

PORSCHE *Classic*

Medlemsblad for Porsche Club Norge. Juni 1999 Nr 26



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 støynivå, lavere rulle-motstand.

PIRELLI

IF YOU'RE GOING TO DRIVE, DRIVE.

PORSCHE

Classic

Nr. 26, juni 1999

Bladet utkommer med 2 numre i 1999

Distribusjon: Gratis til alle medlemmer

I redaksjonen: Egil Haugen

Idé og layout: Sven Furuly

Annonsebestilling/matriell: Stein Gildberg

Ettertrykk tillatt etter avtale.

Tlf. redaksjonen 92461911, annonser 92891132



Porsche Klubb Norge, Postboks 83 Lilleaker, 0216 Oslo

FORMANNEN HAR ORDET



Heisann alle Porsche venner!

Etter lang tids venting sitter du nå med et rykende ferskt nummer av Porsche Classic foran deg. Jeg sitter som nyvalgt formann, kanskje ikke rykende fersk, men enda fersk. Derfor starter jeg med å sitere den avtroppende formannen Egil Haugen: Som nyvalgt formann i vår fantastiske klubb er jeg selvfølgelig stolt over å ha overtatt dette ærefulle værv. Dette skrev Egil i Classic nr. 7 for 8 år siden, jeg gjør hans ord til mine. Som dere vet har styret anledning til å tildele æresmedlemskap i klubben, og vi har derfor besluttet å tildele Egil tittelen æresmedlem nr. 3, som en honnør for iherdig jobbing for klubben i mange år.

Og så over til klubbens status nå - forsommeren 1999. Halve året er snart unnagjort, medlemsantallet er på ca 500, og vi har avviklet en god del arrangementer hittil i år. Jeg nevner fortløpende medlemsmøter,

bilutstilling i Ekeberghallen, bilslalom, Telemarkstur, vårmønstring, banetreff og klubbmesterskap. Spesielt er det hyggelig å merke seg Telemarksturen som ble arrangert av Geir Svalbjørg på eget initiativ, takk til han.

Vi ser gjerne at flere av dere tar tak i ideer dere har, slik at vi kan få en bedre geografisk spredning av klubbens arrangementer. Dere skal vite at det ligger mye arbeid bak hvert av arrangementene fra klubbens medlemmer, og jeg håper dere kan ha dette i tankene når dere deltar. Del gjerne ut ros til klubbens ildsjeler, det gjør jobben enda triveligere. Det er også hyggelig og merke seg mange nye fjes på treffene våre. Spesielt artig var det å bli kjent med et ferskt medlem på banetreff i Våler, han er 70 år og kjørte på bane for første gang!

Fremover er året spekket med klubbtilbud: Tysklandstur med fabrikkbesøk og Formel 1 på

Hockenheim, flere banetreff, slalomcup'er og medlemsmøtene, andre onsdagen i hver måned (bortsett fra i Juli). Klubb-shop'en er også i fremgang, her er det stadig nye artikler for salg. Følg også med i månedsbulletinen og gjør deg nytte av medlemsfordelene klubben har gjennom bl.a. rabattavtalene.

Jeg tror dette så langt er en grei oppsummering og en rask oversikt over hva sommeren og høsten vil bringe i klubbsammenheng. Har dere tanker og ideer eller konstruktiv kritikk av og om klubben, så kom gjerne med dem. Jeg runder av med å ønske alle Porschevenner en riktig god sommer!

Jack Eidsvold



VESTLANDSTUR 1998

Ditt beste ferieland finner du hjemme - Norge! En Porsche trenger nødvendigvis ikke å strekke ut gira på autobahn for å leve. Den kan utmerket godt kruse rundt på smale og bratte krøtterstier her hjemme. Det var en kombinasjon av disse inspirerende veiene og "sukk og stønn" natur som var bakgrunnen for at PKN la sommerturen 1998 til Vestlandet. Kanskje en tålmodighets test med tanke på at denne delen av landet vårt innvaderes av tyskere i bobil som ser på alt annet enn i speila eller dansker med campingvogn som tror at vogna er 4m brei og plasserer seg trykt i mitten av veien. Start var lagt til Kristiansund 30. Juni og

målgang i Geilo 5 dager seinere. Vi var 10 biler fra Porscheklubben som deltok.

Kristiansund badet i sol denne dagen og innbyggerene gikk gjerne forbi rutebilstasjonen hvor Porschene var strategisk parkert. Bodil var på hjemmebane og kunne sightse oss rundt i byen og til en restaurant med byens beste blandaball (sei, løk, potet og mel knadd sammen - smaker godt!). Ikke langt fra Kristiansund har vi også et medlem (Knut Oluf Flatset) med en noe modifisert motor (RUF komponenter) i 911 Turbo. Han tok turen neom brygga slik at doningen kunne inspireres, og heldige formann

Egil og meg selv fikk anledning til en liten testtur. De som har vært i Kristiansund før vet at det i disse bygatene ikke er så lett å få tømt alle gira, men vi fikk da konstatert at det skyver godt.

Fra Kristiansund var det ferge over til Averøya (akkuratt passe lang seiletid for den obligatoriske svela og en kopp kaffe) og Atlanterhavsveien. Et stort stykke norsk ingeniørkunst lagt helt ute ved fjæresteinene med åpent hav som veiskulder. Porschene ble der jaget frem og tilbake noen ganger for fotografering (her var det nok noen tyske turister som hadde sine bestemte meninger om vårt valg av



fotomotiv). For å få full dose av dette vakre kystlandskapet var overnattingen lagt til flotte hytter på Hustadvika Gjestegård, en idyllisk (i fint vær ja) plass helt ute i havet.

Neste dag bar turen til Molde og Skålavegen: 2743 m tunnel under Fannefjorden og 550 m bro over Bolsøysundet. Videre til Nesjestrاند og ferge til Åfarnes for så å kjøre langs Isfjorden og inn til Åndalsnes. Åndalsnes ligger i foten av Trolltindene og den så berømte Trollstigen (en av turens "høydare", 850 m.o.h.). I samlet kortesje bar det oppover hvor to fotografer var strategisk plassert (hang etter neglene) i fjellsidene. Typisk, så var det nå vi fikk det berømte vestlandsværet med skodje, men vi kunne høre dem! Lyden av en boxer 6-er er jo noe av det vakreste en kan fylle ørene med, og når vi får hjelp naturens akustiske forsterkere (unplugged!) var det bare å lukke øynene å nyte Steffen's 2.7 med 6 åpne spejll.

Nydelig vær og utsikt over Geirangerfjorden på vei opp mot Dalsnibba. "Litt" lenger opp var det heftige brøytekanter og dårlig sikt, og to klassiske 11'ere kjemper om å bli førstemann ned.....



Tåka var som blåst da vi kom over toppen og vi kunne igjen bade oss i sol ned til Vålidal. Her tok vi oss god tid til en bryggelunsj med varer fra det lokale samvirkelag. Det smakte! Videre med ferge over til Eidsdal og den beryktede "Ørneveien" som slynger

seg ned mot Geiranger. Smalt og morsom å kjøre med noen strategiske plaserte parkerings-plasser slik at vi fikk tatt de obligatoriske "sukk og stønn" bildene over Geirangerfjorden inkl. cruise-skip og fossefall. Det skal ikke store fantasien til for å forstå at Geiranger lever av turister.



fotomotiv). For å få full dose av dette vakre kystlandskapet var overnattingen lagt til flotte hytter på Hustadvika Gjestegård, en idyllisk (i fint vær ja) plass helt ute i havet.

Neste dag bar turen til Molde og Skålavegen: 2743 m tunnel under Fannefjorden og 550 m bro over Bolsøysundet. Videre til Nesjestrاند og ferge til Åfarnes for så å kjøre langs Isfjorden og inn til Åndalsnes. Åndalsnes ligger i foten av Trolltindene og den så berømte Trollstigen (en av turens "høydare", 850 m.o.h.). I samlet kortesje bar det oppover hvor to fotografer var strategisk plassert (hang etter neglene) i fjellsidene. Typisk, så var det nå vi fikk det berømte vestlandsværet med skodje, men vi kunne høre dem! Lyden av en boxer 6-er er jo noe av det vakreste en kan fylle ørene med, og når vi får hjelp naturens akustiske forsterkere (unplugged!) var det bare å lukke øynene å nyte Steffen's 2.7 med 6 åpne spejll.

Nydelig vær og utsikt over Geirangerfjorden på vei opp mot Dalsnibba. "Litt" lenger opp var det heftige brøytekanter og dårlig sikt, og to klassiske 11'ere kjemper om å bli førstemann ned.....



Tåka var som blåst da vi kom over toppen og vi kunne igjen bade oss i sol ned til Væddal. Her tok vi oss god tid til en bryggelunsj med varer fra det lokale samvirkelag. Det smakte! Videre med ferge over til Eidsdal og den beryktede "Ørneveien" som slynger

seg ned mot Geiranger. Smalt og morsom å kjøre med noen strategiske plaserte parkerings-plasser slik at vi fikk tatt de obligatoriske "sukk og stønn" bildene over Geirangerfjorden inkl. cruise-skip og fossefall. Det skal ikke store fantasien til for å forstå at Geiranger lever av turister.

Det "møssær" av dem. De fleste ankommer med buss eller båt - og noen få i Porsche. Vi fikk parkert doningene sentralt foran en ute-café hvor det ble tid til å nyte en kopp kaffe og is mens familien Hugen rensset plugger for n-te gang. Egil's Webere var enda sultenere enn Steffen's og surna fort når vi kjørte ned av fjellovergangene. Derfor var det et fast rituale og stoppe i bunn, hoppe ut av bilen, Egil med pluggnøkkel og Henrik med stålborste (Henrik var som regel først bak ved luka) og få dem rensa slik at motoren var klar til neste stigning.

Fra Geiranger bar det oppover 1495 m.o.h. til toppen av Dalsnibba. En av de høyere punktene man kan besøke med bil i Norge med og uten tåke. Vi fikk med, men allikevel alle skulle opp til toppen, herlig! Vel nede av fjellet var sola der igjen og vi fikk en flott tur ned til Stryn og videre til Loen. Her ligger det ærverdige Hotell Alexandra hvor det var reservert hotellrom med vestvent balkong (av og til har en lov til å være god med seg sjøl). Ekstra hyggelig når vi kommer ned i restauranten og finner bord med "reservert Porsche Klubb Norge". En kjempekveld med mye god mat og felles hygge.

Neste dag går turen til Gudvangen (innerst i Sognefjorden) via Gaularfjellet og Vikafjellet. Noen av oss tar avstikkeren inn til Briksdalsbreen og får oppleve gammeldags skyss med fjording og stolkerre inn til breen samt mye god gammel årgangs-is og japanere. For å fullføre de mektige naturopplevelsene med noe mer kulturellt kjører vi sydsiden av Jølstervatnet og svipper innom Austruptunet. Dette var hjemmet til den kjente maleren Nicolai Astrup tidlig dette århundret og fungerer i dag som et museum for hans kunst. Her blei vi guidet rundt i de gamle husene og galleriet på en så overbevisende måte at t.o.m. en ingeniør (som mener kunst dreier seg



Modifiserte Webere gjorde at det ble mange slike stopp og Henrik ble en svært dyktig pluggskrubber i løpet av denne uken.

kun om en vakker skapelse i metall med 4 hjul og motoren bak) fant dette interessant.

Gudvangen var utgangspunktet vårt for fjordsightseeing til Flåm og en tur med Flåmsbanen (en hel dag uten bilkjøring, går det ann det da? Ja!). Hele gjengen var samlet øverst på akterdekket og vi kunne bare nyte turen ut Nærøyfjorden omkranset av stupbratte fjell og en og annen fjernliggende går kjemisk fri for bilvei, utrolig! Turen ble vel ikke mindre interessant av at guiden var blond og hadde bunad. Å Flåm, fra båt til tog og alle på en familibillett. Flåmsbanen stiger fra 2 til 867 m.o.h. på 20 km, gjennom 20 tunneler og er du heldig får du kanskje se huldra, vi var det! Vel nede, toget bruker

lengre tid ned enn opp (har ikke ventilerte skiver) og tid for varm lunsj på en jernbanevogn-restaurant. Fra tog til buss. Mellom Flåm og Gudvangen går det nå en snarvei (11km!) gjennom fjellet og vi ble fraktet av en traust bussjåfør som neppe har opplevd en turtallsperre eller brukt uttrykket "tømme gira" når han sitter på spiserommet. På Gudvangen Fjordtall hadde vi igjen en mega-sosial kveld hvor hele gjengen var samlet ved langbordet og kunne nyte en bedre middag som ble tilberedt på åpen grill inne i restauranten.

Neste morgen startet vi med et ekte bakkeløp, opp Stalheimskleivi. 1,5 km med 13 slyng og en stigning på 1:5. Et knippe Porscher i godt driv her får



Forestill deg lyden av en rekke Porschemotorer som forsvinner inn i tåkeheimen på vei mot toppen av Trollstigen. Det er ikke tvil om at trollet under broen "vart skræmt" for den sommeren

Dette var dagen for den dårligste severdigheten på hele turen. "Utsikten" på toppen av Trollstigen var så knapp at vi nesten ikke fant tilbake til bilene. Men er vi sure for det ? Nei!!!!!!ida !



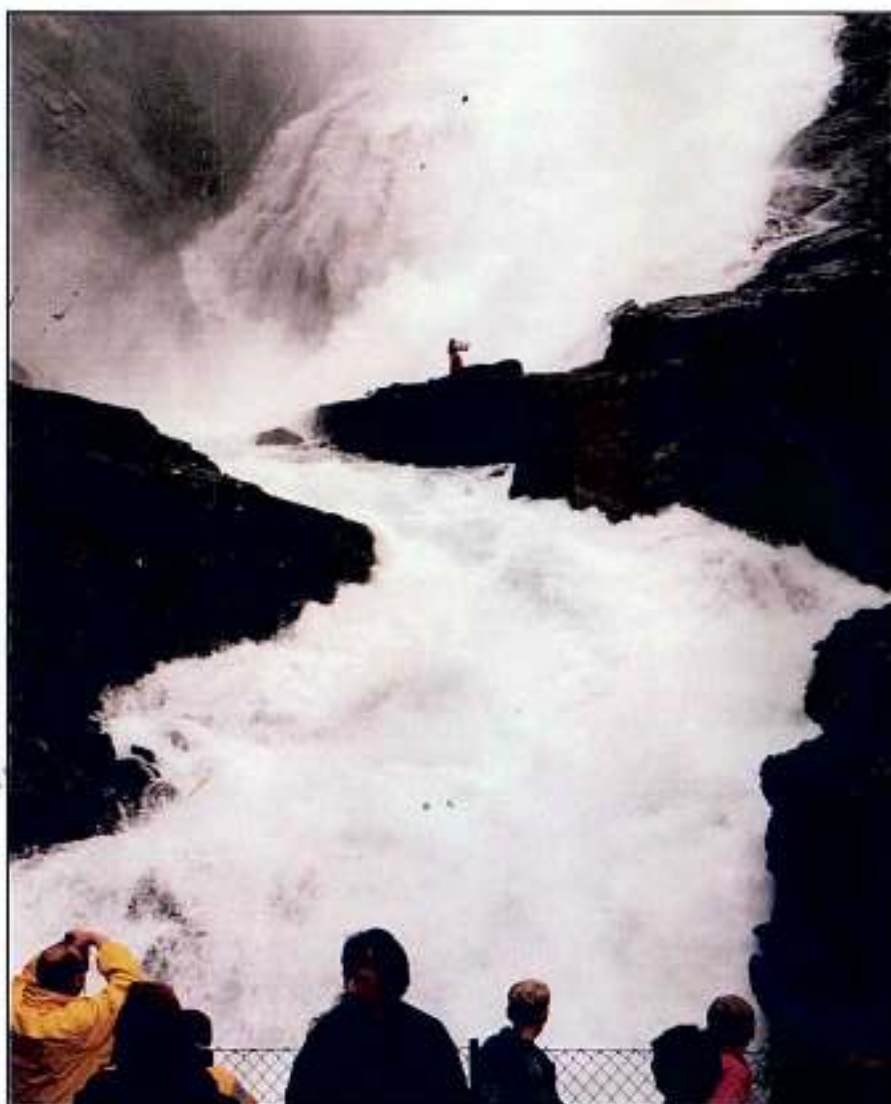
lett frem det hvite i ævva på en møtende bussjåfør. Videre til Ulvik der Jens Ove Lillegraven har sitt utspring og hvor han kun kunne dra fordel av å kjøre på hjemmebane og bli første bil i fergekøen over til Brimnes. Deretter pent driv over Hardangervidda til Geilo og Dr. Holms Hotel. For det om dette var siste kvelden denne trivelige gjengen var samlet var stemningen fortsatt på topp. Og mer fart på "turboen" ble det etter middagen da vi samlet oss i puben og kune fylle ørene med noe som låter nesten like bra som en boxer 6-er, blues.

En svært vellykket tur både med tanke på de fine naturopplevelsene, det kulturelle og ikke minst det sosiale. Et stort takk til Steffen og Bodil som hadde arrangert det hele.

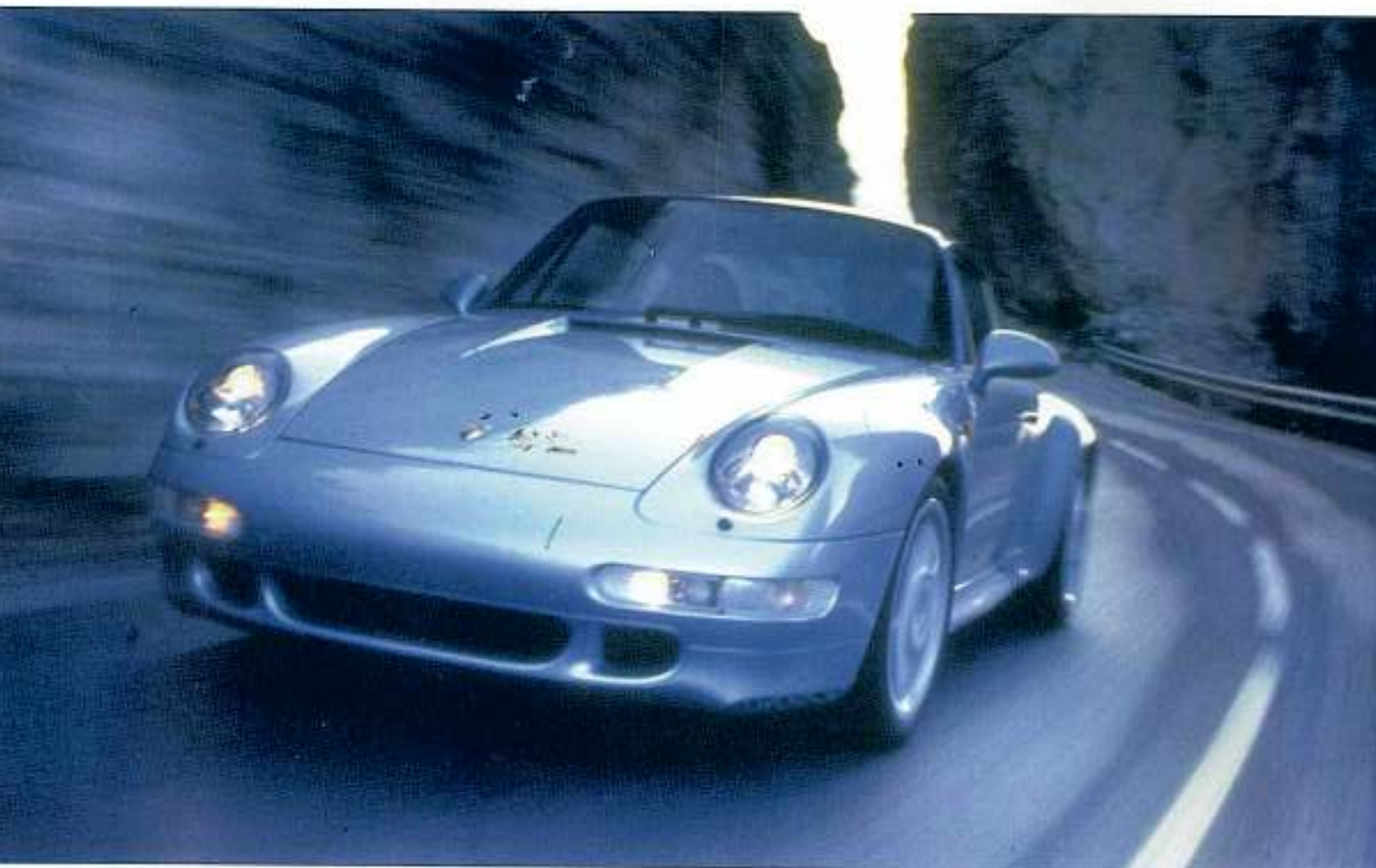
Geir Espedalen

El Hulder leter etter sin "Wash and Go"

En avlappet gjeng på fergen mellom Gudvangen og Flåm nyter vårt storslagne landskap



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 utsalgsteder.
Mobil Oil AS, tlf 800 32 450.



BESØK HOS 914 HEADQUARTERS

Undertegnede hadde på nyåret 1999 gleden av å kunne kombinere "business and pleasures". Etter et gjennomført seminar i Washington-området ble kursen lagt med leiebil mot Atlanta, Georgia og George Husseys firma Automobil Atlanta, 914 World Headquarters.

For oss som har nettopp Porsche 914 som spesialinteresse er dette selve Mekka. Firmaet som holder til i en forstad utenfor Atlanta spesialiserte seg på alt som har med 914 å gjøre. Brukt og nytt, reol etter reol, herunder deler som ikke lenger leveres fra fabrikk, eller som har

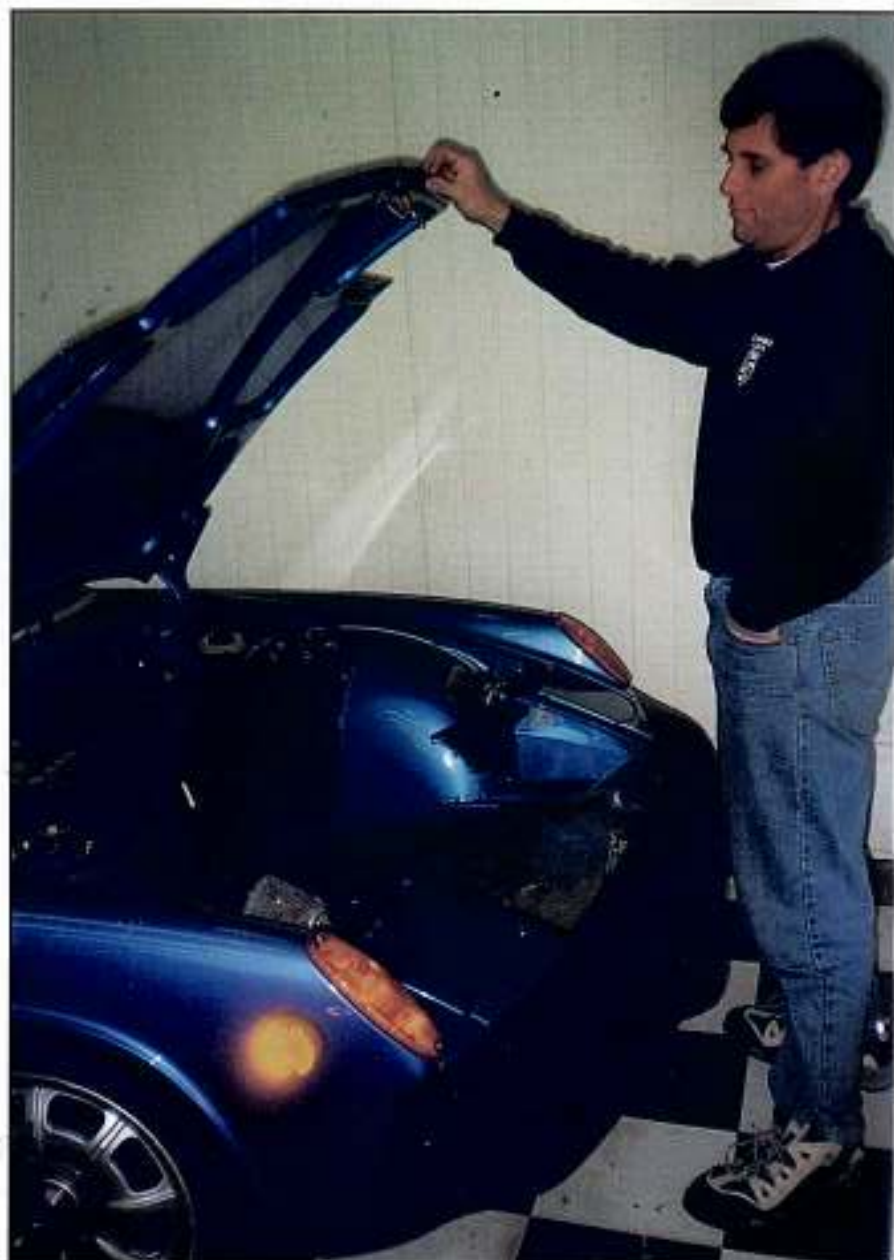
en avsinndig pris og som firmaet derfor får laget på egen bestilling. Noen deler er designet og produsert for å forbedre eller forsterke utsatte deler. Den noe ømtålelige og utsatte bakre calipperen med håndbrems som finnes på 914 kan for eksempel i følge Porsche ikke demonteres eller repareres, og for 914-6 finnes det ikke engang bytte-calippere. Ikke noe problem! George får laget opp og selger de delene som fabrikk ikke kan skaffe. 95 % av omsetningen skjer pr. postordre med kunder verden rundt, og for å utvide produktspekteret ytterligere, har firmaet en avtale med Automotion

for salg av produkter herfra. Dette er på ingen måte begrenset til 914, men omfatter hele Automotion sitt spekter (uten påslag i prisen). Dette siste burde interessere mange av medlemmene, da Automotion selv ikke selger direkte til Norge, men henviser til avtale med et firma i Sverige (som tar gode påslag).

George Hussey tok selv i mot og det ble en hel dag med Porsche-prat. Han kunne fortelle at firmaet i tillegg til 914-aktivitetene blir mer og mer involvert i dele- og bruktbilomsetning på 924-944-968. Her er det volum! I tillegg har firmaet i lengre tid hatt 356 på

reportoaret. Firmaet handler også med 911-deler og biler, men er ikke spesielt store. Satsing innenfor en smalere nisje har vist seg å være et godt konsept. Men tilbake til hovedtema : 914. Alt i alt hadde George stående et 30-40 talls 914 i alle stadier. Noen daily drivers i sliten tilstand, andre var kjente og internasjonale concours-vinnere. George var virkelig committed til saken, og eier blandt annet den siste 914-6 som fabrikk produserte, en 914-6 M471 og ikke minst; en av 11 prototyper 916. Dette er virkelig et klenodium som forøvrig er til salgs for den nette sum av 375 000 dollar. Og for en flott bil ; et svært forseggjort lærtrukket indre, aircondition, 2,4 S motor og gearkasse fra 911 samt en rekke særegenheter som det er for omfattende å trekke frem her (kanskje en artikkel senere ?). Alle bilene George har stående er faktisk til salgs, og langt fra alle har en pris som 916-eksemplaret. De fleste bilene er faktisk 914/4 (1.7, 1.8 eller 2.0). dette er gjort helt bevisst for å dekke hele kundegruppen innenfor 914. For her finnes alle avskygninger. Mange eiere er ungdom som skal ha en sportsbil og som skaffer seg en sliten 914. Denne kategorien utgjør en stor gruppe. Men like viktig er kunder som seriøst restaurerer og bygger opp bilene sine. Disse er det færre av, men de legger igjen mer penger ! I USA som i Europa er prisene på 914 i ferd med å ta seg opp, i allefall på biler i god stand, så skal du handle så gjør det nå !

Også konvertering fra 914/4 til 914-6 er et speciale, og firmaet tilbyr delene som behøves samt muntlig råd og støtte. De utgir en skriftlig beskrivelse av arbeidet og utgir videre 914 Tech-Tips - en systematisert liste på over 700 punkter med mulige problemråder for 914 og hvordan disse utbedres. I USA er 914 en bil som brukes i en rekke forskjellige typer motorsport i langt større grad enn tilfellet er i Europa, og det med



Originalitet !!! Er opprinnelig en 1975-modell men det så ut som den kom fra produksjonen i forrige uke !

gode resultater på bane og i slalåm (autocross). 914 er bygget om med TÜV-papirer i Tyskland med motorer opp til 3.6 liter med og uten turbo eller bi-turbo, og selvsagt med bremses og understell i stil. 911 delene passer (nesten) rett inn ! Som en kuriositet kan det nevnes at det er bygget og godkjent 914 med motorer også fra 928 samt at det er på markedet amerikanske sett for ombygging til V8 small-block (pføy !). Automobile Atlanta har bra utvalg av utstyr til kunder som ønsker vanlige eller spesielle ombygginger gjennom egne og Automotions kilder, men fremstår

ikke som et spesialfirma for racing. Derimot er originalitet noe som George personlig setter veldig høyt, og som tidligere nevnt har innbrakt en imponerende rekke trofeer på 914 og 356.

George eksporterer fra tid til annen biler til Europa. Firmaet er såvidt jeg kan bedømme et godt alternativ dersom du selv vil importere en 914, en 356 eller en 924-944-968 for den saks skyld. Men du får det du betaler for. Tilstand i eksemplarer er dyre mens tilstand 4-5 selvsagt er rimelige eller billige. Uansett tilstand tror jeg du



Her kom smilet frem ! Hvor mange er det egentlig som har tatt på en ekte 916 ? (mon tro om den ikke burde vært signalorange istedet)

kommer gunstig ut ved USA-importpriser fremfor tyske priser. Det viktigste er likevel at George fremstår som seriøs i et lite marked der *monkeybusiness* fort vil straffe seg. Husk uansett å sjekke opp med fagfolk og med biltilsynet om mulige problemer med å registrere bilen i Norge før du handler. Det er ofte forskjeller på USA og Europa-modeller på typiske ting som lys, sikkerhetsseler osv. Dersom du er interessert i noe slikt kan det være lurt å koste på seg en billigbillett til Atlanta for å forvise seg om at pris og kvalitet står i forhold til forventningene. Hva med å kombinere turen med en ferietur til Sydstatene ?

Kostnadene ved import er frakt og forsikring (6-10000,-) samt moms på fakturabeløpet. Dersom bilen er over 30 år, betales som kjent ingen flere avgifter. Autozentrum Sport tar

et par tusen for et dokument som går god for at bilen er typegodkjent i Norge. Til slutt kommer veiavgift, registrering og forsikring og så kan du kjøre av gårde. Er bilen mindre enn 30 år, sjekker du med Tollvesenet hva avgiftene er (og på eldre biler blir du oftest gledelig overrasket). Papirmølla er heller ikke noe problem synes jeg, dersom du er normalt oppegående (og har man Porsche, eller planlegger å anskaffe seg en, så er man selvsagt det). Import av delbiler er også en mulighet - det kan fort bli billigere å kannibalisere en havarert bil enn å kjøpe nye eller brukte deler enkeltvis.

George er behjelpelig med henting på flyplassen, og kan arrangere prøvekjøring for eksempel på Atlantas utmerkede asfaltbane. Dit ble jeg invitert for å kjøre 916 og andre klenodier dersom jeg kommer tilbake når været er

bedre (gjett hvor ferieturen planlegges om et par år ?). George har verksted med motor-/girkasseoverhaling, plateverksted samt lakkboks (under bygging). Det er ofte billigere å utbedre bilen til amerikanske priser enn her hjemme, og til avtalt pris. Dersom du vil vite mer kan du be om å få tilsendt katalog over Automobile Atlantas produkter, liste over biler til salg pr. dato samt litteratur som tidligere nevnt. George har 12-14 ansatte og jobber selv 12-14 timers dag. Dersom du ringer er det gode sjanser for at du treffer ham direkte. Du ringer +1770 427 2844, +1 770 424 6833 (fax) eller via internet på adressen <http://autoatlanta.com>

Stein Gildberg



TAG Heuer
SWISS MADE SINCE 1860



SUCCESS.
IT'S A
MIND
GAME.



Sandvika
67 56 93 00

Steen & Ström
22 00 41 33

Lierthoppen
32 85 24 00

S/et Chronometer Series



BOXER- DILLA!

STAFETTPINNEN:
PER-TORE
LUNDEN

Takk for stafettpinnen, Geir ! Den kom noe overraskende, men jeg skal nok få knota ned noe om meg og bilene mine. Det begynte jo 26. november 1959 men de første åra er vel ikke så veldig interessante for de fleste, så jeg tror vi begynner noe seinere. Det var mange biler i garasjen før jeg "så lyset" så vi begynner når jeg var i marinen. Tenkte å klare meg uten bil det året jeg var på Madla, men bil måtte jeg ha. På bilauksjon med 2000 kroner i lomma. Hva kom jeg ut med ? Jo, en 1963 modell VW

Boble. Framkomstmiddel ! Men det var noe ved bobla som "traff meg". Hva var det ? Sprek motor - neppe. Lysende kjøreegenskaper - nei. Appell til det motsatte kjønn ? Ikke det jeg merket - men det var noe! Kanskje boxeremotor der bak ? Ikke vet jeg, men jeg fortsatte med bobler selv om lommeboka sa jeg kunne kjøpe noe annet. Storebror var nok en medvirkende årsak til min bilinteresse. Der i gården var det amcar for alle penga, og jeg sikla fælt etter en Mustang. Mustang cab - 50000,- konto Per Tore - 20000,- Jeg

skulle ha åpen bil. Så da ble det min første boble cab i 1982. Kjempevær det året, så da var jeg cab-frelst. Men fremdeles ikke noen Porsche i sikte.

Arene 1983-84 havnet jeg (litt tilfeldig) på trafikkklærerskolen i Trondheim, og som noen vet finnes det en del amcars der, så jeg måtte etterhvert få noe med V-åtter. Så etter ca. 25 bobler (3 cab'er), bryllup med min kjære Heidi, nytt hus (gammelfhus) blei det endelig en



amcar i garasjen. Men jeg blei jo litt skuffet. Mustangen hadde krefter nok, fin å se på men hva med kjøreegenskaper - kjøreglede? Nei jeg måtte ha en sportsbil. Ikke mye å velge i da. Corvette? Lommeboka var ikke helt enig. Hva med veteranbil? Jo, Corvette er jo veteran. Dette var i 1987, så '57 Corvette var gammel nok - men for dyr. Men, en kamerat av en kamerat fant en "sliten" '56 til rett pris i Oregon - bare å sette på båten og vente. Men jeg blei skuffa igjen! Masse krefter, flott design, åpen bil, men hvor var kjøreegenskapene? Corvetten blei solgt fort med litt fortjeneste for det var lett å tjene litt penger på kjøp og salg i de glade 80-åra.

Hva nå? Vi hadde fått en datter, Anette, så en 3-seter hadde vært fint. Mercedes 230 SL blei kjøpt i Oslo. Litt rusten, så hjem til Skien for rustsveising/lakkering og sommeren 1988 var redda. Men fremdeles ikke noe sportsbil! Hva måtte jeg kjøpe da



Her var det mye Nazi-biler gitt! Bildene sier vel alt om min bilinteresse de siste årene. Alt fra 50-talls bobler, via amcar, Mercedes og Ferrari (6 år) til endelig noen skønne 11'ere. Livet er herlig!

for å finne ordentlig kjøreplede? Jo selvfølgelig - Ferrari! Og for første gang måtte jeg låne penger til bil - mange penger....Men Ferrari skulle jeg ha, koste hva det koste ville! Litt gal, ja kanskje det, men hva sier de gamle? (Heidi jobber i sykepleien) Jo, de sitter der og angrer på det de ikke gjorde da de hadde helse til det. Det skal ikke jeg. Jeg hadde (har) jo en snill kone, og da Ferrari kom hjem for første gang, litt over-

raskende på Heidi, gikk hun rundt bilen en gang, og sa først - bare 2 seter? Hun tok det rolig, med tanke på at jeg nettopp hadde kjøpt en bil som var dyrere enn huset vårt! Så hadde jeg endelig fått meg sportsbil og kjøreplede. Men det var bare 2 seter, som jeg fikk høre etterhvert, og bedre blei det ikke når Jonas kom. Da var vi fire og hadde bil til to....

Så, etter en tur i lånt 911 (Jarl Vidar Berge's) til sørlandet i 1993 så jeg "lyset"! Der falt alle brikkene på plass; krefter, kjøreegenskaper, kjøreglede, lyd, boxer der bar, 2+2, og ikke minst pris i forhold til alt dette. Så, når det ringer en fyr fra Klepp og spør om jeg vil ta en 911 Carrera som delbetaling på Ferrarien, begynner jeg nesten å le. Jo, vi blei fort enige. Og nå, etter 4 fire år med Porsche 911 og like mange eksemplarer, har jeg endt opp med en god gammel Coupe (ex. Steffen Karlsen) - gul og gild! Det blir nok ikke den siste, og jeg tror denne blir i "stallen" en stund sammen med en like gammel boble. Til sommeren blir det Roadsport på en gjeng (5 stk) fra Skien, og da blir det bare å se opp Kolbotn Racing Team, Kongsberg R.T. og Larvik R.T.!!!

Et lite "tips" til alle dere passive medlemmer der ute: bli med på slalåm, banetreff og landstreff. Jeg har bare vært med 3-4 år, men følte meg velkommen fra første dag, selv om jeg ikke kjente en sjel fra før. Du



Dette er ikke Per Tore som liten gutt, men snarere sønnen Jonas i stolt posisjon foran '62 Karmann Ghia som ble lyn-restaurert.

trenger ikke engang å ha Porsche, men du kommer snart til å få!

280 i Carrera 2'n til Trond

Det virker nesten som om alt dreier seg om Porsche 911, og det gjør det. I allefall for meg, men det har vel noe å gjøre med min boble-bakgrunn siden jeg har eid over 40 stykker. Men jeg hadde en uforglemmelig opplevelse i en 944 Turbo (og eier Erik Langeland) til Stuttgart i 1997. Det var vel noen som blei litt overrasket av den 944'en som aldri blei borte i spilelne, selv ikke da nåla stod på

Ja dette var en liten bit av det jeg har opplevd med min bilhobby. Som alle andre som har en brennende interesse så kunne jeg vel skrevet en bok, men den får vi ta seinere. Kanskje når en har pensjonert seg, og 993 RS'en står i garasjen - og sitter og mimrer om alt det vi har gjort

Sender stafettpinnen videre til en annen Porsche-entusiast fra Skien - Kjell Magne Nordnes.

Per Tore låser seg ut for å dra på jobb. Skulle du ikke klippe plenen i dag da? (det er lov å drømme.....)





FVD-katalogen 1998

Som norsk importør for FVD har vi gleden av å tilby FVDs 180 siders katalog, spekket med tilbehør og deler til din Porsche. –

Ring inn og bestill ditt eksemplar, og vi sender kostnadsfritt.

Fastpriser fra verkstedet

911 (ikke turbo):	Hydrauliske kjedestrammersett ferdig montert	kr. 6.600,-
944:	Bytte av register- og balanseakselrem med deler ferdig montert	kr. 2.500,-
928/S:	Bytte av registerrem inkl. deler ferdig montert	kr. 3.900,-

20.000 km service (deler, olje og arbeid):	
911 SC/3,2 Carrera	kr. 4.700,-
911 Turbo 75-92 + 964	kr. 7.300,-
944 82-89	kr. 3.100,-
928/S 78-83	kr. 4.000,-

*Alle serviser er etter Porsches egne spesifikasjoner
Alle priser er inkl. mva.*

FRA LUFT TIL VANN

For lenge siden mens jeg ennå kjørte 911, så drømte jeg om å ha en Porsche 944 Turbo som bruksbil siden 911'en alltid ble vinterlagret i garasjen. Det ble med tanken i flere år helt til jeg kom over en innbyttebil vi tok inn i på jobben forrige sommer. Det ble til at jeg brukte denne noen dager for å se hvordan den var å kjøre, og enten du tror det eller ei (Geir), så måtte jeg bare kjøre mer og mer hver eneste kveld. Det ble til at den havnet i mitt eie, og det var egentlig ikke noen ulempe at den var chippet opp til noe i overkant av 260 Hk. Dette førte videre til at den gulvblå 911'en med den orange stripen endte opp hos et annet klubbmedlem i Skien, og ytterligere en 944 Turbo ble skaffet til veie som et (forhåpentligvis svært) potensielt Roadsport-objekt. For de av dere som lur, så har jeg på ingen måte lagt luftmotor på hylla og det blir garantert en 911 igjen om noen år - bare så det er sagt!

Men tilbake til 944 Turbo. Jeg har nå blitt overbevist om at dette er en Porsche som i mange år har blitt veldig undervurdert i mange land - og kanskje særlig i Norge. Det finnes kun ca. 30 stykker i landet som jeg kjenner til, noe som sier litt om interessen sammenliknet med for eksempel 911 Carrera 3.2 av tilsvarende årsmodeller. Fra 1985 til 1991 så ble det produsert totalt 25245 biler hvorav de fleste gikk til USA. I 1988 kom en spesialmodell

produsert i kun 1635 eksemplarer som fikk betegnelsen Turbo S. Denne hadde et sportsligere understell hentet fra Turbocup-bilen, spesielt interiør og økt effekt til 250 Hk. Denne motoren ble året etter standard i 944 Turbo til den gikk ut av produksjon i 1991. Det siste året ble det laget 625 Turbo cabrioletter og denne er en ettertraktet bil i dag. Rent effektmessig målte den første 220 Hk motoren 330 Nm ved 3500 omdr. og 250-hesteren 350 Nm ved 4000 omdr. Den gikk på blyfri 95



oktan bensin, den hadde kun 0,33 i cv-verdi, den var raskere enn 911 Carrera både på toppfart og i aksellerasjon, men priset så vidt i overkant av 911'en. Dette gjorde at kjøperne kanskje valgte 911'en av "gammel vane" til tross for at pressen omtalte denne nye bilen som den kanskje beste all-round Porschen noensinne. Dette var altså i 1985/86. Bilen ble utstyrt med ABS bremses fra 1987 som ekstrautstyr og understellet med bl.a. bærearmer foran og bak ble også endret dette året. Alt i alt var dette bilen som gjorde at Porsche har gjort stor suksess med dagens Supercup-serie da Turbo-cup med 944 Turbo var Porsches første egen racingklasse med like biler. Når det gjelder

garasjeprosjektet, så er det relativt rolig for tiden med (av Geir kalt) vannbøffelen. Bilen er rettet ferdig og taket et byttet til et uten soltak (veier mye, vet du). Understellet er i ferd med å finne tilbake til sine respektive plasser, men i en helt annen innpakning enn originalen., og all form for elektriske dikkedarer er fjernet helt ned til beinet, og da mener jeg også ledningsnettet! Det er mye som gjøres med motor også, og uten å røpe så mye mer så har jeg en følelse av at dette kan bli en relativt rask Roadsport A bil. Jeg tviler på at den er ferdig denne sesongen, og det er bedre å få ting skikkelig gjort enn å forhaste seg.

En annen kjent figur i klubben, nemlig Steffen Karlsen, har også byttet ut den gamle 911'en med et eksemplar av 944 Turbo som mest sannsynlig er den peneste i landet. Jeg husker godt at vi på senhøsten i fjor dro til Tønsberg for å prøve en bil som stod avertert, og etter at vi fant en fin marsjert på E18 sørover i retning Geir i Larvik, kom det høyt og tydelig fra Steffen; "Faen Egil, detta er jo *bil* jo!" Det er klart at når vi begge har vært vant med å måtte skrike til hverandre i 100 km/t i våre 911'er så er det jo litt annerledes å "bare" snakke med vanlig stemme i 250 Som dere skjønner så har altså to gamle 911-veteraner konvertert fra luft til vann og er faktisk veldig fornøyd med det.

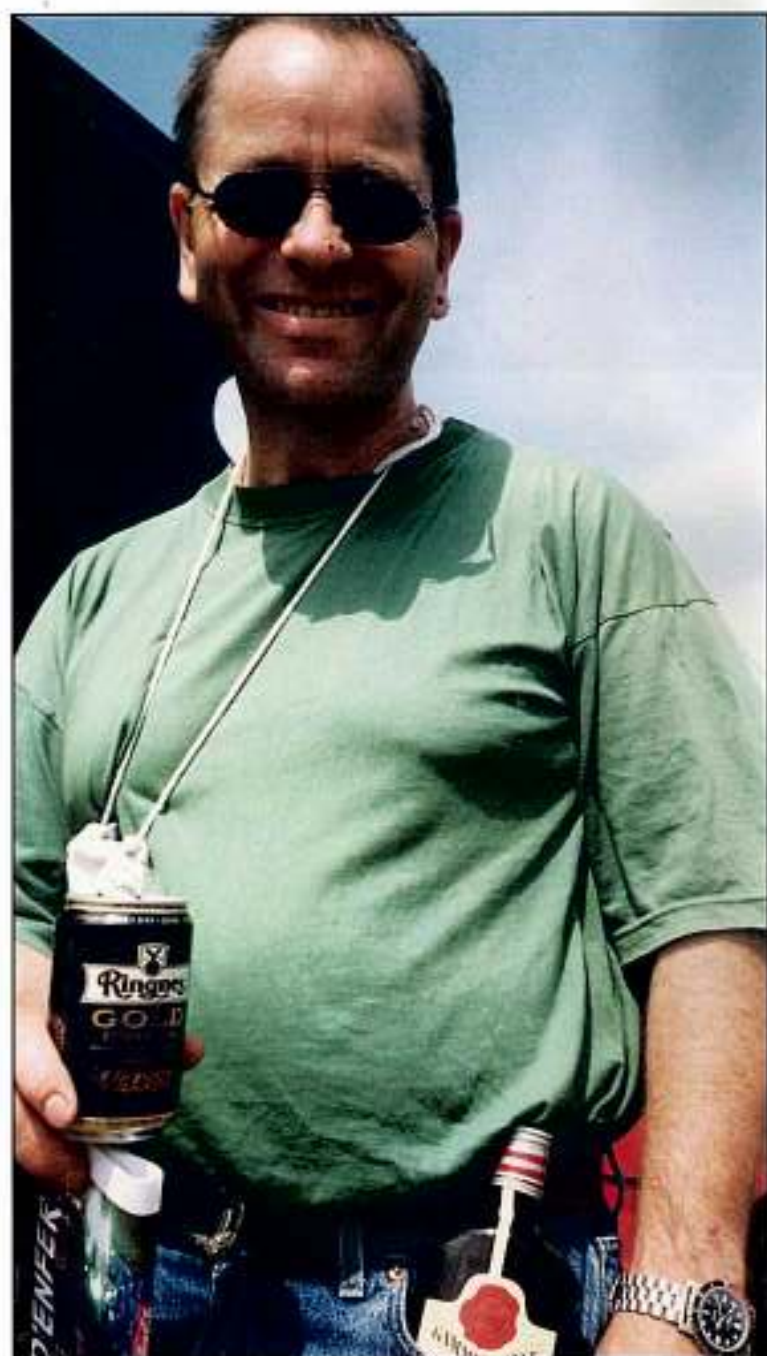
Egil Haugen

"24 HEURES DU MANS"

Når man får Porsche-virus er det bare en måte å kurere dette på. Man trenger en 24-timers kur. Kuren fåes på blå resept (les flybillett Oslo - Paris), og kurstedet er to timers bilkjøring på autoroute A11 vestover fra Paris. Der finner du den pittoreske middelalderbyen Le Mans og like utenfor ligger banen Circuit de la Sarthe. Helt siden 1906 har rekonvalesenter valgfart hit for å bli helbredet. Først ble arrangementet avholdt på avsperrert landevei. I 1923 ble det en fast bane på 13,6 med en del beliggende på landevei. To til tre førere skifter på å kjøre i de 24 timene løpet varer. Til og med 1970 benyttet man såkalt Le Mans.start, - der bilene stod oppstilt på den ene siden av banen med motoren avslått og førerne på den andre siden. Ved start løp man over banen, startet og kjørte. I dag bruker man pace-car (ikke pacemaker).

Freitag kl. 8 om kvelden parkerte vi leiebilen midt i sentrum av Le Mans. Vi gikk gatelangs og besøkte byen. Det var tydelig at billøpet er det store som skjer i løpet av året. Byen har 150.000 innbyggere, men den virker langt mindre med sitt "lille" intime sentrum. I nesten alle butikker var det utstilt effekter med tilknytning til racet. Det var jo litt spesielt å se høykompostempler med tilhørende halvdefekte råder samt utslitte GoodYear gummi av kraftig dimensjon ved siden av forførende truser, BHer og nattneglisjører. I de trange smågatene med sine mange kaféer flokket motorinteresserte seg rundt kafébordene og praten kom fort igang. Mange var gjengangere (noen blir visnok aldri helbredet).

Neste dag kjørte vi ut til banen. Området løpet går på er stort i utstrekning og har mange innganger. Det var godt skiltet og greit å finne



Her er hva du trenger : godt humor, solbriller, Gammeldansk, Ringnes Gold, program og inngangspass - c'est tout !



Over : Den klassiske Dunlop kule i dagslys.





Under : Den klassiske Dacup kulan flere timer (og flere gammeldanske) senere.....



parkeringsplass. Og dessuten, det var campingmulighet inne på baneområdet. Det er forbausende greit og ta seg fram både innenfor og utenfor området og overvære løpet fra flere steder.

I tillegg til å ha generell adgangsbillett hadde vi også kjøpt en for Dunlop-tribunen, - overbygde sitteplasser med godt utsyn til Dunlop-kurven, og med en storskjerm som store deler av tiden viste bilder fra andre deler av banen og ikke minst fra pitstoppene. Fra vår basecamp på tribunen gjorde vi i løpet av de 24 timene flere ekspedisjoner til ulike steder langs "the racetrack". På turistkontoret midt i Le Mans var vi blitt nærmest proppet med kart, posters og caps! Det kan kanskje bli litt heftig å se på bilrace i hele 24 timer. Da har du mulig avveksling i tivoli, strikkhopp, rockeband, bilmuseum, masse salgsboder som solgte de underligste ting. "Hva med en CD med 2,5 time bilrace lyder fra 1976?"

Med en gammel dansk på innerlomma (kun til medisinsk bruk) er det "deilig" å vandre rundt langs banen og bare oppleve. Vi kjente bilene på lydene, V-8 til Panoz var vel bilen med den råeste lyden talt i decibel, det gjevne draget i V-10 til Viperen og på den andre siden vepselyden fra Ferrari. Og ikke minst, sterkest representert og for oss den aller heftigste lyden, - den legendariske Porschelyden.

Løpet startet lørdag kl 14 og utpå ettermiddagen rusler vi nedover mot hovedtribunen og pitstoppen. Vi gikk innom jubileumsutstillingen for Porsche, forbi "HotDog" boder og innom champagneteltet før vi nådde "grand stand" og pitstoppen. Etter å ha inntatt et forferdelig måltid fikk vi lurt oss til en plass rett over pitstoppen til Porsche. En opplevelse på få sekunders intervaller med bensinfylling, dekkskift, service og alt som hører med. Vi vandrer rundt og natten



Det er ikke bare på banen du finner lekkert øye-godt. På parkeringen ser du også en del perler som ikke er helt dagligdags hjemme på bjerget.

er fuktig og bærer lyden godt. Nå kjenner vi alle bilene på lyden. Vi forsøker å holde oss ajour med løpets gang, mange biler har allerede gitt opp. Selv store tall på bildørene er vanskelige å lese når de passerer på 15 meters hold i oppunder 300 km/t. Som TV-seer hjemme i Norge er det komplett umulig å sette seg inn i hvordan et slikt billøp er i virkeligheten for fjernsynskameraenes fanser greier ikke å gjenskape det faktiske bilde av farten. Her, i virkelighetens verden, med ekte decibel og ekte lukt er det en enorm opplevelse å se bilene komme i over 300 km/t, for i inn-

gangen til svingen å bremse ned til 90, alt i løpet av noen få sekunder. I natten lyser bremseskivene opp som glødende soler, for så å slukke etter at foten har blitt flyttet fra brems til gasspedal. Forståelsen for hvor dyktig man må være og hvilket mot det egentlig skal til for å presse grensene for hva som er mulig blir klarere for oss. Tenk deg 24 timer med en gjennomsnittshastighet på over 200 km/t og en tilbakelagt distanse på nesten 5.000 km. Mekaniske problemer av forskjellig art er en del av Le Mans. Søndag morgen var biltallet redusert til det

halve Porsche GT1-bilene knivet lenge med Toyotaene. Det var derfor en utrolig opplevelse å se to Porscher gå side om side over målstreken etter endte 24 timer. I franske aviser mandag kunne vi lese "Indestructibles Porsche"!

Nyttig å vite :

Billetter, informasjon etc. får du ved å skrive, faxe 0033 243844713, tlf 0033 243402475 (de snakker engelsk) eller skriv til Circuit International du Mans, Service reservations, BP 411, 72009 Le Mans CEDEX, France.

Kjøp "Autosport" med Le Mans guide (ca to uker før løpet).

Mat og drikke er tilgjengelig nesten 24 timer til en grei pris. Til tider lange toalettøyer.

Filmtips:

"Le Mans" med Steve McQueen fra 1971

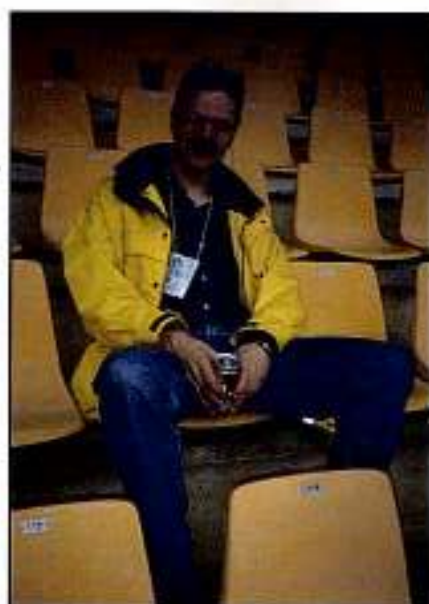
Ta med :

Liten FM radio med øreplugger for å lytte til radio Le Mans på engelsk under hele løpet

Film og kamera, toalettpapir, regnjakke, solkrem, plastlomme til billetter, kombinert sekk/stol om du ikke har tribune plass.

MEN - 1999 blir et litt spesielt Le Mans-år idet Porsche ikke stiller fabrikkteam, særlig med tanke på at Porsche innehar 16 seire hvorav 4 siden 1994.

Uansett (?), Le Mans er et helt spesielt billop, helt uten sidestykke.



Rapport fra to rekonovolisenter

Kjell "Flat Nose" Pedersen
Dag "Carrera" Andersson



www.felgimport.com

Ensjøveien 25, 0580 Oslo
Tlf 22 68 00 60 - Fax 22 68 00 59

Felger for Porsche



EtaBeta Krone 3-delt
17" og 18"



EtaBeta Cup II 3-delt
17" og 18"



Tekno Modulo 3-delt
17"



BBS motorsport
magnesiumfelg for
racing 17" og 18"

Rabatt for PCN-medlemmer

Vi lagerfører Fulda Extremo og Pirelli P-Zero "R" dekk, og Eibach senkesett.





PORSCHE 914 FEIRER 30 ÅR

**Internasjonalt treff og jubileum
i Lohmar ved Köln.**

Historien

Utrolig, men sant! I år er det 30 år siden 914 ble lansert på IAA, den internasjonale bilutstillingen i Frankfurt i 1969. Fram til og med 1972 ble det produsert 3332 stk 914-6 med Porsches minste 6-sylindrede 2 liters motor hentet fra 911T. Det lille antallet som ble produsert forteller at dette ikke var noen suksess, - bilen var rett og slett for dyr for kundene, som heller la til noen få kroner og kjøpte rimeligste modell av 911 (som i mellomtiden hadde fått den nye 2.2

liters motoren). Bedre gikk det med 914, som ble produsert til og med 1976. Prisen for 914 var ca 60% av prisen av en 914-6, så verken på ytelse eller i pris var 914 i konkurranse med 911. Bilen kom først med 1.7 liter, senere med 1.8 og 2 liters motorer, - alle 4-sylindrede VW-motorer, hentet fra VW 411 og 412. I alt ble 115 646 stk 914 produsert. Mens bilpressen lovpriste 914-6, ble det 914(4) som ble salgssuksessen. Antallet 914(4) som ble solgt er høyt når vi tar i betraktning at dette er en toseters sportsbil. Storparten av alle 914 havnet i USA, slik at om man i dag vil anskaffe seg denne klassikeren, er utvalget størst dersom man leter

"over there".

Turen

Vi var tre ekvipasjer som dro av gårde på formiddagen torsdag den 3 juni i år.. Undertegnede reiste via Stigs Garasje i Vara i Sverige, for å plukke opp et sett Pirelli Pzero C samt en trimchip der, før vi samlet oss på kaia i Göteborg og kjørte om bord på Kielferga.- Og vi, det var Knut-Tore Sylte i sin røde 914, Eirik Nicolaysen med passasjer Magne Bævre i sin sorte 914 samt meg selv med datter Karolina i 914-6GT. Kvelden ombord ble tilbragt i baren samt på simulator for bilkjøring på storskjerm



Den norske delegasjonen som absolutt ikke ser ut til å kjede seg!

der Magne fikk vist sine ferdigheter. Om morgenen var formen varierende. Før å sikre en myk overgang brukte vi litt av formiddagen til shopping i Kiel da dette var eneste dag på turen med åpne forretninger. Så var vi klare for Autobahn. Fint vær og forskjeller i motorytelse sikret en jevn marsjfart med taket av i retning Hamburg og videre mot Bremen der vi kjørte oss inn i en gedigen kø. Autobahn kan sannelig av og til være alt annet enn høy fart ja! Nå ja, - alt har sin ende, også en kø, så snart var vi på vei igjen helt fram til Lohmar ved Köln. Stedet ligger virkelig ute på bygda, men i vakre omgivelser, og hveteølet smakte like fortreffelig i år som tidligere år!

Treffet

Neste morgen våknet vi med styrtregn. Skrekk og gru, - dette så ikke bra ut! Av gårde dro vi likevel til samlingsstedet,

og der lot det ikke til at været la en alt for stor demper på arrangementet. Og 914'er var det, - over 100 stk av alle typer hadde funnet veien fra Italia, Østerrike, Belgia, Nederland, England, Tyskland og Norge. Også Filip Fischlein, Sveriges store 914-entusiast, hadde funnet veien sammen med sønnen Jens. Dessverre for tiden uten kjøredyktig 914. En ny Audi TT sørget dog for standsmessig transport for broderfolket.

Første post på programmet var presisjonskjøring og rygging. Vi norske utmerket oss selvsagt her, før vi via skriftlig prøve, pilkast og modellbilbanekjøring la ut på en rundkjøringsløype i vakre Bergisches Land. Været var fremdeles ikke det beste og en demper på det hele, men etter lunch i en idyllisk landsby gløttet sola gjennom og høynet moralen. Et tysk TV-team sørget for opptak til et program om 914 som skal sendes i

Tyskland, og undertegnades bil ble filmet i en rekke situasjoner ute på veien fra teamets kamerabil.

Vel tilbake ved treffstedet ble bilene parkert, og nå som solen hadde kommet fram var det på tide å prate, kikke og fotografere.

Som sagt, mye fint å se. Spesielt italienerne imponerte med sine 16 stk 100 prosent originale biler. (Visste dere forresten av mange andre land har langt j... bestemmelser for ombygging av biler enn vi har i Norge. I Italia er det for eksempel ikke lov å ha noen annen motor enn den originale, annen hjuldimensjon, bredde eller senke bilen etc etc, - alt skal være "oridsjinale".)

Porsche hadde sponset arrangementet og stilte opp med Ferry Porsches 914S. Dette er en av to 914 med 3 liters, åttesylindret motor fra løpsbilen 908. I nedtrimmet versjon for gatebruk er ytelsen 260DIN. I tillegg møtte det fram 1 av tre originale 916 som



914 på rekke og rad. Ikke direkte dagligdags å se så mange fine 914 samtidig. Det å være en del av en slik kolonne må jo bare oppleves!

finnes i Tyskland (av i alt 11 bygget). Deretter dro vi til vårt eget hotell for dusj og klesskift før vi dro tilbake til festmiddag med champagne og tre retter. Talene som ble holdt var selvsagt alle rosende til arrangementet og til jubilaranten, - 914. Litt interessant var det å legge merke til at en av Porsches markedssjefer i sin offisielle hilsningsstale til arrangementet gav uttrykk for at 914 er og alltid har vært en ekte produkt fra Porsche (hva da med VWs interesse i prosjektet?). Dette er interessant fordi 914 tidligere har vært lite omtalt og heller tonet ned fra Porsches side. Hva dette skiftet skyldes vet ikke jeg, men pr i dag sier fabrikken at 914 er et produkt de er stolte av og som er i ferd med å etablere seg som en klassisk Porsche på linje med andre kjente modeller (noe som også gjenspeiler seg i prisene på fine eksemplarer og på deler!). Feiringen fortsatte med innleid magedanserinne og dans før vi gikk

til senga.

Neste dag var det premieutdeling, kjøp og salg av Porsche Classic-artikler og andre artikler som en del av utstillerne hadde med. I premie i konkurransen gikk til Magne som med litt hjelp hadde flest poeng sammenlagt.

Returen

Gikk fort!

Sammendrag

Arrangøren, 914 Club Deutschland, fortjener mye ros for arrangementet. Typisk tysk, - *Ordnung muss sein*. Det er ikke lite arbeid som skal legges ned for å gjennomføre noe slikt, og det fordrer mange av medlemmene deltar. Og klubben er ikke stor, - mindre enn 200 medlemmer (det finnes flere 914-klubber i Tyskland).

Det å delta i et slikt internasjonalt treff er noe som jeg kan anbefale. Det er utrolig hvor hyggelig det er å møte entusiaster med felles interesser, og hvor mye tips og lærdom det er å hente. Prøv selv, så skal du se!

Stein Gildberg



BESØK HOS FRANCIS TUTHILL

Det hele begynte en høstdag på jobben når Steinar Mikkelsen ringte og lurte på om jeg kunne tenke meg å ta en titt på hans nyervervede '65 911 som han nettopp hadde hentet hos Francis Tuthill. Steinar hadde vært innom tidligere og sett på min gulfbå '71 911 S og visste derfor at jeg hadde en viss kjærlighet for de "gamle" 911'ene. For de av dere som ikke vet hvem Francis Tuthill er, så kan han kort beskrives som en av England's råeste leverandører av 911'er som er 100 % rigget for rally og historisk racing, og han har mange vinnerbiler på samvittigheten. Det manglet ikke på superlativer da Steinar åpnet

tilhengeren, hvor en nyrestaurert og helrigget hvit '65 Porsche 911 lyste mot meg - skulle dette smykket (mis)brukes på skauen? Vel, Steinars lidenskap er rally, og han har lang erfaring i billøp alt fra NSU, Ford Escort BDA og nå konkurrerer han altså i Porsche 911 i historisk rally rundt omkring i Europa. Litt utpå høsten i fjor ringte Steinar på nytt og lurte på om jeg ville være med til England i midten av november når han skulle kjøre historisk løp i forkant av RAC Rally. Det er vel ikke underlig at jeg svarte ja, og vi reiste over med kurs for Cheltenham som var utgangspunktet for løpet. Det hadde navnet Coys

Historic Rally of Great Britain 1998 og besto av tre fartsetapper på bane (to på Cheltenham Race Course og en på Silverstone) og flere fartsetapper langs landeveien samt en spesialetappe ved siden av Silverstone med parallelløp på kvelden. Etter to dager med heftig kjøring, ble Steinar totalt nr. 2 i sin klasse med legendariske Åke Gustavsson i høyrestolen som kartleser.

På søndagen foreslo Steinar at vi skulle reise opp til Francis Tuthill som holder til like i nærheten av Banbury. Det jeg visste på forhånd om Francis var ikke så



mye bortsett fra at han tar godt betalt for sine byggverk, og da vi etter et par timers kjøring kom frem til "fabrikken" hans, så fikk jeg egentlig følelsen av å ha entret et nedlagt gartneri på bondelandet. Det skulle etterhvert vise seg at innenfor murene skjulte det seg noen av de vakreste historiske rally 911'ene jeg noensinne har sett. Men det er klart at når hjertet opprinnelig banker ekstra fort for pre '73, så er det nesten ubeskrivelig å se et førtitalls biler under de samme takene på en gang. Jeg så vel mest ut som ei harabikkje som hadde fått los i starten av jaktseasonen der jeg fløy frem og tilbake og tok bilder. Jeg vet om flere sentrale personer i PKN som sikkert hadde oppført seg på akkurat samme måteså egentlig er jeg vel helt normal ?

Francis har årelang erfaring med klassiske biler, og startet med å bygge Porscher etter mange år med preparering av bobler. Han er utrolig dyktig på karrosseri, bur,



forsterkninger og understell og hans biler har vunnet utallige langdistanserallies verden over. Over inngangsdøren til verkstedet står det på et skilt *Bodyshop and Restoration* og det betyr absolutt ikke kroppsspleie og rekreasjon. Her inne forvandles gamle og skrøpelige chassis til de lekreste utstillingsbiler. Til og med 356 har han bygget for

deltakelse i Peking - Paris (og det er ganske langt !). Andre eksempler er vinnerbilen fra 1998 i løpet Shield of Africa Marathon Rally - et 12000 km langt rally med kun spesialstrekker, maratonløp som London - Sydney, London - Mexico og Panama - Alaska. Det er vel nesten unødvendig å nevne at bilene som deltok i disse krevende løpene



Denne '73 RS med 2.8 liters motor og mekanisk innsprut fikk vi anledning til å prøve på svingete engelske veier, og det gikk "ganske" heftig for seg. Det var godt Francis ikke var med da Åke og jeg fikk ut sotet

vant sine klasser og totalsciere. Siden starten med Porsche på begynnelsen av 90-tallet, så har Tuthill bygget over 70 klassiske Porscher for historiske rallies for blandt andre kjente navn som Bjørn Waldegaard og Stig Blomquist.

Men tilbake til besøket. Ikke alle var samlet under ett tak, neida, det stod biler overalt. Vi gikk gjennom den ene døren etter den andre, og stadig nye "haller" dukket opp. Mange var skadede biler som ventet på å bli friske igjen, mens andre var ribbede karosserier som skulle få se både sanddyner og skogsveier om noen år. Blandt en av bilene (et råchassis i relativt dårlig forfatning) viste han oss en av de aller første 911'ene som ble bygget, selvfølgelig sårt trengende en grundig restaurering (og sikkert relativt mye penger) - men det er chassisnummeret som teller! Etter å ha vist frem noen bilder av min gulblå 911 S og snakket litt inngående om restaurering av gamle ellvere, ble Francis litt varm i trøya og han skjønnte at jeg var en glødende entusiast. Derfor måtte vi bare en tur bort til huset hans for der stod det også noen biler som han ville vise meg. Dette var også biler som hadde stor verdi for Francis, for den ene etter den andre hadde vunnet en rekke løp i gjennom årene. Blandt alskens rariteter som han hadde lagret, motorsykler, møbler, verktøy og andre ting, dukket det opp den ene





testkjøring. Offentlig svingete engelsk bondevei kan være skikkelig morsom, og det bør vel også nevnes at bilen var eid av en kunde, den var ikke registrert eller forsikret så vi måtte være forsiktige. Det er nesten det samme som å be en flokk med førsteklassinger putte hendene i lomma i en godteributikk! Åke Gustavson fikk kjøre først, med meg i passasjeret og vi suste av gårde på bondelandet på "feil" side av veien i en venstrestyrt bil. Etter denne turen ble det min tur til å prøve føreret, og for de av dere som ikke har kjørt bil i England før (jeg hadde aldri gjort det) så må jeg si at dette er mildt sagt jæv.... og når det

911'en etter den andre. Dette stedet var jo som et bortgjemt museum! Det er ikke lett å løsrive seg fra et slikt sted - det skal jeg bare si dere!

Steinar kom egentlig for å se på en bil som Francis hadde bygget for en kunde, og som forøvrig var til salgs. Han tilbød en prøvetur med doningen - en '73 RS (replica) med 2.8 liters motor som var rigget for både rally og asfaltkjøring. Den stod foran bodyshopen og bare ventet på å bli startet opp av sugne nordmenn! Man takker ikke nei til et slikt tilbud, og vi dro avgårde til en veistrekning som ble anbefalt for litt heftig



i tillegg går så fort som det gjorde her, så kan vel kunden til Francis være glad han aldri får vite om denne lille test-turen med en gal svenske og et par skrulle nordmenn bak rattet! £ 55000,- er vel noe i drøyste laget for en replica, men Gud bedre for et herlig kjøretøy! Det er ingenting som kan måle seg med en gammel ellver uten isolering - ikke sant Geir?

Vel tilbake til "gartneriet" måtte vi dessverre si farvel til Francis fordi vi hadde et fly som skulle rekkles. Det var en opplevelse av dimensjoner å ha vært på besøk hos en av verdens desidert

heftigste restauratører av gamle 911'er. Det er så absolutt bevist at det ikke alltid er de mest fancy lokalene som skjuler de flotteste bilene. Det går så visst an å skape seg et førsteklasses internasjonalt rykte med godt gammelt håndverk og en mengde med entusiasme !

Egil Haugen



Forrige side :

356 rigget for Peking-Paris (med en høyst uvanlig bakstilling.....) Kunne det være noe å tenke på, Steinar ?

Mint condition restaurering av en 911 som skal brukes i løp. Det er jo nesten vandalisme spør du meg ! Men - det er for slikt 911'en ble bygget ! Hva med å fått kloa i et par av frog-eyesene på panseret her da ?

Francis ved siden av en sjelden og verdifull raritet : en 356 Carrera 2 med rattet på høyre side. I følge Francis ble det bare bygget fire slike biler !

Denne side :

En slik garasje står øverst på min ønskeliste til jul !

Her måtte vi avduke en lettere skadet rally-ellver som snart skulle på operasjonsbordet. Denne bilen hadde forøvrig en giga-bensintank i fronten og det var ikke mye plass til overs.

Dette er bilen som deltok i og vant Shields of Africa løpet på over 12000 km.



Raskest på by'n!

Reprografen trykkeri lager alle dine trykksaker. Fra enkle visittkort til større årsberetninger til fornuftige og forhåndsavtalte priser.



Foto: Fotograf Svland AS -
<http://fotograf.epinor.no/Fotograf.sv>

Reprografen Trykkeri

Din totaleleverandør av trykksaker

Tlf.: 22 65 78 00 - www.reprografen.no



DEL 7 : SENKING AV BILEN

Agjøre bilen lavere er et inngrep som gir en merkbar forbedring av kurveegenskapene uten at det behøver å koste noe for den skrukyndige. Det er imidlertid et par ting man må passe på som jeg skal komme tilbake til. Utgangspunktet for artikkelen er senking av 911, men en del er relevant også for andre modeller.

Vi skal starte med å se på hvordan man egentlig måler høyden på bilen. De fleste benytter målbåndet og sjekker høyden fra bakken og opp til skjermkanten. Dette er i og for seg greit nok, men dekk og felgdimensjon vil påvirke resultatet. Dessuten er skjermåpningen foran og bak ikke helt lik.

Skal man sammenligne to biler blir dette for unøyaktig og det beste er å benytte fabrikkens egen målemetode. Se figur 1 på neste side, høyden "a" er opp til hjulsenteret og høyden "b" er opp til senteret av torsjonsstavene. Fabrikken definerer bilens høyde utifra posisjon på senteret av torsjonsstaven i forhold til

hjulsenteret, altså "b - a". Standard høyde for de fleste modeller er at "b" ligger 12 mm over "a".

Fra Autofarm i England har jeg fått anbefalt ulike høydeinnstillinger ut i fra hva bilen skal benyttes til. Disse har jeg valgt å gjengi i originalspråket.

Ride height setting below Porsche's standard height:

40 mm below : Fast road use
50 mm below : Fun competition (slalom)
60 mm below : Semi serious competition - tend to get grounding problems on the road
70 mm below : "On the floor" racing - and I've seen them even lower!

"40 mm below" betyr altså at senteret på torsjonsstaven ligger 28 mm under hjulsenteret (12 mm + 28 mm = 40 mm).

Ved senking lavere enn 40 mm er det aktuelt å korte inn på gummistopperne som sitter i

demperne bak. Dette for å gi demperne tilstrekkelig arbeidsslag.

De angitte verdiene er gode retningslinjer, selv har jeg kjørt med en 911 som var satt ca. 65 mm lavere enn standard i Roadsport. Dette fungerte bra på banen, men blir litt upraktisk på vanlig vei da bilen lett subber nedi (passering av ispinner og Colakorker går greit).

For å senke bilen bak må man ta løs torsjonsstavene og vri dem i sine innfestninger. Jeg går ikke i detalj inn på dette her, men en Haynes manual kan være et godt hjelpemiddel.

Torsjonsstaven sitter på såkalte splines med 40 tenner på den indre enden og 44 tenner på den ytre enden av staven. Ved å vri staven ett hakk oppover i den indre innfestningen samtidig som fjærarmen vris ett hakk nedover, oppnås en total vinkelendring på i underkant av 1 grad. Dette vil senke bilen knapt 1 cm.

En vinkelmåler med vater benyttes får å få lik vinkel på fjærarmene på begge sider.

På de fremre torsjonsstavnene sitter det en liten hevarm med en justeringsskrue i bakkant. Ved å vri skruen utover blir bilen lavere, smart og enkelt! Når man først holder på med å pille på torsjonsstavnene bør man også benytte sjansen til å montere nye av et grovere kaliber. Dette er omtalt i en tidligere utgave av teknisk hjørne.

Etter at man har fått høyden riktig bak, må man justere nivået foran. Dette gjør jeg ved å legge vinkelmåleren (eller et vanlig vater) på bilens dørstokk. Når bilen er riktig justert skal den ha mellom 0 og 1 grad "nose down". Ett "stuk" som på en Chevrolet Camaro er altså ikke målet. Hellningen bør sjekkes med halvfull bensintank.

Finnes det så noen "hangups" med å senke bilen? Yes, det gjør det: Når bilen senkes, endres geometrien på hjulopphenget og vil tendere mot mere negativ camber (hjulet heller innover i overkant). Dette er i og for seg bra for slalom og banekjøring men gir økt slitasje på innerkant av dekket ved normal kjøring. En positiv bieffekt av økt cambervinkel er at

man får mere klaring mellom hjul og skjerm, noe som ofte er et problem.

På en standardbil ser man at bæreamene foran heller nedover i ytterkant. Ved ekstrem senking vil de imidlertid peke oppover, hvilket er meget uheldig. Under kjøring i sving vil ytterhjulet gå mot en mindre cambervinkel, noe som er motsatt av hva man ønsker. For å bøte på dette problemet må man flytte hjulspindlene oppover på fjærbenet. Dette ligger imidlertid utenfor det man kan klare med et 120 delers verktøyssett fra Biltema. Ferdig modifiserte fjærben finnes imidlertid å få kjøpt.

Bak oppstår det også geometriproblemer ved ekstrem senking. Ideelt skulle torsjonsstavnene ha vært flyttet oppover i karosseriet, men dette er også "lite sveltig". Det som skjer er at det ytre bakhjulet tenderer mot å svinge utover ved svingkjøring, noe som bidrar til overstyring og rotasjon av bilen - heller ikke særlig bra. Dette kan man kompensere ved å stille inn litt ekstra spissing bak.

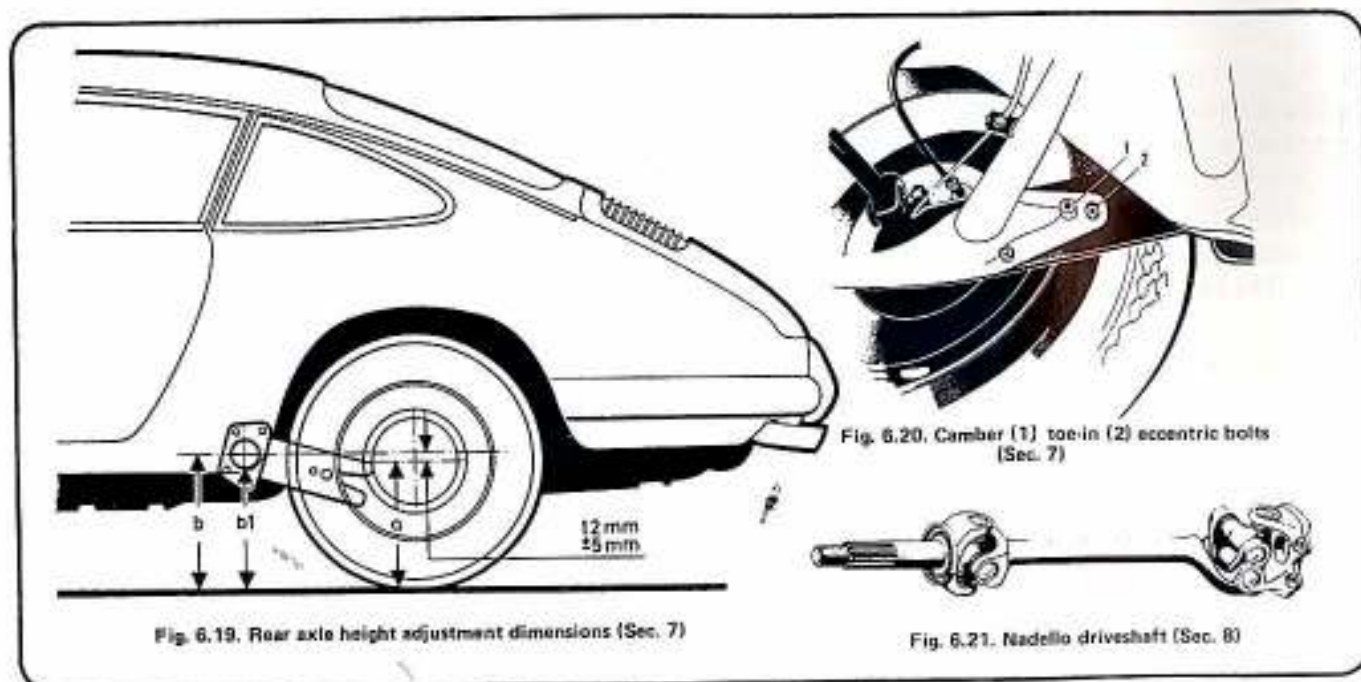
Når det gjelder hjulvinkler kan man

få oppgitt fabrikkens anbefalinger fra Autozentrum Sport, ellers får man rådføre seg med de som har eksperimentert litt på dette området.

Etter at høydejusteringen er klar, må det foretas en firehjulskontroll. Det rekkes ikke å bare montere delene sammen igjen etter gammel oppmerking.....

Greit, da vet du hva du må prioritere neste helg!

Hans Peter Havdal





PKN CASTROL RALLY I TELEMARK

I januar i år, fikk jeg en visjon om å arrangere et lite mini Monte Carlo i Telemark for Porsche Klubb Norge. Tanken bak dette var å skape noe for klubbens medlemmer, og samtidig prøve noe nytt.

Og løp ble det, takket være god hjelp fra en annen Porsche entusiast, Bjørn Sanda. Vi slo våre hoder sammen, som kjent tenker to hoder bedre enn ett, og etter mange sene kveldstimer og mange forslag på hvordan løpet skulle arrangeres, kom vi fram til det endelige utkastet, og løpet ble en realitet den 29-30 mai. Etter å ha bommet totalt på

kjeglene på Geiteryggen og samtidig fått noen avbud på løpet var gode råd dyre, her måtte noe gjøres. Etter iherdig innsats fra undertegnede som satset på å gå veien om damene ble det full tenning på alle seks sylindrene. Damene ville på tur. Det ble noe diskusjon om klesskift, men som alle vet, når man er på Porsche-tur er det ikke plass til så mye mer enn ei rein T-skjorte og en tannbørste, noe som ble kjøpt inn på nærmeste senter - og tur ble det.

Damene har som kjent større makt enn vi noen ganger aner. Så takket være undertegnede og damene ble altså

Telemarksrally en realitet. Og kanskje ble grunnlaget lagt for et årlig arrangement, vi håper i alle fall det.

Løpet startet opp på Telemark gokart senter, og ferden gikk mot første post som var Seljord kirke hvor deltagerne hadde i oppgave å svare på et enkelt spørsmål og samtidig notere ned sin effektive kjøretid. Videre gikk ferden fra Seljord til Tuddal bygdetun og videre derfra til Gaustablikk høyfjellshotell hvor overnatting fant sted. Etter at oljerøyken hadde lagt seg over bygda og motorene hadde blitt kalde ble det god stemning utpå

kvelden. Det ble spist, drukket, løyet og Gud vet hva.....

Neste morgen våkner undertegnede til snøvær, sjokket ble jo stort, men været bedret seg fort. Det var merkelig stille på hotellet denne morgenen, kanskje fordi undertegnede er en morgenfugl, nei da! Det var nok den franske konjakken av type Renault som hadde slått ut noen av rallygutta. Men opp kom de nå etter hvert og etter en fet frokost og noen drag med klar fjell luft, var de klare for ny innsats. Etter noen minutters oppvarming av motorene var de atter klare til dyst, noe som en formidabel rivstart ga inntrykk av. Hører du godt etter kan du ennå høre ekkkoet fra motorene til herr Sættem og herr Gildberg når de dro i vei. De hadde det muligens noe for travelt, men skal man frem her i livet må man som kjent stå på.

Ned fra fjellet og ned til Rjukan, ble det nok bratt og svingete for de fleste, men ved neste post oppe ved Vemork hadde de fleste en normal ansiktsfarge. Etter Vemork ventet en lang etappe over fjellet, ned til Dalen Hotell hvor det ble servert middag, kaffe og en velfortjent pause i løpet. På grunn av tidsfrister, sånn som jobb mandag morgen, måtte vi bryte opp og sette kursen opp i fra Dalen og gjennom de mange hårmålssvinger gikk det i ren Monte Carlo stil ned til Kviteseid, hvor det var lagt inn en transportetappe. Det er godt denne tidningen ikke skal leses av lensmann eller prest, fordi det er nok ikke kjørt så fort på denne strekningen på mange år. Statskassa kunne nok ha blitt mange kroner rikere den dagen. Underveis på etappen til Kviteseid var det lagt inn stopp i Kviteseid-kleivene, bla. for å nyte utsikten og for de som hadde lyst fikk de prøve hva grombilen var god for opp disse spesielle bakkene.

Stemningen her ble etter hvert meget god og turistene og søndagskjørerne tutet og vinket. Idyllen ble brått brutt,



Staselig ; ærverdige Dalen Hotel prydet av blankpussede Porscher. Men hva i all verden gjør den Audien der ?

Her har det tydeligvis kjørt biler før deg Harald !. Kan det ha vært Steffen tro ?





En glad gjeng Telemarksfarere som venter på middagen. Men Stein, er du ikke med og skåler?

for mens vi sto der hørte vi lyden av en fiskeskøyte. Alle snudde seg å lurte på hvor lyden kom fra. Vi var jo ett stykke unna vann, men det viste seg å være en TransAm med laksetrapp og en fryktelig slapp motor. Medpassasjereren viste oss tommelen i det dråget passerte, vi velger å tro att dette var et tegn på fullstendig resignasjon. Men et rally må jo gå videre og ferden gikk da mot Kviteseid bygdetun. Etter denne siste stoppen gikk det i fri ventilflyt mot mål nede ved Telemark gokart senter hvor juryen kom sammen for å kåre en verdig vinner.

PS ! Vi ses igjen neste år.

Hilsen arrangørkomiteen av PKN
Castrol Cup Telemark 99

Geir Svalbjørg og Bjørn Sanda

De heldige vinnerne fikk med seg mye olje. Det kan nesten se ut som om tredje plassen var gjevere enn første plassen

Etter en tid hadde juryen resultatet klart, og tredje plassen gikk til Steffen med sin utmerkede kartleser Bodil (jubel/protest), andre plassen gikk til Tor Ståle Hansen med kartleser, adresse Snippen 912. Den store vinner av PKN Castrol Cup Telemark ble Tevje Samodee med sin yndige kartleser Camilla.





Et lite stykke Norge

Arne Sandvik (961) kom over denne artikkelen som stod i avisen *Telen* for 40 år siden. Journalisten som skrev dette visste vel lite om hva Ferdinand kan utrette med oss Porsche-entusiaster, selv på den tiden.

Råkjører i Notoddens gater

En råkjører av dimensjoner kjørte gjennom Notoddens gater ved 8-tiden i går kveld. Han kjørte en Porsche sportmodell og feide gjennom gatene med en slik fart at det skrek under hjulene, mens han tok svingene på to hjul. En rekke forargede mennesker ringte straks politiet og meldte råkjøreren. Politibilen som tilfeldigvis befant seg på Standard bensinstasjon opptok straks forfølgelsen, men råkjøreren holdt så stor fart at politikonstablene ikke fant det forsvarlig å forfølge ham. I stedet varslet de Kongsberg-politiet over radiotelefonen. Kongsberg-politiet møtte mannen ved den lille brua i Saggrenda. Han hadde da bare brukt et godt kvarter over heia. Det lyktes ham å runde politibilen og fortsette, men politiet fikk snudd i en fart og opptok forfølgelsen. Farten lå på rundt 100 km/t og gjennom gatene på Kongsberg der fartsgrensen er 40 km/t kjørte han tvert over kryss og uten hensyn til stoppeplikt i 80-90 km/t. Ved Selebakkes bensinstasjon klarte politibilen og presse seg foran råkjøreren og stoppe ham. Det viste seg at sjåføren var en 43 år gammel bestyrer av et transportkontor i Vinje. Han var edru.

Ikke nok med at råkjøreren kjørte Porsche, men han var edru også !

GOD SOMMER !

En Stjerne blant stjerner...



Spesialt utrustet med 10000 km. Døgn

Porsche 911 fra Kr. 1.099.500

Porsche Boxster fra Kr. 574.500

Hummer fra Kr. 557.000

Porsche 911 Carrera 4



4-hjuls trekk, Tiptronic gear og 300 hestekrefter.
- en utfordring og en estetisk drøm -
Rett og slett!



Autozentrum Sport AS

Østre Akervei 25. Tlf. 22 644 911

Importør og eneforhandler av Porsche og Hummer i Norge

PORSCHE DESIGN



Solid titanium case and bracelet.
Automatic movement with day/date.
Screwed-in crown and case back.
Scratch-resistant,
non-reflective sapphire crystal.
Bidirectional turning bezel.
Water-resistant to a depth of 120 m.
Designer F.A. Porsche.
Manufactured by


ETERNA

The Titanium Chronograph

Asker: Gullmester BBK Trekanten senter, tlf.: 66 79 05 50, **Oslo:** Urmaker Per H. Christensen, Karl Johansgate 27, tlf.: 22 42 70 25, Urmaker Alf Tie A/S, Prinsensgate 22, tlf.: 22 42 53 33, Vinderen Ur AS, Holmenveien 1, tlf.: 22 14 90 88, **Sandvika:** Ur i Sentrum AS, Røn. Holmarøstvei 10, tlf.: 67 54 89 36.

Skien: N. J. Opsahl AS, Holbergsgate 4, tlf.: 35 52 25 31.