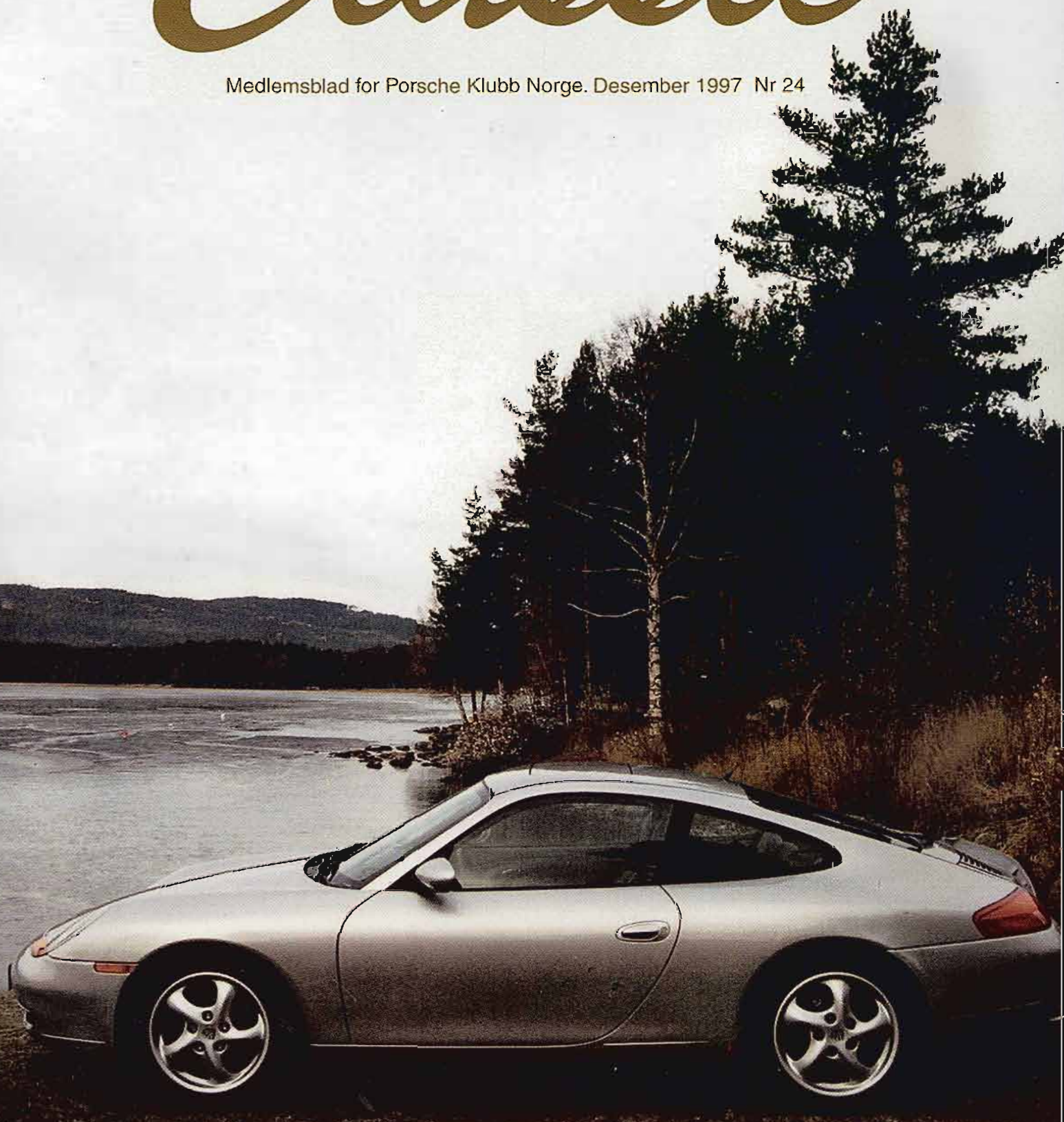


PORSCHE *Classic*

Medlemsblad for Porsche Klubb Norge. Desember 1997 Nr 24



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 firehjulsdrevne. 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-hjulsdrevne.

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



IF YOU'RE GOING TO DRIVE, DRIVE.

IMPORTOR: Gummi Centralen AS Nye Våkåsvei 10, 1364 Hvalstad

PORSCHE

Classic

Nr. 24, desember 1997

Bladet utkommer med 2 nummer i 1997.

Distribusjon: Gratis til alle medlemmer.

I redaksjonen: Sven Furuly

Idé 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

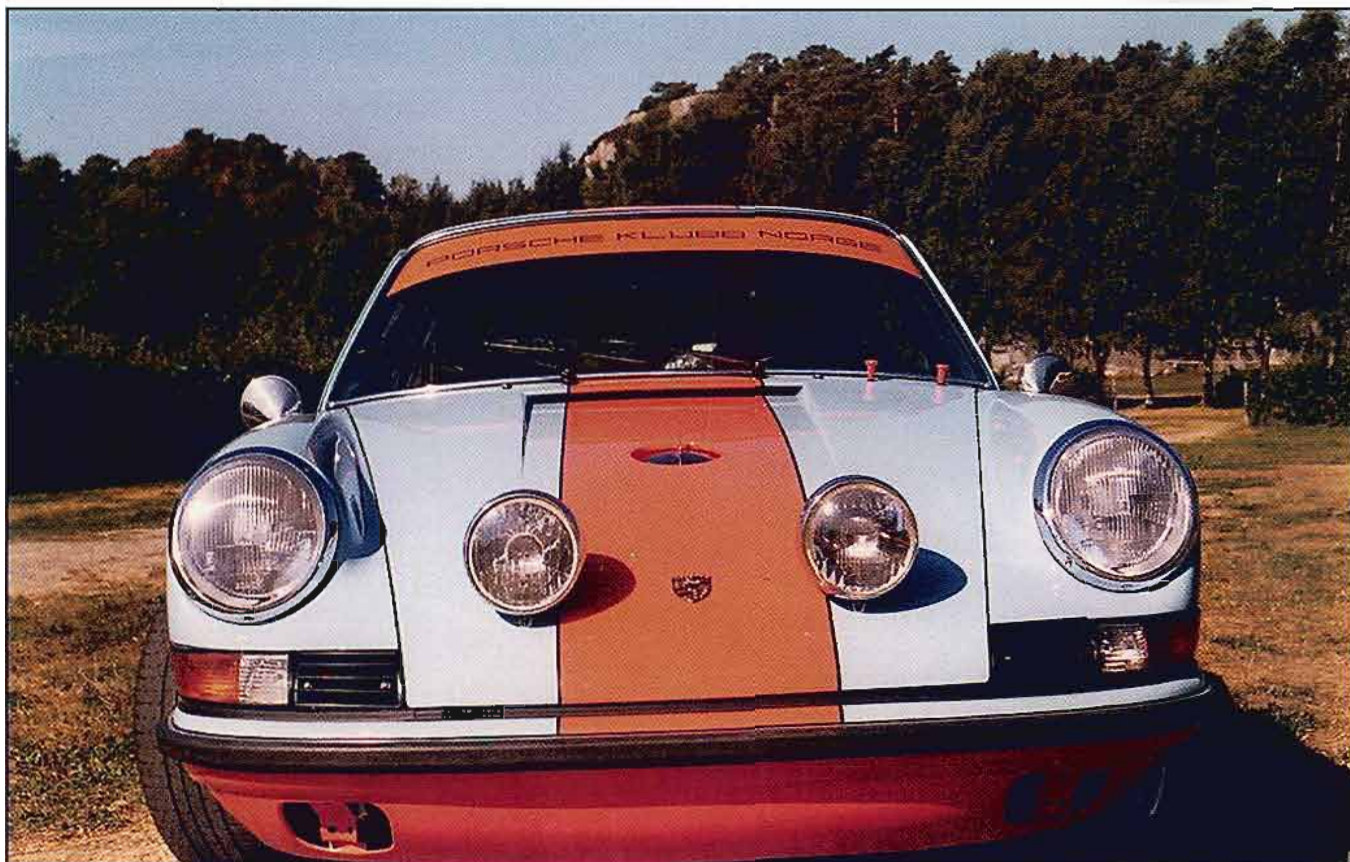


Vel, her sitter jeg og skriver noe som allerede i høst var tenkt til å bli min siste formannsspalte, men etter en grundig revurdering - spesielt etter presidenttreffet i Stuttgart for noen uker siden - så har jeg endret mening. Det begynner vel å bli kjent for ganske mange at jeg hoppet av databransjen i sommer for å begynne med Porsche på heltid, og da eierne av Autozentrum endelig overtok agenturet på Porsche i Norge, var jeg så heldig å få være med fra starten av i Autozentrum Sport as. Siden begynnelsen av august har vi bygget opp et nytt Porsche-senter i Oslo, noe som absolutt var på høy tid er du sikkert enig i ! Med ansvaret for ettermarkedet så har jeg absolutt nok å henge fingrene i hele dagen, og til å begynne med var jeg helt bestemt på å trekke meg fra formannsvervet i PKN. Ting begynner etter hvert å komme på plass rent arbeidsmessig, og jeg har innsett at det er mulig å fortsette et år til som formann (Steffen har også gode overtalelser - evner ...). For noen uker siden hadde

vi et konstruktivt styremøte for å se på hvordan vi bedre kan fordele de forskjellige oppgavene i styret, og med det forslaget som legges frem til Generalforsamlingen i januar så tror jeg at klubben kommer til å fungere enda bedre i tiden som kommer.

Mye av det som ble presentert for oss på Presidents Meeting hos Porsche AG i november vil vi nødvendigvis følge opp i tiden fremover, og den mest synlige endringen utad er å forandre klubbens navn og (til dels) logo. Porsche har bestemt at alle klubbene i hele verden på kort sikt skal ha en bestemt felles mal, noe som betyr at klubbene må rette seg etter de forskrifter som er beskrevet i vår nye klubbhåndbok. For de største klubbene i verden vil dette nødvendigvis ta lang tid, men for alle oss "småklubber" vil det kunne gjennomføres relativt fort. I praksis betyr dette at vi endrer navn til Porsche Club Norge der *Porsche*

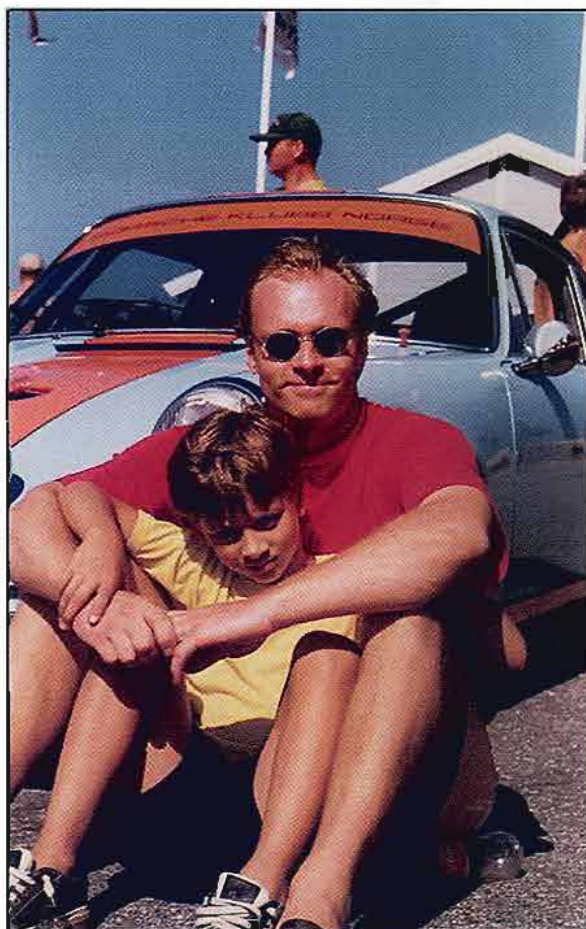
Club er fellesnevneren worldwide. Du la kanskje merke til at forsiden i månedsbulletinen var noe annerledes, og dette har jeg gjort for at alle skal få se hvordan den nye brev-malen kommer til å se ut. På nyåret vil brevarkene trykkes i farger slik at crest og klubblogo blir korrekt presentert. Jeg har stor tro på denne form for internasjonalisering og vi kan være stolte av å være en av de første klubbene som er med på å forme Porsches klubbsatsing videre inn i fremtiden. Porsche bruker vanvittige summer på klubbene i sine budsjetter, og det skulle bare mangle at vi ikke skal yte noe tilbake. Siden jeg nå sitter på innsiden av Porsches salgssapparat så vet jeg hvor nøye Porsche er på utformingen av brevark, visittkort etc. og ser det også derfor mye tydeligere med klubbens øyne. Porsche presenterte også sin nye klubb-kolleksjon i form av jakker, bag'er, capser etc. som vi vil presentere i en kommende bulletin.



Når jeg ser på sesongen som har gått, så har jeg mange gode minner fra året 1997. Vi har hatt en sesong med mange aktiviteter som så å si bare har funnet sted i pent vær, vi har hatt et fantastisk fabrikkbesøk i sommer med svært bra deltakelse som jeg er sikker på at alle som var med vil huske i mange år fremover. Det har kommet mange nye medlemmer til klubben som også har vist seg på treffene, og det er bra ! Når jeg tenker på neste års sesong så har jeg også en svært god følelse, for vi har allerede planlagt flere banetreff, slalomcupen er i trygge hender, vi skal arrangere en ferietur til Nord-Norge, klubbmesterskapet er allerede under planlegging, det er tilbud om deltakelse til Porsche Parade i Frankrike, det er dannet en gruppe som skal kjøre Roadsport og det vil bli en flott tur til Stuttgart i begynnelsen av september til markeringen av 50-års jubileet av Porsche AG ! I tillegg kommer de faste møtedagene, alle builfinene og selvsagt et par utgaver av Porsche Classic på lik linje med det du nå holder i hånden. Alt dette får

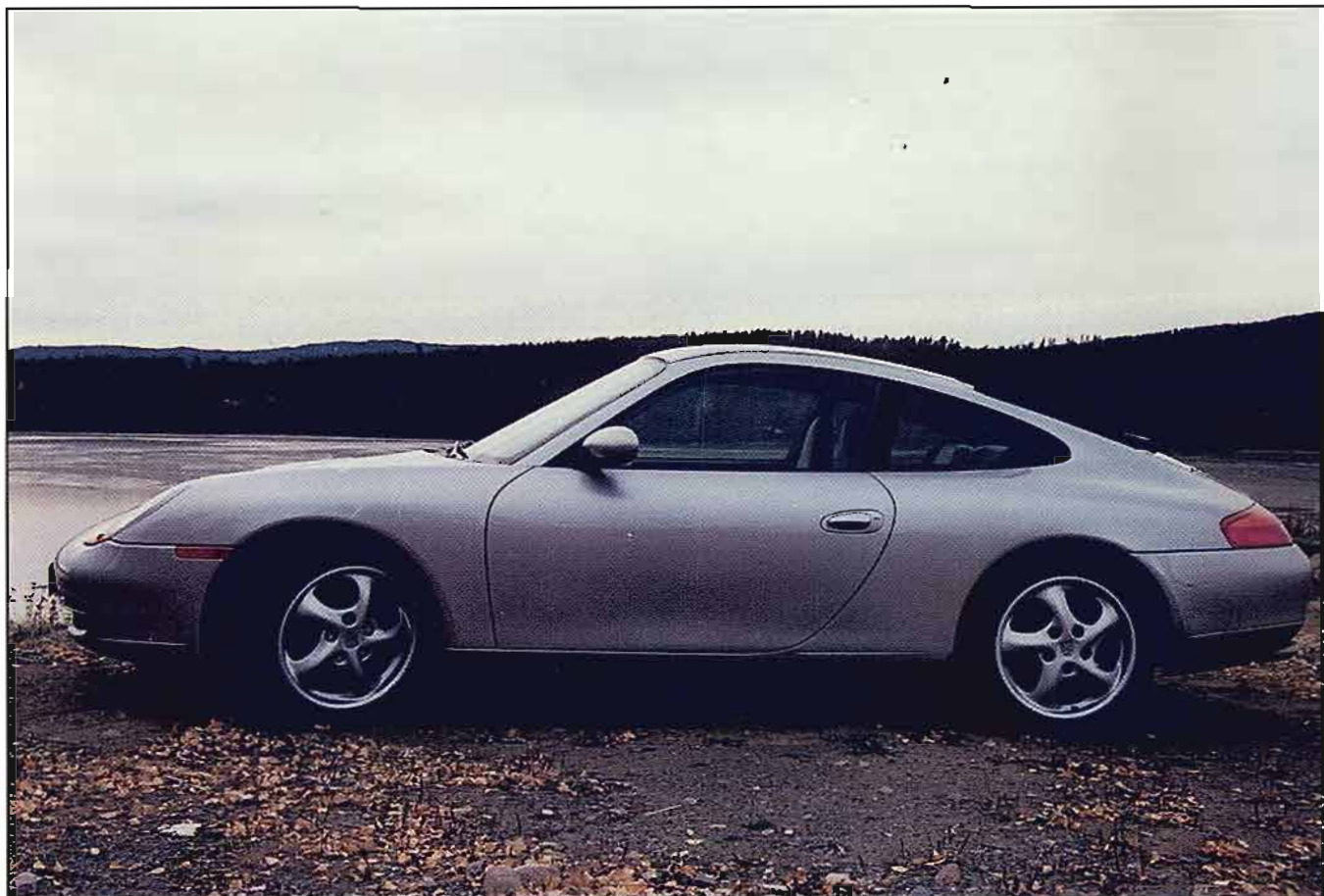
du mulighet til å delta på hvis du fortsatt er med oss, og jeg er temmelig sikker på at så mye moro for så lite penger er det ingen andre som kan tilby !

Vi er vel alle enige i at det samhold som klubben vår gir oss er uerstattelig. På møtet i Stuttgart fikk vi oppleve at dette ikke bare gjelder innen landegrensene men også internasjonalt. Uansett hvem du er og hva slags Porsche du kjører, så vil du alltid bli akseptert av likesinnede Porsche-entusiaster samme hvor i verden du befinner deg. For oss er Porsche en livsstil, et begrep, en image, en kultur, et samhold, en kvalitet, et virus som vi ikke får ut av kroppen ! Det er bare å samle



krefter i disse tunge vintermånedene, så sees vi på treffene til våren

Egil Haugen



DEN NYE PORSCHE 911

PORSCHE
CLASSIC
PRØVEKJØRER:

Hele 34 år har gått siden Porsche for første gang viste bilen som skulle komme til å bli en av de mest populære sportsbiler overhode. Nå har igjen fabrikken sluppet en ny versjon av dette symbolet på hvordan en sportsbil skal være. Er det fortsatt "bare" en finpusset 911, eller er det virkelig noe helt nytt og annerledes denne gangen?

Annerledes design

Å være en av de første i landet som

kjører en ny Porsche er alltid morsomt. Kjenne på bilen og sammenlikne den med andre Porscher du har kjørt tidligere. I Stuttgart tidligere i år fikk vi anledning til å se de første ferdigproduserte eksemplarene av 911'en - eller 996 som er fabrikkens eget konstruksjonsnummer på bilen. Anledning til å "se på" er kanskje en litt drøy uttalelse. Snarere handlet det om å "snik-kikke" på de første produksjons-eksemplarene som var ute på sine første prøveturer. At fabrikken ikke likte våre lange tele-linser var helt klart.

Det var jo fortsatt flere måneder til bilen skulle vises på Frankfurt-utstillingen.

Tirsdag den 28. oktober skulle jeg igjen få møte den nye 911'en. På ordentlig! Den norske importøren, Autozentrum Sport hadde invitert meg til å prøve en av fabrikkens demonstrasjonsbiler som kom til Norge med Kiel-fergen, i forbindelse med åpningen av det nye norske Porsche-senteret.

Nå hadde jeg god tid til å studere bilen nærmere. Førsteintrykket fra Stuttgart var slett ikke så positive. Boxster-front, litt 928-hekk og glatte



Dette er en av de beste førermiljøer som kan kjøpes for penger. Plassen, setene og instrumenteringen er nå bedre enn noensinne. Selv bredden i cupe'en er større, uten at 911 har fått større utvendig bredde.

karosseriflater uten det "brutale" preget som har vært kjennetegnet på 911 gjennom de siste par-tre modelgenerasjoner.

Sakte men sikkert begynte dette førsteinntrykket å forandre seg. Som det nesten alltid gjør når man møter en ny Porsche for første gang. Det er akkurat som man er fylt av skepsis til nykommeren - den "gamle" er jo så perfekt - Porsche kan umulig ha greid å lage noe som er enda mer fullendt. Dermed reagerer man litt negativt på utseendet - man vil liksom ikke helt akseptere at dette skal være enda bedre enn det foregående.

God innvendig plass

Så sitter man endelig bak rattet. Plassen er romsligere enn i noen annen 911. Større bredde, mer benplass og bedre sittestilling. Jo, dette er bra! Instrumentpanelet er ganske

annerledes enn i tidligere modeller. Mer praktisk og lettere å lese. Fortsatt sitter turtelleren i midten - slik den alltid har gjort. Analoge og digitale instrumenter er blandet på en slik måte at de er i harmoni - og totalt sett altså langt bedre enn på tidligere 911'er.

Testbilen er utstyrt med integrert navigasjonssystem og telefon i det store midtfeltet som strekker seg fra dashbord-toppen ned mot gearspak og midtkonsoll. Nå var det riktignok ingen vanlig gearspak i den 911'en jeg kjørte. Den var utstyrt med Tiptronic.

Gentlemen, start your engines..

Tenningslåsen sitter akkurat der du forventer å finne den i 911. Fortsatt på feil side, altså.

Den litt harde tomgangslyden fra en 911 er borte. Dette låter slett ikke som noen 911. Jo, kanskje litt. Hermed avslører bilen sin motor-

tekniske hemmelighet. Det er slutt på den gammeldagse luftkjølingen - og selv 911 har gått over til vannavkjøling. Jasså, tenker jeg. Da blir det vel slutt på all fleipen som har gått på bekostning av Porsche-eiere som har funnet ut at vann på motoren slett ikke er dumt - og har kjørt vannavkjølte Porscher i over ti år...

Krav til lavere forbruk, lavere støy og lavere utslipp har tvunget Porsche til å forlate den "gamle" måten å bygge 911-motoren på. Men typisk for Porsche er at slike utfordringer alltid ender med noe som er både bedre og kraftigere. Takket være fire ventiler pr. sylinder, fire overliggende kammer og den spesielle Variocam inntakskontrollen, er resultatet flere Hk enn tidligere. Den 3,4 liter store motoren yter nå 300 Hk. Det er mye - faktisk like mye som en Porsche Turbo for bare ti år siden. Og dreiemomentet er imponerende, 258 nm v/4800 omdreininger. Rødmerkingen på



Midtseksjonen i dashbordet inneholder en elektronisk multimedia-enhet. Her finnes musikkanlegg, navigasjonssystem basert på CD-rom og mobiltelefon. Det var bare å putte inn mitt eget PIN-kort og slå koden. Hefstig!

turtelleren står på 7300, så det er mye "å gå på". Kreftene er nok til å aksellerere bilen fra 0-100 på 5,2 sekunder. Med Tiptronic 6,0. Dette var teoridelen. Nå var det på tide å sette bilen i bevegelse.

To klassiske Porscher i ett

For et-par år siden, da jeg kjørte 993 for første gang, uttalte jeg at nå har 911 endelig blitt en 911 og en 928 i samme bil. Kort tid etter opphørte produksjonen av 928, og med 996 har Porsche kommet enda nærmere målet. Jeg kan hermed forsikre alle 928-entusiaster om at de kan spare tårene. Komfortnivået i den nye 911 er fullt på høyde med 928.

På vei ut fra Oslo oppleves bilen sivilisert, og den føles nesten som en "vanlig" coupe fra et av de andre tyske bilmerkene.

Endelig har jeg herlig svingete landevei uten særlig forstyrrende trafikk, under hjulene. Da begynner

det å skje "ting". Borte er 928 og brått og brutalt kryper 911-følelsen inn i ryggraden. Kreftene, lyden og det vanvittige skyvet er der. Når turtallet øker kommer plutselig den karakteristiske 911-motoren fram. Det er som å skru tiden tilbake. Alt er ved det gamle - og kroppen fylles av den samme rusen som tidligere. Folk som driver med base-jumping burde prøve en 911 i stedet. Minst like stort adrenalin-kick, og mye, mye sikrere. Kjøreegenskapene er rett og slett råde. Hvor raskt det er mulig å kjøre 911'en på svingete norske landeveier blir bare spekulasjon. Våre fartsgrenser setter dessverre uomtvistelige grenser for hvor hurtig det er mulig å kjøre denne bilen. Da blir det heller til at man nyter flate, åpne svinger. Gearer ned, velger idealspør, og skyter ut av svingene som en rakett. Det krever en utrolig selvdisiplin for å løfte opp gassbenet igjen - og ikke la de 300 hestekreftene få fritt spillerom etter hver eneste sving.

Hvor kritisk dette er, forstår vi best ved å kikke på noen av de oppgitte dataene: 0-160 km/t går unna på 11 sekunder og toppfarten er 285 km/t. Da sier det seg selv at du skal holde "tømmene" ganske stramt for ikke å havne på glattcelle hos den lokale sheriffen i en eller annen avsidesliggende norsk dal.

Du svake menneske

Selvsagt er det helt umulig å la være å trykke gasspedalen helt i bunn - og holde den der. Lenge. Sparket i ryggen, slik du kjenner det fra Turbo-Porscher, merkes overhode ikke. Det kan bedre sammenliknes med en Take-Off i et raskt jefly. Det begynner å bevege seg - først litt nølende, deretter et eneste stort "sug" uten noen form for opphold. Tiptronic er fremtiden. Det har jeg uttalt tidligere, og står fortsatt ved det. To hender på rattet, pedalen i bunn, og blikket fremover. Som



tidligere sagt er 911'en hårfint raskere med den manuelle 6-trinns gearkassen. Spørsmålet er om jeg ville greie å geare like raskt som Tiptronic'en? Jeg tror ikke det.

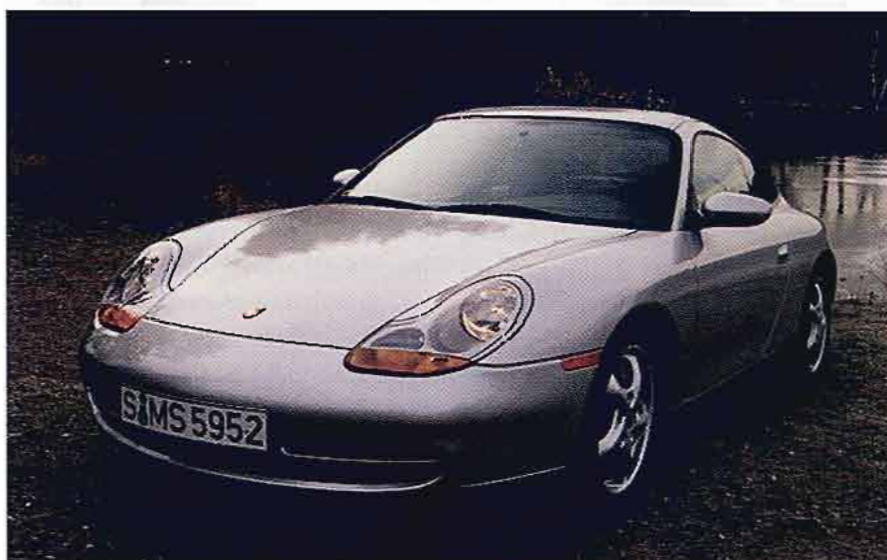
Kjent profil, mindre vindstøy

Aerodynamikken er bedre enn på noen tidligere 911. Selv 959 har høyere Cw-verdi enn nye 996. Den flate, lave fronten, som til forveksling er lik Boxster, og den limte front-ruten fjerner vindstøy effektivt. Sidevindene er flyttet lengre ut, og også disse har en innfesting som gjør hele karosseriet "glattere".

Dette merkes godt på langturer, og det er rett og slett en fornøyelse å sitte bak rattet i time etter time. Støy fra understell og vei er betydelig dempet i forhold til 930 og 964, mens forskjellen mellom 993 og 996 ikke er så store.

Hvordan reagerer man så på bilens utseende etter å ha levd med den en dag?

Når de indre kvaliteter er godkjent kommer resten av seg selv. Da oppstår kjærlighetsforholdet. På samme måte som styrken på en



forelskelse øker med alderen, øker også respekten for nyheter fra Porsche etter å ha brukt de en tid. Det er ingen tvil om at 996 er helt overlegen tidligere 911'er på alle områder. Selv baksetet er større enn på den gamle modellen. At det fortsatt er for lite for en bil i denne prisklassen, får være Knut Mobergs problem. Selv har jeg kjøpt en Porsche fordi den fra fører plass er en av verdens aller fineste sportsbiler.

Ulempen er selvsagt at smaker det, ja da koster det. Nå har jo den

utrolige situasjonen oppstått at biler i denne gruppen faktisk har fått en prisreduksjon i Norge. Dermed starter den nye 996 på en langt lavere grunnpris enn den tidligere modellen.

Grunnmodellen koster kr 1.099.500.- og justert for inflasjon er dette ganske mye rimeligere enn for 5-6 år siden.

For disse pengene tviler jeg på om det finnes en mer spennende bil!

Sven Furuly

ETERNA



pininfarina



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

(Sergio Pininfarina)

Eterna Pininfarina. The watch for our times.

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

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

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

ETERNA

Since 1856.
Ahead of its time.

Shown opposite:

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

Forhandlere:

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



ROADSPORT PÅ MANTORP

Det finnes faktisk en god grunn for å dra til Sverige, Automobil Sportscar Show på Mantorp. "Bare må!"

Her er både mulighet for å se det meste av sportsbiler aktivt på banen og glinsende på parkeringen eller å øke blodtrykket ytterligere ved å delta i race. I løpet av helgen arrangeres det hele 19 race i 10 ulike klasser, der Porsche kan delta i minst fem av dem.

To av klubbens medlemmer, Per Fjeld og Hans Petter Høydal var påmeldt i Roadsport-klassen. En klasse der det er mulig å kjøre med din gateregistrerte sportsbil hvis det monteres inn bur/bøyle, 4-punkts

belte og hovedstrømbryter som kan slås av både utvendig og inne fra førerplassen. Klassen er igjen inndelt i tre klasser: A, B og C etter vekt/effektforhold. A: for biler med 3,3 - 5,29 kg/hk, B: 5,3 - 7,09 kg/hk og C: over 7,1 kg/hk. Det finnes formler for utregning av effekt og vekt hvor det også er tillegg for "gromme" biter (som en jo bare "må" ha).

Per Fjeld er en kjent racing figur fra tidligere nummer av Classic, og har i år rykket opp til værstingklassen, A. Dette i en ny bil for året, en 1992 modell 911 Carrera RS. Bilen er utstyrt med den store bensintanken, så det er

dessverre ikke lenger plass til den hvite klappstolen, men sykkelpumpe, momentnøkkelen og det gode humøret var med. Han holder også fast ved at racerbilen skal kjøres til og fra løp.

Hans Petter, ny av året, nekter plent å la edle klassikere stå hjemme i garasjen. "De skal races!" Han stilte til start i sin 1973 modell 911 Carrera RS. Tøft! Med de rette hjula er denne biltypen optimal for B-klassen. Som i de store racing-teamene (Kolbotn?) hadde Hans Petter alliert seg med flere personer (Magnus Bævre og undertegnede) -drillet for lynraske oppdrag i depotet, samt egen depot-buss. Her skulle ikke tilfeldighetene råde!



De to deltagende norske Porschene. Bildet over viser Hans Petter Havdals 1973 Carrera RS. På forrige (motstående side) 1992 Carrera RS, tilhørende Per Fjeld

Racehelgen innledes med tidstrening for de ulike klassene lørdag for-middag. Har en ikke kjørt banen tidligere kan 15 minutter til oppvarming og tidskvalifisering være noe snaut. Mantorp er en meget rask bane med flere lange rettstrekk. Høyt tempo sammen med at det i Roadsport kjøres mange ulike biltyper (feks. Lotus Super Seven som elsker å ligge i "dødvinkelen", og biler med motorer fra 100-300 Hk) tilsier at dette er en utfordring. "Våre" gutter klarte dette bra og kvalifiserte seg inn til tider blant de 20 beste av 32 startende. Dessverre var ikke vidvinkelsynet til Per bredt nok (de fleste har vel hørt om "tunnelsynet" som oppstår ved ekstreme hastigheter) til å se en flaggvakt som ville ha Per inn i depotet for å lukke den lille glipa på passasjervinduet. Dette resulterte i en liten tilføyelse med kulepenn nedert på tidskvalifiseringsliste med beskjed om at Per skulle starte sist. Uff!

Racet på lørdagen er 8 runder av 3,1 km, så her er det ikke tid til "å ligge å vente for å se" -taktikk. Det måtte bli den klassiske "gå ut hardt og øk etterhvert". Starten er rullende med en oppvarmingsrunde først hvor bilene kjører to og to i bredden etter "Pace-car" iht. rekkefølgen fra tidskvalifiseringen. Han Petter var "tent" (har aldri sett ham så rød i kinnene før) og plukket raskt et par biler i starten. Resten av teamet hadde på forhånd ytret et ønske om at han måtte ta igjen diverse japanske "ting" på banen. Med over tretti biler i racet kan trafikken bli ganske tøff - og selv om en kjører japansk, en gammel engelskmann eller italiener, gis det absolutt ikke "ved dørene" når en 911 RS fyller speilene deres. Tvert i mot. Men med et godt avstemt understell, sene nedbremsinger og godt øye for et effektivt idealspor (det hemmer vel ikke direkte at turtallsperra er på fint-syngende 7300 omdreininger) og Hans Petter kjørte seg opp 8 plasser,

nr 13 totalt og nr 7 i B-klassen. Bra! Per var ikke helt "fjern" han heller, og trøkte til fra start og fikk bevist at en moderne 911 RS har rikelig med ressurser. Han kjørte seg opp 14 plasser! Han var virkelig i draget - men flaggvakten hadde tydelig lagt sin elsk på ham. Per bla vinket inn til en "Stop n'Go" for å ha krysset gul-linjen ut fra pit-lane før start. Flagget kon opp først etter at 2/3 av løpet var kjørt, så det følte noe meningsløst for Per å fortsette. Det ble en ny merknad med kulepennen nederest på arket. Uflaks!

De som tror at Lotus Super Seven er uslåelige tar feil - noe Mats Lindén beviste med å komme først i mål med en noe modifisert 1974 modell 911. Grattis! De hadde noen herlige fighter (to Lotus'er mot en Porsche). Lotus har fordelen av lav vekt og kunne bremse ekstremt sent, mens bilene lå ganske likt gjennom svingen, men på langstrekkene var



Et blikk på startfeltet i Porsche-cupen på Mantorp-banen i Sverige. Vi vil se flere norske biler

911'en noe sterkere. Det skal vel nevnes at gutten har kjørt bil før, og vunnet Porsche Cup'en i Sverige både i 1995 og 1996. Bilen er en 911 Carrera '74-modell og har fått montert inn gromme biter fra datidens værsting - RSR. Du skulle ha sett de innsugene, Vidar....

Også på søndagen kjøres det race, men da på en forkortet del av banen (1868 meter) i det mest publikums-vennlige området der det finnes 5-6 store tribuner. For å gjøre det ekstra koselig for oss sportsbil-entusiaster, og vise hvor en finner andre venner i "familien" var det på noen av tribunene skiltet med bilmerke, og på "baksiden" pyntet med utstilling av de grommeste bilmodeller. Slapp av PKN-medlemmer: selvsagt var vår "familie" på plass, og det var absolutt ingen problemer med å finne en hyggelig og omgjengelig tone blant likesinnede. Vi er rett og slett en stor familie!

Startrekkefølgen denne dagen var basert på resultater fra gårsdagens heat. Det betydde bla. at Hans Petter startet som nr 13 side om side med en Alfa Romeo Bertone Coupe. Rødfargen i kinnene var tilbake. Det var slett ikke nødvendig for "teamet" å stappe ham full av fluesopp denne dagen! Gutten var skikkelig tent, og kjørte seg bra opp i feltet. Han lå lenge an til en 3. plass i B-klassen helt til "hårnålen" i enden av raka plutselig kom så mye tidligere (eller bremsen senere), og to biler lurte seg forbi på "inner'n". Det var neppe ord du finner i Damms store ordbok som ble servert inne i RS'en akkurat da. Dog, en hederlig 5-plass i B og nr 11 totalt av 30 startende er så absolutt en godkjent premie.

Dette var en liten forsmak på racing og Roadsport klassen. Det skal som sagt ikke så mye til for å race med din Porsche. Den norske deltakerlista

var dobbelt så stor i år som i fjor. Betyr det at vi kan forvente fire norske Porsche'r til start i Sverige neste år? Det er også stor sansynlighet for at det blir arrangert løp i Roadsport-klassen i Norge neste år. Dermed er det all grunn til å benytte vinteren til å montere inn litt sikkerhetsutstyr i bilen (kan faktisk være kjekt å ha, uansett) og gå over understell og bremses. Å kjøre raskt med en Porsche er vel noe de fleste medlemmene rangerer høyt (høyest?) og kanskje har de fleste av oss også en drøm om å kjøre race (praktisert i noen få tilfeller på E-18...?). Nå er muligheten her. Racing er gøy og miljøet er topp. Vi hadde en kjempehelg med mye fart og spenning. Men rikelig tid til det sosiale sørget vi også for at det ble plass til!

Geir Espedalen

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.



KLUBBMESTERSKAPET SOMMEREN '97

Ikke uventet var det atter en gang Kristiansand som var åsted for Årets klubbmesterskap. Et treff som nå synes å ha utviklet seg til en tradisjon. Mange av årets deltakere hadde opparbeidet god lokal-kunnskap fra fjoråret - og ikke minst den sosiale biten har fått en viktig rolle blant ihuga Porsche-entusiaster. Vi er alle arrangementskomiteen stor takk skyldig, Det de har skapt er virkelig bra! Jeg håper alle skjønner hva de har gått glipp av!

Bra, bedre, best

Det som sitter klarest igjen fra forrige Kristiansand-tur (og

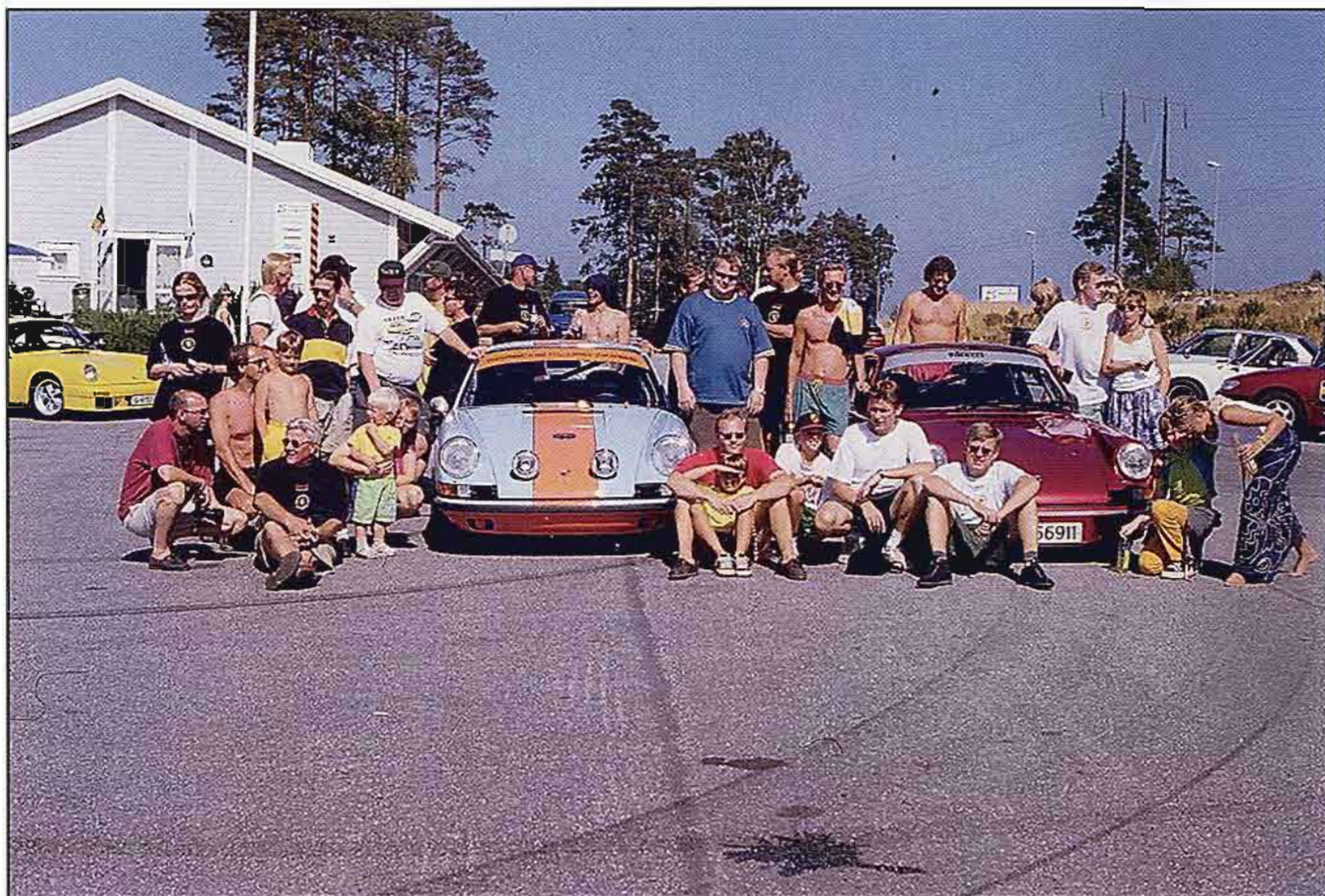
Porsche-treff) er varmen. Ikke så mye varmen for varmens skyld, men heller hva den brakte med seg av opptinte kroppar, og hva disse er i stand til å gjøre. Noen tåler ikke varmen, eller det er kanskje det de gjør? Formann Egil badet i trusa flere ganger, og vår alles Geir (Espedalen) viste sin andre personlighet, nemlig sjørøveren.

Jeg, og mange med meg er veldig glad for at du ville dele denne delen av deg selv med oss, Geir...

Uheldigvis var det ikke noe kamera i nærheten når denne mannen bordet "sjørøverskuta". Han gjorde det - helt sant! I stor stil kravlet han seg opp ankertauct.

Det var ihvertfall deilig å bevege seg utendørs uten å fryse. Noe jeg synes er litt av hensikten når man tross alt befinner seg på en av Norges fineste og mest populære campingplasser. Forrige gang måtte jeg returnere til "basen" med halveis neglesprett etter å ha spradet på svabergene. Det er liksom litt greit å kunne si at man har hatt tåa uti vannét, når man kommer hjem og skal fortelle. En gang sovnet jeg på svaberget og når jeg våknet igjen sto Bodil (co-driver for styremedlem Steffen Karlsen) der med en kjølebag.

Jeg klarer ikke å helt å slippe vår alles Geir. Har dere hørt han synge? - Kjære Geir. Du sang en sang de



færreste av oss har hørt, men som etter deg har blitt nærmest udødelig. Folkens, ved neste langbord, nøl ikke med å rydde plass (på bordet) til mannen som drømmer om å bli en ny Pavarotti!

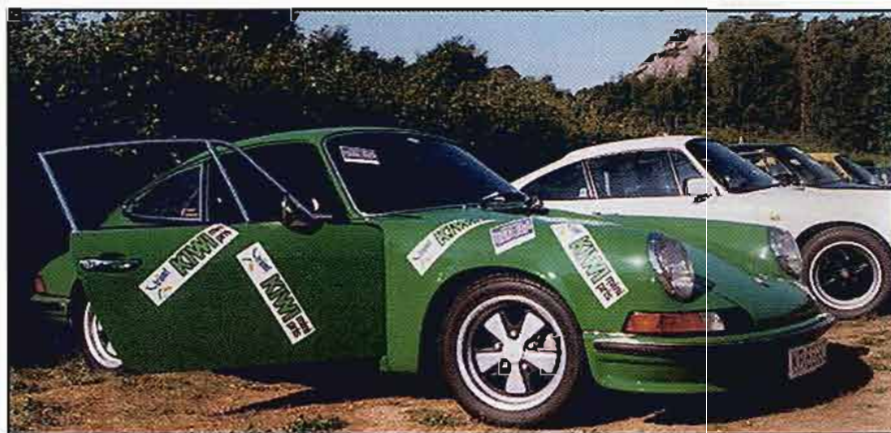
På banen

Jippi, jeg kom på fjerdeplass i klubbmesterskapet. Sånn, det var godt. Nå vet alle det.

Det var gøy med mange grener. Mer å bryne seg på. Instruktørbiten var kortet vesentlig ned. Teskjeprinsippet var borte og det var bra. Det aller meste hang igjen fra forrige gang - nettop fordi det ble grundig gjennomgått da.

Å vinne klubbmesterskapet er en porsjon kjøreferdighet, en porsjon detaljkunnskap, en god porsjon flaks, samt at det er greit å ha sittet i en go-kart før. Mange av jentene hadde aldri prøvd dette tidligere, og kom litt dårlig ut av den delen.

Kjørebiten gikk på idealtid, resten på poeng. På Go-kart kjøringen gjaldt det å trekke "pole-position" (flaks).



Grønn bil, grønn sponsor. Kiwi stod bak grillmaten vi fortærte fredag kveld

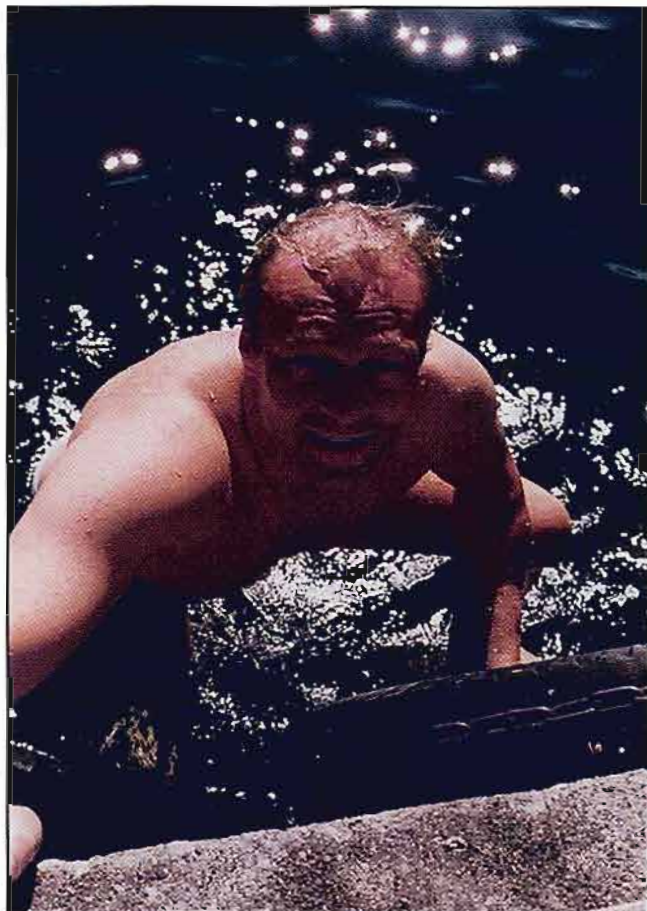
Deretter gjaldt det å vinne (litt flaks). Jeg overvar ikke herre-heatene, men det gikk rykter om mye ufin kjøring. Følgende sitat kommer fra Vidar Aasen: "Jeg kom først over målstreken, men jeg registrerte at jeg ikke fikk noen poeng. Derfor gikk jeg utfra at jeg ble diskvalifisert...." Mye kan skrives om treffet, men det blir lett en gjentakelse av det forrige. Noe dere ikke har sett før derimot, er de flotte bildene av PKN'ere på svaberget. Jeg stemmer ja for mer av dette slaget.

Underlig stemning

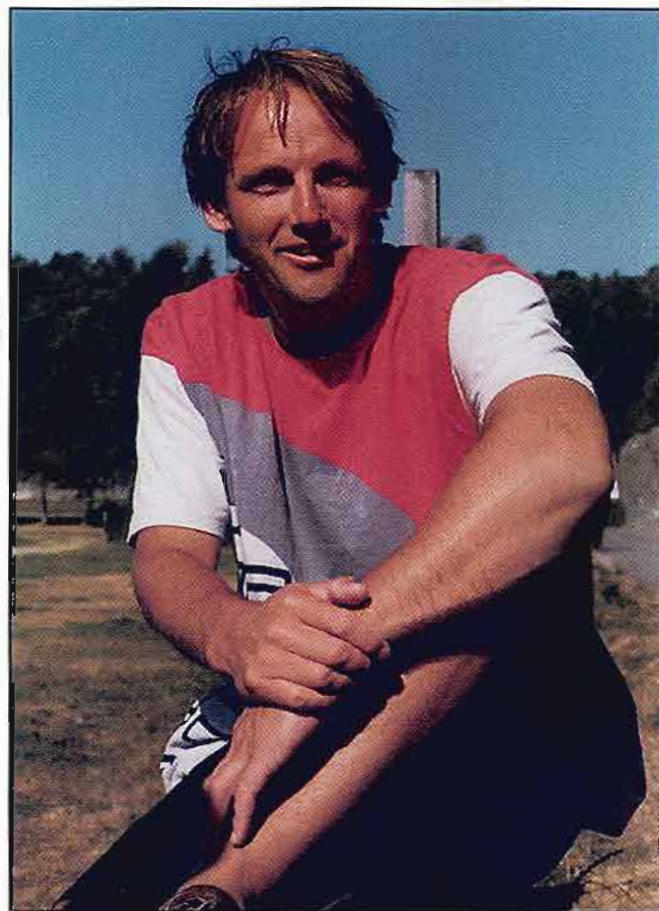
Det er rart å skrive om sommeren nå. Ute er det fjorten kuldegrader og jeg har julestemning i kroppen. I skrivende stund sitter jeg i kirken. Blant musikalske roser, glassmalerier og Andrew Lloyd Webbers "Pie Jesu" ønsker jeg dere alle en riktig god jul.

Kjør pent i vinter, så gleder vi oss til neste år.

Lisette Nyhus



Draugen i Nisser. Egil Haugen m/fler tok seg en dukkert i Nisservann på vei hjem



Klubbmesteren 1997, Per Tore Lunden, smiler fornøyd over innsatsen. Den seieren smakte godt!

Kos i skyggen. Dette er livet. Iskald cola, grillmat på teppet, og et-par Porscher som en ramme rundt det hele. Herlig!





Ingen Porsche-reportasje er komplett uten minst et bilde av en Porsche i action. Her er det Steffen Karlsen's morsomme 911 som kjører så vannspruten står på banen. Masse spenning under trygge forhold. Kan anbefales på det varmeste!

Du skal ikke komme her; og komme her! Alle Go-kart jentene samlet. Hermed er det bevist at jentene stiller opp!





PILEGRIMSREISE

Alle religioner har sin hellige by, eller hellige sted. Mange bilentusiaster har nærmest et religiøst forhold til sin interesse. At det finnes en rekke slike i PKN er det ingen tvil om. Det så formannen ganske raskt når de første informasjonen om en ny tur til Stutt-

gart ble annonsert. Porsche har for vane å tilby et begrenset antall plasser - de skal jo tross alt holde "hjulene i gang" og gruppene som får omvisning skal helst ikke forstyrre produksjonsprosessen. Denne gangen ble det nødvendig å søke om en ekstravote. Aldri

tidligere har det vært slik oppslutning foran en fabrikk. Kanskje var det tidspunktet som var perfekt. Et "vårslipp" på Autobahn er ikke å forakte - og tanken på en "karavane" med Porscher i høye hastigheter virket nok forlokkende på mange. I motsetning til tidligere



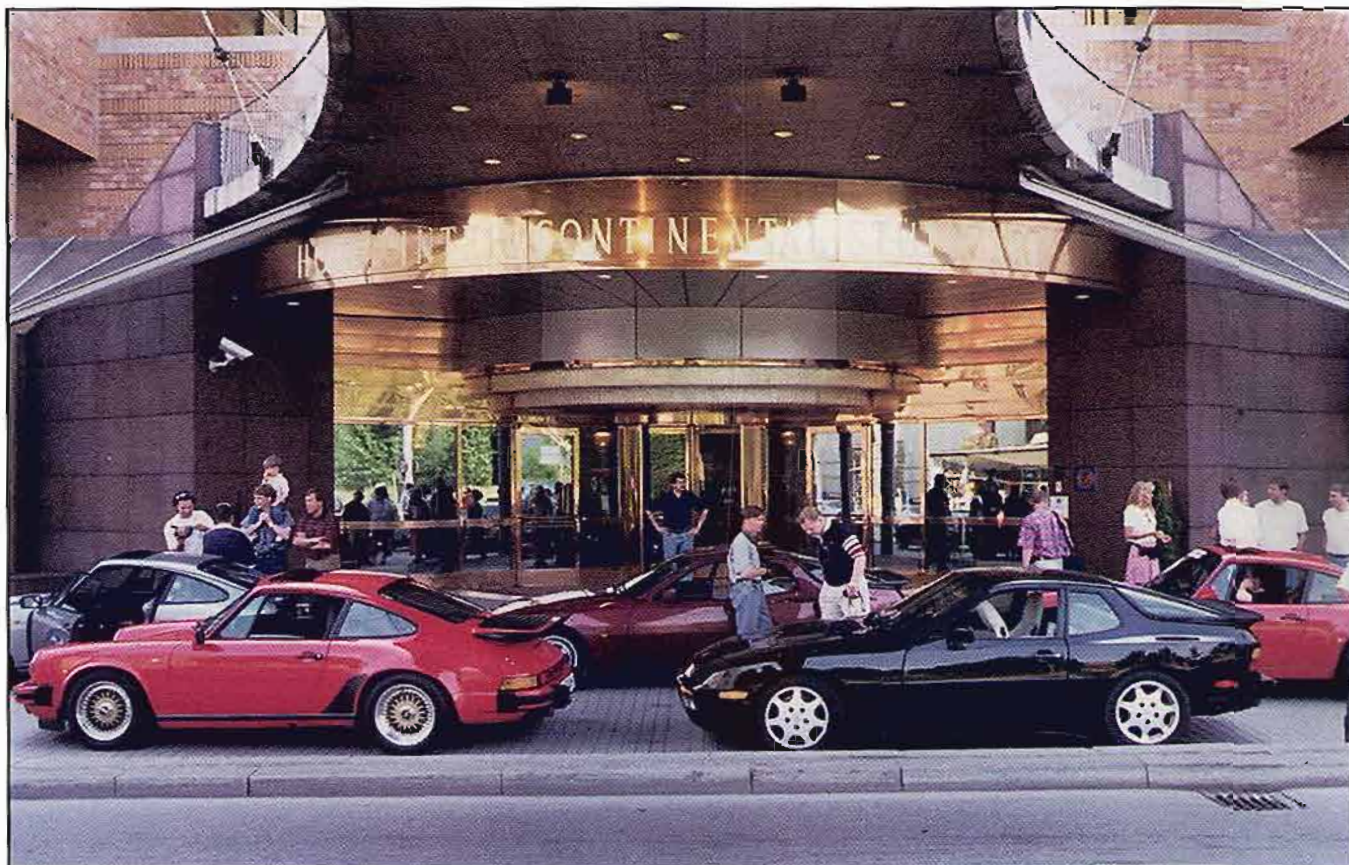
TIL STUTTGART

år, der buss- og flytransport hadde vært de mest foretrukkede transportmidlene, lå det denne gangen i kortene at det primære fremkomstmiddelet skulle være egen Porsche.

Noen valgte allikevel flytransport - men "den store dagen" var hele 32

Porscher samlet på parkeringsplassen foran Autotuning i Råde. Herfra skulle det være felles avreise til Göteborg - der alle skulle ombord i fergen til Kiel onsdag den 4. juni. I tillegg skulle ytterligere 5 Porscher fra Hordaland ta egen båt til Danmark og kjøre sydover på

egenhånd. Med stort og smått, i biler og fly, ble det en gruppe på hele 75 personer som vendte nesene mot Stuttgart - bilentusiastenes Mekka. Et omfattende program var laget på forhånd - og alle deltagerne fikk utlevert agenda, kjøreruter og mye nyttig trykt informasjon allerede ved



Samling foran Hotel Stuttgart International. Det er deilig å se at det bare "strømmer" på med Porscher. Etterhvert ble bilene flyttet ned i garasjen, der de ble stående på rekke og rad. Nærmere 40 Porscher er mange på en gang!

fremmøte i Råde. Det var sørget for gode marginer, og omtrent til riktig tid begynte karavanen å bevege seg mot svenskegrensen.

Torsdag var det lagt opp til felles kjøring sydover fra Kiel. Dette viste seg imidlertid litt vanskelig å få til - etterhvert som Porschene kjørte ut av kaiområdet var de rett og slett nødt til å bare kjøre videre. Det finnes ingen plass i Kiel der tretti biler kan vente på hverandre. Dermed ble det grupper på 5-6 biler som kjørte sammen. Mange valgte å kjøre til Hamburg for å besøke Raffay Porsche-Zentrum. Ikke dumt - spesielt med tanke på at hastigheten mellom Kiel og Hamburg nok var noe høyere enn bilene våre var vant til. Da kunne det jo være greit med en "hvilepause" med kontroll av olje, luft, osv. etter et-par timer. Atter andre valgte å ta "strake" veien til Stuttgart, og heller ha ettermiddagen og kvelden til å kose seg på hotellet.

Undertegnede kjørte sammen med en gruppe der hygge var viktigere enn fart - og deler av turen gikk på Bundesstrasse fremfor Autobahn. Belønningen var vakker natur, et Gasthus med fantastisk middag og avstressende kjøreforhold.

Vi ankom hoteller i Stuttgart akkurat tidnok til å se en av klubbmedlemmenes Porscher bli fraktet bort av en servicebil. Diagnose: rådebank.

Fredag opprørt med varmt, strålende sommervær og en fullpakket agenda. Bussene ble fylt opp, og til fabrikken bar det. Etter omvisning på fabrikken, forbudt fotografering av 996, besøk på museet, og lunsj gikk turen videre til Weissach.

Under lunsjen hadde alle trukket "lapper" - i to forskjellige farger. Kun de med riktig farge skulle få lov til å være med testførere fra Porsche ut på banen. Nå viste det seg ganske snart at Porsche kun hadde gjort dette for å være på den sikre siden,

tidsmessig. Årsaken var at fabrikkens Le Mans bil, Porsche GT1, skulle ut på banen denne ettermiddagen for å teste ut noen justeringer. Denne var imidlertid noe forsinket, og dermed fikk alle som ville kjøre med rundt banen i en Turbo, Carrera eller Boxster.

Og som selve desserten, og avslutningen på Weissach-besøket kom GT1. Gjett om dette samlet Porsche-gutter og jenter som veps rundt en honningkrukke.

Enkelte hevder at dersom man tok en passer - og slo en radie rundt Stuttgart på kartet, tilsvarende 25 mil, ja da kan man glemme alle bilmerker utenfor. Litt "sær" holdning kanskje, men uansett så befinner Mercedes Benz seg i nærheten av Porsche. Nå var det ikke lagt opp til et besøk hos MB. Derimot skulle vi besøke et firma som har spesialisert seg på å restaurere klassiske Mercedes'er. Firma Kienle ligger bare noen kilometer unna Weissach, og var



Under omvisningen på fabrikken fikk alle rikelig anledning til å se hvordan bilene ble produsert. Bildet under er hentet fra Mercedes Benz restaureringsfirmaet Kienle, som befinner seg like i nærheten av Weissach. Meget flotte biler.

nok en stor overraskelse for de aller fleste fra PKN. Ingen tvil om at gamle Mercedes'er knapt står tilbake for gamle Porsche'r når det gjelder attraktivitet. Aldri har jeg sett så mange eksemplarer av sportsbilen Mercedes 300 SL med måkevingedører i ett og samme lokale. Virkelig mye "snadder" av både tosetere og limousiner. Riktig noe for enhver smak.

Det var det også på hotellet samme aften. Porsche inviterte på middag, og undertegnede ble invitert til å sitte til bords med fru Ilse Nädele fra Porsche. Ingen har vel gjort så mye for verdens Porsche-klubber som nettopp henne! Alltid morsom å prate med, levende opptatt av Porsche, og en fabelaktig evne til å huske ansikter. Det var nærmere 10 år siden vi traff hverandre sist, - men det tok ikke mange minuttene før vi begge var enige om forrige gang vi hadde truffet hverandre. Hun går i disse dager av for pensjonsalderen,



og det skal bli spennende å se hvordan klubbarbeidet hos Porsche blir arrangert videre. Jeg formoder at Egil Haugen vil fortelle noe om dette i sin rapport fra "Presidents Meeting" i neste nummer av Classic. Middagen, og den påfølgende festen i hotellet, varte til langt ut i de små

timer. Kjemptryggelig lag og høy stemning blant alle deltakerne på turen.

Lørdag var det utsjekking fra hotellet og reise med egen bil til firma TechArt. Jeg vet nesten ikke hva som imponerte mest: selve mottakelsen vi fikk med



Den fantastiske TechArt-bilen gjorde nok sterkt inntrykk på de fleste (over). Bildet under viser "dagligdags kø" ...

fantastisk oppdekning, eller bilene de presenterte. Begge deler var av absolutt første klasse. De som ønsket det fikk anledning til å bli med et på prøvetur med en av bilene. TechArt's spesialitet er super-charging, og den mest ekstreme av disse bilene hadde 480 Hk. Det er noe av det mest perverse jeg har vært med på når det gjelder Porsche. Det er ikke noe mer å si om den saken!

Ettermiddagen ble brukt til å kjøre nordover mot Göttingen. Der overnattet vi før siste etappe søndag, som endte i Oslo. På grunn av problemer med hurtigbåten mellom Skagen og Larvik ble det til at de aller fleste valgte å kjøre Puttgarten-Rødby og Helsingør-Helsingborg. En ganske frisk etappe på en dag, selv om man kjører Porsche.

Kos deg med de få bildene vi har fått plass til - og bli med selv neste gang!

Sven Furuly





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

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

(– Det kan jo snart alle gjøre.)

*Vi hos Reprografen håndterer
trykkoppdrag.*

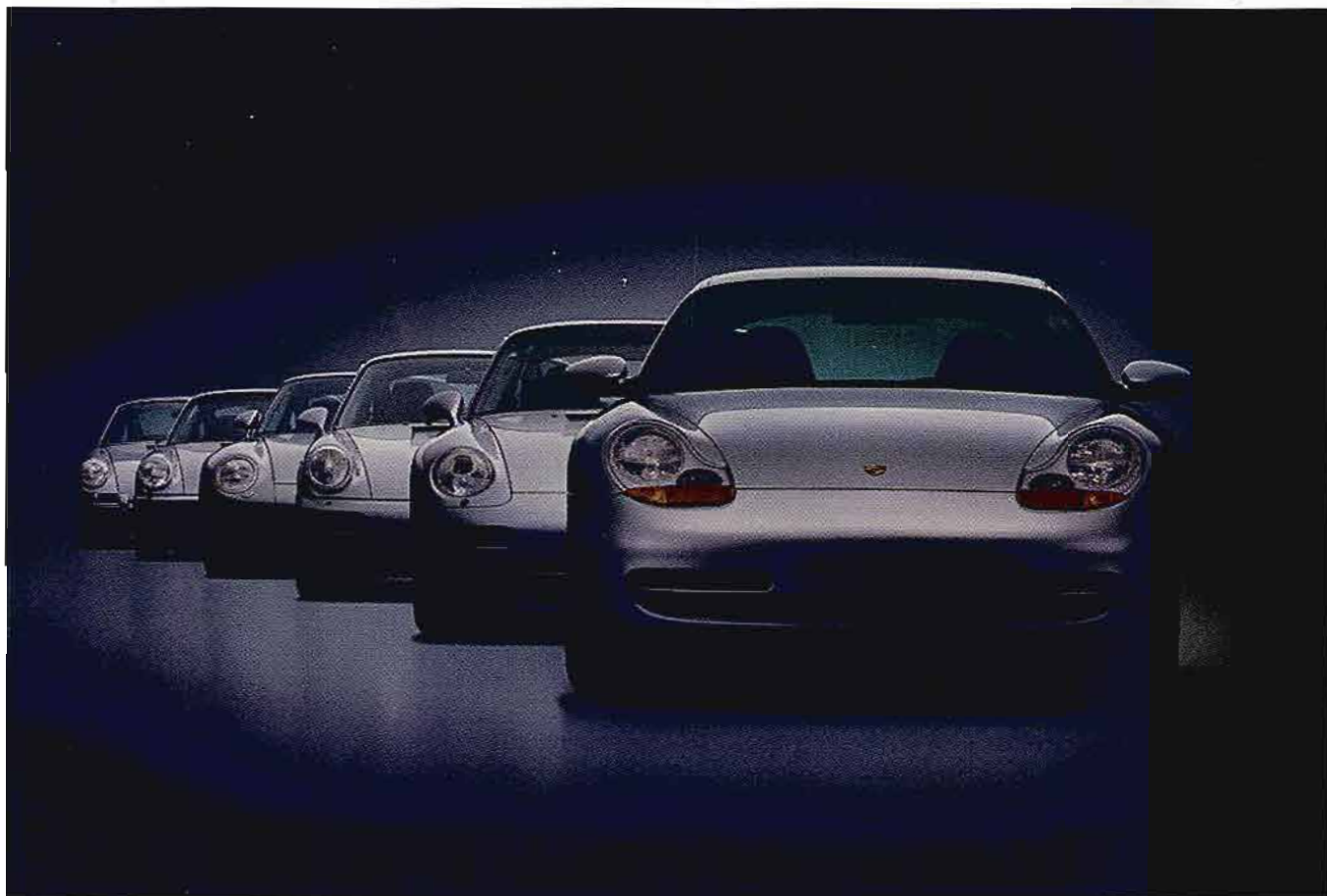
*Fra første kontakt til
levering på riktig sted
og tid.*

*Dette skal vi vise deg
svart på hvitt.*

– gjerne i farger.



1:43 MODELLBILER: 911 COUPE HISTORY SERIE



I forbindelse med lanseringen av den nye 911 Carrera har Porsche AG utgitt et modellsett i skalaen 1:43 som tar for seg de 5 forskjellige karosserivariantene som vi har fulgt siden presentasjonen i 1963. Dette er selvfølgelig et "limited edition" sett som kun er produsert i 8000 eksemplarer, det samme opplaget som Porsche har gjort både med Panamericana-modellen og the Heritage Collection. Det kan selvsagt høres ut som et stort opplag, men når samlere fra hele verden har forsynt seg så vil disse samlersettene etter hvert bli ganske vanskelige å få tak i.

Jeg antar at de fleste kjenner detaljene fra den første 911'en - og frem til i dag, men for å gjøre

det ganske kort så får du her en rask presentasjon av de mest vitale dataene som denne fantastiske bilen har hatt med seg i snart 35 års produksjon. Alle modellene er i klassisk sølv med rust-rødt interiør, også en videreføring av hvordan de har blitt presentert tidligere. Den første modellen er en 1965 modell, som hadde en sekssylindret 2,0 liters boxermotor på 130 Hk ved 6100 o/min. Denne bilen veide 1080 kg og hadde en toppfart på 210 km/t, noe som gjorde den til en meget respektert sportsbil allerede fra starten. Neste modell er men å være fra 1974 og er den vi kjenner som G-modell. Med denne kom de "nye" støtfangerne, 2,7 liter volum, 210 Hk ved 6300 o/min (Carrera vel og merke) men dessverre så inne-

holder settet en tidligere produsert modell av en 911 SC som også har bredere bakskjermer og sorteloksert listverk. De fleste ville vel ikke lagt merke til dette, men siden de skal markere starten av hver era så burde vel dette ha blitt tatt hensyn til. Det er dette karosseriet som har hatt den lengste levetiden - fra 1974 til 1989, og en motorutvikling fra 2,7 liter / 150 Hk til 3,2 liter Carrera på 231 Hk fra 1984 til 1989. Neste modell er type 964, nærmere bestemt 1990 modell 911 Carrera 2. Her ble sylindervolumet øket til 3,6 liter og 250 Hk ved 6100 o/min, noe som først og fremst merkes med et voldsomt dreiemoment. Det er vel med denne modellen at Porsche virkelig tok steget videre mot en mer kravstor kundegruppe. Vekk med



Une légende est née

Lorsque celle qui devait succéder à la Porsche 356 fut présentée au public pour la première fois à l'automne 1963, personne ne pouvait imaginer que cette voiture deviendrait une légende qui n'a pas discontinué dans l'histoire de l'automobile.

Bien que sans cesse développée depuis sa mise sur le marché en 1965, l'idée, la forme générale et la conception de sa transmission demeurent inchangées. La 911 est, et sera toujours une authentique voiture de sport.

Données techniques

Moteur:	moteur six cylindres à plat, deux soupapes par cylindre, carburateur, refroidi par air.
Cylindrée:	1 991 cm ³
Puissance:	96 kW (130 ch) à 6 500 U/min
Poids:	1 080 kg
Vitesse maximum:	210 km/h

Die Legende 911 - Das 911 Carrera Coupé von 1974

The Legendary 911 - The 911 Carrera Coupé of 1974

La Légende 911 - La 911 Carrera Coupé de 1974

La leggenda 911 - La 911 Carrera Coupé del 1974

torsjonsfjæring, mer støydemping, mer elektronikk, mulighet for 4-hjulstrekk (Carrera 4) og mer kjøreegenskaper er vel ganske riktige beskrivelser av denne 911'en. Nest sist i rekken finner vi siste versjon av luftkjølt boxersekser – nemlig internnummer 993 fra produksjonsår 1994. Nytt hjuloppheng, mye bedre kjøreegenskaper, bedre aerodynamikk, fortsatt 3,6 liters slagvolum med nå med 272 Hk (senere 285). Det er vel denne modellen blant de 5 som er den mest riktige i forhold til originalen, her er de fleste proporsjoner tatt hensyn til. Det er kanskje ikke så rart, for i de siste årene har det blitt produsert svært mange varianter av 993 – alt fra standard Carrera til 911 GT2 via RS, RS3,8 Club Sport etc.

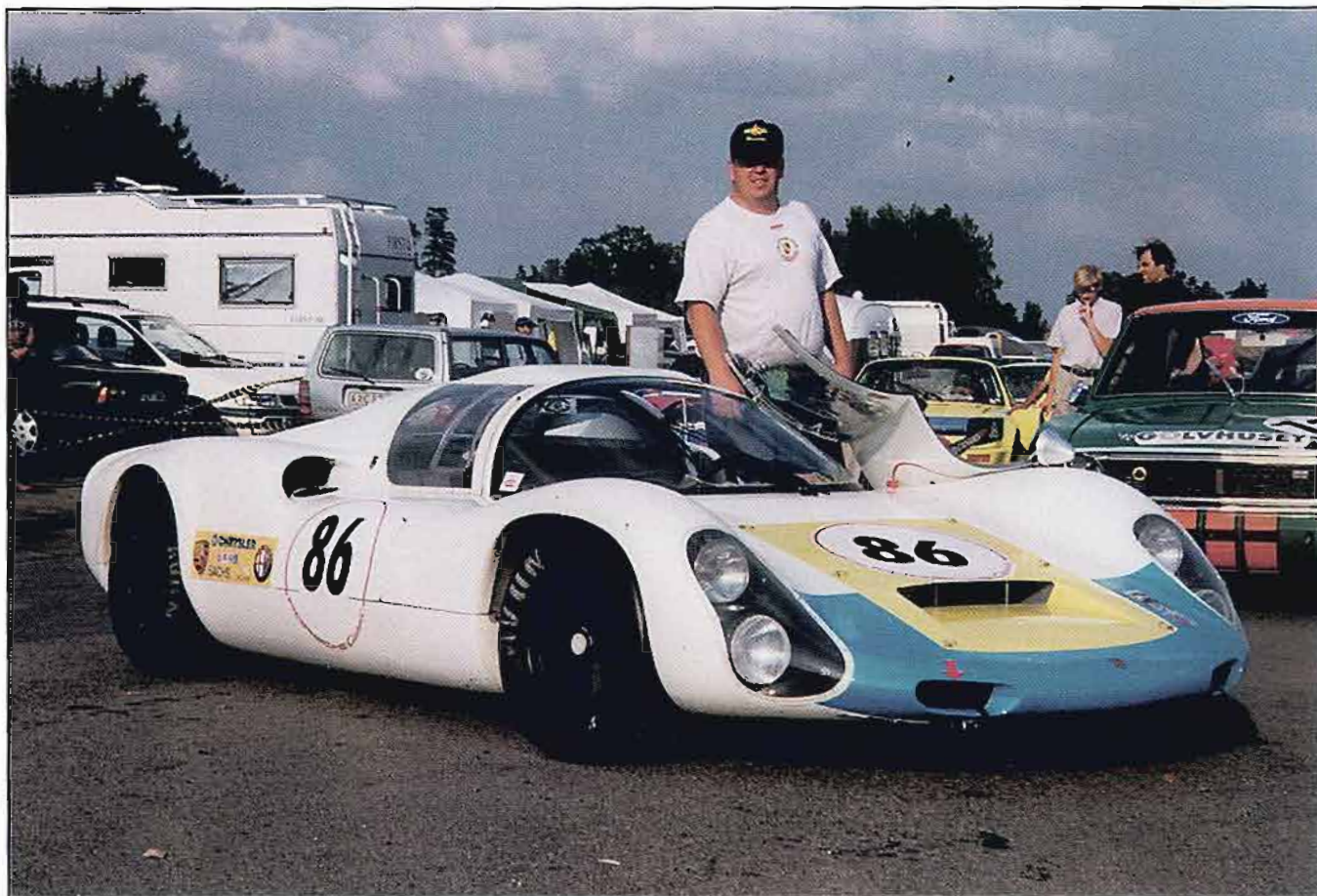
Og til sist – den nye 911 Carrera (internnummer 996) – etter mitt syn noe av det deiligste som kan kjøpes for hard

valuta (hvis man ikke har råd til en GT1 da ...). Vannkjølt 3,4 liter som yter 300 Hk ved 6800 o/min gir et dreiemoment du ikke tror er mulig til ikke å være en turbomotor! Modellen er også svært bra med fine proporsjoner men det kunne kanskje vært litt bedre detaljer på for eksempel bremseskivene. For noen uker siden på fabrikken så fikk jeg faktisk oppleve denne fargekombinasjonen med sølv/rustrødt helskinn hvor *alt* var kledd i skinn blandet med en god porsjon carbonpaneler – slett ikke frastøtende! Jeg må innrømme at jeg til å begynne med som innbitt luftkjølt entusiast var temmelig skeptisk til å putte vann i motoren på en 911, men etter å ha kjørt i overkant av 270 km/t på Autobahn med en hånd på rattet og en i vinduet og fortsatt kunne prate med vanlig stemme til Steffen ved siden av (som tok bilder av det digitale speedometeret), så har det gått opp for meg at dette uten minste tvil er

verdens beste bil! Jeg er vel kanskje noe privilegert – for jeg kan sitte å se på den hver dag på jobben, i full størrelse! Jeg vil komme tilbake til en kjørebekrivelse av 996 i neste nummer av PC.

Foreløpig får jeg nøye meg med flere små modeller i samlingen min, og selvsagt håpe at det er min tur om noen (få) år. 911 Coupe History Serie er produsert av Paul's Model Art, kanskje bedre kjent som Minichamps bortsett fra 996 som er laget av Schuco. Hvis du er en seriøs samler så er dette settet definitivt noe du skal ha på hylla! Du kan kjøpe det hos Autozentrum Sport as til kr. 1411,- men vær rask, for det er ikke mange sett igjen. Foretrekker du heller en ny 911 Carrera i 1:1 som julepresang til deg selv så starter prisen på kun kr. 1 099 500,- etter de nye avgiftsreglene

Egil Haugen



PORSCHE 910 COUPE, 1967

Porsche 910 er med stor sansynlighet en av de minst omtalte, og minst kjente midtmotor-racerne. Den ble opprinnelig introdusert i 1966 som en avløser til "Bergspyder", utstyrt med en 8-sylindret motor på 2 liter. Først året etter, i 1967, ble bilen også bygget i lukket versjon. Men for å gjøre forvirringen total var denne utstyrt med en 6-sylindret motor. Hvorfor denne bilen egentlig ble utviklet er det ikke godt å si. Den velkjente 906 var fortsatt aktiv i gruppe 4, og i første versjon hadde faktisk 910 dårligere aerodynamiske egenskaper enn 906. Etter en omfattende utviklings-

periode stilte den første 910 til start i Daytona - der den seiret i 2 liters klassen med Siffert/Herrman ved rattet. Denne seieren kom ikke minst takket være en omfattende slankekur på bilen. Vekten var utrolige 575 kg.

Kort tid etter, foran Targa Florio, fikk 910 en ny motor med et sylindervolum på 2,2 liter og 275 Hk. Imidlertid var dreiemomentet så kraftig at dette førte til skader på kobling og gearkasse.

På Le Mans stilte derfor 910 med den "gamle" 2-liters motoren i 1967, igjen med førerkombinasjonen Siffert/Herrman. Resultatet var nok en gang seier i denne klassen.

Etterhvert som de aerodynamiske, og tekniske problemene ble løst, satte Porsche-fabrikken 910 inn i en rekke løp over hele verden. Utallige seiere vitner om suksess, og bla. den avdøde Formel 1 stjernen Jochen Rindt kjørte 910 på Monza.

Den avbildede 910 er fotografert på Mantorp i 1997, og er en av de opprinnelige 28 eksemplarene. Mannen ved førerdøren er PKN-medlem Magnus Bævre - som ganske sikker skulle ønsket seg nettopp denne bilen!

Sven Furuly



TILBAKEBLIKK PÅ SLALOMCUP'EN 1997

Første runde ble avviklet på Torp flyplass 27 april. Kolbotn Racing Team, (Teamsjef : Bodil. Sjåfører: Morten, Ane, Egil og jeg med Henrik som hjelpemann på bil), stilte tidlig for å rigge teamtelt. Ekstra dekk, jekker og bukker ble satt frem for å skremme et par karer fra drammenstraktene. Vi lyktes. Morten nr. 1, jeg nr 2 og Ane nr 1 i dameklassen. Frontmotorklassen ble som vanlig close race mellom Harald og Jens Ove. Det skilte bare 11 hundredeler i Haralds favør med Erik Langeland på tredje plass. Andre runde ble nok litt antiklimaks for Morten og Geir. De var snille og

lånte bort bilene sine (for siste gang) til Egil og meg. Resultat: Egil først, jeg nr to, Geir nr tre og Morten på fjerde. Frontklassen vant Jens Ove med over to sekunder foran Harald og Erik på tredje. Ane tok sin andre strake seier. (Er Ane egentlig gutt?)

Klubbmesterskapet i Kristiansand var rammen rundt tredje slalomrunde. Litt spesiell omgang i og med at halve banen er svært glatt. Even klifte til med en knalltid, som selv med riv holdt det til seier. Per Tore, vår nye klubbmester, tok en fortjent andreplass. Jens Ove tok sin andre

seier for sesongen, Truls Benthagen på andre og Harald på tredje. Lisette "Njusen" tok dameklassen foran Ane og Torhild Havnen. Klubbmesterskapet kan du lese mer om et annet sted i bladet.

Ny arena, nye utfordringer. Våler, 6. September, kvelden før banetreffet. Nå fikk Jack virkelig opp trykket på turbo'n sin. Etter noen mindre bra plasseringer tidligere i sesongen ble det nesten fulltreff. Morten nok en gang først og Jack på en god andreplass. Harald fikk veldig liten konkurranse, faktisk ingen, så da er



*Vidar Aasen, en av klubbens mest ihuga Cup-deltagere, gjør seg klar til start på Torp flyplass. I forkant skimtes noe av det elektroniske tidtagerutstyret. Her overlates ingenting til tilfeldighetene (over)
Grilltelt og pit har etterhvert blitt en naturlig del av baneområdet. Har de beryktede Kolbotn Racing Team noe med dette å gjøre? (bildet under)*

man jo bare nødt til å vinne. Hvor var damene???

Etter mye frem og tilbake fant vi endelig tid og sted for siste og avgjørende slalomrunde.

Dragracestripa på Gardermoen. Jeg tror det var flere enn jeg som tømte fjerdegir, artig sted.

I frontmotorklassen var det vinn eller forsvinn. Harald og Jens Ove hadde to seire hver.

I år som i fjor, Harald strakk det lengste giret. Ane var eneste deltagende dame, så da ble det totalseier igjen. Førsteprisen i hekkmotorklassen stod mellom Morten og meg. Ane, Mortens samboer, gjorde forsøk på sabotasje på min bil uten å lykkes. Seieren skulle sikres. Før start smilte hun hemmelighetsfull og jeg visste at noe var på gang. På min første retur stod hun ute i løypa, dro ned glidelåsen i termodressen, og ristet på tingene.



Hvem sa Ane er gutt? Jeg tok min første seier denne sesongen og Morten sikret cupseier med sin andreplass.

Gratulerer alle sammen, og på vegne av PKN vil jeg takke alle deltagere i

1997 sesongen og ønske dere og mange nye deltagere velkommen til en ny spennende 1998 sesong.

Steffen Karlsen



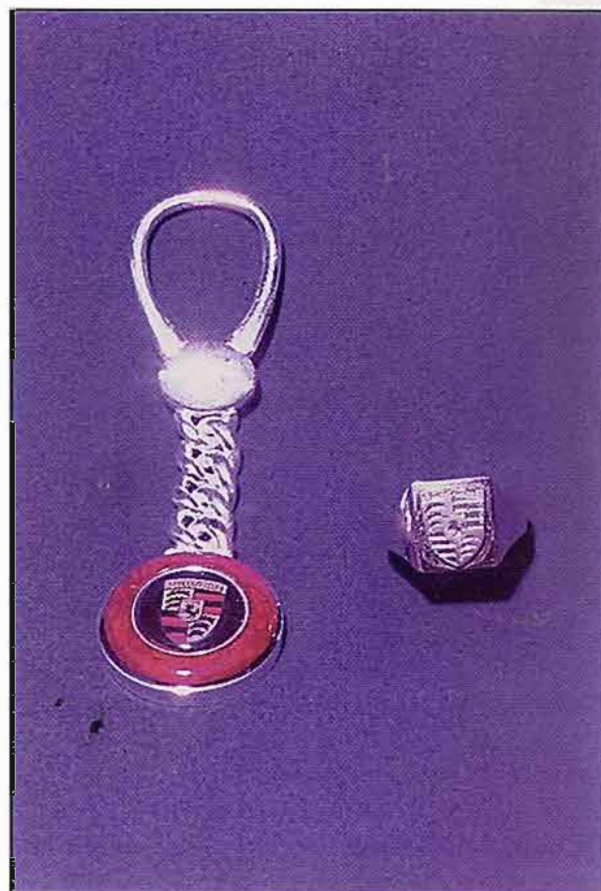
Geir Espedalen er ute og kjører på Torp flyplass med sin 1971 911T. Det går fort, men ikke fort nok.
"Det er alltid en som greier å få bilen til å "flyte" skikkelig gjennom banen. Selv føler jeg at det "bryter" for mye - og dermed blir kjøringen oppstykket" - autentisk sitat fra en cup-deltager!

GAVER I SÆRKLASSE

Ring kr 3,070.- 14 K Gull
 Nøkkelring kr 650.- Sølv/Tre



Sandvika Storsenter
 1300 SANDVIKA
 Tlf 6756 9300





Althorp 97



Den 18 - 20 juli inviterte Porsche Club GB til internasjonalt Porschetreff ved Althorp House i Northamptonshire. Spesielt ved årets treff var feiringen av 20 års jubileet for 928 og 25 års jubileet for 911 RS-73. Slike anledninger kan man jo ikke la gå fra seg, så undertegnede sank inn en bunke brosjyrer allerede før påske i håp om å selge inn en englandsferie i heimen. Joda, 4. juli ble 911'en pakket med bl.a. barnesete, barneseng, vogn, litt til mor og to t-skjorter til far (reservehjul og andre unyttige ting måtte bli hjemme).

Etter å ha prøvd engelsk "bed & breakfast" pluss sett det meste av sør- og vestkysten i løpet av 2 uker, var vi "endelig" klare for Porsche treff. Fredagen startet i typisk engelsk maner med cricket match! Den nordiske kolonien, 3 fra Norge og 5 fra Sverige, som ikke skjønner hva dette dreier seg om, prioriterte heller bilvask. Programmet for resten av helga var

derimot meget lovende med bl.a. concours (fineste bil), slalom, fotorally, delemarked, auksjon, mat og øl. Mange av de som driver i Porsche bransjen hadde dessuten utstilling av produkter og biler. Autofarm hadde rundt 10 biler utstilt bl.a. en original 911 R fra 1967 samt den første 911 RS prototypen - med hele 6 "frog eyes" (verden er urettferdig).

Jubilantene ble presentert på plassen foran Althorp Hall. Det var utstilt et 20 talls RS'er i alle farger inklusive noen 993 RS'er. Selv om bilene holdt en meget høy



På motstående side viser Porsche Club Great Britain noen av sine biler; bla. en flott 356 Carrera og en ikke mindre imponerende 904GTS. 914-registeret (over) hadde ikke samlet mindre enn 60 biler. I bakgrunnen skimtes "en del" av alle deltakerne på treffet. På bildet under kan du se hvor nøye deltagerne går fram for å preparere til "concours"

standard, tror jeg ikke mange hadde nådd til toppps i concouren. Når det gjelder "concours condition" er engelskmennene helt ekstreme. Herr og fru Smith gir alle deler på kjeledeggen "full treatment", dvs. baksiden av støtfangerne og hjulhusene får like mye polish som panseret! En ny bil ser direkte "shabby" ut i forhold til disse.

For den som bare har vært på vårmønstring på Bogstad, er et slikt treff en stor påkjennning. Jeg vet ikke hvor mange biler som var tilstede, men jeg vil tippe mellom 2000 og 3000 biler! Etter noen timer blir man ganske blassert og går bare og titter på det aller grommeste - div. speedstere, 356 Carrera, 904, 550 Spyder og annet små snask.

Lørdags kveld var det grillparty med god mat og drikke pluss svært fyrverkeri.

På denne tiden av døgnet var de



vørste concourbilene pakket inn i plastposer for å ikke bli angrepet av dugg og annen styggedom.

Søndag var det klart for slalom. Dette ble kjørt på gress langs to parallelle løyper. To lag à 3

biler og 6 personer konkurrerte mot hverandre etter utslagsprinsippet. Etter siste port hadde co-pilotene som jobb å løpe ut og starte neste bil. Det hele var meget publikumsvennlig. Skandinavene toppet sitt lag med 3 habile



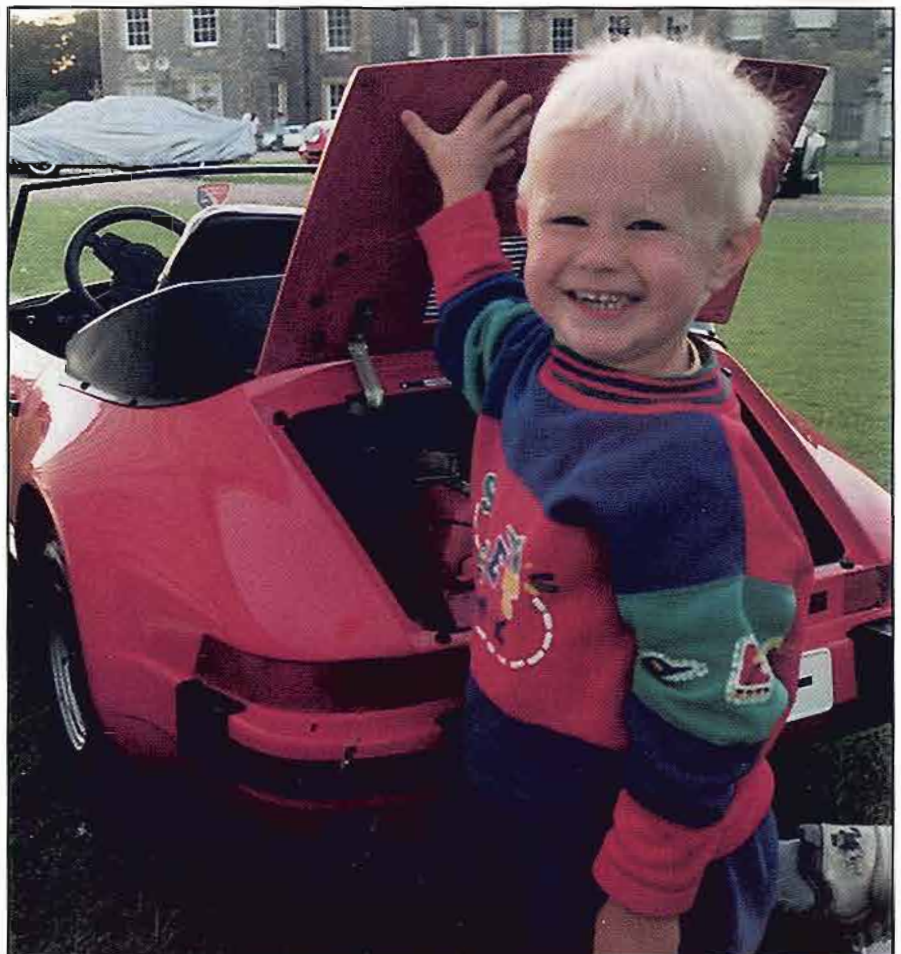
Den første RS-prototypen. Denne var basert på en 2.4 S rallybil. Sjekk antallet "frogeyes" på denne fronten! Hvem skulle ikke ønske seg en slik? (over). Også junior fant sin drømmebil i Althorp. Set det smilet... (under)

slalomkjørere; Peter Calås, Anders Hammer og Phillip Fischlein. Undertegnede samt Gunnar Larsson og Jens Fischlein ble degradert til løpegutter.

Etter at vi hadde gått henn og vunnet semifinalen ble det hektisk aktivitet i sekretariatet. Dette skulle egentlig være et internt engelsk oppgjør mellom de ulike regionene. De hadde ikke tenkt at en gjeng med nordboere skulle raide premiebordet. Enden på visa ble at vi fikk møte vinneren fra den engelske finalen pluss et kjendislag (med bl.a. en Le Mans-kjører) som vi slo begge to - the vikings are back!

Joda, det ble en grei avslutning på ferien. Barnesete, vogn, seng osv. ble igjen stuet inn i bilen (pluss noen få Porschedeler) før vi satte kursen mot Hårwich og ferga til Göteborg.

*Hans Peter Havdal
Medl.nr. 377*



AUTOTUNING



**Velkommen til Porsche-spesialisten i Råde – 45 min. fra Oslo.
Vårt verksted har lang erfaring med alle Porsche-modeller.
Gunstige priser på nye og brukte Porsche originaldeler.**

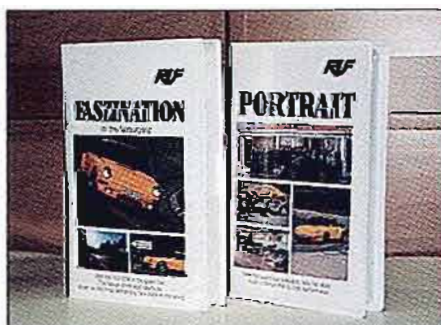
VERKSTEDTILBUD

20.000 km service (deler, olje og arbeid):

911 SC/3,2 Carrera med Castrol Softec olje	kr. 3.100,- + mva
944 82-89 med Castrol Softec olje	kr. 2.100,- + mva
928/S 78-83 med Castrol Softec olje	kr. 2.800,- + mva
911 (ikke turbo): Hydrauliske kjedestrammersett ferdig montert	kr. 4.900,- + mva
Clutchbytte 911 -86 (ikke turbo)	
inkl. deler og arb.	kr. 4.900,- + mva
944: Bytte av register- og balanseakselrem	
inkl. deler og arb.	kr. 1.980,- + mva
928/S: Bytte av registerrem inkl. deler og arb.	kr. 2.100,- + mva

**Vi fører hele
FVD's program**

Ring og be om katalog!



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

Kr. 300,- pr. stk.



Overleggsmatter – spesialsydd for
hver enkelt modell – m/Porsche-
logo – alle modeller.
Sort/brun/blå

kr. 890,- + mva

EN BOK FOR DEG SOM TØR ÅPNE MOTORLOKKET SELV...

Praktisk talt alle de bøkene jeg tidligere har omtalt på denne siden har tatt for seg Porsche-historikk i en eller annen form.

Imidlertid vet jeg at det er svært mange Porsche Klubb medlemmer som også synes det er morsomt å kru på, og optimaljustere sin egen Porsche.

Gode råd er dyre, sier et gammelt ordtak. Vel, boken til amerikaneren Bruce Anderson er slett ikke kostbar, men inneholder en mengde nyttig informasjon av teknisk karakter.

Likhet med en rekke andre bøker inneholder også denne et velskrevet kapittel om alle farene ved å kjøpe brukt Porsche. Han guider oss utenom en rekke "feller" og lærer bort hvordan vi skal sjekke at bilens identitet i forhold til chassis-nummeret er korrekt. Selvsagt er det også et eget kapittel som tar for seg Porsches historikk - og dermed blir boken også verdifull for de mer "teoretiske" - som gjerne vil lese om Porsche, ha en forståelse av hvordan de rent faktisk kan "skrus" på - men som egentlig ikke ønsker å gjøre dette selv.

Jeg sitter med en følelse av at langt de fleste av klubbens medlemmer som har interesse for slalom cup'en med hell burde anskaffe denne boken. Her finnes en lang rekke praktiske eksempler og tips på hvordan man finjusterer understell og respons. Tydeligvis er det ikke så vanskelig som mange vil ha det til.

Et av de mest omfattende kapitlene i boken tar for seg utviklingen av 911-motoren. I tekst og bilder presenteres både

serieproduserte- og rene racing-motorer. En rekke detaljbilder avslører forskjeller på tilsynelatende like motorer - og det er ingen tvil om at den som kan denne boken "utenat" vill være godt rustet mot bløffmakere med påståtte originale motorer i bilene.

Et eget kapittel om turbo og super-charging kaster lys over dette området - og vil nok for de aller fleste være interessant lesing. Bruce Anderson trekker frem eksempler på hva som kan skje dersom ikke motorene modifiseres i tillegg - det er ikke bare å øke kompresjon og bensinmengde. Det er faktisk grenser for hva en motor kan tåle - og havari er ofte resultatet dersom ikke alle deler av motoren oppgraderes for å håndtere større effekter. Hele boken er rikt illustrert, og det er mange "sørgelige" resultater av "Toten-trimming" avbildet. Felles for de fleste av disse havariene er at det ofte koster det mangedobbelte av selve "trimmingen" å reparere skadene som er påført motoren.

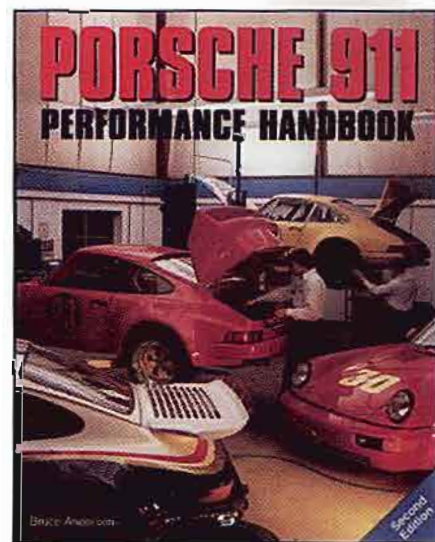
Custom-bygg er også behandlet i et eget kapittel. Her presenterer forfatteren et foto-galleri med en rekke forskjellige karosser-iendringer. Mange vil sikkert synes dette er moro - og kanskje få inspirasjon til å bygge sin egen, helt spesielle Porsche 911. Her finnes alle varianter - fra å bygge om en Targa til Speedster - til 935 look på en coupe. En komplett oversikt over adresser til leverandører av slike tjenester har også fått sin plass i denne boken.

På dette området er det selvsagt en

stadig diskusjon mellom Porsche-folk. Skal bilen være i mest mulig original stand, eller skal den enkelte motiveres til å skape sin mest mulig individuelle bil? Dette spørsmålet stilles i praktisk talt alle bilklubber - og det finnes knapt noe korrekt svar på dette.

Trimmingsdeler til Porsche er ikke så lett å skaffe seg en oversikt over, og mange er vel også i tvil om hvor de kan skaffes. Bruce Anderson har laget en liste i boken, basert på hvilke firmaer han personlig har hatt god erfaring med. I det hele tatt - boken er full av personlige erfaringer som kan være til stor nytte for den som har lyst og evne til å pusle med Porsche'n på egenhånd!

Sven Furuly



Tittel: Porsche Performance Handbook

Forfatter: Bruce Anderson

Utgiver: Motorbooks International

ISBN 0 7603 0033 X

Pris: kr 229.-

Kan kjøpes hos bla. Autozentrum Sport i Oslo



TAGHeuer
SWISS MADE SINCE 1860



SUCCESS.
IT'S A
MIND
GAME.



Sandvika—
67 56 93 00

Steen & Ström
22 00 41 33

Lier toppen
32 65 24 00

Siel Chronometer Series



Boxster fra 574.500,- 911 fra 1.099.500,- Hummer fra 557.000,-

Boxster

Foran: Bagasjerom

I midten: Motor

Bak: Bagasjerom

Bakerst: Konkurrentene

Boxster: Porsche hele veien



PORSCHE

HUMMER

Mobil 1

Autozentrum Sport AS
Østre Aker vei 25,
0581 Oslo
Tlf: 22 64 49 11
Fax: 23 05 13 99

