stor.

Løpskjøringen startet ut fra ren inspirasjonen jeg fikk etter en tur med egen 911 rundt Nürburgring. Etter å ha lest "auto motor und sport" i mange år, så hadde jeg sett det gikk an å kjøre i full sladd på tørr asfalt, noe som ble gjennomprøvd flere ganger der nede.

Så skjedde det: jeg kom altfor fort over en topp og veien gikk veldig krappt høyre etter kulen. Noe panikk-bremsing kunne ikke unngås, andre giret ble puttet inn, og jeg ga full gass rundt svingen! Det hele ble etterfulgt



av trampe- klapp blant de som sto der - jeg var skikkelig stolt! Endelig hadde jeg klart det - full sladd på tørr asfalt, så i neste sving ble det satset for fullt igjen, men her gikk det rett av veien. Men en "auto motor und sport"-sving har jeg klart!

Etter at Porsche 911'en ble solgt, startet løpskjøring for fullt - alt fra 12 timers løp på Karlskoga med Talbot Samba, så til rally med Talbot Samba, deretter rally med Peugeot 205 og sist, men ikke minst Peugeot 309 GTI16 som ble brukt når jeg kjørte på juniorlandslaget i rally. Når jeg kjørte på landslaget så kjørte vi Rally Deutschland, et EM rally som bl.a. gikk 2 runder rundt Nordsløyfe og Grand Prix-banen. Dette løpet gikk over 4 dager og her ble det 2. plass i klassen - en stor opplevelse! Videre så kjørte jeg baneløp både med Peugeot 309, innleid Opel Corsa og med Honda Civic³ Vetec, og avsluttet det hele med å være kartleseren til Eldar Vågan. Mye av bilsportsatsingen er nok bl.a.



grunnen til at jeg pr. i dag ikke har Porsche. Men allikevel, jeg ville nok ikke vært den foruten! Porsche får komme tilbake senere i livet mitt. Gleden har også vært stor i det å få jobbe med så mange interessante mennesker som har bil til en stor hobby. På salgssiden hos Bertel O. Steen A/S Stabekk begynte Anne Singsaas å jobbe våren 1992. Vi fattet tidlig

stor interesse for hverandre med Porsche som kamuflasje (at bilen skulle bli brukt til dette, hadde jeg aldri trodd)! Spesielt husker jeg klubb-mesterskapet den høsten, med grønn 75-mod. 911 (nå Hans-Petter Havdals). Anne tok etter hvert over som produktansvarlig for Porsche på Stabekk og jeg var verkstedformann. Enhver med litt fantasi, kan skjønne



at det ble det mye Porsche-prat både hjemme og på jobb - noe vi begge trivdes med og dro god nytte av. Så for meg ble virkelige dagdrømmingen til en virkelighet! Anne og jeg giftet oss i Haslum kirke i september i fjor, og her nevnte selv presten Porsche med kjærlighet i blikket.

Vi hadde lånt en 356 speedster og en ny Carrera 4. Bord kort ble laget.

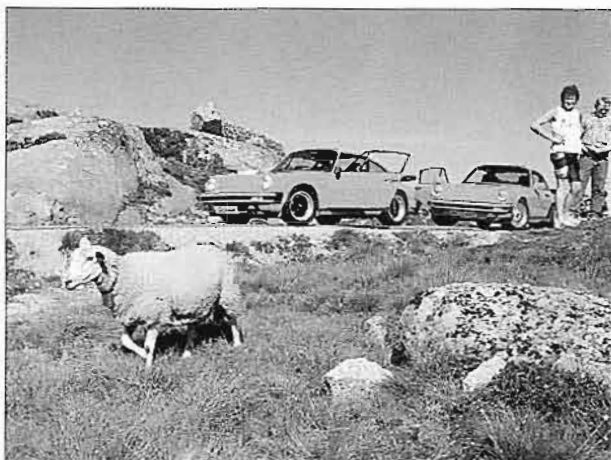
av 911 turbo scala 1/87 og takk til de 8 fra Porscheklubben som møtte opp og kjørte i kortesje etter oss fra kirken. En absolutt uforglemmelig opplevelse!

Jeg har nå skiftet arbeidsplass, til først Ford, som var veldig langt fra det jeg hadde drevet med, til nå å starte opp verksted for Land & Sjøfritid Vest A/S (hvor vi i hvert fall har en Viper V10).

Savnet etter å jobbe med Porsche til daglig er selvfølgelig stort, men videreutvikling og nye utfordringer lokket. Heldigvis kan jeg fremdeles følge Porsche på nært hold gjennom Anne - så hverdagen har fremdeles mening.....

Stafettpinne sender jeg denne gangen nordover, til Knut Oluf Flatset!

Tore Magnussen



KLUBBTREFF

Ettersom jeg også er Land Rover eier, og Norsk Land Rover Klubb hadde 20 års jubileumstreff på Hunderfossen fikk jeg problemer: hvordan være med Land Rover på Hunderfossen og Porsche i Rogaland samtidig? Det endte med at jeg tok Porschen til Hunderfossen torsdag formiddag. Om kvelden kjørte jeg over fjellet til Fagernes, og overnatta i telt på en campingplass ved Vangsmjøsa.

Er dere klar over hvor mange severdigheter det er på strekningen Fagernes, Lærdal, Aurland, Voss og Bergen? Det er seks stavkirker, mengdevis med museer og et utall pene landskaper. Vegmuseet et-par kilometer vest for Borgund stavkirke var det mest overraskende, jeg hadde ikke engang hørt om det!

Kjører man fra Bergen til Stavanger slutter man å klage over bensinprisen. Bensinutgiftene blir helt borte sammenlikna med fergeutgiftene og tunnelbompenger. Det er ferge for å komme til Stord, og det er ferge for å komme fra Stord. jeg overnatta på Stord, men må komme tilbake en eller annen gang for å bli bedre kjent med øya der ute i havet.

Karmøy har blitt liggende i bakevja etter at fergeruta ble lagt om. Nå går riksvei 1 på fastlandet øst for Karmøy. Ny ferge, og dermed er man på en øy ute i Boknafjorden. Derfra går det bruer og tunneler -



og plutselig er man midt i Stavanger.

På ankomsttidspunktet var jeg sansynligvis den eneste Porschen i Stavanger, for på grunn av fergerutene kom jeg for seint til frammøtet på kaia. Jeg dro rett til Klepp. Den eneste grunnen til at vi østlendinger har hørt om Klepp er fordi stedet har en go-kart bane. Jeg hadde derfor ikke regna med at det skulle bli vanskelig å finne fram til kommunens største (og eneste) turistattraksjon. Der tok jeg feil. Ikke et eneste skilt pekte mot go-kart banen. Omsider fant jeg fram til turistkontoret, men det var stengt. Noen tenåringer pekte ut riktig retning, og en mann i en Golf ga en nøyaktig beskrivelse av hvor jeg skulle finne banen. Vel framme blant alle de andre Porschene var jeg så sliten at jeg like godt sto over kjøringa.

Om kvelden var det grilling med



sosialt samvær på campingplassen i Stavanger. All honnør til Knut Lien, som hadde forutsett at noen ville bo på hotell, noen i campinghytter, og at noen av oss er så sporty at vi foretrekker telt.

Neste morgen våkna jeg ved at regnet piska mot teltduken. Piska? Nå, ja. Da jeg tok mot til meg og stakk hodet ut, var det så vidt jeg kjente duskregnet. Teltduker har det med å overdrive! Engangsgrillene fra kvelden før hadde etterlatt svarte firkanter med nedbrent grass. Hadde vi holdt på lenger hadde vi kanskje klart å svi oss ned til grunnfjellet. Tankene gikk til filmen "Kinasyndromet".

Etter frokost kjørte vi ned til kaia,

I STAVANGER



og ombord i ei ferge. Da vi forlot Stavanger var det 14 Porscher ombord. Et flott syn! Dessverre var det et-par andre biler også, og da vi kom til Lauvvik kom det på endel tyskere med terrengbiler. Ferga førte oss innover Lysefjorden. Kapteinen fungerte både som båtfører og guide, og gjorde denne fergeturen uforglemmelig. Slapt tilbakelent i en stol på fergedekket kunne vi se opp på Prekestolen. Denne severdigheten er vesentlig mer imponerende på prospektkortene enn i virkeligheten - i alle fall når "virkeligheten" betyr nedenfra. En av Nord-Europas lengste tre-trapper var mer imponerende.

Alle koselige båtturer tar slutt (det

er bare de guffne båtturene som tilsynelatende aldri slutter), så til sist kom vi helt innerst i Lysefjorden, hvor det naturligvis heter Lysebotn. Straks vi kom i land var det full stopp og lettere trafikk-kaos. Heldigvis gikk det greit, og kortesjen fortsatte en veg som tilsynelatende gikk rett til vær. Jeg kjørte bakerst, og fikk mange fine utsyn over Porschene som snodde seg opp noen flotte håmålssvinger. Midtveis til himmelen var det laget en rasteplass med glimrende utsikt. Håkon Andersen og Jack Eidsvold fikk tilbud om å hoppe ut, slik at vi kunne ta bilder av dem. Begge to avslo tilbudet, og dermed fortsatte vi til topps.

Lyseheiene, som ligger langs grensa mellom Røgaland og Vest-Agder, har en fantastisk natur, som frister til nye besøk. Vegen er litt smal, men ikke værre enn at to personbiler kan møtes - dersom begge sjåførene kan kjøre

bil. De få problematiske møtene oppsto når den andre sjåføren kjørte midt i vegen.

Flere ganger ble det bråstopp. Ikke på grunn av møtende trafikk, men på grunn av fe-rister. Det viste seg at enkelte av Porschene er så lave og så stive at de ikke kan kjøre fortere enn gangfart over fe-ristene. Jeg lurar på hva de sjåførene gjør når det snør... venter til brøytebilen har kjørt, kanskje?

Etter en utmerket lunch på et høy-fjellshotell reiste alle hver til sitt, hvilket betyr at de tre "Stavanger-bilene" kjørte tilbake til Stavanger, den ene Sørlandsbilen kjørte dit, mens vi 10 bilene fra Østlandet fortsatte over fjellet mot Setesdalen.

Ordet "Stavangerbilene" står i "gåsøyne" fordi i den ene bilen satt Knut Lien (og han er fra Oslo), i den andre satt et ektepar med sønn (hvor dama var fra Italia), og i den tredje satt et ektepar med to døtre (alle fra USA). Dårlig oppslutning av etniske Rogalendinger, med andre ord!

Ettersom jeg kjører saktere enn enkelte andre Porsche-førere, dro jeg litt før de andre, i trygg forvisning om at de ville ta meg igjen. Det gjorde de, noen tok meg til og med igjen tre ganger!

Du kommer ikke særlig raskt fram ved å kjøre fort dersom du stopper ofte!

Olav Helge



1:43 MODELLBILER

En fabrikant i Frankrike ved navn Renaissance kommer stadig med modeller som man tidligere ikke har sett maken til. Jeg har tre byggesett fra denne leverandøren, og det er en kjennsgjerning at disse har en lei tendens til å ha status byggesett over lengre perioder. De er nemlig utrolig kompliserte å bygge, svært detaljrike og i skala 1:43 så blir panserlåsene relativt små!

Modellen som jeg nå holder på å bygge er en tro kopi av fjorårets 911 GT2 som ble kjørt i 24-timers løpet på Daytona av Stuck, Adams, Grohs og Schroeder. Den er meget spesielt dekorert, og vil sikkert gå inn i historiebøkene som en av tidenens vakreste 911'er. Renaissance lager som sagt eksakte kopier av sine utvalgte, og hør bare hvordan et engelsk modellblad beskriver modellen: «the stunning Porsche 911 GT2 features one of the finest

sets of detail parts we have yet seen - the model of the year!» - og denne skribenten er kjent for å være meget kritisk

Selve bilen er laget i resinplast som må finslipes for å få vekk alle overflødige støpeskjøter. Interiøret er slik en racing-Porsche skal være, og det følger med syltynne kabler i riktige farger som går til hydrauliske jekker etc. Man kan velge om førerdøren skal kunne åpnes og det følger med en ekstra dør til dette. Alle utvendige og innvendige detaljer er fotoetset slik som pedaler, luftinntak, speilglass etc., ruterammene er støpt i løvtynn messing, tauekroker foran og bak er egne deler (!), til og med senterboltene på hjulene finnes.

Når man ser hvor mye presisjonsarbeid det legges i slike modeller, så er det forståelse for at de må koste en del penger. Selve

byggesettet ligger på ca. 500,- men hvis du vil ha den ferdigbygget fra fabrikken så må du nok firedoble denne summen. Det er nettopp slike modeller som gjør denne hobbyen så facinerende, og det skal jo være en utfordring å begynne på en ny modell. Den eneste ulempen med disse flotte franske fabrikkene som Renaissance, Le Phoenix, Miniatures du Chateau er at de er så bra at alle andre blir bare dri.....

Siden jeg ikke er helt ferdig med byggingen ennå, så får dere inntil videre ta til takke med bilder av originalen. Som ekstra opsjon kan man nemlig bestille 15 bilder av originalbilen fra alle mulige vinkler slik at dekoreringen blir helt perfekt, og disse bildene har jeg selvfølgelig skaffet meg

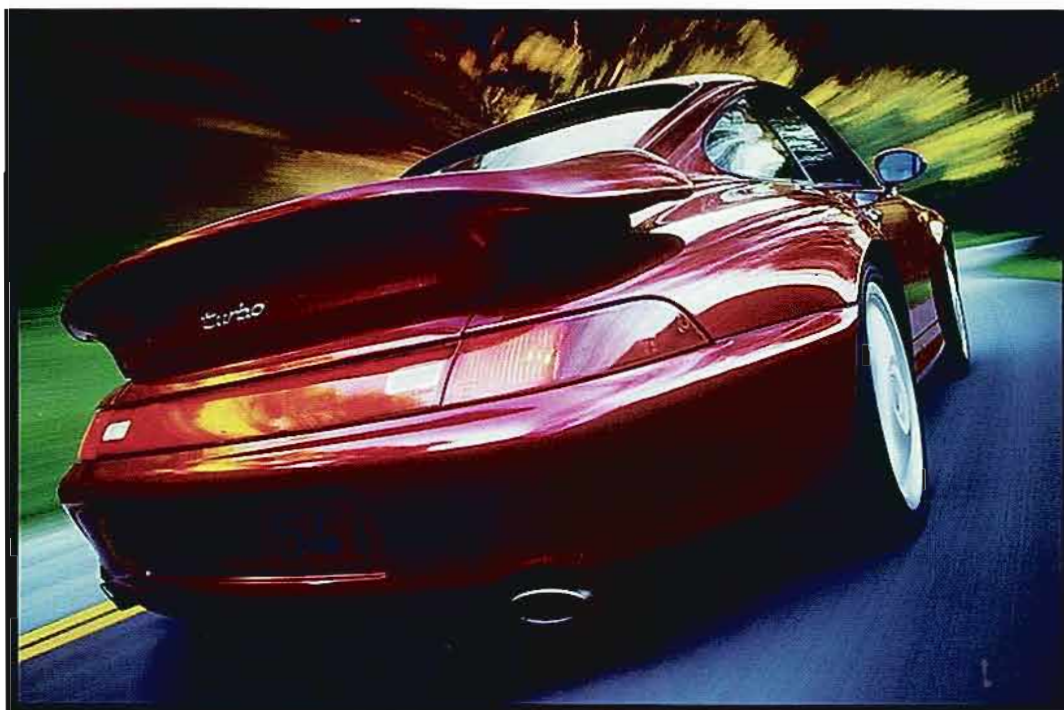
Egil Haugen

PORSCHE

**Vi har faktisk ingen Porscher i vårt
salgslokale for tiden!**

**Det er stor etterspørsel etter bra biler, og
vi hører gjerne fra deg som går med tanker
om salg fremover mot vårsesongen ...**

Kundene våre er der - skal vi selge for deg?



**Som medlem av Porsche Klubb Norge får du 10% rabatt
på deler og 15% på service. Vi har også et godt utvalg i
fritidsartikler fra Porsche Selection. Du er hjertelig
velkommen til et besøk i våre nyoppussede lokaler.**

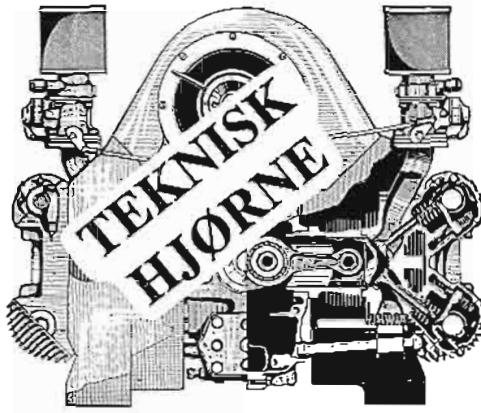
**Husk at vi er Norges eneste autoriserte Porscheverksted
som tilbyr originalservice med originaldeler.**

BERTEL O. STEEN ^A/S

STABEKK



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



PREPARERING FOR SLALOM OG BANEKJØRING

Del 3: MOTORTRIMMING - 911

Det finnes like mange meninger innen motortrimming som det finnes motoreksperter, men når det gjelder Porsche så er i allefall de fleste enige om at 1000 kr. pr. Hk er en grei regel. Med andre ord, kostbar morro.

Uansett, før eller senere får man lyst på litt mere "skyv" (denne lysten bør fortrinnsvis inntre etter at hjuloppheng og bremses er oppdatert). Da finnes det flere alternativer:

Det som kan synes som det enkleste alternativet er å bytte til en nyere motor med mere volum og effekt. Dette kan være et gunstig alternativ dersom man finner en bra motor med kjent historie. Problemet er bare at man sjelden får prøvekjøre en brukt motor før man har kjøpt den. Skulle motoren trenge overhaling blir regnestykket tvilsomt.

Personlig synes jeg det er viktig å satse på et tidsriktig alternativ når man skal bytte motor (dersom bilens originalitet skal bevares). F.eks. en 3,2 Carrera motor montert i en tidlig syttitals 911 ser ikke helt riktig ut.

Bortsett fra det utseendemessige er

det et annet forhold som er langt viktigere:

De senere motorene er minst 10 - 15 kg tyngre enn motorene produsert på syttitallet som bl.a. hadde motorblokk i magnesium. Denne tilleggsvekta havner bak bakakselen og gjør kjøreegenskapene enda mere spennende. For å bøte på dette må det monteres fjærstaver og stab.-stag tilsvarende det som tilhører den kraftigere motoren. Utover dette må man regne med litt miks i forbindelse med bensintilførsel og elektrisk opplegg.

Da skal vi se litt nærmere på noen alternativer for effektøkning på den motoren som du har (bare de mest vanlige motorene):

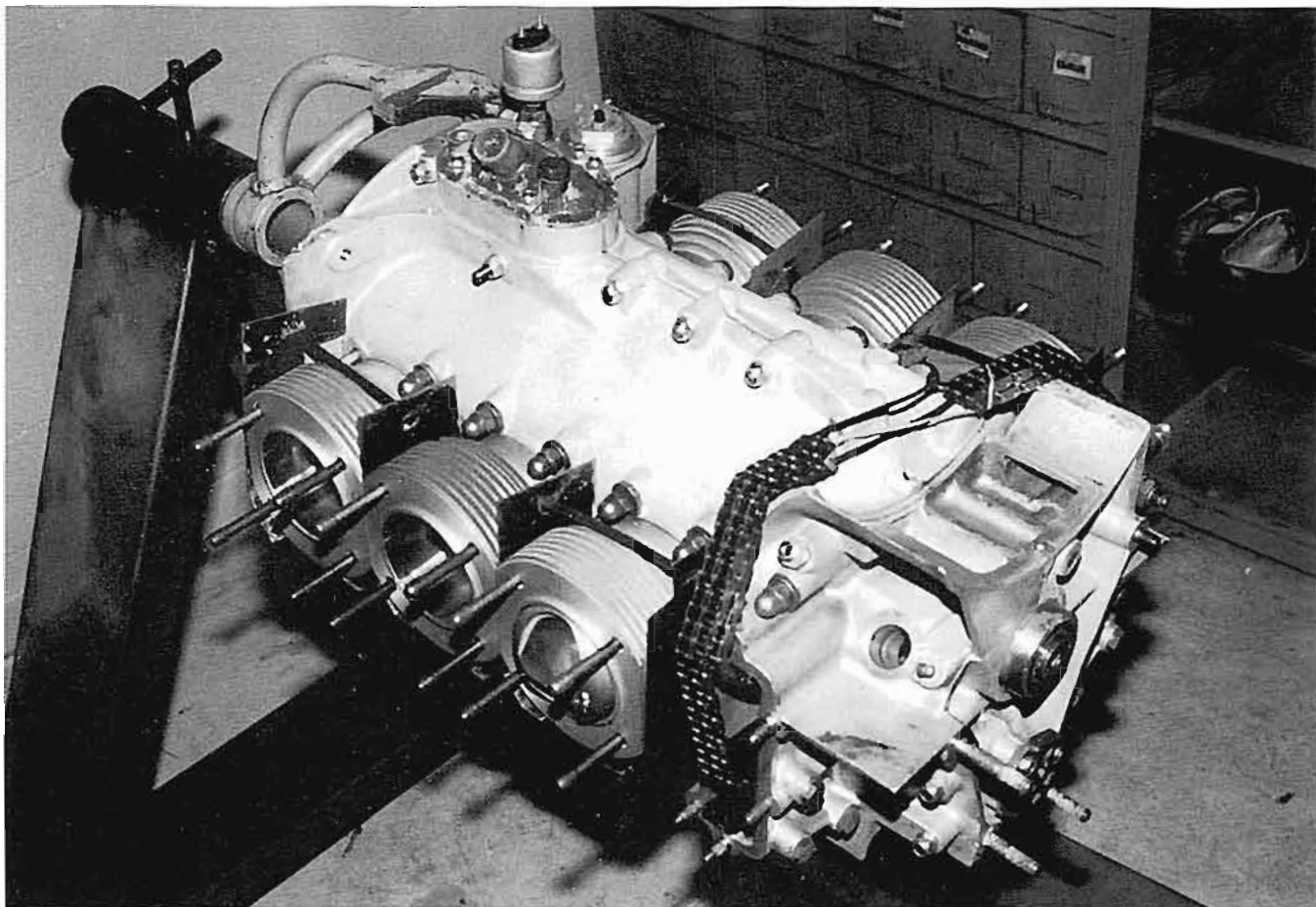
Utgangspunkt: 2,7 liter, 150 - 175 hk, K-jetronic

Disse motorene er av mange ansett som uegnet for effektøkning pga av magnesiumsblokka. Sannheten er at disse kan tilby mye effekt i forhold til vekt. Riktignok er magnesiumen mindre stabil enn aluminiumen som ble benyttet senere, men dette er ikke noe vesentlig problem dersom motoren man bygger på ikke har

gått for langt (150 - 200.000 km). Motorblokker som har støpe-nummer som slutter på 7R er de beste. En reell svakhet ved disse motorene er imidlertid ventilstyringene. Opp til 1977 ble det benyttet styringer i kobberlegering. Disse kan være utslitt allerede etter 100.000 km. I verste fall knekker en eksosventil og et motorhavari er et faktum. Fra -77 ble det benyttet styringer i silikon-bronse og disse må benyttes ved enhver overhaling.

K-jetronic innsprøytingen setter en grense for effektøkningen, men pålitelige 180 til 190 Hk er innen rekkevidde. F.eks. kan man benytte kamakslar fra en 3,0 Carrera. Disse har lengre åpningstider og vil i kombinasjon med høyere kompresjon gi merkbar effektøkning. Kompresjonsforholdet kan heves til f.eks. 9:1 ved å dreie av topplokkene. Dette inngrepet påvirker imidlertid "timingene" av kamakslene, men kan kompenseres for ved å justere kamdrevene. Man kan dreie av inntil 1 mm uten større problemer.

Kombineres dette med et eksosanlegg av typen før -74, får man ut de siste 5 hestene.



Nyoverhølt blokk med sylindre, morroa kan begynne.

Dette anlegget har to separate innløp (et for hver syl.rekke) i eksospotta. De senere systemene samler alle sylindrene på en side før eksosen går inn i eksospotta. Et rustfritt system fra SSI er ikke å forakte, leveres av Autotuning, Stigs Garage m.fl..

Når det gjelder utformingen på kanalene i topplokkene, er dette en jobb for eksperter. Utgangspunktet er imidlertid bra så nøy deg med å jevne ut skarpe kanter etc..

Kamaksler beregnet på motorer med forgasser eller mekanisk innsprøyting bør ikke benyttes på motorer med K-jetronic. Systemets luftmengdemåler liker ikke kamaksler med med mye overlapp (innsugningsventil og eksosventil er åpen samtidig). Dette pluss det faktum at systemet ikke kan levere ubegrenset med bensin, gjør at K-jetronic ikke uten videre duger for de helt store effektene.

Ønsker man over 200 Hk, kan man bygge en 2,7 RS replica. Man må da benytte kamaksler fra en 911S motor. Dette kombineres med 46 mm Weber forgassere og gammel type eksosanlegg. Kompresjonsforholdet bør ligge mellom 8,5 og 9:1.

Regn med rundt 210 Hk. Dette er virkelig en "tidsmaskin" og passer inn i alle 911'er tilbake til -65.

Det er dog en hake ved opplegget. De fleste 2,7 liters motorene er utstyrt med såkalte Alusil-sylindre, mens den originale 2,7 RS hadde Nicasil-sylindre. De siste er en dyrere variant som tåler mere juling. En RS sylindersats vil imidlertid sprengre budsjettet så en får akseptere noe redusert levetid.

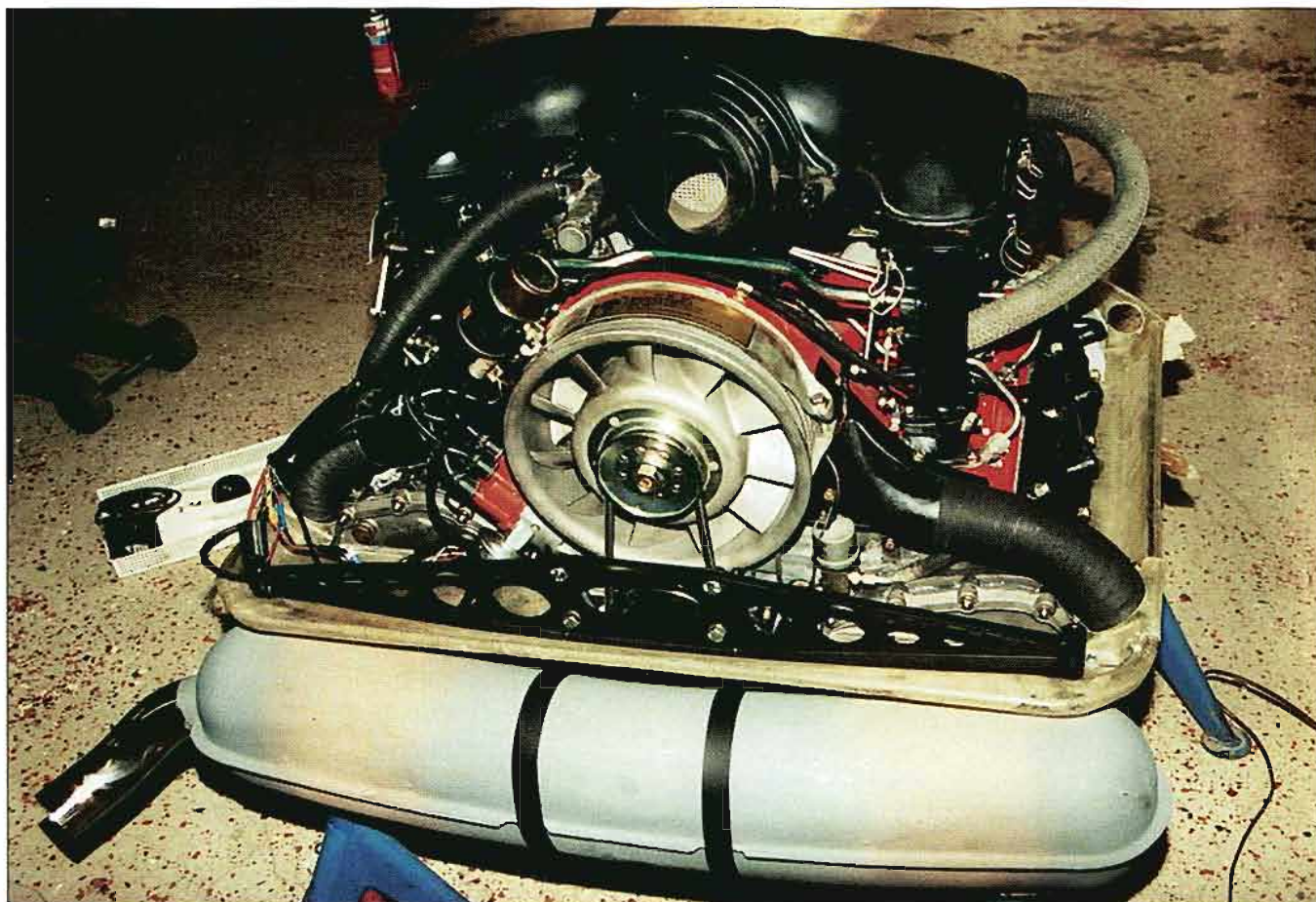
Skal man bygge en "original" 2,7 RS motor må man ha det riktige mekaniske innsprøytingssystemet og tilhørende manifold. Regn med 15 - 20.000 kr. bare for innsprøytningspumpa. Dette er ingen

farbar vei, det blir billigere å kjøpe en virkelig original 2,7 RS motor. Unntaket er hvis man har en 2,4S motor, da denne kan bygges om til 2,7 RS spesifikasjon uten at kronebeløpet blir sekssifret.

Utgangspunkt: 3,0 liter, 180 - 204 Hk, K-jetronic

Det som er nevnt ovenfor i forbindelse med 2,7 litern gjelder stort sett også for 3,0 litern. Fordelen med denne motoren er at den har en sterker aluminiumsblokk (samme som turbo) og har dessuten Nicasil sylindre. Dvs. et godt utgangspunkt for store effektuttak.

Ved å bl.a. bytte vievakseln (74,4 mm slag mot 70,4 mm) kan man bygge 3,2 Carrera "Light". Regn imidlertid ikke med å oppnå de samme 231 Hk. Innsprøytningsanlegget vil begrense effekten til ca 220 Hk, dette blir imidlertid



Original Carrera 2,7 RS, en "evighetsmaskin".

en motor med masse moment. Tilsvarende som for 2,7 literen kan man bygge en 3,0 RS replica med de samme kamakslene og forgasserne som for 2,7 RS replican. Regn med 230 - 240 Hk.

Utgangspunkt: 3,2 liter, 231 Hk, Bosch Motronic

Motronic innsprøytningsystemet åpner for såkalt "hvitsnipp-trimming". Systemet kan omprogrameres ved å bytte mikroprosessor ("chip-tuning") og effekten kan heves.

Man må imidlertid anta at Porschefabrikken ikke bomma helt da de justerte inn motorn, så effektpotensialet er nok ikke så dramatisk. Mellom 5 - 15 Hk ?

For den som foretrekker litt mere møkk på fingrene kan man også her benytte 46 mm Weberforgassere og S-kamaksler. 280 -290 Hk er fullt

mulig. Dette blir en herlig kombinasjon av mye moment og høy toppeffekt.

Vil man ha mere moment og kan offere litt toppeffekt er 40 mm forgassere kombinert med kamaksler fra 911E et alternativ. Regn med 240 - 250 Hk.

Generelt for alle motorer gjelder at man ved å beholde original innsprøytningsystem oppnår en mere pålitelig og vedlikeholdsfri løsning i forhold til forgassere. Før man har fått en forgassermotor til å gå rent har man gjerne samlet en stor eske med dyser og halsringer pluss at de to forgasserne må "tunes" i forhold til hverandre.

Turbo eller kompressor

Dette temaet er så stort at det må behandles i et eget kapittel.

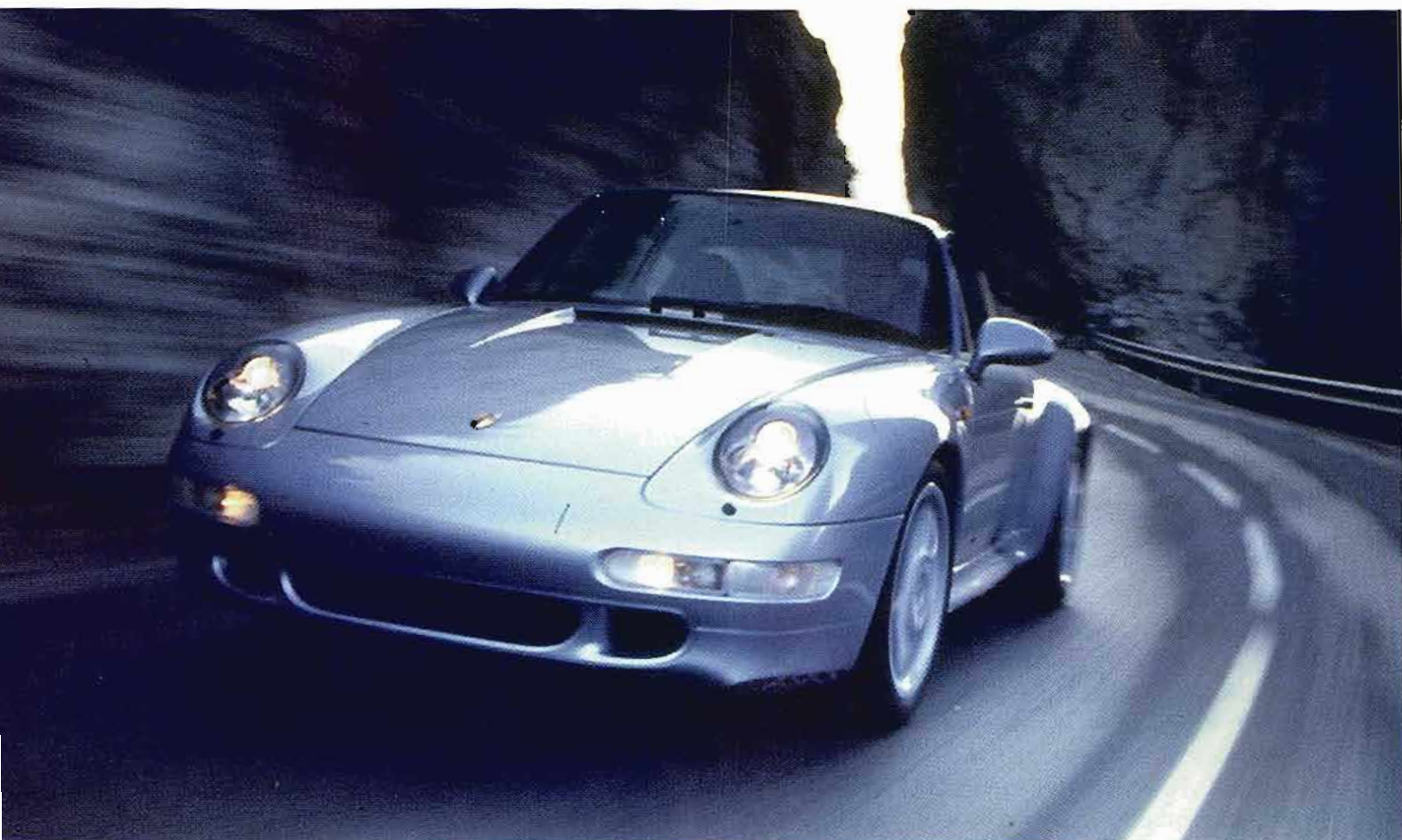
Generelt er fordelene med en mekanisk drevet kompressor at den virker direkte på alle turtall.

Ulempen er at den også er i drift når man ikke har behov for ekstra effekt. Dette gir høyere belastning på motorn enn ved en eksosdrevet turbo som bare gir effekt når man ber om det. Nå finnes det imidlertid en clutch for utkobling av kompressoren på nyere systemer, men dette emnet må vi som sagt komme tilbake til.

Første banekjøring er 12 mai, skal du ha mere skyv før den tid må du ta frem verktøykassa i kveld. Vi sees!

Hans Peter Havdal

Porsche har valgt Mobil. Hva med deg?



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

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

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

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



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

Mobil 1

Uansett hva slags bil du kjører

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



PÅ SKOLEBENKEN I STUTTGART

Fabrikkur 18. til 24. November.

Endelig skulle vi som steller med Porsche til daglig bli invitert til fabrikken i Stuttgart. Porsche arrangerer for nyansatte i systemet verden over, et såkalt « Introduction to Porsche » en gang i mellom. Vi var glade for at turen var kommet til oss. Det hele starter med en uhøytidelig middag søndags kveld, men vi overivrige nordmenn møtte for sikkerhets skyld opp allerede lørdag. Her måtte man ikke gå glipp av noe.

MANDAG startet den mere seriøse delen. Vi begynte med museet i Zuffenhausen, og det var vel verd en titt, men kunne ikke i størrelse

sammenlignes med Mercedes-museet som vi hadde vært innom på søndag. Videre fulgte besiktigelsen av selve produksjonen. Hovedtemaet/-ønsket for alle deltakerne var selvsagt få se « litt » av en Boxster. Her gjorde ikke Porsche forskjell på folk, ingen utenforstående fikk se bilen på nåværende tidspunkt. Dette gjorde at vi ikke fikk sjansen til å besøke lakkavdelingen, for der var det noe « på gang ». Men vi fikk få sett « litt » av bilen. I produksjonen fikk vi teknisk interesserte øye på div. deler som vi ikke hadde sett før. Det var veltebøyer, oljefilter-braketter etc. som måtte snus og vendes på. De

fleste i Porscheklubben har vært på fabrikken, så vi trenger ikke å gå i detalj på dette. Vi avsluttet omvisningen med å spasere igjennom Exclusive avdelingens monteringsverksted. Her var det mye gromt: skinninnredninger og trimmede turboer m.v.

Til de kundene som ønsker å hente bilen sin selv hos Porsche, så finnes det en egen hall hvor selve utleveringen finner sted. Den bilparken vi her så, ser vi sjelden eller aldri på Stabekk. Turbo, GT2, og Carrera RS i alle slags røde farger og med tilhørende interiør, ble plutselig ganske vanlig. Alle er forresten hjertelig velkommen til



Nordmennene spredte seg ut på begge sider av bordet, damene til venstre, herrene til høyre. På bildene kan vi se Anne Singaas, Britt Grønmås, Edward Haug og Tore Ång (Det er de fire som smiler på bildet!)

Stabekk for å se på bildene. Det gikk raskt et par filmer. Tiden gikk og kl. 12.00 gikk vi inn på Gästecasinot for en matbit. Dette var eksakt etter programmet og vi begynte å lure på om det var flaks eller tysk effektivitet! Det fikk vi ikke svar på.

Et kort sidesprang: Maten, disse folkene spiser jo 3-reiters middag flere ganger om dagen. Det både så bra ut og smakte nydelig, men hvor er det plass for all maten? Stygge tunger finner vel svar.

Etter lunsj bar turen innom undervisningsrommet med tilhørende foredrag om Porsche Philosophy og Porsche Safety. Vi fikk vel bekreftet det vi vet, at Porsche er en sikker bil. Et lite tips til de som kjører cabriolet; stolryggene er forsterket for å slippe å bruke veltebøyler. Konklusjon: ikke skift de ut med noe tilfeldig! Vi avsluttet dagen med omvisning i Porsche Training Center, som er en 3-årig yrkesskole for nyansatte. Det må være en drøm for interesserte å få gå på en slik skole. Her var det snakk om å lære seg et håndverk å være stolt av. Det var ikke bare elever som skulle begynne i produksjon og verksted som gikk der, også sekretærer måtte innom et 4-måneders kurs med bl.a. læring i bruk av fil! Her var ingenting overlatt til tilfeldighetene. Lokalet bar preg av Porsche og motorsport.

Hva med å ha en komplett Indycar hengende på veggen i undervisningsverkstedet?

Mot slutten av opplæringen fikk man restaurere biler for museet og de flinkeste holdt på med å restaurere en av Porsche's første doninger som hadde elektriske motorer i forhjulsnavnene!

Hele TIRSDAGEN ble brukt til foredrag fra forskjellige avdelingsledere hos Porsche. Vi fikk bl.a. en innføring i konseptet Colours and Interiors, samt informasjon om Porsche Driving School med kvinnelig leder, Claudia Schäffner. Etter at de mannlige deltakerne hadde betraktet henne noen sekunder ble tilnavnet hennes: Claudia Schiffer! Interesserte anbefales å melde seg på 2-dagers kjørekurs!

Når det gjaldt nyheter for modellåret 1996, så ble følgende fremhevet:

Porsche 911 Carrera 4 S er en Carrera 4 med turbo-breddede skjermmer og turbo-bremser. Bilen har Carrera 4-motor og spoiler bak, i tillegg til sofistikert utstyr som standard: felger i turbo-look, air-condition, skinninteriør og ABD.

I skrivende stund gjelder ca. september-produksjon for 911 Carrera 4 S - m.a.o. dette er en modell som virkelig har slått an! Den nye 911 Targa, er også en interessant nyhet i 1996. Med et 7

mm. laminert glasstak, så er denne bilen en mellomting mellom Coupé og Cabriolet. 17" spesialfelger er standard, i tillegg til air-condition. Webasto leverer det nye Targa-taket til Porsche, som er en egen enhet som kan byttes ut.

Vi fikk videre noen ord med Ilse Nädele som regnes for å være mor til alle Porsche-klubbene. Vi antar en del av dere har truffet henne.

Vi fikk også en liten presentasjon fra en kar fra Weissach som hadde litt av hvert å si om det tekniske - variabel innsug., diff. sperrer, dekktyper o.s.v. Deretter fulgte en engasjert fyr fra Style Porsche (design). Her var temaet å leve seg inn i linjene til en Porsche. Man skulle tro at dette var den minste sak, men her fikk vi belyst mange detaljer vi aldri hadde tenkt på før når det gjaldt selve designet av bilen. Mørke og lyse biler fremhever bilens linjer på to helt forskjellige måter. Og en liten bonus til de som har sølvfarget bil: Denne fargen fremhever bilens former best!

Så var det vår venn Holger Uhl fra Porsche Service Department som fortalte om strategi i forhold til kvalitet; funksjon, service og pris. Strategien er lagt!

Til slutt denne dagen var det Exclusive avdelingens tur. Mr. Zeller ga oss ikke bare teori, men

også mulighet til å titte på en demonstrasjonsbil. Denne bilen var bare fantastisk. Her var det rødt skinn, aluminium og karbon i fleng. Bl.a. hver minste detalj innvendig var utstyrt med skinn. Bilder og kataloger finnes!

Det ble snakk om ekstrautstyr, exclusive artikler og spesiallaging. Kort fortalt, Porsche er villig til å gjøre alt for Deg og bilen.

For de som fortsatt henger med, så er vi nå kommet til ONSDAG.

Denne dagen ble innledet med temaet: Porsche og miljøet, og vi konstaterte at her var det bare positive tanker og fremtidsutsikter. Vi fikk videre tips angående utleveringsprosessen av en bil. Dette kan være greit å gjøre riktig første gang, siden muligheten for å skaffe seg erfaring her på berget, har vært noe liten.

Vi hadde et møte med deleavdelingen og fikk svar på litt av hvert.

Her er en del å ta tak i for å bedre servicen til våre kunder. PS. Brev med tips om forbedringer tas imot med takk! Det kan hjelpe oss jordnære å få gjennomslag for nye ideer hos ledelsen.

For de som har 50- og 60-talls biler blir stadig deultvalget bedret hos Porsche Classic avdelingen.

Så var vi endelig kommet til TORSDAG og prøvekjøringen! Etter en rask gjennomgang av ruten ble vi servert hver vår bil; 911 Turbo, Carrera 4, den nye Targaen, 911 Cabriolet og til slutt en 928 GTS. Ruten gikk både gjennom små landsbyer, slingrete landeveier og langs motorveien hvor gasspedalen plutselig ble en av/på bryter. Helt utfrolig!

Etter lunsj ble det nye møter igjen, bl.a. med snakk om nye farger på verkstedet. Her er det enklere krav til farge variasjoner. Det kan kanskje bli litt kjedeligere enn før, så vi legger nok på noe ekstra før



Midt inne blant utenlandske kolleger finner vi Edward Haug ivrig studerende diverse Porsche-deler. Legg merke til den gjennomskårne felgen i forkant!

neste Porsche-inspeksjon. Når dette leses er nok det meste på plass på vårt nyoppussede verksted og kundemottak. Alle er velkommen til en titt.

FREDAG og siste dag måtte til slutt komme. Denne dagen var tilegnet Weissach. Vi begynte med en omvisning i avdeling for motortesting. Hver motor ble her styrt av en datamaskin med tilhørende mus, enkelt men nøyaktig. Det ble også tid til å se på avgasstesting samt en liten test av hvordan 10 s/m merkes i en v-indtunell, hold fast på tupèen!

Weissach er full av hemmeligheter og det er vanskelig å skjule alt for nysgjerrige kursdeltakere. Det var endel Boxstere der, men mye var gjort for å forvirre de nysgjerrige. Bilene var mattsvarte med div. påheng foran og bak - enkle og doble eksosrør, alt for å skape usikkerhet. Spør dere oss så har blader som «Auto, motor und sport» svar på litt av hvert. Uansett ser vi frem til verdenspremiere i Arizona i sept./oktober -96.

For de som fortsatt henger med kom høydepunktet for oss helt til slutt: prøvekjøring med fabrikkførere! To karer kom kjørende med en

standard 911 Carrera og 911 Turbo, og hvert sitt brede smil. Det så ut som om dette var like moro for dem som for oss.

Nå fikk man plutselig forståelse for hva disse bilene er laget for. På en bane som var kun 2 km gikk det for fullt med godt over 200 km/t på langsiden og 120 i snitt, samtidig som sjåføren pratet om løst og fast og styrte det hele med én hånd på rattet. Denne opplevelsen unner vi alle - ord blir knappe.....

Etter en fantastisk, men slitsom uke, vendte vi kroppene mot vårt kjære hjemland, Norge. Dog var nok tankene og sjelen vår igjen i Porsche-byen Stuttgart, en stund til. Vi har fått en inspirasjon og et bredere bilde av Porsche verdenen - som gir oss et ønske om å jobbe enda hardere for de kundene vi har og får i fremtiden!

Vi ses!

Hilsen Anne Singsaas og Tore Åeng.



BANESESONGEN 1996

Så står vi igjen foran en forhåpentlig god banesesong for klubben. Vi skal ha to egne arrangementer, og vi begynner på Rudskogen den 12. mai og avslutter på en, for oss, ny bane den 29. september. Noen av oss prøvde denne banen i Oktober '95 sammen med BMW-klubben. Så dermed er datoene "spikret" - og det er bare å notere disse i din private kalender!

Vi har hatt et bra oppmøte i de to siste sesongene på våre arrangementer, med ca 30-35 fremmøtte biler, men vi ser gjerne at flere møter opp. Det hadde vært hyggelig med nye ansikter, også! Det vi spesielt savner er eiere av 924, 944 og 928. Vi vet ikke hvorfor det nesten bare er 911 eiere som møter opp, men våre arrangementer er ment som en hyggelig sammenkomst for alle klubbens medlemmer med familie. Vi legger opp arrange-

mentet som et kjørekurs fordelt på tre grupper som består av nybeyndere, urutinerte og rutinerne. I tillegg har vi familiekjøring ved lunchtider slik at medlemmene kan ta en tur på banen med familien. Men, som sagt: det er en overvekt av 911, og vi håper eiere av de andre Porsche-modellene også melder seg på de kommende arrangementene!

Tiden er nå inne for å tenke på hva man skal gjøre med bilen for at den skal være klar til sesongen. Hvis du har tenkt til å delta på klubbens banearrangementer er det viktig å tenke på motor/motorolje, bremses/bremseveske og dekk/lufttrykk. Servicer på bilen regner vi med at den enkelte eier følger opp selv, men vi opplever til stadighet at medlemmer ikke vet når det sist ble skiftet bremseveske. Det er ikke alltid verkstedene følger opp dette, og er du usikker på når

det sist ble gjort, skal du gjøre det nå. Ble den skiftet ifjor er den bra nok! Dere må også sjekke at det er nok belegg på bremseklossene. Det kan være greit å øke lufttrykket i dekkene før en banekjøring - nøyaktig hvor mye må man prøve seg frem til.

Før bilen blir sluppet ut på banen må dere sjekke at det ikke ligger løse deler i bilene. Er det ting du er redd for bør disse bli igjen hjemme. Eiere av 924/944/928 må spesielt tenke på at løse deler kan komme bakfra og inn i kupeén og gjøre skade. 911-eiere bør tenke på at løse ting under panserlokket foran kan lage ubehagelige bulker fra undersiden!

Husk å lese månedsbulletinen fremover. Der vil det komme opplysninger om påmelding, oppmøtetider etc. Vi ses på Rudskogen 12. mai!

Trond/Jack

EN SPENNENDE KILDE FOR 356 -DELER

I fjor var jeg og min svigerfar en tur i Stockholmsområdet, og stakk på hjemveien innom Martin Feuer som driver Tärnsjö Bilteknikk for å se hvordan han lager karosseri-deler til Porsche 356. Han presser og lager til det meste av de aktuelle karosseridelenene til denne modellen, og har relativt rimelige priser.

For lesere av Porsche Classic kan jeg opplyse at han i det siste også har begynt å lage en del karosseri-deler til Porsche 911, blant annet gulv, skjermkanter, dørbunner og diverse andre typiske rustskade- og reprasjonsdeler.

Martin tok oss med en runde på området og viste oss utvalget av pressutstyr, former, biler og deler. På bildene kan dere selv se hvordan det ferdige produkt blir. Da vi var der stod det en Speedster og fire 356 Coupeer spredt rundt i garasjer, hagen og et kjellerlokale. Jeg la også merke til en helt komplett 356 bunnplate og flere coupe-tak som var skåret av biler og stablet ute bak huset.

Arbeidsobjektet hans for øyeblikket er en Porsche 356A 1959 modell som er under sveising. Den forventes å være ferdig i karosseriet nå ganske snart, og vil bli lyst ut som salgs- eller bytteobjekt. Som rent salgsobjekt vil den ligge på ca SEK 85.000.-

For de som måtte være mer interessert i åpen transport kan jeg opplyse at han også har en Porsche 356A 1960-modell cabriolet til salgs. Prisen på denne vil være i området rundt SEK 200.000.-

Dersom du har fått "diverse tanker" etter å ha lest dette er det viktig å



Det øverste bildet viser hvordan hagen din kan se ut dersom du bare gjødsler og steller den ordentlig; det vil vokse Porsche-deler!!!

Nederste bildet viser to komplette nyproduserte gulv - ny og gammel type

huske på at den norske merverdiavgiften kommer i tillegg når bilen(e) skal importeres til Norge.

Etter rundturen i garasjer, kjellere og lagre fikk vi kaffe og kaker på terrassen mens vi pratet Porsche 356 og hygget oss. Han har en kone som

er fantastisk god til å bake kaker! Jeg vil anbefale eiere av Porsche 356 å legge turen innom verkstedet hans når de er på de trakter. Ikke bare er det et morsomt og hyggelig besøk, men han har også et stort utvalg av både brukte og nye deler til 356.

SMÅSTOFF OG NYHETER FRA PORSCHE 356 KLUBBEN



Bildet øverst viser Martin Feuer i søndagsdressen med sine egenproduserte 356-deler i hånden, i dette tilfelle en motorroms-plate og en cabriolet-dørpost. Det nederste bildet viser en av bilene Martin har til restaurering for en privatkunde

Årsmøtet i Porsche 356 Klubben ble avholdt onsdag den 31. januar i Bertel O Steens lokaler på Stabekk utenfor Oslo. Generalforsamlingen godkjente fjorårets regnskap - og nytt styre ble valgt. Klubbens formann er som i 1995 Henrik Hansen. Kontakt med ham får du på telefon 6797 4291 (privat).

Den norske Porsche 356-klubben har blitt godkjent av Porsche AG og nyter nå samme status som både PKN og andre Porsche-klubber over hele verden.

Det arbeides fortsatt med utkast til et klubbmerke - og dersom det finnes designkyndige medlemmer i Porsche Klubb Norge som ønsker en utfordring er det bare å "klemme til" Tenk hvilken belønning det ville være å se "dit" merke på lufte-grillen bak på alle norske 356' er!

Nå som kulda forhåpentlig snart slipper taket er det kanskje på tide å ta en tur ut i garasjen for å sjekke hvordan det står til med Porsche 356' en.

Det er bare å gå på med krum hals og begynne å børste støv av doningen og sjekke om den starter som den skal. Er det noe du skulle ha gått over iløpet av vinteren som du enda ikke har fått gjort?

Kanskje litt lav bremsepedal eller en skummel ulyd i motoren? Vel, det er bare en ting å gjøre med det: lag en avtale med kona eller sambo-eren om at hun låser deg inne i garasjen hver kveld mellom barne-TV og kveldsnytt, og ikke slipper deg ut før du har vist at du har utført noe konstruktivt arbeide på Porsche 356' en. Det nytter ikke å si "fanken, eller, den får stå et år til". Skal det bli noe av Porschen må du sette igang nå før snøen begynner å forsvinne og ungene begynner å vifte med 17-mai flagg. Da er det for sent!

Det har etterhvert blitt mulig å få tak i praktisk talt alle slidedeler og karosserideler både relativt enkelt og til overkommelige priser.

Har du spørsmål om deler eller av teknisk art er det bare å ta kontakt med andre Porsche 356 eiere i klubbeh. Det mangler verken kompetanse eller erfaring!

Uansett - jeg ønsker deg en riktig god 356-vår i garasjen

Henrik Hansen

DEKK MED MASSEVIS AV KJØREGLEDE

Pirelli er en av verdens ledende dekkprodusenter. Konsernet har 78 fabrikker i 14 ulike land med 41.000 ansatte og et distribusjonsnett som dekker hele verden. Pirelli er mest kjent for sine høyprestasjonsdekk for personbiler. Mindre kjent er det at Pirelli hører med blant de aller største produsentene av lastebildekk, er verdens ledende innen traktordekk og en av de største produsentene av MC-dekk.

Pirelli er originalmontert på de fleste av verdens bilmodeller. Det vil si at bilene utstyres med Pirelli dekk før de forlater fabrikk. Utviklingen av nye bilmodeller er meget kostbar og mange av de tekniske nyvinningene på bilen hadde gått tapt dersom man monterte dekk som ikke oppfylte bilprodusentenes krav. Dekket er som kjent den eneste forbindelsen mellom bilen og veien, og påvirker bilens totale prestasjoner.

Fabrikk har et meget nært samarbeid med bilprodusentene, noe som har resultert i utviklingen av det nye lavprofildekket P6000. Arbeidet omfatter konstruksjon, prøvekjøring, modifiseringer og endelig godkjenning. Denne prosessen tar normalt 2 - 3 år. I tilfellet P6000 ble dekket utviklet på vesentlig kortere tid, noe som bekrefter det nære samarbeidet.

Porsche er en bil med en klar profil, det samme er Pirelli. Porsche og Pirelli hører sammen som hånd i hanske, og Pirelli har flere typer som passer, avhengig av hvilke krav man stiller til kjøreegenskaper.

Lavprofildekkets utvikling

Dekkutvikling på 70-tallet: Da lavprofildekket kom fikk sportslige

biler ekstra kjøreglede med sitt gode veigrep. Dekket ble imidlertid fort slitt, hvilket gjorde at 70-tallet ble brukt til å forbedre dekkets levetid. Reukltatet ved utgangen av ti-året var dekk med både forbedret veigrep og levetid.

Dekkutvikling på 80-tallet: I hele dette ti-året konsentrerte man seg om å motvirke vannplaning, samtidig som dekkets øvrige egenskaper ble holdt intakt.

Dekkutvikling på 90-tallet: Hittil i dette 10-året har vi oppnådd ytterligere to krav: lavere støynivå og forbedret rullestand. Dekket har blitt bedre på disse områdene uten å ofre sine øvrige gode egenskaper.

Dekkutvikling rundt år 2000: I fremtiden får vi se en forbedring av alle de tidligere nevnte egenskaper i fellesskap.

P5000 Vizzola

Dette high performance dekket er oppkalt etter den lille italienske landsby Vizzola som ligger 60 km nordvest for Milano. Hvorfor Vizzola? Jo, noen kilometer utenfor landsbyen mot den sveitsiske grensen ligger den berømte testbanen Pirelli Vizzola. Her blir de nyeste Pirelli dekkene utviklet av et team med profesjonelle testkjørere. Dette er med andre ord et dekk som er designet med tanke på bilføreren.

Pirelli P5000 er utviklet for å tåle de mest krevende underlag. Dessuten er det konstruert for å gi føreren økt kontroll. Pirelli bruker avanserte polymer for å oppnå bedre grep. Den unike dekkstrukturen og det retningsbestemte trådmønsteret sørger for en

støysvak og komfortabel kjøring. Resultatet er økt kontroll på svingete veier, samt bedre grep og styrek kontroll. Det retningsbestemte mønsteret holder deg fast på våt vei, mens en kombinasjon av avansert skulder, sidevegg og konstruksjon gir fantastiske egenskaper på tørt underlag.

Sortimentet kan ikke bli enklere. Pirelli Vizzola finnes i alle populære størrelser av high performance lavprofildekk. Løsninger finnes selvfølgelig også for dem som måtte ønske å oppgradere bilene med økt diameter eller bredere dekk. Skift til P5000 hvis du liker å kjøre bil.

P6000 Tredje generasjon lavprofildekk fra Pirelli

Først P7, senere P600 og nå P6000. Dette er datakonstruert og utviklet for verdens ledende bilindustri for maksimal presisjon, komfort og kontroll. Det er krav som normalt er meget vanskelig å kombinere. Med P6000 lanserer også Pirelli begrepet PASS (Pirellis Aktive Sikkerhets System) der fabrikk kombinerer faktorer som normalt er



uforenelige. Dermed er P6000 en integrert del av en moderne bils sikkerhetssystem.

P6000 er et komplett dekk med meget god tilpasningsevne takket være en silikonbasert gummi-blanding. Dekket har et nytt patentert mønster som garanterer maksimal respons under vekslende kjøreforhold, maksimale egenskaper på våt vei, høy sidestabilitet og lavt støynivå.

Listen kan gjøres lang over ønskelige egenskaper som man hittil har vært tvunget til å ofre på bekostning av andre. Med P6000 har fabrikken greid å forbedre samtlige egenskaper:

- * 10% bedre ytelse
- * 10% høyere kjørekomfort
- * 15% lavere rullemotstand
- * Økt motstand mot vannplaning
- * Lavere lydnivå
- * Lengre levetid
- * Kortere bremsestrekning

Dekkets egenskaper og det store antall dimensjoner gjør at P6000 på sikt kommer til å erstatte to-tre ulike dekktyper. Med P6000 har dekkutviklingen passert ytterligere en milepæl, og det er med glede fabrikken påstår at P6000 er det første lavprofildekket i tredje generasjon.

Pirelli PZero System

Pirelli introduserte sitt ultra lavprofildekk under navnet PZero System. Det består av et retningsbestemt fordekk og et assymetrisk bakdekk som minner sterkt om forgjengeren PZero. Med det nye PZero System er våtegenskapene sterkt forbedret samtidig som egenskaper på tørt underlag er beholdt. PZero System bygger på miljø og ytelse som vil gjelde for 2000-tallet. Dette dekket er en videreutvikling av PZero som ble lansert på 80-tallet. Tanken bak PZero var å skape et ekstremt dekk for ekstreme biler. Et dekk som uten kompromiss overførte hele bilens potensiale fra

motor til vei. PZero med sine tre ulike mønster revolusjonerte markedet og ga bilen maksimale kjøreegenskaper. PZero gir uovertrufne egenskaper på tørt underlag. For å forbedre egenskapene på vått underlag og minimere risikoen for vannplaning er PZero videreutviklet til PZero System. Tanken med et retningsbestemt dekk på framakselen er å gi bedre styre- og bremseegenskaper spesielt på vått underlag. Framdekket drenerer vannet slik at bakdekket kjører på mer eller mindre tørrlagt vei, og kan overføre hele motorens kraft til veibanen.

PZero System har to alternative monteringsløsninger, avhengig av biltype: Den ene er *retningsbestemt (direzionale) foran, og Asimetrico bak*. Anbefales ved høye hastigheter på våt eller tørr veibane. Spesielt for biler med bak- eller midtmontert motor som er bak- eller 4-hjuls drevne. Løsningen anbefales også for biler med konvensjonell drift og ekstremt brede dekk på forakselen. Det andre alternativet er å bruke *Asimetrico foran og bak*. En slik løsning er spesielt velegnet til biler med motoren montert foran og drift på for- bak- eller alle fire hjul.

PZero omfatter hele 50 forskjellige dekkdimensjoner fra 185/55-ZR15 til 285/30-ZR20. Det innføres også W og Y som nye hastighetskoder,



To glade Cup-vinnere, Vidar Aasen (t.v.) og Kjell Sæther (t.h.) med hvert sitt komplette sett Pirelli PZero

henholdsvis opp til 270 og 300 km/timen. De fire mest ekstreme dimensjonene har disse kodene. Dekk som utvikles for 2000-tallet bygges med en miljøvennlig profil. PZero har en ny gummi-blanding med en høy andel silikon. Dette resulterer i en reduksjon i rullemotstand på 15%. Den nye gummi-blandingen har også forbedret dekkets levetid med opp til 25%. Samtidig har lydnivået og dekkets vekt blitt redusert med 10%.

PZero System gir bilen perfekte kjøreegenskaper. Det gir en eksakt styrerespons ved høye hastigheter, maksimal retningsstabilitet, brems og akselerasjonsegenskaper kombinert med eksepsjonelt grep på våt vei.

PZero System er det perfekte dekk til en Porsche.

Ivar Wisting

SISTE SJANSE FOR ET KUPP!

Denne gangen blir jeg nesten nødt til å presentere konklusjonen på boken allerede i første avsnitt. Årsaken til dette er at boken er iferd med å forsvinne for godt - men det finnes fortsatt noen få eksemplarer i Automobilia Bookshop til kun kr 98.- som rett og slett er "grisebillig" for denne boken. Med andre ord - her kommer det til å bli "første mann til mølla...."

Boken "Porsche 911 Carrera" i Haynes "Super Profile" - serie er godt og vel 10 år gammel. Dermed skulle det være lett for den "lærde" entusiast å konkludere med hvilke Carrera' er denne har stoff om mellom permene...

Usikker på hva jeg mener? Da skal jeg hjelpe deg litt videre! Hvilke 911 Carreraer ble produsert før 1982? Begynner det å demre?

Denne boken omhandler de store Carrera-klassikerene som spenner fra 2,7 RS til 3,0 RSR, inkludert gateversjoner av Carrera med 2,7 og 3-liters motorer.

Boken virker ved første øyekast noe "tynn" - både rent fysisk på grunn av sine 56 sider, og fordi stoffet i boken er redigert på en litt uvanlig måte. Den er på en måte inndelt i 4(5) adskilte deler, der hver del presenterer bilene fra forskjellige "vinkler". Den første delen er ren tekst med masse historikk, den andre delen er kopier av tester fra engelske blader på de forskjellige modellene, den tredje avdelingen viser "gamle" bilder i sort/hvit og helt til slutt er det en del trykket i fire farger med "nye" fotoopptak gjort spesielt for denne boken.

Hver enkelt del tar for seg alle sider av disse Carrera-modellene - og det sier seg selv at det er umulig å få med seg "alt" innenfor 56 sider. Imidlertid inneholder boken mye

interessant stoff om disse bilene, og det er et vell av tekniske opplysninger som presenteres - dog på en litt rotete måte. Når jeg leser en slik bok er det nesten som "når fanden leser Bibelen" - men det er ikke mange feilene jeg har funnet. Her er jo også et spørsmål om hva som er "feil" eller "rett" - la meg da si at "rett" er det når tall eller spesifikasjoner kommer fra Porsche-fabrikkens trykksaker eller arkiver.

En av de få tingene som skjemmer boken litt er de "nye" fotografiene som presenteres. De engelske eierne er ikke alltid like nøye med å holde bilene i original stand, slik at bilene på enkelte av bildene har feil dekk, felger og interiørdetaljer. Dette er ikke bare dumt - det ser også dumt ut! En 1972 Carrera RS skal ikke ha 50-profil dekk på 15" felger. Sânt er både synd og skam!

Forfatteren Chris Harvey er en habil og dyktig motorjournalist med nærmere et tyvetalls bøker på samvittigheten. Han har skrevet om biler som Jaguar, Lotus og Ferrari. Bakgrunnen for at han "falt" for Porsche og fikk lyst til å skrive en bok om 911 var en prøvetur.

Bak rattet på den 911 Chris Harvey satt på med, befant ingen ringere enn den velkjente racerføreren Vic Elford seg. Minnene om den hvinende boksermotoren, grus som sprutet opp under gulvet som maskingeværskudd og synet av rallycrossbanen Lydden Hill sideveis, festet seg bak i hjernen for alltid. Etter dette har 911 Carrera fått status som Chris Harveys favorittbil nummer en. Og årsaken er selvsagt klinkende klar: det finnes ingen annen bil som på samme måte kan brukes både til daglig transport og samtidig være en ekstremt morsom og konkurranse-dyktig bil på racerbanen.

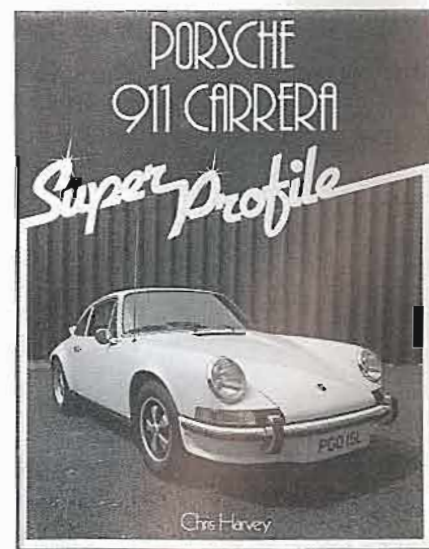
Nettopp det siste - at bilen er noe av

det nærmeste du kan komme en ren racerbil, og fortsatt ha registrerings-skilter på er et av særtrekkene ved de gamle 911 Carreraene - oppkalt etter et av verdens tøffeste lande-veisløp.

Ofte går diskusjonen høyt på klubb-møter og treff om historikk og den enkelte Porsche-modell. Med boken fra Chris Harvey får du en ganske brukbar forståelse av disse Carrera-modellene. Boken er på ingen måte helt komplett - til det er emnet og spesielle detaljer alt for omfattende. Derimot er det en OK bok å ha dersom du ønsker å vite "en god del om mye forskjellig" - eller simpelt-hen liker å samle på forskjellige Porsche-bøker.

Uansett: det er svært mye bok for en hundrelapp - og jeg vil ikke nøle med å anbefale den til denne prisen!

Sven Furuly



Tittel: Porsche 911 Carrera
Superprofile

Forfatter: Chris Harvey

Utgiver: Haynes Publishing Group
ISBN 0 85429 311 6

Pris: kr 98.- (sluttopplag!)

Kan kjøpes hos Automobilia Bookshop i Oslo

AUTOTUNING RUF®



7,5+9x17" CUP felger
(passer 911 - 944 - 928 - 964)

kr. 9.900,- + mva.

40% rabatt på dekk ved kjøp av felger.

VERKSTEDTILBUD

20.000 km service (deler, olje og arbeid):

911 SC/3,2 Carrera med Castrol Softec olje

kr. 3.100,- + mva

944 82-89 med Castrol Softec olje

kr. 2.100,- + mva

928/S 78-83 Carrera med Castrol Softec olje

kr. 2.800,- + mva

911 (ikke turbo): Hydrauliske kjedestrammersett ferdig montert
Clutchbytte 911 -86 (ikke turbo)
inkl. deler og arb.

kr. 4.900,- + mva

kr. 4.900,- + mva

944: Bytte av register- og balanseakselrem
inkl. deler og arb.

kr. 1.980,- + mva

928/S: Bytte av registerrem inkl. deler og arb.

kr. 2.100,- + mva



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

kr. 890,- + mva

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

TELEFON 69 28 59 99
TELEFAX 69 28 59 98

BANK: KREDITKASSEN
BANKGIRO: 6118.06.01278
POSTGIRO: 0826 0292545

FORETAKSNR.:
NO-966307714 MVA



TAGHeuer
SWISS MADE SINCE 1860



SUCCESS.
IT'S A
MIND
GAME.



Sandvika
67 56 93 00

Steen & Strøm
22 00 41 33

Liertoppen
32 85 24 00

S/l Chronometer Series