

PORSCHE *Classic*

Medlemsblad for Porsche Klubb Norge. Desember 1999 Nr 27



P Zero System

POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

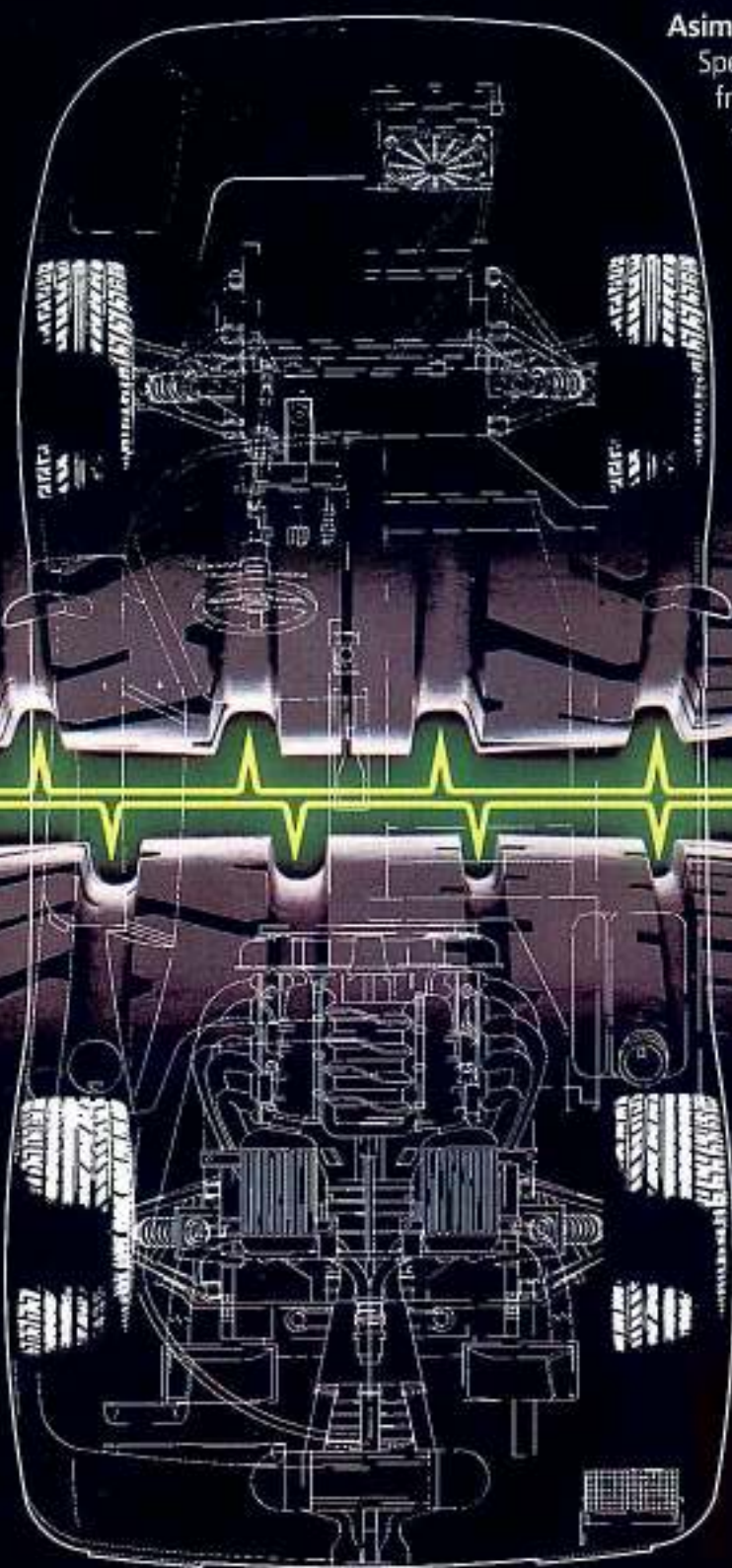
Direzionale foran, Asimmetrico bak.

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

Asimmetrico foran og bak.

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

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



PIRELLI

IF YOU'RE GOING TO DRIVE, DRIVE.

IMPORTØR: Gummi Centralen AS Nye Vakkasvei 10, 1364 Hvalstad

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 Porschevenner. Vi skriver 6. desember og jeg spør meg selv hvor året 1999 har blitt av. Etter noe tids venting sitter du nå igjen med et rykende ferskt nummer av Porsche Classic foran deg. For meg er det ikke lenge siden sist jeg slet med å få ned noen velvalgte ord til forrige utgave. Men tiden går fort når du har det gøy.

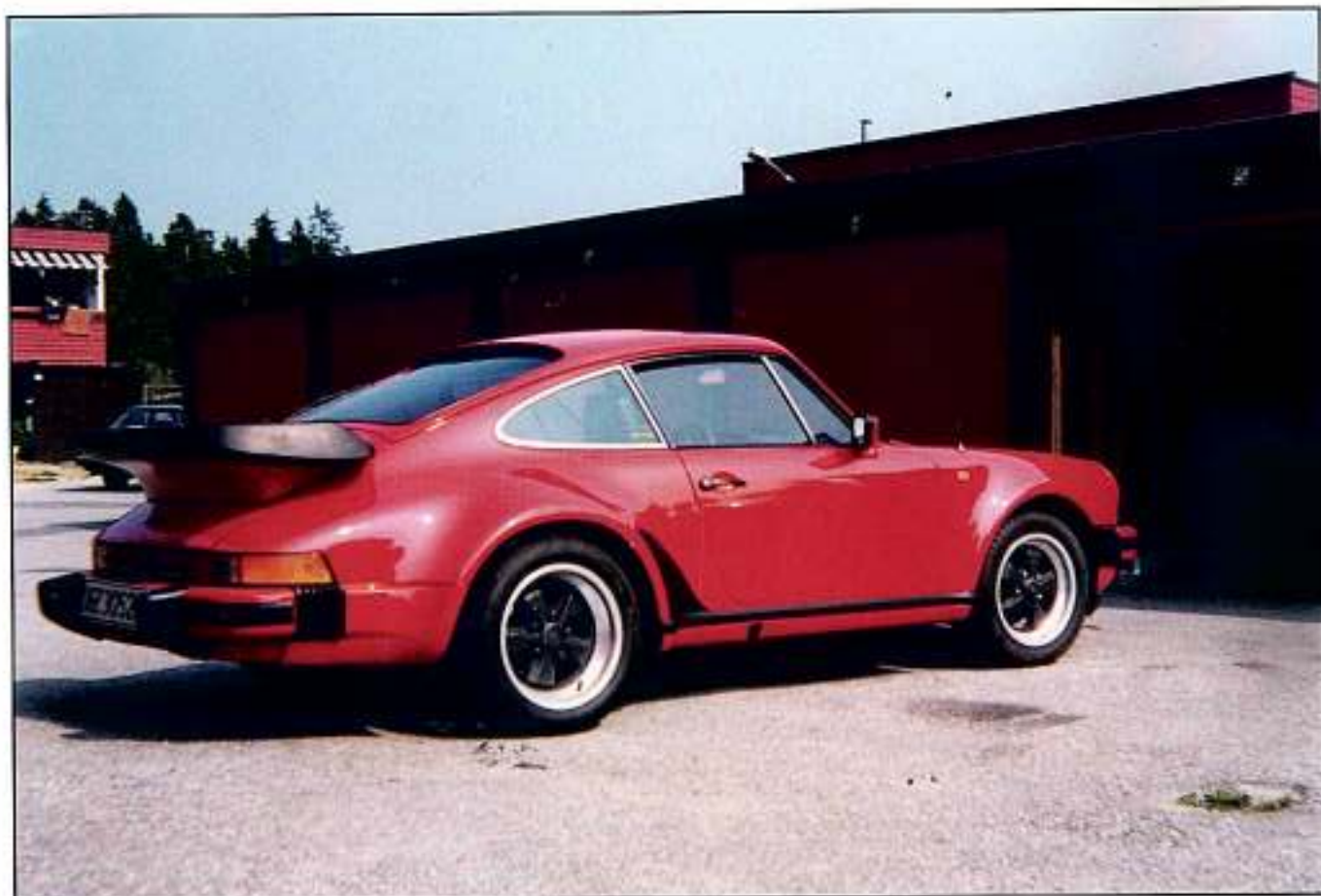
Vi har lagt enda en hektisk bilsesong bak oss og en god del av oss har satt bilen inn for vinteren. Mange av klubbens medlemmer bruker jo bilen kun i sommersesongen selv om vi strekker sommeren fra mars til oktober. For min del har dette kommet av jeg har hatt eldre biler uten de helt store egenskaper som skal til for komfortabel vinterkjøring. Det er liksom greiere å ta konebilen, eller som våre svenske venner kaller bil nummer to "rattsoffaen". Nå skal det sies at nyere Porscher er både varme og tette men det har liksom bare blitt sånn. Vi skal ikke utsette

våre høyt skattede fartsvidundere for de tre s-er : snø, slaps og salt. Men nok om det, nå må vi videre. For oss i styret har året gått omtrent som planlagt. Klubbens økonomi er god, og klubbens aktivitetsnivå er nå høyere enn noen gang. Noen småjusteringer underveis blir det jo alltid. Men jeg håper dere som oss har hatt glede av klubben dette året. Jeg finner det derfor passende og nevne her at 5 av klubbens 8 tillitsvalgte, meg selv medregnet, dessverre ikke har mulighet til å stille til gjenvalg. Mange av oss er engasjert i asfaltracing, selvfølgelig i Porscher. Dette tar mye tid og vi håper det er flere av dere som ønsker å overta etter oss. Dette som en oppfordring til dere selv som kan tenke dere å føre klubben videre eller har forslag til gode kandidater. Ta kontakt med valgkomiteen. Neste års aktivitetskalender er i ferd med å ta form og år 2000 ser ut til å bli et år med muligheter for høy frekvens på bilbruk. En sak som nåværende styre ønsker å utvikle er muligheten for å opprette region-ombud, dette

for å kunne spre klubbens aktiviteter utover landet. Men for å få til dette trenger klubben personer som også her kan tenke seg å gjøre en innsats. Jeg håper og tror det finnes personer som ser utfordringen i å delta aktivt i klubbens arbeide fremover. Spesielt spennende vil det jo bli å følge klubben fremover med mange nye personer i ledelsen. Jeg vil også passe på å takke alle for innsatsen som har bidratt til at klubben har blitt hva den er i dag.

Ønsker alle Porschevenner vel møtt til et nytt og spennende år med våre fantastiske kjøretøy. For min egen del skal jeg vie fritiden til å konkurrere med 911 i klassene Special Saloon og GTR. Jeg håper at dere som følger med i norsk og skandinavisk baneracing fortsatt stopper opp og tar en prat når dere er på billøp. Jeg runder av med å si takk for meg og ønsker dere alle en God Jul og Godt nytt år.

Jack Eidsvold



FRA ASCONA TIL 11'ER

STAFETTPINNEN:
KJELL MAGNE
NORDNES

Jeg får begynne med å takke for stafettpinnen Per Tore. Når spørsmålet kom så var jeg ganske rask med å svare nei, men etter litt nøyere vurdering så kunne det være litt artig også. Det blir jo et "historisk" tilbakeblikk. Det kom nok inn med "farsmelka" det med bilinteressen. Som snekker hadde fatter'n mange jobber for en lokal Mercedes og senere BMW forhandler. De hadde en sønn i huset på min alder og vi ble raskt kompiser. Mang en lørdag og søndag blei tilbragt på forhandlerens bensinstasjon. Vasking og klargjøring av biler i tillegg til søndagsjobb på stasjonen gjorde sitt til at interessen bare økte. Med en bror som var 4

år eldre blei drømmen om Porsche vekket. Hadde egentlig ikke brydd meg så veldig mye om Porsche, det var helst BMW 2002 som var øverst på "drømmelista". Men storebror prata mer og mer om 911 i tillegg til bilder og brosjyrer som til mine foreldres store ergrelse lå over alt i huset. Det var rett og slett umulig og ikke bli betatt av den bilen. Jo mer jeg leste om 911, dess mer bestemt blei jeg på at en sånn skulle jeg ha en gang.

Etter to år med Suzuki 100 var endelig tida inne for å kjøpe bil lovlig. Vet egentlig ikke hvem som var mest glad for det, foreldrene mine eller jeg. Nå kunne

de endelig kaste de "norgesglassa" med valium blei det sagt. Etter 6 måneder som elektrikerlærling var sjefen drittlei av å hente å bringe. Nå var tida inne for bilkjøp og sammen med fatter'n (han med lommeboka) falt valget på en 1971 Ascona 1,6 S. Når du har 1200 kroner utbetalt i måneden og ikke spart opp så veldig mye så var det veldig godt og ha "høvdingen". Ett lite lån i banken og med litt hjelp fra opphavet stod en nylakkert sølv metallic Ascona der. Gjett om jeg var stolt! Drømmen om Porsche levde fortsatt, men jeg skjønnte relativt tidlig at hvis jeg skulle ha noen mulighet til å nå målet så måtte jeg handle meg oppover. Med gjennomslag i



motoren blei Ascona'n solgt etter ett års tid for tusenlappen mer enn hva jeg ga for den (ikke småtteri til fortjeneste). Jeg hadde allerede blinka meg ut ny bil. Hos BMW forhandleren stod en nydelig hvit '76 BMW 1502. Helt mo i knea var jeg når kontrakten var undertegnet og navnet var kommet i vognkortet. Bilen var litt spesiell med dobbelte forgassere og originale 2002 Turbo felger. Egentlig så hadde dette vært konebilen, men mannen i huset syntes bilen var så artig å kjøre at han skremte den opp lite granne.

Etter ett drøyt år så blei bilen solgt til fordel for '75 1602 Lux med velourinteriør, takluke og farga ruter. Veldig fin bil, men altfor treg. Men nå nærmet millitærtjenesten seg så bilen blei solgt og en '76 Ford Taunus blei kjøpt inn for og "ha noe å kjøre med" mens jeg var i tjeneste. Det varte ikke lenge før den blei bytta bort i VW boble. Sant og si, det var bedre å kjøre '69 boble enn '76 Taunus bortsett fra eksoslekkasjen.

Jeg slapp å stå fast på flat veg med bobla og det var egentlig ganske positivt. Bobla blei brukt til og fra tjenesten på Rauøy Fort i Østfold helt til storebror som studerte på den tida trengte å bytte ut sin ihjel kjørte '67 boble.

I tida etter salget av bobla blei Aftenposten "sengelektüre" nummer en. Rubrikkene blei finkjemmet etter BMW 2002, og helst dobbel L. Så en dag etter nesten og ha gitt opp å finne noe, står det en original '75 modell 2002 Turbo avertert. Bilen stod til salgs i Bergen.

En telefon til en god kompis på fredags ettermiddag og avtale om å se bilen i Bergen på lørdag så var det bare en tur i banken å ta ut kontanter som gjenstod. Her måtte det tas en sjanse. Beløpet som stod på kontoen var ikke tilsvarende prisforlangende, men med ungdommelig pågangsmot og tro på egen evne til å prute var det bare å legge i veg over fjellet. Etter en overnatting i en '73 modell BMW 520, noe jeg på det sterkeste fraråder når du over 190cm, og harde forhandlinger om pris var endelig handelen i orden. Det var ikke til og tro. Der hadde jeg



sikret meg en av i alt 4 originale biler som var tatt inn til landet. Ikke hadde bilen historie som løpsbil heller. Bedre kunne det ikke bli. Ett lite skår i gleden var at 520'en ikke ville bli med hjem. Vi fikk ikke start på bilen så den blei stående igjen i Bergen. Og hva gjorde vel det, med en 2002 Turbo gjorde det ingenting å ta turen til Bergen en uke senere. Og hvilken bil det var/er. Det var en fantastisk tid med mye kappkjøring, lot ikke en sjanse til å vise hvor godt bilen gikk gå fra meg. Det blei ganske kostbart også egentlig. Strekningen Fredrikstad – Skien blei trafikkert 2 ganger pr. uke i 12 måneder. Og som kjent så er det en strekning som var ganske godt overvåket av UP. Og en gang holdt det på og gå riktig galt. Hadde passert grensa mellom Vestfold og Telemark i god fart på vei hjem da jeg så "noe" som nærmet seg fryktelig fort bakfra. Og ganske riktig, med blått sveipende lys på kom UP nedover gamle Lillegårds-kleivende i en Vovo 244. Det er egentlig ganske utrolig hvor mye en Volvo 244 kan krenge uten å dra av vegen. Trodde heller ikke det var

mulig at en tjenestemann kunne bli så forbanna som han her var, men etter en stund med masse bortforklaringer så blei vi enige om at 12 innbetalingsblanketter pålydende 100.- kr var en passende straff for å ha kjørt i 123 km/t i snitt. Jeg var jo tross alt i militæret. Jeg bukketnikket og sikkert "nei" også som takk for at jeg tross alt beholdt lappen.

Men nå begynte tankene om Porsche 911 igjen. Jeg begynte å gå lei Turbo'n og annonserte bilen. En gammel klassekamerat kom med ett meget godt bud og bilen skiftet eier. Etter å ha vært innom BMW 320, 323i Alpina to stk, Datsun 240 Z og endel andre merker var tida inne for handel av 911. En 911S '69 mod blei den første Porschen. Bilen som blant "kjennere" er blitt kalt "Stutum-bilen". Med 2,2 liter 180 hk motor startet det som for alltid kommer til å bli "BILEN" for meg. Jeg var helt betatt. Bilen blei kjøpt seint på høsten, så jeg fikk ikke brukt bilen mye før snøen kom, men det var nok

til at jeg bestemte for at dette skulle bare være begynnelsen. Så gammel bil og allikevel så morsomt å kjøre. På denne tida var det veldig pop å bygge om gamle 911ere til '80 modell look. Jeg var bitt av den samme basillen.....dessverre, så deler blei kjøpt inn og vinteren gikk med til å få på plass alt slik at bilen skulle bli klar til våren.

Iettertid så innrømmer jeg gjerne at dette rett og slett var hærverk. Men gjort var gjort. Etter 1 ½ år med jevnlig bytter av plugger, defekt oljepumpe osv. var tida inne for salg. Ett veldig godt bud gjorde att 10000.- var alt som skulle til for at en '76 911 Turbolook skulle bli min. Med et nydelig sort skinninteriør, sportstoler, el. vinduer og speil var dette en ny verden. Det var riktignok litt "husbukk" i skjermene, men hva gjorde vel det? Det var jo nok ett skritt i retning av nyere 911. Bilen hadde i sin tid 3,3 turbo motor som nå var erstattet med en 2,7 uvisst av hvilken årsak. Hvis ikke jeg husker helt feil Per Tore, så var dette den første 911 du prøvde. Sommeren



1988 planla Ellen og jeg tysklandstur med Porschen. Sammen med gode venner bar det nedover. Litt artig å ligge i 230 km/t med en samboer som var gravid i 8 mnd egentlig. Det er helt sikkert at det ikke var boksersekser"n jeg hørte hyle som verst. Men er det noen som har kjørt i Tyskland med sort 911 og KZ skilter. Ikke det? Ikke prøv det heller, det vekker litt for mye oppmerksomhet. KZ er eller var en forbudt bokstavkombinasjon blei oss fortalt. På hjemveien begynte det å rasle følt bak på høyere side. Gjentatte forsøk på finne feilkilden var nytteløst. Hjemme blei bilen heist opp på bukk og ut med motor. Etter å ha løsnet på ventildeksel på høyere side datt det ut 2 muttere.....kort og godt flaks ! Tør ikke tenke på kommentarene som hadde kommet fra min kjære kone hvis noe hadde skjedd på autobanen.

Høsten 1988 blei Linn født. Med en Opel Ascona som vi aldri kunne stole på og litt dårlig med kroner blei 911"n restaurert og siden solgt i 1990. Det var slett ikke med lett hjerte selv om det hadde vært litt av hvert med bilen den siste tiden. Måtte bare innse at 4 dører etterhvert blei ganske praktisk. For å gjøre ventetiden noe kortere (det var jo 911 jeg skulle ha) kjøpte jeg en '82 Audi Ur Quattro. En artig sak å kjøre på grusveger med. Fikk ett godt bud på bilen så den ble solgt etter kort tid. Og høsten 1997 blei det handel. En '83 911 Targa med turbo spoiler og rust i forskjærmene blei løsningen. Det første som blei gjort var å demontere hekkspoileren. Bilen skulle være original. Bilen blei bestilt med spesialfarge da den var ny, noe som viste seg å være vanskelig å få blandet på nytt. I Glasurit sitt lakkarkiv var ikke bilens lakknummer lenger å finne. Løsningen ble Sikkens. De hadde lakk som var det nærmeste jeg kunne komme originalfargen. Etter restaurering vinteren 97/98 var bilen klar til bruk sommeren 98 (venstre forskjerm ligger i kjeller'n

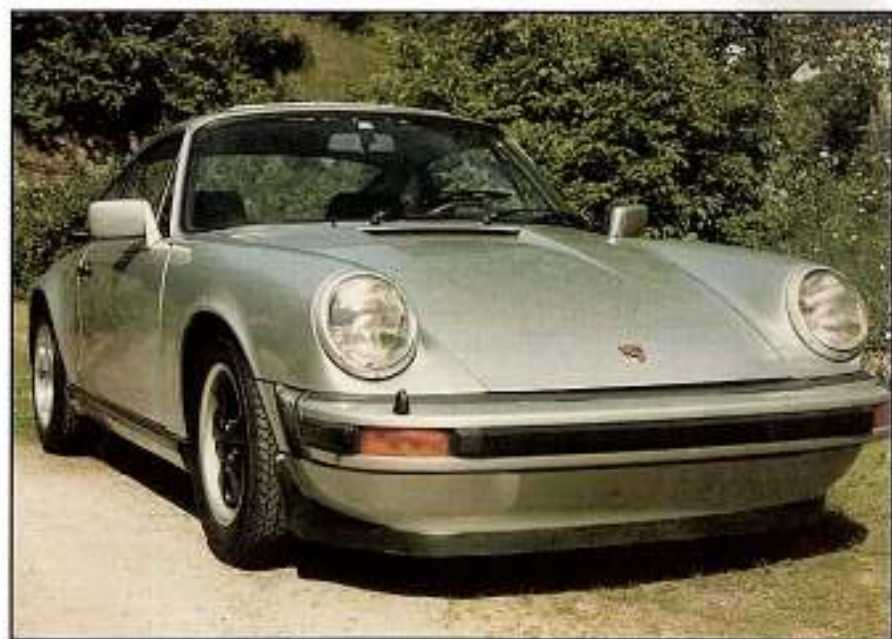
Steffen, hvis behovet skulle melde seg). Riktignok står det fortsatt igjen noe arbeid, men det viktigste er at 911"n er i garasjen. Med det Porsche miljøet vi har i Skien i tillegg til klubben er det bare lengsel etter slalomcup'er og andre arrangement. Selv om resultatene varierer er det fantastisk morsom å delta. Så til alle dere som ikke deltar, prøv en gang, dere angrer ikke. Men drømmen om stadig nyere 911 lever. Håpet er at om ikke så altfor lenge er det en Carrera 2 som står i

garasjen. Inntil det så får Targa"n "duge". I vinter skal targataket tækkes om og varmekammerene byttes ut i tillegg til litt annet. Ser virkelig fram til en ny sesong med mye Porsche Dette var litt om min "bilhistorie". Stafettpinnen går nå til den som kanskje har tilbragt flest km. bak rattet på en 911 i år ? Øyvind Aanerød .

Kjell Magne Nordnes



Her er altså beviset på "hærverket" ! Tenk å forandre noe så lekkert som en original god gammel S Coupe til en G-modell!!! Det er ennå godt at du innrømmer det selv, Kjell Magne. Tenk hvor mange tilsvarende klassikere som fikk samme skjebne her i Norge.....





911 MILLENNIUM

Som en markering av tusenårsskiftet har Porsche laget en "limited edition" 911 som skiller seg vesentlig ut fra standardmodellen. Det er vel nesten unødvendig å nevne at det dreier seg om et antall på 911 eksemplarer, og av utstyr og utseende så er det vel ingen tvil om at dette er en modell som vesentlig kommer til å ha størst suksess i USA. Der skal det jo være krommede felger, et lass med ekstraustyr og en del treverk er vel heller ikke å forakte. Bilen du ser på bildene her er basert på en Carrera 4 Coupe med 300 hk standard motor, fargen er chrome-violet, felgene er polert (high-gloss) 18" Turbo Look design, av standardutstyr nevnes soltak, bakrutevisker, 2-farget frontrute, Litronic halogenlys med lyktespylere, polerte eksosrør, full-elektriske seter med memory, aluminium

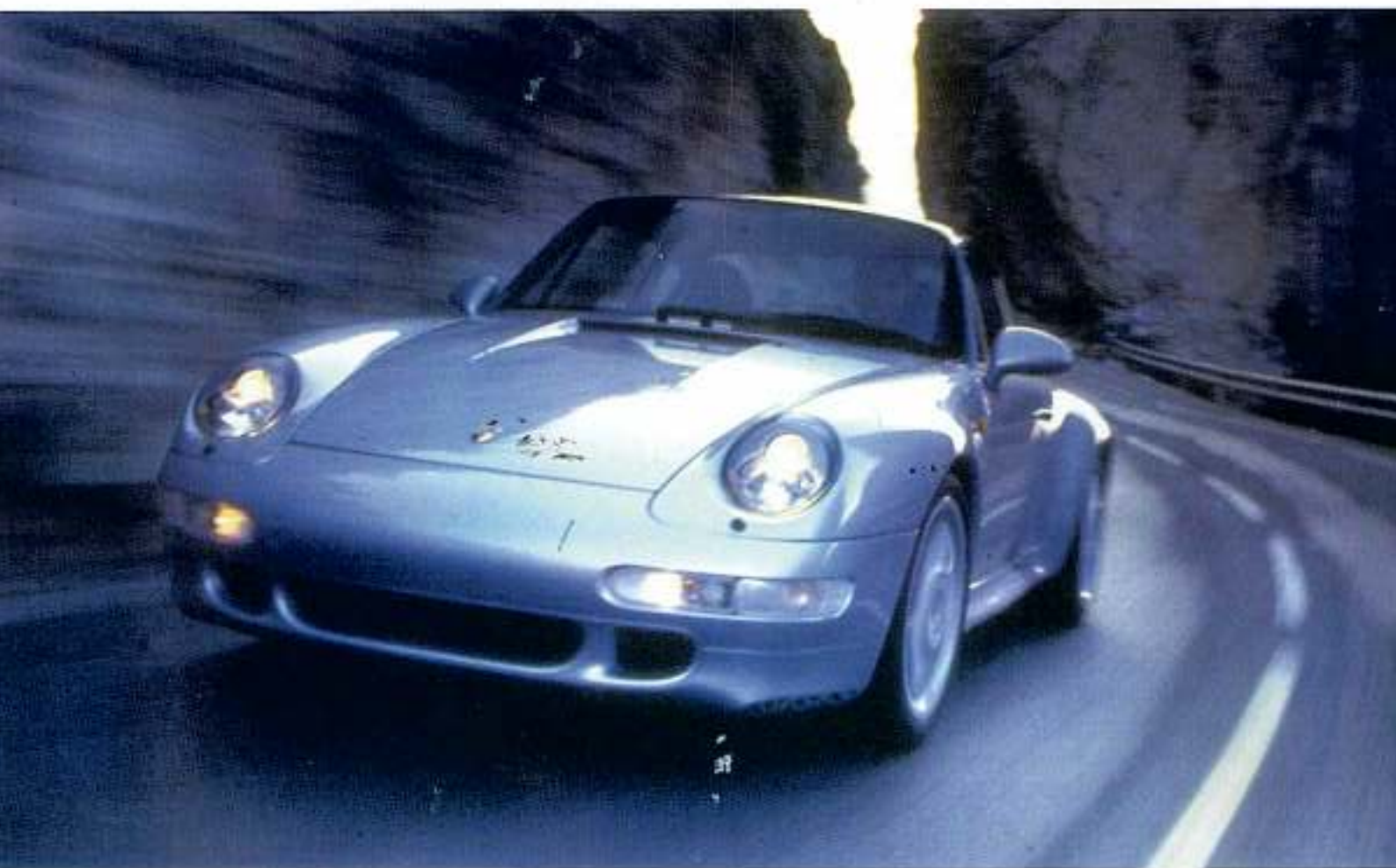
instrumenter, cruise control, kjørecomputer, Porsche Communication Manager (PCM), Digital Sound Processing (DSP) og CD-spiller. Interiøret er i brunt softskinn og alle ventilasjonsdeksler og

gittere er også trukket i skinn. Fargen er spesielt tilpasset det mørke treverket (mørk lønn) og taktrekket er i alcantara sort stoff.

Pris i Norge : 1 280 000,-



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.



BANETREFF PÅ RUDSKOGEN

Nå er det lenge siden noen har skrevet om et banetreff i Classic. Lang tid og mange nye medlemmer som aldri før har opplevd Vålerbanen eller Rudskogen der Slakter'n står klar med øksa for å ta den uoppmerksomme!

Jævla regnvær! Humøret og motivasjonen for å dra på banetreff på Rudskogen var langt fra på topp på fredagskvelden. Etter måneder med fint vær og opphold hadde det begynt å regne dagen før høstens store Porsche-happening: Banetreff på Rudskogen! Morgenens kom, og med den lørdag og det samme

trasige været. Nåja, Magne Bævre og undertegnede var uansett programforpliktet til å dra av gårde da vi skulle være med å arrangere treffet. Så inn i nyanskaffet 944S2 Cab og av sted... Vel ankommet Rudskogen ble vi møtt av et smekkefullt depot-område. Vårt treff var falt sammen med en NM-runde i Go-cart. Dette var vi for så vidt klar over, men ikke at Cart-fantastene skulle ta ALLE plassen! Etter hektisk forhandling og gjerdeflytting fikk vi da plass nok til å ta imot medlemmene etter hvert som de ankom. Vi var spente på hvor mange som ville stille opp. Det var

nesten 50 biler forhåndspåmeldt, og tross været skuffet medlemmene ikke. Nesten alle møtte fram, og sammen med sju biler fra Porsche Club Sverige var vi klare for dagens utfordringer! Og hvilke biler: For første gang i de årene jeg har vært med stilte det opp alle slags gateporscher. Her var langt fra bare 911'ere! Vi observerte 914, 924/944/968 (i alle utførelser), 928 og Boxster samt selvsagt mange 911, fra "original" 66-modell til 996.

En banedag begynner alltid med samling i depotet. Her blir førerne delt inn i grupper



Instruktørene (her Steffen og Stein) forklarer for sin gruppe hvordan svingene skal kjøres på en effektiv måte.

etter erfaringsnivå og ferdighet. Klubbens instruktører blir presentert og fordelt på gruppene for å gå gjennom "basics" så som flaggbruk, oppførsel på banen, sittestilling, lufttrykk m.m. Mens dette pågår får gruppen "Rutinerte" anledning til å kjøre dagens første pass. De øvrige førerne må bare vente i spenningsfylt og sitrende forventning, for først skal banen gjennomgås kurvekombinasjon for kurvekombinasjon. Gruppene kjører utpå, tar et par langsomme runder i samlet rekke under ledelse av instruktør før det stoppes i første kurvekombinasjon. PKN legger vekt på sikkerheten! Bremsespunkt, sporvalg, gearvalg, avkjørings-muligheter og spesielle risiki i den enkelte kurven diskuteres før det bærer videre til neste stopp. Mye å huske på, det begynner å gå opp for "de nye" at det er forskjell på å kjøre bane og kjøre på vanlig vei; farten er høyere og svingene mye krappere. Men heldigvis finnes det avkjøringsmuligheter dersom overmotet blir for stort eller

mestringen ikke er fullt så fremragende som antatt. Med litt mer forståelse og respekt for en asfaltbane avsluttes forberedelsene med Gåsegang rundt banen: gruppevis kjøres det tett i tett for å demonstrere Idealsporet: sporet som gir størst fart og høyest sikkerhet! Bilene kjører tilbake til depotet og tømmes for alt løst, hjelm på - **KLAR**,

KJØR !

Det er fremdeles vått. At banedekket på Rudskogen er slitt gjør ikke saken bedre. Det er glatt, så alle har fått innprentet at her skal det ikke kjøres over evne! Bil for bil i første gruppe kjører fram til start, får GO-signal og akselererer inn i første kurve. Ballanse er en kunst, det er en erfaring som raskt setter seg. Denne første kurven krever at man kjenner hvordan bilen oppfører seg. For fort, og bilen sklir ut av kurven, og for langsomt... er i alle fall tryggere. Det verste du kan gjøre er i denne som i alle svinger å

"gå av gassen" eller bremse i panikk midt i svingen (skrekk og gru). Dersom du ikke vet hva overstyringer er, så vil du finne det ut nå. Rumpa slipper, kommer opp på siden, og plutselig er bak fram, fram bak etc. Kort sagt snurring! Svingen ferdig og ut på rettstrekningen. Nå er det bare å åpne for gassen og kjøre det du vil/tør/bør. Svingen etter rettstrekningen er krapp, så motet settes på prøve. Brems for sent... skrekk og gru og sandfelle, brems for tidlig... uff så langsomt! Brems akkurat, ahh herlig! Slakter'n, det er navnet på en krapp høyresving etter den lille rettstrekningen. For sent med å bremse her betyr ut i sandfella. For mye gass i svingen betyr snurring (og det er det flere som erfarer etter som dagen går). Slakter'n viser ingen nåde mot den slurvete og uoppmerksomme. Navnet på svingen kommer forresten av Fellesslakteriet som sponset denne svingen da Rudskogen ble bygget!

Slik går det. Sving for sving, runde etter runde. Helt til kjørepasset er over og bilene blinker inn i depotet. Her er det smil og oppstemthet. Og alle har lært av sine feil og skal gjøre det enda bedre neste gang! "Så du den slengen jeg holdt på å få i S-kombinasjonen, eller?" "Nei, jeg hadde nok med å konsentrere meg om å holde idealsporet jeg!" Det beste er at dette skjer i trygge former. Noen snurringer er det på det våte foret, men ingen skader (bortsett fra ei svensk jente i gubbens bil som er uheldig da hun sklir av og treffer en dekkstabel, men selv her er det bare en mindre skade). Rekorden for snurringer tilfaller Rune Sørensen fra Skien med 66-modell 911 og 7 snurringer, men når man kjenner Rune er det sikkert å anta at dette er med hensikt (for det meste?) og på gøy! Undertegnede snurrer en gang (helt ubegripelig - må være noe galt med bilen....) Den erfaring som en banedag gir deg skal du holde på lenge på offentlig vei for å matche, eller rettere sagt: IKKE prøve på å matche på offentlig vei i det hele tatt - husk det! Hva er så det viktigste man lærer? Antakelig at det finnes andre som kjører raskere, bedre og sikrere enn en selv, og at alle har mye å lære. Og at det viktigste er føreren og hans evner, ikke antall hk og 0-100 tider. Det er kun på langsiden at stor motor kommer til sin rett, og hvem som helst kan trø en gasspedal flat, kan de ikke? Og kanskje at det er viktigere og billigere å sørge for at dekk, støtdempere, styring og fjæring holder mål enn å trimme motoren! I praksis er alle feil førerfeil...

Banetreff i PKN er ikke konkurranse. Det er ikke tillatt å ta tider. Forbikjøring tillates kun på de to langsiden. Dersom noen er for "ivrige" eller grisekjører, blir det avflagging (svart sådan) av vedkommende, eventuelt av hele kjørepasset. Det er, mener vi som arrangerer dette, stor forskjell på for eksempel gatebil, der hvem



som helst blir sluppet utpå og er overlatt til seg selv, og til PKN's grundige sikkerhetsfokus og opplæring. Størst forskjell ligger i det faktum at det nær sagt aldri forekommer ulykker eller andre kjedelige hendelser. Likevel går det fort, kanskje fortere, og ikke minst mye sikrere, når alle førerne på forhånd grundig har gjennomgått bane og regelverk. Bilen da, holder den? Alle Porscher er bygget for å kjøres, og tåler i motsetning til slitne og overleste familiebiler på Autobahn å kjøres hardt. Tekniske

problemer forekommer sjelden forutsatt at vedlikeholdet av Porschen din er fulgt opp. Og ikke minst: den ordinære forsikringen din, også kaskoen, gjelder under kjøringen!

Velkommen til neste banetreff i PKN som holdes våren 2000. Dersom du ikke har prøvd dette før har du intet å frykte, men derimot mye å lære og mye å glede deg til!

Stein Gildberg

Ketil Danielssen har skikkelig turbotrykk i sin Roadsportriggede 911 Turbo.



AUTOTUNING RUF®

NYHET for 911 74-89:

Røde baklyktglass,
hvite blinklysglass foran,
samt hvite sideblinklys



Settpris **kr. 3000,-**

Overleggsmatter – spesialsydd
for hver enkelt modell
– m/Porsche-logo – alle modeller.
Sort med rød eller grå Porsche-logo.

kr. 1100,-

Fastpriser verksted

20.000 km service

911 SC/3,2 Carrera	kr. 4.900,-
911 Turbo 75-92 + 964	kr. 7.300,-
993	kr. 4.700,-
944 82-89	kr. 3.500,-
928 78-95	kr. 4.500,-

Servicer etter Porsches spesifikasjoner, med originaldeler og Mobil 1 olje.

911 (ikke turbo): Hydrauliske kjedestrammersett ferdig montert	kr. 6.600,-
Clutchbytte 911 72-86 (ikke turbo) inkl. deler og arb.	kr. 6.900,-
944 2 ventiler: Bytte av register- og balanseakselrem inkl. deler og arb.	kr. 2.800,-

Alle priser er inkl. mva.



DEN FANTASTISKE SOMMERTUREN 1999

Lørdag 24. Juli var en av rekkene i oppstillingsplassen på Vippetangen fylt med noe annet enn trailere og dansker med campingvogn - Porscher, flere stykker og disse fra Porsche Klubb Norge. Mange av turistene her ble da i tvil om de skulle fordrive ventetiden til fergeavgang ved å stå langs brygga å myse mot lavtflyvende farkoster (samme dag ble det arr. Offshore VM i indre Oslofjord) eller å gå ned langs rekka å bare nyte. Vel ombord kunne vi nyte en vakker aften på soldekk ut

Oslofjorden før vi alle samlet oss til en felles middag på en av båtens restauranter med "havsutsikt".

Vel fremme i København neste morgen var det flere som møtte på et uforutsett problem, å finne veien ut av sentrum til motorveien. Vår reiseleder Steffen måtte ha hjelp og klarte på sin diplomatiske talemåte å få overtalt en dansk politikonstabel til å kjøre "andemor" ut av byen for potensielle kunder av den danske statskassen. Fra København gikk turen ned til

Rødbyhavn, ferge over til Puttgarden og pent tempo på Autobahn forbi Hamburg og Hannover hvor vi tok av og kjørte "eventyrveien" langs elven Weser. Her blir det også tid til en velfortjent lønsj på utecafé i byen Hameln. En koselig by med gamle hus i murstein og brosteinlagde torg, (gir fin akkustikk når en rekke sportsbiler passerer). Videre sydover til Kassel for så å få en spredning i feltet. Her går nemlig motorveier både øst-vest og nord-syd, og mangler du orienteringsevne, GPS eller er



Så mange sportsbiler har det aldri vært på denne trange hotellparkeringsen i Koblenz. Med "Polizei-stasjon" i umiddelbar nærhet på Rhinen (!) rett ved, stod bilene trygt og godt natten over.

nærsynt og misser en motorveivkjøring, kan konsekvensene fort bli en lengre ikke planlagt sightseeing. Etter hvert som vi dukket opp på hotellet i Koblenz ble det servert flere gode historier, de beste og lengste kom etter midnatt. Men på tur – aldri sur!

Ny dag, sol, god stemning og en solid tysk frokost gir oss en bra start på dagen. Nå går turen ned Mozeldalen. Utrolig vakkert! Veien følger elvebredden sydover og går gjennom små dorfer med gamle slott som rager i terrenget med sine høye og slanke spir. Og på floden glir turistbåtene sakte fremover. Dette er nesten som å kjøre i eventyrland. Kan så absolutt anbefales for nyforelskede par eller hvis du har et slunkent fotoalbum hjemme. Men stopp for all del ikke langs veien for å fotografere. Da kommer (onkel?) Polizei med armer som propellblad og spyr ut tyske gloser du sjelden har hørt. Vel ute på

Autobahn kjører vi "jamt" sydover til Stuttgart. Vi skal bo på Hotel Maritim som også tilfeldigvis huser deler av Mercedes/McLaran teamet. Vi ser ikke Häkkinen (ligger sikkert på senga og ser video), men Coulthard dukker opp og turens yngste kartleser Mads (11 år) er kjapp på fot og får meglet til seg en autograf.

Tidlig tirsdag morgen blir vi hentet av buss og kjørt til Zuffenhausen. Her ligger nemlig fødestedet til de fleste av våres "kjære" – Porschefabrikken! Innklemmt, trangt og fordelt på flere bygninger ("Werk 1-5") har Porsche nå modernisert sitt gamle rede til en svært så moderne bilfabrikk. Her blir karrosseriene løftet opp og ned mellom etasjene for de ulike monteringsfasene, og en tur over Autobahn (egen gangbro / transportband) for å få litt farge i "Werk 2". Ja til og med robotene har gjort sitt inntog hos Porsche. I store deler av karosserisveisingen, montering av større

og tyngre komponenter samt ubemannede vogner som kjører rundt med deler til de forskjellige stasjonene. Men motorene blir fortsatt bygd for hånd og hver enkelt prøvekjørt i minst 15-20 minutter for justering

Denne form for stopp likte det tyske trafikoppsettet svært dårlig, og vi ble jaget videre etter få minutter.





avdelingen blir ikke alle spørsmålene våres kvittert like entusiastisk. Som f.eks. da vi spør guiden om motoren med doble turbo som ligger på en pall kan han "ikke se den". Steffen oppdager at der på motorbenken til Boxster henger to lapper med sifferene "2,7" og "3,2" og spør "hva er det?" Som svar måtte han innrømme at det kommer en oppgradering av Boxster'n. På standard utgaven økes motorvolumet fra 2,5 til 2,7 og så kommer en helt ny ("men hemmelig") modell – Boxster S med hele 3,2 liter. På den andre sida av gata (Autobahn) ligger "Werk 1" som huser Selection Shop, verksted og avdeling for

og effektkontroll. "Alle våre motorer yter minst det vi oppgir", men når vi spør om å få komme inn i testrommet er svaret "dessverre bråker det så mye der inne", for noe tull! Alle i klubben vet at lyden fra en boxser sekser er en rein nytelse, hvis ikke hadde vel heller ikke dirigenten Herbert von Karajan kjørt 911.

På fabrikken blir vi delt inn i 3 grupper med svært dyktige engelsktalende guider som har hatt lang fartstid hos Porsche. På mange områder får vi både en underholdende og detaljert informasjon, men på motor-



"kundetilpassede" biler som f.eks. en 996 full av skinn og treverk til en tidligere Jaguar entusiast. Verkstedet og gårdsplassen her var en virkelig "höydare". Der stod et knippe 959, GT2, 911SCRS, 911RSR -73m, 924GTS samt noen godbiter fra 356-perioden osv..... Vi skal heller ikke glemme museet hvor Porsche har utstilt sin "historie" i form av både produksjonsbiler, prototyper og ikke minst deres utrolig deilige løpssvogner. De har en stor samling å ta av og dessverre ikke plass til alt, derfor byttes innholdet i muscet flere ganger i løpet av året.



Skal du forbedre din Porsche i vinter ?

Som medlem i PKN gir vi deg 20 % rabatt på originaldeler i januar og februar.

Visste du forresten at Porsche har satt ned prisene på 160 slitedeler med opptil 50 % ?

Ring oss for pristilbud da vel !



Autozentrum Sport AS

Østre Akervei 25. Tlf. 22 644 911

Porschefabrikken passer også på å skjemme oss bort når PKN er på besøk. Til lunch blir vi servert en 3 retters i fabrikkens kantine og dagen avsluttes med en bedre middag i en av byens tradisjonsrike restauranter. Dette er uten tvil en STOR dag for en Porsche-entusiast.

Neste dag er det dagsutflukt til Pfaffenhausen hvor vi besøker RUF. Et firma som gjør en rask 911 enda raskere! Her er det ikke snakk om å bruke enkle triks (chips) for å øke effekten, men seriøst arbeid basert på mange år med forskning. En "ekte" RUF har også sitt eget chassisnr, da dette er biler bygd på råkarrosserier kjøpt av Porsche. Vi blir også her tatt svært godt i mot av Alois Ruf og hans kone. Foruten at det er "åpent hus" og vi kan gå fritt rundt å beskue det ene råskinnet etter det andre eller følge med på aktivitetene i verkstedet, blir det også satt opp griller og ølfat til oss langveisfarende. Alois Ruf kan fortelle oss at det var hans far som startet firmaet. I den økonomisk trange perioden etter krigen spesialiserte han seg på å trimme ned Bobla, dvs. en mindre og svakere motor! Men i dag er det en helt annen politikk som råder hos Ruf. Som et bevis på dette fikk to PKN-medlemmer (etter en loddtrekking) oppleve draget i Ruf's 993 Turbo R.



Er dette neste prosjekt Geir? Siden du ikke har bakseter i "raketten" så får du vel inn 16 high butterfly til neste års Roadsport-sesong.....

Unge Espedalen er turens store linsehus og som regel er det en kvinne ved hans side. Som Geir selv sier det - "jeg er ungkar, så jeg har lov....."

Porsche sørget for at PKN-medlemmene fikk godt å spise på kvelden, og etter en dag med mange inntrykk avsluttet vi fabrikkbesøket på en av byens koseligste gasthaus - "Stuttgarter Saffle".





Torsdagen forlater vi Stuttgart og noen returnerer til Norge, andre drar til nye feriemål, mens de fleste prioriterer det som går fort på 4 hjul, Formel-1! Og i Tyskland kjøres dette på Hockenheim Ring som ligger i nærheten av Heidelberg. Formel-1 arrangement er noe større enn våre banemøter på Rudskogen. Her samles i overkant av 200.000 mennesker, ikke bare til Formel-1, men også Formel 3000 og Porsche Pirelli Supercup. En løpshelg som dette starter allerede torsdag med trening og er ikke slutt før søndag ettermiddag. Skal en få max uttelling av et Formel-1 løp anbefales det å få med seg disse dagene med trening og tidskvalifisering. En F1 må bare HØRES! Feiger du ved å stappe ørene fulle av gule dotter, vil kroppen din likevel formidle lyden ved at skinnen (fast eller dvask spiller ingen rolle) vibrerer og håra på armene reiser seg!! Nå vet jeg også hvor Steffen har fått uttrykket "tømme" i fra. F1-gutta varver 14.000 (dobbelte av en RS!) før de putter inn nytt gear (elektronisk på rattet) og tømmer også dette på drøyt sekundet, HERLIG!!! De mest utolmodige (Rubens Barrichello) tømmer 3 gear forbi vår lekter (300m) for så å varme opp noen digre kjerramikk tallerkener til ca. 900 grader før inngangen til "Sachs Kurve" hvor de trekker 3-4G.

Den siste kvelden i Heidelberg på "Grev Wedels Plass" serverte Matthias sin PKN-spesialmeny. Det er vel ingen tvil om at stemningen er god?

Alois Ruf med kone tok godt imot oss og som dere ser er det helt naturlig å kose seg litt selv på en helt alminnelig onsdag.

Denne '67 soft-top Targaen fremskaffet mange våte øyekroker. At den var bedre enn da den forlot fabrikken er det vel ingen som helst tvil om!



Svein Annestad og Geir Espedalen er to glade gutter som avstår fra ørepropper når de er på F-1 løp ! Det skal også nevnes at temperaturen på "lektarna" var atskillig behageligere før solen kom snikene over tribunetaket....

996 Supercup bilene på vei til startgrid'en etter oppvarmingsrunden. Dette løpet ble dessverre svært amputert på grunn av en stygg utkjøring, og vi anbefaler derfor sjåførene en dag på Vålerbanen med PKN for neste løp !





Steffen på vei tilbake etter en av mange turer opp i kiosken for å kompensere væsketapet. Jack Grønland gjør i stand videokameraet til selve løpet. Men hva er det du har i ørene Jack ?

Før løpet på søndagen ble alle F-1 sjåforene presentert for publikum på denne måten.



Michael Schumacher var dårlig til beins så Ferrari hadde tatt inn finnen Mika Salo (Jean Todt hadde sikkert mista telefonnummeret mitt) som 2. sjåfør. Nå var det full satsing på Eddie Irvine og verdifulle VM-poeng. Det skulle også vise seg at finnen kjørte utrolig godt i, for han, en helt ny bil. Ved tidskvalifisering og første del av løpet viser Mika Häkkinen tydelig hvem som er raskest, men rett etter første depotstopp er han uheldig og får en pungtering rett før "Agip-Kurve" og kjører ut, uflaks! Ferrari fansen kvitterer prompte med ett par tusen trykklufthorn og svaicende Ferrari flagg. Mika Salo holder høyt tempo og går opp i ledning. Så synd at han tok med seg sin Nokia for Jean Todt huska tydeligvis nummeret hans og signaliserer at Irvine skal forbi. Uansett, svært bra kjørt og det blir Ferrari på de to første plassene.

I forkant av dette løpet gikk Porsche Pirelli Supercup. Her kjører de med like 996 biler preppa av Porsche for banekjøring



Det er vel ikke helt utenkelig at det blir en slik en i garasjen på Fret etterhvert, Knut Oluf?

med en 3,6 L motor på 370 Hk. En artig ting her for å gjøre dette så rettferdig som mulig er styringselektronikken til motoren som blir bytta rundt vilkårlig blandt deltakerene før hvert løp. En positiv ting med disse bilene er at Porsche har utviklet et eksos-system som LÅTER (en sportsbil skal høres!). De

var heller ikke noen direkte sinker på banen. Med drøye 270 km/t i enden av raka før "Agip-Kurve" var ikke bremsene på før ved 100m merket og alikevel ufyselig fin balanse gjennom kurva (det har tydeligvis skjedd en hel del med 11' m etter min '71 mod.). Løpet på søndagen ble dessverre noe



amputert grunnet en tidlig "kroppskontakt" mellom to biler. Det tok en del tid å få ryddet opp og da det omsider kom i gang igjen titta arrangøren på klokka og blåste det hele av før løpet var fullført til fordel for en Mercedes parade, FYYY!!! Mercedes hadde tydeligvis betalt godt for å markedsføre seg. Pacecar, Rescuecar, minibusser og lastebiler var alle Mercedes i samme sølvgrå farge. Apropos markedsføring - det er tydelig at Ferrari-effekter selger godt på et slikt arrangement, det mysser av røde salgshoder. Men hvor er Porsche? Det kjøres jo Porsche Supercup her, og VI VIL HA PORSCHE EFFEKTER, ikke Ferrrari!

Etter en lang og VARM dag å banen var det godt å komme tilbake til Heidelberg (glem egen bil, bruk Taxi). En utrolig koselig by med fin stemning og

overraskende møe pene damer. Her gjemmer ikke tyskerne seg inne på dunkle kneiper, men samles heller i gågater og utecaféer. Vi finner oss fort til rette på en utecafé med veldig "pen" servering og god mat. Blir raskt etablert som et stamsted for PKN hvor hele gruppen samles og har noen herlige kvelder. Hovmesteren (Matthias) er en munter herremann som etter et lynkurs med Steffen tar i mot bestillingene på norsk! Siste kvelden var det duket opp langbord og vi ble hilst velkomne med ei menytafle med kun ett valg "Porsche Club Norge". Kjøkkenet hadde i denne anledning flyttet ut og serverte kjøtt direkte fra grillen. En stor takk til de som arrangerte det hele, Steffen Karlsen og Egil Haugen samt Espen Olsen som ordnet besøket hos RUF. Jeg tror alle som var med på denne turen husker den som en svært sosial og morsom tur kombinert med



Snakk om patriotisme!

naturskjønne opplevelser fra Tyskland og ikke minst mye interessant om det vi alle brenner for - "PORSCHE"!

Geir Espedalen



www.felgimport.com

NORDISK FELGIMPORT AS

Myrveien 6, 1430 Ås

Tlf 64 96 39 30 Fax 64 96 39 32

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"

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





BESØK HOS LASSE JØNSSON

I den norske månedsbulletinen for september fikk medlemmene av PKN invitasjon til å komme på besøk til Lasse Jønsson i Karlstad, i samarbeide med PCS region Svealand. Turens hovedattraksjon var å bli med på presentasjonen av den nye Boxster S samtidig som det skulle bli en anledning til å prøvekjøre den nye kjøremaskinen. Alle Porsche-entusiaster har vel hørt om herr Jønsson's Porsche-samling som står utstilt i hans forretning? Jeg tenkte som så at dette var en fin anledning til å se nærmere på disse

klenodiene. Fredag den 8. september satte undertegnede med sin kone seg i bilen på vei til Karlstad. Første stopp var Moss hvor en del samles for å kjøre ifølge resten av turen, som gikk uten problemer av noe slag.

V el fremme i Karlstad fant vi hotellet vi skulle overnatte på, og etter innbooking og oppsamling av noen av deltagerne fant vi tiden inne for en matbit og noe godt å drikke. Alle så fram til den store dagen (den 9/10) så kvelden ble ikke altfor sein før vi

kröp til køys. Vi våknet opp til en aldeles nydelig dag (den var jo bestilt), og etter frokost satte vi kursen mot Lasse Jønsson. Det ble litt på kryss og tvers før vi fant fram, men plutselig så vi en Porsche Carrera 2 plassert på et tak. Det måtte være bestemmelsesstedet, vi nærmet oss bygningen og det sto flere Porscher på utsiden, jo vi var fremme. Dette måtte være porten før himmelriket! En ting er å høre om forretningen, en annen er å oppleve den. Jeg ble som en liten gutt igjen, det var som å komme inn



Det nærmeste du kommer et Porsche museum i Skandinavien er hos Lasse Jønsson i Karlstad. Her finder du en unik samling Porsche klenodier fra uvurderlige racingmodeller som 906 og 910 til 959, 993 Turbo S og GT3.

Det er heller ikke hver dag at du får anledning til at ratte en 924 Carrera GTS.....





En '74 RS 3.0 er heller ikke å forakte. Det går rykter om at denne bilen fikk norsk eier etter svenskebesøket og det er i så fall svært hyggelig at det kommer enda flere historiske klassikere til landet vårt. Det kan ALDRI bli for mange!

i en leketøyforretning. Der sto de på rekke og rad 904, 910, RS, RSR, GT3, 356 Speeder, Turbo 4 ja til og med en 959 med bare 1350 km på speedometeret.

Herr Jønsson ønsket oss velkommen og pratet om den nye Boxster S og svarte på spørsmål. Jeg måtte ta min favoritt, 959 en i nærmere ettersyn. Når man setter seg inn i en slik bil (trenger skojern for å komme ned i setet) reiser tankene til den tyske autobanen og hva dette vidunderet kunne ha gjort med kroppen og sjela mi. Ett døgn har som kjent bare 24 timer, så skulle vi rekke alt som var planlagt reiste vi videre til ei flystripe for å prøvekjøre den nye Boxster S og Boxster trodde jeg, men de tok jeg feil. Det sto en RSR og en 924 Carrera GTS ferdig rigget for race også til vår disposisjon, så det var bare å komme seg bak rattet og gi gass. Det hele var veldig godt

organisert både med hensyn til sikkerhet på banen og alle deltagerne fikk utlevert hvert sitt lange brød (baguette). Disse hadde damene i PCS smurt til langt ut i de små nattetimer. Som kjent uten mat og drikke, duger helten ikke. Til dessert ble det servert frukt kaffe og smågodt. KJEMPEGODT. Tusen takk for maten alle dere damer som hadde hjulpet til.

Da alle var fornøyde var det klart for den store finalen. Den skulle foregå på gocartbanen. Beklager kjære Porschevenner, det ble en norsk mester, John B. Roligheten som satte ny årsbeste på banen. Ikke dårlig. Etter en lang dag med eksos i nesa og motorlyd i hode, fikk vi så vidt å dusje før det ble servert en fortreffelig middag i 7. etasje på hotell Savoy. Det ble dans på Sandbanken restaurant ut i de små nattetimer.

Avreisedagen 10/10 ble vi invitert en tur hjem til Gøsta og Barbro Brolinson, hvor vi fikk vite hvordan den svenske Porscheklubben blir drevet (det ble noen nye norske medlemmer i den svenske klubben). Til slutt vil jeg på vegne av meg selv, min kone og de norske deltagerne takke Lasse Jønsson og hans medarbeidere for gjestfriheten. (Ring hvis dere trenger hjelp til å rengjøre bilene, det ble vel mange fingeravtrykk etc. etter oss...) En spesiell takk til Barbro og Gøsta Brolinson og deres medhjelpere i PCS som fikk organisert denne turen for oss. Vi håper vi kan få anledning til å gjenta dette en annen gang.

Bjørn og Jorun Sanda



VI HAR KJØRT FORMEL-1 !

Det er mandag 16. august. Jeg sitter på jobben å tenker på morgendagen. Den virker fortsatt litt fjern, men kalenderen kan jo ikke lyve. Jeg biter meg litt i leppa og vet at det er sant !

Ready for take off!

Klokka er 11:45 og det er tirsdag 17. august. Vi er på Oslo Lufthavn Gardermoen og Pål står i kø for å kjøpe lunsj. Flyet går om 30 minutter og gutta skal på tur. Etter en avslappende og uproblematisk transportetappe landet vi i Nice. Der plukket vi opp leiebilen, en Renault Twingo. Med Pål bak rattet tok det

nitti minutter å komme til Le Luc, og en ny time å finne banen hvor kjøringen skulle foregå. Den siste timen i skogene rundt banen ble rene rallyet, kartleseren var stum som en østers og klam i benklærne. Klokka var blitt nesten ni på kvelden før vi fant fram til banen, så porten var selvfølgelig stengt, og dermed ble det lite å se.

Et sted å sove

Dermed var det på tide å finne et sted å sove. Siden Le Luc ikke er turistattraksjon nummer en var det slett ikke enkelt. Etter noen runder uten å finne noe

som liknet et hotell, ble vi enige om å spørre den første vi møtte. Plutselig dukket det opp en fyr i sin beste alder (drøyt 50) som luftet hunden sin, eller var det omvendt. Han spør vi sa Pål og jeg i kor ! Men det var lettere sagt enn gjort. Fyren hadde trolig rømt fra en fest eller en avrusningsstasjon, han var så dritings at den ene skoen hans veltet da han fortalte oss veien til det hotellet han visste om. Det ble mye latter i bilen på vei til hotellet. Da vi kom fram fortalte skiltet på taket oss at vi var tilbake der vi startet: Hotel Formel 1! Ikke f... sa vi og startet jakten på noe mer fashionabelt. Etter en time måtte vi kaste inn håndkledet. Ikke



et eneste sted i Le Luc hadde ledig rom for to norske Formel 1 førere in spe. Med halen mellom beina måtte vi ta til takke med Hotel Formell! Det viste seg helt OK å overnatte der.

Den store dagen

Det er onsdag 18. august og klokken er 0630. Den store dagen opprant. Vi dusjet og spiste frokost á la Hotel Formula 1: brød, syltetøy, roger&ut! Vi forlot hotellet i vår lille leiebil. Da vi kom fram til Circuit Le Luc en Provence stod porten åpen for å ta i mot to spente norske gutter! Vi parkerte foran verkstedhallen som inneholdt 10 stk Formel Lotus og rundt 10 stk Formel 1 biler. Bilene var blanke og fine å klare til å ta i mot oss. Kjøreutstyr i riktig størrelse lå klart i garderobeskap med våre navn på! (Men ærlig talt så hadde vi bedre kjøreutstyr hjemme!) Undervisningen tok til og ingen ringere enn Patrick Tumbay, F1-pilot med 5. Plass i Monaco Grand Prix 1985,



underviste oss i briefing-rommet. Det gikk mye på gass, brems og nedgiring. Etter halvannen times briefing var Formel Lotus bilene klare for oss debutanter, og vi ble kjørt ut til banen. De første fem rundene vi kjørte la instruktørene mest vekt på bremsing og nedgiring. Deretter fikk vi instruksjon og rettleiding for så å kjøre 5 nye

runder. Her gjaldt det å gjøre alt så riktig som mulig, slik at vi kvalifiserte oss til Formel 1 kjøring. Til slutt fikk vi kjøre temmelig fritt i 15 runder for å lære oss banen og de spesielle egenskapene som en Formel 1 bil har. Etter denne økten med kvalifiserende kjøring i sprengvarme var vi både sultne og tørste, og heldigvis på var det tid for lunsj.



Lunch-time

Etter lunsjen ble det klart hvem av førerne som hadde kvalifisert seg til å kjøre Formel 1. Det var ni av ti deltakere som bestod testen. En engelskmann med erfaring fra Formel Ford, Formel Waxhall og Saloon-car ble pent loset ut av undervisningsrommet til tross for at han hele tiden hadde gitt inntrykk av at dette var peanuts for ham! I pitlane stod det fire blankpolerte Formel 1 biler som hadde kjørt Formel 1 løp så sent som i 1995. Drøye 650 veltrimmede hestekrefter i biler med karbon bremseskiver og klosser! Jeg skulle ut som nummer tre, og innrømmer gjerne at jeg var preget av stundens alvor, for dette var stort. Mekanikeren stod bak bilen sammen med starteren, og vi gikk i gjennom gearene mens bilen stod stille. Jeg var klar og holdt armen opp som tegn til starteren som stod bak bilen. Jeg startet bilen. For en lyd og for en følelse! Jeg kjente 650 hestekrefter

gå på omgang både i korsryggen og lenger ned!!! Jeg satte bilen i 2. gear? 3.000 omdreininger? Clutchen ut 2 mm og bilen siger fram. Etter 50 meter slipper jeg clutchen helt ut og er i gang. Oy-oy for en følelse! Over i 3. gear og klampen i bønn! Både lyden og opplevelsen av dette udyret var formidabel. Aksellerasjon og veigrep var himmelsk. I første runde tok jeg det veldig pent. Andre runde ble litt dristigere og det gikk bedre og bedre. Fortere og fortere. Oppbremsinger og aksellerasjoner var så heftige at det må oppleves for at det skal kunne forklares. Fire runder gikk så alt for fort og plutselig var det over. Jeg rullet inn i pitlane, tok av hjelm og hansker og var en veldig lykkelig mann.

Det er Pål sin tur

Han dro ut av pitlane og alt så bra ut, men da han kom ut på banen smalt det i bilen og den begynte å fuske noe vanvittig. Han kjørte tilbake til pitlane

og fikk straks en ny bil. Denne gangen så alt ut til å fungere bedre. Lyden da bilen varvet til 13.000 omdreininger på 6. gear var helt rå!! Jeg fikk virkelig gåsehud på ryggen da Pål dro den til turtallspærren på alle gearene. Det bare smalt da han la inn neste gear og gav full pedal. På langsiden hadde han 280 km/t og i følge Pål var det helt rått! Etter kjøringen var det en entusiastisk forsamling av nordmenn, franskmenn og engelskmenn, som alle på sitt språk fikk fortalt hverandre hvor heftig denne opplevelsen egentlig hadde vært. Utrolig nok forsto vi hverandre godt. Nå var det duket for champagne og diplomer for vel overstått Formel 1-kjøring. Etter en god time var det hele over og vi kunne kjøre Renault Twingoen til Monaco.

Rom nummer 911!

Monaco la vi oss inn på Meridien Beach Plaza Hotel. Et flott hotell som passet til oss nyfrelste

Formel 1 sjåfører. Dessuten fikk vi et passende rom også. Rom nummer 911! På banketten samme kveld smakte vi rødvin for første gang på turen, og det unnet vi oss med god samvittighet! Vi snakket uavbrutt om Formel 1. Etter å ha fått det hele litt på avstand gikk det gradvis opp for oss at det å kjøre Formel 1 virkelig er helt rått! Etter frokost neste morgen gikk vi Grand Prix trasséen i Monaco. Det var spennende å gå den banen vi alle bare hadde sett på TV. Det kokte av butikker som tilbød bilsporeffekter og suvernirer fra Monaco Grand Prix. Det ble til at vi kjøpte en del saker til peishylla hjemme.

På flyet hjem traff vi en hyggelig flyvertinne som het Wenche. Da hun hørte hva vi hadde vært med på fortalte hun om sin egen bilsporbakgrunn. I perioden 1960-1970 hadde hun kjørt både rally og bakkeløp med en 4-sylindret Saab. Det ble mye racingprat før vi landet trygt på Oslo Lufthavn Gardermoen den ettermiddagen - adskillige minner rikere.

Pål og Lasse Eidsvold





Kjøpe brukt Porsche ?

Vi jobber tett med våre samarbeidspartnere
i hele Europa og finner riktig bil til deg.

Bruk gjerne vår Internet-side fra februar 2000
www.porsche.no

Vi gir deg trygghet i system !



Autozentrum Sport AS

Østre Akervei 25. Tlf. 22 644 911



TAG Heuer
SWISS MADE SINCE 1860



SUCCESS.
IT'S A
MIND
GAME.



Sandvika
67 56 93 00

Steen & Ström
22 00 41 33

Lierne
32 85 24 00

S/el Chronometer Series



DEL 8 : HJULVINKLER

Camber, caster, toe in...låter dette litt gresk? De fleste som har mekka litt på bilen selv har nok vært borti disse uttrykkene, men er kanskje ikke kjent med hvordan de ulike vinklene påvirker bilens kjøreegenskaper. Dette skal vi se litt nærmere på i denne artikkelen. Mye av stoffet er hentet fra boka "Tune to win" av Carroll Smith. Selv om den ikke er helt ny, kan den anbefales til de som vil grave seg dypere ned i emnet.

Først noen definisjoner:

Camber

Hjulenes helling innover i overkant (= negativ camber). Ved hard kjøring i sving vil karosseriet krenge og dekkene tøyes. Dette gir redusert gripeflate på yttre hjulpar, noe som kan kompenseres ved å sette hjulene i en viss cambervinkel.

Caster

Kingboltens helling bakover (nå ble imidlertid kingboltene borte på 60-tallet, men dette tilsvarer linjen gjennom øvre- og nedre opphengs-

kule, ok?). Castervinkelen bidrar til å stabilisere bilen rett frem samt rette opp hjulene etter sving.

Toe in

Spissing, dvs. forhjulenes vridning innover. Toe out betyr følgelig at hjulene er vridt utover. Rullemotstand og bremsekrefter forsøker å presse hjulene bakover og p.g.a. gummi-foringer etc. vil hjulopphengene gi noe etter. For å bl.a. kompensere for dette og holde hjulene parallelle, settes hjulene med noe toe in.

Ved å endre vinklene kan man forsterke eller redusere bilens ulike styreegenskaper. Det følgende viser effekten av de ulike vinklene:

Toe in foran - for mye:

Bilen skjener brått ut, "stikker avgårde", ved oppbremsning, over humper og ved inngang til sving. Bilen kan gå lett inn i kurven, men sklir deretter ut.

Toe out foran - for mye:

Bilen vandrer under oppbremsing og er ustabil rett frem, følsom for

sidevind. Vanskelig å sette sporet gjennom kurven, bilen sklir ut.

Toe in bak - for mye

"Bakenden" føles lett og ustabil ved inngangen av svingen.

Toe in bak - for lite / toe out bak

Overstyring ved akselerasjon ut av kurven ("power on oversteer"). 911'er som er mye senket er følsom for dette. Ustabil rett frem, følsom for sidevind.

Caster foran - for mye

Tung å styre, ujevnheter i veien forplantes gjennom rattet. For mye "selv oppretting" ut av sving.

Caster foran - for lite

Bilen er overfølsom på styringen. Lite tilbakemelding fra underlaget, styringen retter seg ikke opp selv.

Caster foran - ujevn

Tyngre å svinge i en retning enn den andre. Bilen trekker mot en side.

Camber - for mye negativ

For høy temperatur på inndre del av dekket. Dårlig grep på drivhjul ved akselerasjon og dårlig grep på forhjul ved kraftig oppbremsing.

Camber - for mye positiv

For høy temp. og for mye slitasje på yttre del av dekket. Bak gir dette overstyring ved utgang av kurven. Foran gir dette understyring inn i kurven.

Da skulle du ha bra underlag for å stille en diagnose og sette i verk riktig medisinerings. Dersom bilen har vært på 4 hjulskontroll og du vet hvilke vinkler du har, er det fullt mulig å teste ut alternativer ved hjelp av målbånd og linjal. Når du er rimelig fornøyd med resultatet, bør du foreta en ny 4 hjulskontroll for å sjekke at vinklene er like på begge sider. For å få noe ut av dette forutsettes det selvfølgelig at støtdemperne er i orden og at dekkene er gode med riktig driftstemperatur.

Jeg avslutter med et sitat fra Tune to win: "It now seems that we have established such a god-awful number of things to try at each track meeting, we are probably not going to have time to socialize, drink beer or watch ladies, let alone chase them."

So long!

Hans Peter Havdal





SOMMERMINNER

1999

Racing er GØY ! I visse prekære situasjoner er det så gøy at jeg i høst av egen fri vilje satte meg på toget om ettermiddagen for så å være i Mo i Rana morgenen etter ! Siden vannbøffelen ble alvorlig syk på Vålerbanen i sommer, så ble derfor siste halvdel av denne racing-sesongen uten bil. Når man er hekta på racing så gjør man jo hva som helst for å være med der det skjer, og derfor synes jeg det var på plass med et lite tilbakeblikk på 1999 sesongen og mine motorsports-minner og ikke minst bilder ! Det ble en relativt tidlig start i år, og det grunnes at jeg, Bjørnar, Tevje og



noen venner reiste over til Karlstad-området - ikke for å besøke Lasse Jønsson - men for å se på Rally VM i de dype svenske skoger. Dette er noe jeg absolutt kan anbefale alle som liker fart og spenning, for om en og en halv måned så braker det løs igjen!

På grunn av motorhavariet så ble jeg tilskuer på de fleste Roadsportløpene i år. Både på Vålerbanen, Arctic Circle og Rudskogen var jeg med, men da som tilskuer, fotograf og "hjelpemann på bil" hos Team Eidsvold (altså Jack). Når været er på topp, bensinlukta ligger lavt over "grustaket" i Mo, svenske GTR-biler står og rister i depoet, bare hyggelige folk så langt øyet kan se, DA er togturen på 100 mil verdt hver eneste krone!

Tyskland har mer å by på enn øl og lederhosen! Formel-1 på Hockenheim ble den ultimate lydopplevelsen dette året også. V10 motorer med mer eller mindre fri eksos med ca. 17-18000 runder på motoren må bare oppleves - uten ørepropper! Ikke den billigste form for motorsport å delta på, men skikkelig moro!

Dere får nyte bildene jeg har plukket frem, for til neste år er det ikke sikkert jeg får tatt så mange egne bilder. Da skal det races med optimal 944 i Roadsport C og så kan heller andre ta bilder av meg - på pallen!!!!

Steffen Karlsen



GTR-bilene fra Sverige gjestet Arctic Circle i Mo i Rana. Denne 911'en er den siste GT2 som ble bygget og er en av ti med 3.8 liters motor. Bilen er "strupet NED" til ca. 580 hk.....Unødvendig å si at den gikk fælt?



Hvis du synes eksosanlegget på denne 911'en ser grovt ut, så skulle du helst ha sett ned i motorrommet! Dette asfaltmonsteret hadde der en IMSA Porsche 962 motor på ca. 730 hk. "Ladda hårt 'va'!"



PORSCHE DESIGN

Er du medlem av
Porsche Klubb Norge får
du 15% rabatt på
Porsche Design klokke.
Kontakt en av urmakerne
nederst på siden!

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, Vinderen Ur AS, Holmenveien 1, tlf.: 22 14 90 88,
Sandefjord: CHRONO Sandefjord, Jernbanealleen 19, tlf.: 33 46 45 90 **Sandvika:** Ur i Sentrum AS, Rdm. Holmarastvei 10, tlf.: 67 54 89 36,
Skien: N. J. Opsahl AS, Holbergsgate 4, tlf.: 35 52 25 31 **Stjørdal:** CHRONO John J. Rasmussen, Torghvartalei, tlf.: 74 82 10 30

1:43 SIDEN



Når det kommer nye "limited edition" utgivelser av Porsche modeller i skalaen 1:43, pleier jeg alltid å sikre meg ett av disse settene så fort som mulig. Det har jeg også gjort denne gangen, for Porsche har kommet med et samlersett som er begrenset til et opplag på 5000 stykker. Det dreier seg om historien til Porsche 911 Turbo.

Allerede på begynnelsen av 70-tallet planla Porsche å komme med en superbil for gatebruk, og med erfaringer fra turboladete boxer-motorer bl.a. fra 917 lanserte man i oktober 1974 på Paris-salongen den første 911 Turbo, også kjent som 930. Denne hadde en 3.0 motor på 260 hk, et dreiemoment på 343 Nm ved 4000 runder, en vekt på 1195 kilo og den gjorde 0-100 på 5.5 sekunder. På denne tiden var dette sensasjonelle prestasjoner for en gatebil. I 1978 ble motoren oppgradert til 3.3 liter og 300 hk/411 Nm. På grunn av den store ladeluft-

kjøleren i motorrommet kom denne modellen med den legendariske Turbo hekkspoileren. Denne motoren (med mer eller mindre små modifikasjoner) ble benyttet helt til 1989.

I 1991 kom etterfølgeren basert på Carrera 2 og hadde betegnelsen 965. Denne hadde fortsatt 3.3 liters volum men økt effekt til 320 hk og 450 Nm ved 4500 omdr. På grunn av strenge miljøkrav i USA klarte Porsche å bygge bilen med lavt støynivå og minimale eksosutslipp. I 1993 gjorde Porsche en siste oppgradering basert på den "gamle" modellen og økte ytterligere volumet til 3.6 liter og 360 hk. Denne hadde voldsomme bremses og ble levert på 18" felger. Det ble også laget en "limited edition" Turbo S på 385 hk i 1993.

Etterfølgeren basert på 993 karosseriet fikk for første gang to turboladere. Med basis i 3.6 literen gjorde dette at man tok ut hele 408 hk / 540 Nm ved 4500 omdr. Denne

hadde 4-hjulstrekk standard og gjorde med sine 1500 kilo 0-100 på bare 4.5 sekunder. Også av denne modellen ble det laget noen få eksemplarer av Turbo S på 430 hk for det amerikanske markedet.

Og så - for kun et par måneder siden på Frankfurtmessen lanserte Porsche den aller siste i familien, den nye 996 Turbo. Dette er en superbil av dimensjoner og setter alle andre i skyggen. Med 3.6 liters volum og 420 hk har dette monstret hele 560 Nm allerede ved 2700 omdr.! Eksosutslippene er som en moderne småbil og kraften har du hele veien.

Settet består av 4 modeller : 1976, 1991, 1996 og 2000. Alle er i sølv med rødbrunt interiør (som alle andre tidligere ltd.ed. sett fra Porsche). Prisen er kr. 1200,- og du kan kanskje få tak i et hvis du er rask !

Egil Haugen



*God Jul
og
Godt Nytt år*

Raskest på by'n!

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



Foto: Fotograf Sviland AS -
<http://fotograf.epinor.no/Fotograf.sviland>

Reprografen Trykkeri

Din totalleverandør av trykksaker

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