

PORSCHE *Classic*

Medlemsblad for Porsche Klubb Norge. Mai 2000 Nr 28



P Zero System

POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

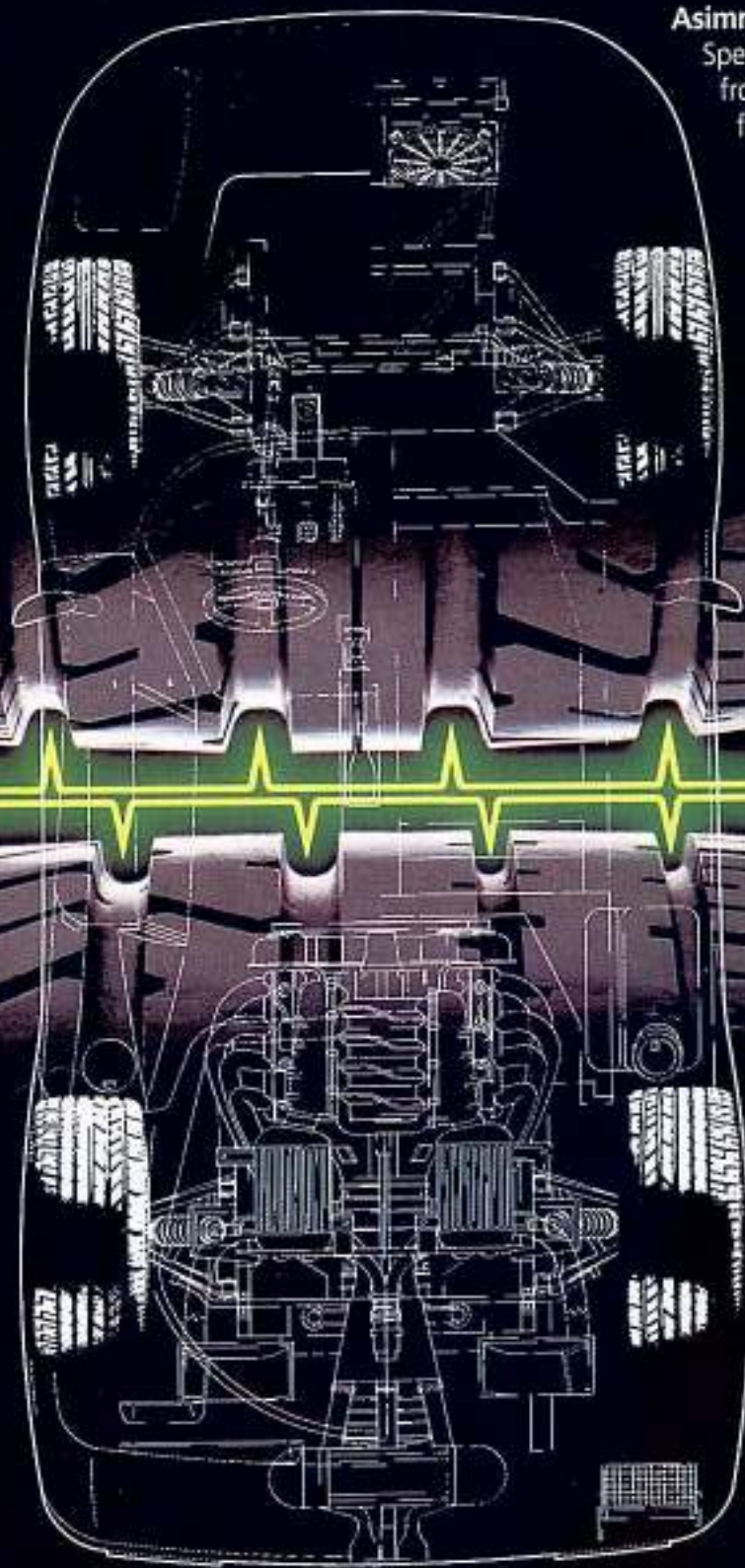
Direzionale foran, Asimmetrico bak.

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.



IF YOU'RE GOING TO DRIVE, DRIVE.

IMPORTØR: Gummi Control AS, Nye Makåvei 10, 1364 Hvalstad

PORSCHE

Classic

Nr. 28, mai 2000

Bladet utkommer med 2 numre i 2000

Distribusjon : Gratis til alle medlemmer

Redaktør : Egil Haugen

Idé og layout : Sven Furuly/Egil Haugen

Annonsebestilling/matriell : Åge Flemming Larsen

Ettertrykk tillatt etter avtale

Tlf. redaksjonen 92461911, annonser 90115757

Porsche Klubb Norge, Postboks 83 Lilleaker, 0216 Oslo



FORMANNEN HAR ORDET



Kjære likesinnede ! Først vil jeg få takke for tilliten ved at jeg ble valgt som formann for en slik fornem klubb jeg anser Porsche Klubb Norge for å være. Jeg er 35 år gammel, gift med Jack Ståle og vi har 2 barn på 9 og 15 år. Mitt daglige virke har jeg hos Byggnakker Hovellast på Lillestrøm som administrasjonssekretær. Helt siden jeg var ei lita jente med lange lyse fletter har jeg vært bilinteressert, og er oppvokst med biler av alle slag hjemmefra. Drømmen om en egen Porsche ble stadig større ved 15-16 års alderen, men ikke særlig realistisk. 32 år gammel og «nesten gjeldfri» tok jeg skrittet fullt ut. Et par år «før tiden» gikk jeg til anskaffelse av min (vår selvsagt) første 911. Det er en Grand Prix hvit turbobreddet Carrera 3.2, 1986-modell som hadde gått et «hav» av kilometer, vinter som sommer (dessverre). Jack har jo hatt nok å henge fingrene i her, ja ! Motoren

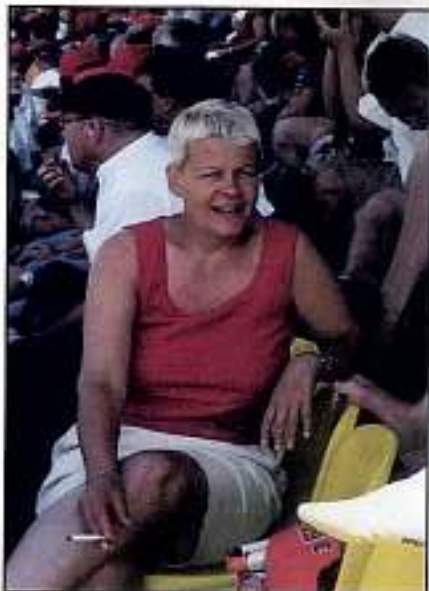
ble overhelt i 1998 og karosseri og diverse ombygging er på gang i skrivende stund. Håper å ha «kjerra» klar i mai/juni.

Jeg og Jack hadde ikke noe forhold til PKN før vi hadde pratet med Egil Haugen, som hjalp oss med diverse deler og informasjon til bilen. Hadde vel en innbilt oppfatning om at PKN besto av en gjeng «sossete pappa-gutter». Etter noen klubbkvelder, noen turer og baaaare voksne, positive og hjelpsomme mennesker snudde jeg kjapt på flisa. Maken til miljø skal en lete lenge etter i andre kretser. Jeg følte meg «hjemme». Gutta er faktisk interessert i hva vi damene mener og synes, faktisk !

Til tross for en pangstart som debuterende formann, med klubbaktiviteter som virkelig monner, håper og tror jeg at det ansvar jeg har påtatt meg skal

utføres til deres tilfredsstillelse. Ved hjelp av styret, gamle styremedlemmer og andre er jeg sikker på at vi vil få et kreativt og opplevelsesrikt PKN-år. Vi treffes helt sikkert på turer og møter !

Anne-Mette Grønlund



STYRET I PORSCHE

FORMANN

Anne-Mette Grønlund

Telefon privat : 63850550
Telefon jobb : 64840535
Mobiltelefon : 91128960
E-post privat : jack.groenlund@online.no
E-post jobb : anne.groenlund@hovellast.no



SEKRETÆR

Tor-Helge Ludvigsen

Telefon privat : 22602531
Telefon jobb : 69285999
Mobiltelefon : 91149911
E-post privat : wpozze@frisurf.no
E-post jobb : tor.helge@autotuning.no



Ansvarlig for innmeldinger, medlemsregister, kontaktperson for Web-designer.

KASSERER

Harald Sættem

Telefon privat : 67136765
Telefon jobb : 67569300
Mobiltelefon : 93025060
E-post privat : porsche@c2i.net



Ansvarlig for klubbens økonomi, henting/fordeling av post.

MÅNEDSBULLETTIN

Bjørn Sanda

Telefon privat : 35950067
Telefon jobb : 35061445
Mobiltelefon : 91155930
E-post privat : bsanda@online.no



Ansvarlig for bulletin med manusstopp den 24. i hver måned, børsen, resultater fra slalomcupomgangene

KLUBB NORGE 2000

AKTIVITETER

Magne Bævre

Telefon privat : 32760048
Telefon jobb : 32288058
Mobiltelefon : 93084914
E-post privat : magne.baevre@jetmotor.no

Ansvar for klubbmesterskapet i samarbeid med Steinar Salminen, påmeldinger, organisering av banetreff og slalåm-cup.



AKTIVITETSKALENDER

Christian Eck Jensen

Mobiltelefon : 97191045
Telefax : 22900780
E-post privat : christian.eck.jensen@spar.no

Ansvarlig for å ajourholde aktivitetskalender, forberedelser for gjennomføring av slalåm-cup samt generell bistand ved behov.



LOGISTIKK

Steinar Salminen

Telefon privat : 33451356
Telefon jobb : 33114611
Mobiltelefon : 92802911
E-post privat : salmine@online.no

Logistikkansvar for pakking og forsendelser av bulletin og Porsche Classic. Samarbeid med Magne for klubbmesterskap og slalåm-cup.



SPONSOR / SAMARBEIDSAVtaler

Flemming Larsen

Mobiltelefon : 90115757
Telefax : 33391491

Ansvarlig for forhandling og utarbeidelse av sponsor- og samarbeidsavtaler.





LASERN'S SKREKK !

STAFETTPINNEN:
ØYVIND
AANERØD

Porsche, selve symbolet for guttedrømmen, alt i fra jeg fikk se det første bildet av en 911 via bilbane 917 og senere 935, frem til drømmen om og realiseringen av at dette ble alt for dyrt da jeg som 18 åring tok lappen. Så det ble med en Golf '75 modell, blå metallic, sportsfelger med lavprofil (185/70-13) som biltilsynet godkjente «under tvil». Før dette hadde jeg vokst opp med en bilopphugning, og hadde som ti-åring allerede rukket å totalhavarere flere biler og bli stoppet av politiet flere ganger enn de fleste opplever i løpet av et helt liv. Imidlertid ga min far

seg, uvisst av hvilken grunn (?) med bilopphugningen da jeg fylte tretten, så etter et års tid var det slutt på biler og foreløpig slutt med bilkjøringen. Jeg hadde da rukket å gå igjennom VW bobler (med og uten rullegass og split-bakrute), Fiat 600 og 850, VW type I og TL, Matra, Hillmann Imp., Saab putte, Buick Eight, Daf variomatic (helt rå i revers), samt mange flere. Så ble det «trimma» mopeder og 100ccm. istedet. I løpet av fire år tror jeg ikke at jeg hadde helt rene fingre en eneste gang. Noe av årsaken kan være at jeg i denne perioden også jobbet på en bensinstasjon uten

dagligvarer og snøggmat, men med dekkalg, servicehaller, stifter, fordelerlokk, filter, løs viskergummi og ikke minst betjening som skulle kunne faget. Et fantastisk sted å jobbe for en motorinteressert ungdom.

Fast forward via 1992 da en del av eiendommen vår ble fredet som naturreservat til sommeren 1997 da erstatningen kom; og så når man er bonde hva er da mest fornuftig å gjøre med en uventet pengeslant? Jo selvfølgelig å gå til anskaffelse av guttedrømmen. 911 skulle det være, uten

at jeg egentlig visste mye om de forskjellige modellene. Men det er utrolig hvor fort man kan lære når det gjelder noe viktig, så etter møte leting fant jeg til slutt en '86 3,2 i Stockholm. Det er også utrolig hvor fort man kan gjøre ting når det virkelig gjelder, for etter en uke hadde jeg ikke bare vært og sett, testet og prøvekjørt, men også handlet og ordnet oppbevaring til bilen ble ett år «eldre». En helg i mars så værmeldingen bra ut og jeg tok fatt på jomfruturen. De første ti milene gikk med til å få litt føling med vogna, og ikke minst finne ut av knapper og varmereguleringen. Så begynte jeg å gi gass og mere gass. Hylet og draget på tredje fra 4500 o/min og oppover var til å bli avhengig av, og etter hvert så jeg frem til å hente igjen «långtradare» for å få kicket. Det var en lykkelig om enn sliten Øyvind som kom hjem til Åse den kvelden. Vel hjemme og med norske skilter på vogna begynte det nye livet. Etter noen mindre modifiseringer som ny stereo, nye staver bak og justerbare Koni var jeg klar for å finne skarpe svinger. Så jeg ble med i PKN's slalomcup og ble nærmest sjokkert over hva enkelte andre medlemmer fikk seg til å gjøre med Porschene sine. Det værste var «dekkvarminga» til Roligheten i 911 SC med noe jeg tror må ha vært regumma greier. Røk fælt gjorde det i hvert fall. Men etter litt begynte jeg å skjønne at skulle jeg klare meg her måtte jeg bare stå i ramma, og etter noen omganger gikk det faktisk helt fint. Og dess hardere jeg tok i dess bedre «trivdes» vogna.

Tidlig hadde jeg bestemt meg for å delta på et av PCS banetreff, da bilens forrige eier nærmest satte dette som betingelse for salget. Sånn hadde det seg at Åse og jeg befant oss på Ring Knutstorp i syd-Sverige en vakker juni lørdag. Etter en laaang teoritime og gjennomgang av banen, slapp vi løs - med instruktør. Min var heldigvis av det forholdsvis lite skvetne slaget

for da første runden bremseset først etter 50 meterskiltet i enden av langsiden var dette for sent. Men du verden - fem runder senere begynte banen å sitte, og dette var gøy. Det gikk fortere og fortere og til slutt var det bare en fyr i en brei GT2 jeg ikke kom forbi når jeg ville. Det var komplett umulig å ta'n på langsida så jeg måtte finne et annet sted. Et stykke etter NGK-kronet på Knutstorp kommer det en skarp venstre og der fikk jeg en åpning. Fullt øs på andre, hjulspinn, og der forsvant Aanerød baklengs ut i periferien. Overstyrt, javel er det sånn det virker? Alt i alt en meget lærerik dag, og feberen hadde begynt. Hjemveien gikk med til å fordøye inntrykkene og innen vi var hjemme, var det bestemt at vogna skulle rigges for Roadsport. Etter endt '98 sesong gikk jeg derfor til innkjøp av de mest elementære tingene for å få godkjent bilen i Roadsport klasse B. Og møtte til 1999's første løp på Vålerbanen med forventningene skrudd i skyene. Bilen skulle være optimal etter reglene vekt/effekt, nytt chip, bedre bremses osv. Treningen forløp bra - og så begynte løpet. Alle kjørte fra meg, og det var så vidt jeg holdt meg foran C-bilene. I min enfoldighet trodde jeg ikke at R-dekk gjorde så stor forskjell, men der tok jeg feil! Fra og med neste

løp på Rudskogen kom også jeg med R-dekk, og derfra gikk alt meget bedre. Innimellom banekjøring deltok vi også i Slalomcupen og noen andre slalomløp så denne sommeren ble det veldig mye kvalitetstid.

Nå var det satt opp løp i Mo i Rana for oss i august, og siden PCS hadde invitert til banekjøring der tre uker før løpet foreslo jeg for Åse at vi jo kunne legge sommerturen innom Mo. Dette gjorde vi, og hadde en kjempes fin helg på søkkvåt bane. Samtidig passet vi på å svippe oppom polarsirkelen - mest for at vi var så nær, og etterpå la vi kursen sørover igjen siden værmeldingen så bedre ut den veien (merkelig). Vi hadde fjorten dagers herlig biltur i Norge, og var både høyt (Juvasshytta og Dalsnibba) og lavt (Freifjordtunellen). Er været riktig anbefaler jeg nordvestlandet på det varmeste som mål for Porshekjøring. Men vi rakk jo ikke stort mer enn å komme hjem før jeg nok en gang satte kursen nordover. Denne gangen gikk turen noe radigere, men fremdeles hadde jeg forrige møte med onkels laser ferskt i minne så det dempet farten en del. Vel fremme viste det seg at jeg var den eneste som faktisk kjørte dit med den bilen som løpet skulle kjøres med og jeg hadde en del timer å slå i hjel før de andre





begynte å komme (med fly!), så jeg drøyet tiden oppe på banen med å se super-touringvognere trene. Banen på Mo er helt ekstremt bra; lang, bred, oversiktlig og publikumsvennlig, og denne helgen stilte også været opp så vi fikk en race-helg jeg tror alle som var der aldri kommer til å glemme. Opplegget til arrangøren passet oss også utmerket i det de hadde lagt det opp slik at vi kjørte begge løpene lørdag med fri etterpå til alskens forlystelser. Søndag så vi på billøp og pleiet hangoveren (lyden av 911 GT2 virker kurativt). Da alt var ferdig og gutta gjorde seg klare for flyavganger angret jeg et øyeblikk

på at jeg ikke hadde valgt den løsningen, men etter noen mil ned i Sverige ga dette seg. Veiene var bare herlige, og reisetiden hjem gjennom Sverige var langt mindre enn gjennom Norge. For første og eneste gang fikk jeg kontrollert fabrikkens ytelsesoppgaver for 911 3.2. De stemmer med god margin.

Nå begynte sesongen å nærme seg slutten og det begynte å bli klart at dersom jeg ikke var villig til å få riper, eller værre bulker i bilen kom jeg heller ikke til å nå de øverste plassene. Dersom Per Christian eller Geir kom forbi i starten hjalp det ikke

at jeg kunne holde lavere rundetider. For hvis jeg forsøkte å kjøre forbi var beskjeden grei: Dette koster lakk!». Når i tillegg Thomas Nielsen var uslåelig i sin Renault Spider, sammen med at A-klassen fikk all TV-dekning fant jeg ut at noe måtte gjøres. Svaret ble å selge den pene 3,2'en og kjøpe Norges sannsynligvis rareste (styggeste?) Porsche. For de av dere som har sett litt asfaltracing kan det opplyses at det er Dagfinn Larsen sin Special Saloon vogn fra '98 sesongen. Det er definitivt en Porsche, 911 SC fra '78 med 3,6 l motor, G50 kasse, et slags 959/Gruppe B replika glassfiberkarosseri pluss mye racesnacks. Jeg gleder meg skikkelig til å komme ut på veien med denne, da dette er sannelig jeg nå mener en Porsche skal være; stiv som ei fjell, masse downforce, masse dekk, minimalt med vekt og bakkeklaring og 100dB (inne i bilen). Nå er det imidlertid noe usikkert når dette blir, da racebudsjettet i år gikk til landbruksredskap i stedet. Men den som venter på noe godt...

Vil samtidig få takke alle vi har blitt kjent med i klubben for kjempemottakelse av Åse og meg som ferske medlemmer - vi gleder oss til mange år i klubben. Herved overlates stafettspinnen til en kar som besitter to av mine favorittbiler, og han heter Haavard Lien.

Kjør pent og God Sommer !

Øyvind Aanerød



Det er altså 911'en som eter hvert dukker opp i Roadsport A. Det skal vel fin-tenkes litt ekstra dersom skattefuten skal godkjenne denne som landbruksredskap på neste skatteoppgjør? Du vet vel at Porsche var tidlig ute med traktorero og det er jo ikke sikkert at likningsmyndighetene kommer på beforing.....

AUTOTUNING RUF®

NYHET for 911 74-89:
Røde baklyktglass,
hvite blinklysglass foran,
samt hvite sideblinklys



Settpris **kr. 3000,-**

Overleggsmatier – 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,-

Service 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.



PÅ SHOPPINGTUR TIL ITALIA

Torsdag 3. februar i år ble jeg hentet på flyplassen i Bologna av mr. Gabriele Candrini som tok vel i mot meg og ønsket meg velkommen til Italia. Da jeg kom inn i ankomsthallen sto der utstilt en Lamborghini Miura så jeg tenkte med meg selv at det måtte være et godt tegn å ha en slik bil utstilt på flyplassen for å ønske folk velkommen til Italia. Vi satte oss inn i bilen og dro til Modena som er en liten by rett på utsiden av Bologna. Det bar rett til forretningen og showrommet hans som heter Autospeak. Jeg fikk sjokk da jeg gikk inn i butikken og fikk se hva som stod utstilt der. Det første jeg så var 3 stk Lamborghini Diablo, GT,

Sv og en roadster. Gt'n var coboltblå og de to andre var knall gule. De tok liksom helt overhånd i forhold til de andre bilene som stod der. Videre stod det 2 stk. Lotus Elise og 1 Stk Ferrari Gtb samt en Jaguar av krigsårgang som var helt perfekt restaurert. Gikk videre forbi resepsjonen og opp en liten trapp til kundemottaket og en sittegruppe som var omkranset av 2 stk DTM Alfaer, en '93 og en '95 modell hvorav den ene var en ex. Danner bil. Karbonfiber og elektronikk sånn at øyet ble stort og vått. Så fortsatte vi inn i showrommet og der sto de på rekke og rad, alle drømmebilene. Det første jeg snublet over var en Ford RS 200 SE med full rally

utrustning som stod ved siden av en Jaguar D-type roadster (riktignok en replika, men for en finish!). Det neste var en Ferrari Dino i perfekt stand (hvit men hva gjør nå det?) og en Jaguar E-type Cab '68 mod. Og en Jaguar til, Mk 2 tror jeg. Ved siden av denne stod den eneste Porschen i butikken og det var en '73 Carrera RS som så ut som om det var fire minutter siden den forlot samlebandet hos Porsche. Bilen var helt perfekt! Deretter stod den ene superbilen etter den andre på rekke og rad. Jeg nevner i fleng: De Tomaso Pantera GTS, Ferrari 348 GTB, Ferrari 348 cab, Mercedes 600 SL, Lamborghini Miura, Diablo GT osv, osv. Da jeg kom til enden



på den ene vegg skulle jeg snu meg for å gå nedover langs den andre rekke med biler da jeg fikk se inn i rommet ved siden av..... 1 stk. Lotus formel 3 og 1 stk Lamborghini formel 1 '91modell stod og skinte i mot meg. Lykkepuls var høyere enn hos en nybakt lottomillionær da jeg fikk sitte i Lambo'n og en av karene tok bilde. Hæææærrrliig.....

Etter at jeg steg ut av Formel 1 bilen tok jeg et blikk rundt meg mens jeg fremdeles følte at jeg svevde, og fikk se en Renault 5 Rally og en Lotus Omega samt en Lotus Esprit 1 og et par Autounion og Audi veteranbiler. Det stod også en Lancia Delta HF Intergrale Evo 2 og en Bugatti EB 110. Jeg måtte gni meg i øynene for å se en gang til. Joda en EB 110 stod der fremdeles med V12 på 550 hk, 4wd, 4 turboer og toppfart på ca. 325 km/t. Jeg følte at jeg nesten ikke fikk puste, for dette var bare helt rått! "Nei nå får vi gå ned i kjelleren og se på Porschen din" sa Gabriele

Candrini. Jeg tenkte med meg selv at der står den vel stablet bort blant gamle dekk og annet rask. Vi gikk ut av bygningen og ned på baksiden. Der var det en stor port med alarm og greier og det så ut som en av sivilforsvarets bunkerser. Opp med døra og inn i en hall på ca 500m². Det første jeg så var en Peugeot 205 Rally og ved siden av den en fiolett '73 Carrera RS som hadde 100 000 km. på odometret men som så helt ny ut. "All of these are my private cars" sa han og slo ut med armen og da fikk jeg øye på Porschen som jeg hadde reist så langt for å se på og kanskje kjøpe. En 924 Carrera GTS Clubsport. Bilen så helt strøken ut, blank i den "indischrote" lakken og med et fint lag med støv som skinte i solstrålene som kom inn gjennom døra og vinduene. Jeg fikk klump i halsen og tårer i øynene og enstet ikke før en halvtime etterpå at den stod ved siden av en Mercedes 300 SL Gullwing '55 og en Audi Ur-Quattro Sport SWI (som var helt ny, ca 300 km på odoen

minnes jeg) og ved siden av den igjen en Porsche 356 cab. som var helt strøken. Jeg hadde behov for krykker og måtte støtte meg og puste dypt et par ganger. Signore Gabriele Candrini var tydeligvis en ekte "afficionado" når det gjaldt biler for han kunne mye om disse bilen også. Så sa han "let me show you the best in my collection" og vi gikk innover i lokalet. Jeg fulgte spent med og der stod det 3 stk. Bugatti EB 110 design prototyper fra Bugattifabrikken i tillegg til fabrikkens originale støpeformer og et par crashtest biler. Alt fra Bugattifabrikken. Dette var tydeligvis Candrini's lidenskap for han fortalte mye om sine "wooden cars". Ikke rart at han var stolt, for dette var de eneste i verden fra Bugattifabrikken. Han hadde kjøpt disse fordi han syntes at de utgjorde en viktig del av bilhistorien fra Modena, og han ville ta vare på den fordi Bugattifabrikken var blitt lagt ned for noen år siden. Nå har VW kjøpt Bugatti og setter sannsynligvis



snart igang med produksjon i Frankrike.

Etter at jeg hadde kommet til hektene og samlet det som var igjen av konsentrasjon gikk vi opp på kontoret og jeg fikk møte resten av staben hans. Alle var meget vennlige og jeg ble vel tatt i mot. En av karene het Paulo og var utdannet Porsche instruktør og ex. DTM-pilot. "This is the man you are going to test the 924 together with" sa Gabriele. Jaha tenkte jeg og følte meg meget liten. "Let's go" sa Paulo og av gårde bar det med meg i passasjeret i noen halsbrekkende manøvrer i tett

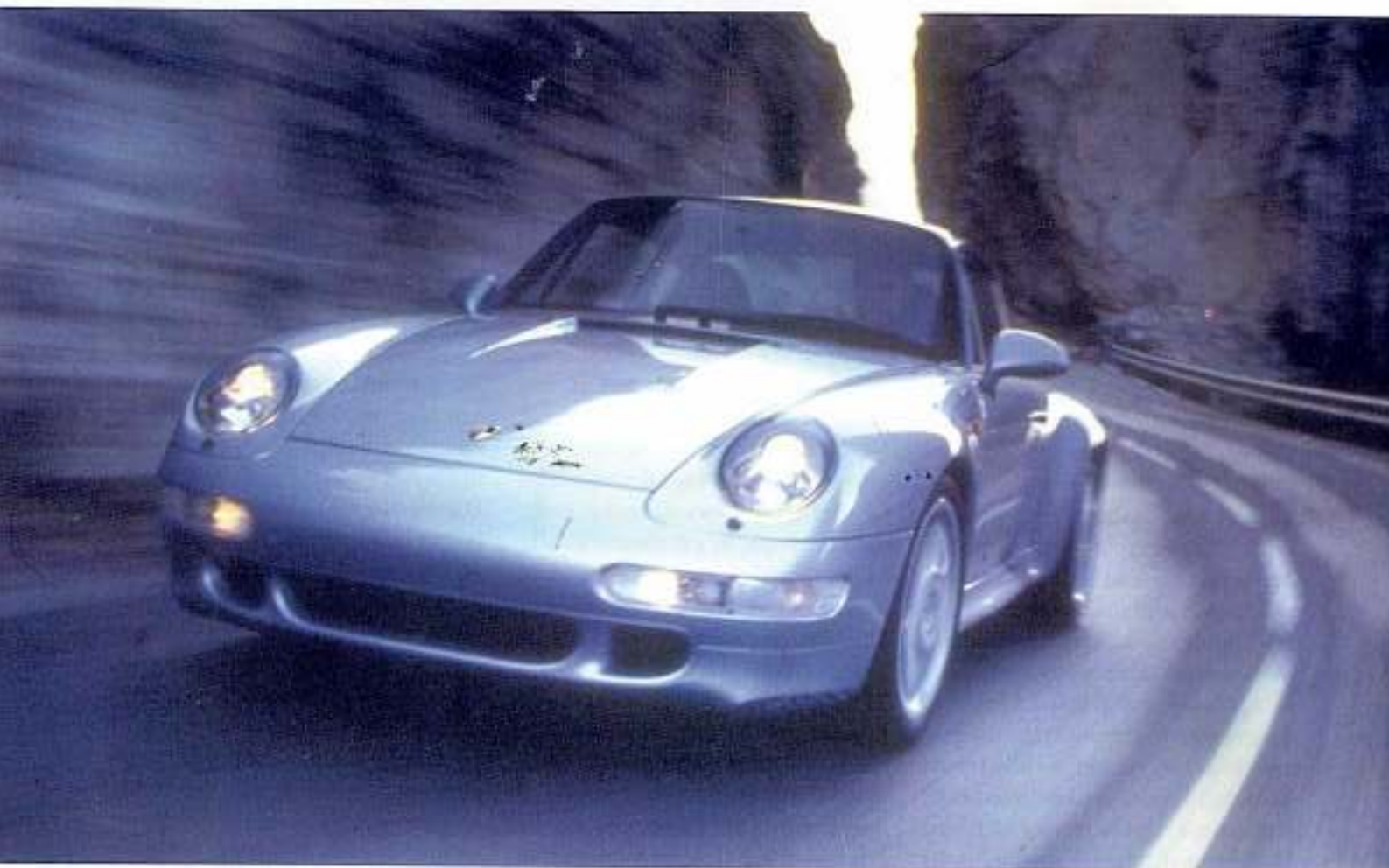
rushtrafikk på motorveien i hastigheter opp mot 200km/h. Jeg hadde glemt å ta på sikkerhetssælene (firepunkt selvfølgelig) og hadde mer enn nok med å holde meg fast og ikke gjøre i buksa. Etter et par minutter slappet jeg litt av og så på at han kjørte og det var utrolig kontroll han fremviste. Lyden fra motoren var rå og diffen bak ryggen min hvinte av fryd. Dette var bare fantastisk. Etter noen minutter tok vi av fra motorveien og kjørte på en smal landeveg. Da begynte han å dra på skikkelig og det gikk i powerslides og s-svinger og hårnåler gikk unna som hakka møkk. Jeg fikk et lite eselspark i ryggen for hver gang han

giret og turboen hylte og wastegaten poffet og rapte. På siste strekka ga han flatt jern og dro bilen helt til turtallsperra på 5. giret. Jeg turte ikke å se på speedometeret men det gikk fryktelig fort. Så bremsset han og tok et par s-svinger til før han stoppet og sa noe på italiensk. Jeg skjønnte at nå var det min tur og fikk prestasjonsangst de luxe. Da jeg satt bak rattet og var klar så jeg at Paulo fulgte meget godt med for han var tydelig nervøs for at jeg skulle smelle bilen i revers i 30km/h på vei opp i 2. gir. Jeg mestret "dogleg" giret helt fint og han slappet tydelig mer av. Etter ca 10 minutter begynte jeg å bli litt mer varm i trøya og kjente at horna vokste mer og mer i panna. Dette var ordentlig gøy! Etter hvert gikk det en del i powerslides også hos meg og til slutt tok jeg en perfekt brekksladd og snudde 180 grader på den smale landeveien og dro av gårde med skikkelig burnout på 2. gir så gummien sprutet og blåroyken stod til alle kanter. Nå hadde jeg igjen for all råkjøring på smale svingete vestlandsveier og norsk nullføre. Paulo gliste og smilte fra øre til øre mens han ropte det eneste han kunne på engelsk: "jezzz". Vi var soulmates med en gang. Det bar tilbake til Autospeak og inspeksjon av bilen. Jeg parkerte bilen og lot den stå på tomgang et par minutter og gikk inn. Da vi traff de andre lirte Paulo av seg ei lang lekse på italiensk og alle hylte av latter. Jaja, nå har jeg vel driti på draget tenkte jeg. Gabriele oversetter og sier at det er første gang bilen har blitt kjørt fortere enn 120 km/h på de 4 årene han har hatt bilen, og at det var første gang Paulo hadde fått lov til å kjøre den. Ikke rart at Paulo dro på litt..... Videre sa han at han var glad for at bilen endelig skulle bli brukt ordentlig hvis jeg ville kjøpe den, så jeg fikk tydeligvis godkjent karakter av Paulo.

Etterpå fikk jeg en kopp kaffe og etter kaffen dro vi bort i gata på et verksted med løftebukk. Løftet bilen og fikk se det



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 ytelser, 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.

jeg ville. Understelet på bilen bar preg av at denne bilen hadde kjørt hardt og fort men alt så ut som om det var nesten helt nytt men hardt brukt. Det var vanskelig å vurdere om bilen kun hadde 5000 km. på trippetelleren men det var ikke noe slitte deler å se. Bremseskivene så nesten helt nye ut og det var et fint lag av overflaterust på dem før vi tok prøveturen og det tydet jo på at det var lenge siden bilen var brukt. Slitekanten på skivene var maks. 1 millimeter og det er ikke mye hvis bilen har vært kjørt på bane. Den bar ikke tegn på at den var mekket noe særlig på men det er en race bil til fingerspissene. Girooverføringen var helt presis. Alle foringer og all gummi så helt ny ut og det var ikke tegn til merker på skruene/mutternene. Det er faktisk gummiforinger på bilen. Ble litt overrasket over at det ikke var teflon.... Girkassenummeret stemte ikke og det gjorde heller ikke motornummeret men jeg tror motoren er i den samme serien fordi det er kun 12 nummer i mellom det som fabrikken oppgir og det som står på blokka. Et skår i gleden er det, men nærmere undersøkelser vil vise hva det er. Vel fornøyd med inspeksjonen bar det tilbake til Autospeak. Det begynner å bli sent så vi reiser til hotellet mitt og der får jeg beskjed om at vi må være klar kl. åtte for vi skal på restaurant. De kom og hentet meg og vi kjørte til en liten kafe / restaurant som lå langt ute på landet. Der fikk vi nydelig mat og mitt syn på italiensk kjøkken endret seg totalt. Etter et par tre timer bar det tilbake til hotellet og det var natti-natt.

Neste dag var jeg på Autospeak og startet med å sjekke opp i motor og girkassenummeret som ikke stemte så det gikk en del tid med til det. Plaget Egil Haugen (takk til deg Egil) med en hel haug med telefoner og etter at nesten hele formiddagen var gått så sier jeg at vi sannsynligvis ikke får noe svar fra Porsche før på ettermiddagen. Jeg og Gabrielle's



venn Micio som er barnelege (og greker) og helt bilfanatiker når det gjelder historiske biler tilbringer litt tid med småprat og biler er emnet så vi finner tonen ganske godt. "Kom, så går vi på museum" sier Micio "for jeg har en venn borti gata her som har en privat bilsamling som er helt unik". Vennen heter Stanguellini Jr. og er sønn av den berømte Stanguellini som har en bilsamling av unike historiske racerbiler og et par tre Alfa'er og lignende. Han har også en pre-356 modell og en 356 Speedster stående i en krok pluss allskens mulig rart av ting og tang fra historisk racing samt det første Ferrariskiltet til Ferrari!

Stanguellini ble kjent fordi han bygde om motorer og karosserier til datidens superbiler, og de vant som regel det meste av konkurranser. Han var en ledende pilot selv også. Bilene var helt nydelige og jeg tok en hel haug med bilder. Snakk om opplevelse!

Det bar tilbake til Autospeak igjen og Micio sa "isn't this a great way to spend half an hour?". Joda svarte jeg og tenkte at nå kunne det vel ikke bli bedre. Micio snakket litt med Gabrielle og sa så til meg at i morgen skal du få oppleve noe som overgår dine vildeste fantasier når det gjelder





bilsamlinger og museer. Jeg ble umiddelbart spent for jeg skjønnte at disse karene ikke spøkte når det gjaldt slike ting. Etter et par kopper kaffe og litt venting for å få bekreftet motornummeret på Porschen så fant vi ut at vi fikk nok ikke noe svar fra Porsche så vi skrev kjøpekontrakt med en tilbakevirkende klausul pga. uoverensstemmelsen med motornummeret. Da var nesten hele fredagen passert og jeg dro ut til et shoppingsenter for å kjøpe et par skjorter og se om det var noe annet der. Etter et par timer på kjøpesenteret så dro jeg tilbake til hotellet for å samle litt krefter og spise på en liten koselig restaurant borti gata.

Helt matt av inntrykk la jeg meg kl. 23:00....

Lørdag morgen møter jeg opp på Autospeak igjen, 20 minutters spasertur fra hotellet. Jeg spiser frokost sammen med Gabrielle, og Mischa dukker opp. "Nå skal du få deg en skikkelig opplevelse" sier de i kor og vi kjører av gårde. Vi ankommer en borg ute på bondelandet som bærer preg av at det trengs vedlikehold på utsiden. Vi går inn og møter Hr. Mario Righini som behandles med en viss ærbødighet og respekt kan jeg merke. Vi hilser og han ønsker meg velkommen. Deretter sier han at han har

vært i Vigelandsparken i Oslo og sett Holmenkollen også. Men nå er det på tide å se på biler og vi går inn i veteranbilhallen hans. Der står de på rekke og rad; førkrigsbilene fra Alfa og Lancia, et par T-Forder, Rolls'er, Bugatti'er side om side, Mussolinis bil fra krigen og et par stabsbiler av merket Alfa fra 2. verdenskrig. Det første produktet med Bugattimerket på er en slags trehjulet moped som står parkert der inne også. Vi går videre og inn i neste lokale. Det er avdelingen for sportsbiler og jeg får et hakeslepp som sier seks. Her står alle bilene som de skriver om i Classic Cars og liknende. Ferrari'er og Lambo'er tett i tett, flere Alfa'er og Maserati'er, en helt fabrikkny Lancia Stratos hvor ikke plasten på setene er borte engang og med null km på odo'en. Innerst står verdens første Lamborghini. No.1 altså, ikke noe tull, med aluminiumskarrosseri og påskriften "Superleggera" som betyr lettvekt eller noe slikt. Bilen er en drøm å se på med nydelige former og det osrer bilhistorie. Her stod det også en Stanguellini racer. "Nå går vi videre" sier Mario Righini og jeg klarte med et nød å neppe å rive meg løs fra denne åpenbaringen av sportsbiler. Jeg trodde at vi var ferdige, men nei da - her var mer å se for jeg skulle få se perlene i samlingen hans og jeg hadde i grunn vanskelig for å forestille meg hva som kunne bli bedre enn det som jeg allerede hadde sett. Inn i neste lokale bar det og der stod den aller første Ferrari og en Tenzio Nuovollari Alfa med kompressormating. Mario Righini sier at disse bilene har høyere verdi enn alle de andre til sammen. Vi snakker millionvis av dollar her...

Da vi skule til å gå sier Gabrielle at om jeg hadde en venn som kanskje var interessert i en førkrigs-Alfa så hadde Mario et restaureringsobjekt stående. Ja de er sikkert interesserte sier jeg. Da må vi dra og se på den sier Mario. Vi setter oss i bilene og kjører til en lagerbygning ca. 10



minutter unna. Mario låser oss inn i en hall som er fullstappet med biler av alle årganger og tilstander og fasonger. Knipset noen bilder til min venn av bilen og så viser Mario oss en prototype av Iso Grifo som er helt ny samt en eldre Iso som visstnok er veldig sjelden. Det er ikke for ingenting at han blir regnet som en av de største bilsamlerne i verden. Da vi hadde sett det vi skulle og småpratet en stund tok vi farvel og det bar tilbake til Autospeak. Vel fremme fikk jeg møte søsteren til Gabriele som er ei virkelig søt jente med ekte lidenskap for Porsche og dama er single *I say no more.* Det er hun som eier og kjører 911 RS"n og 356 cab"en i kjelleren. Giulia (oppkalt etter Alfa Romeo 165-serien fra 1962 som konkurrerte ganske hardt på bane mot Porsche 356 på denne tiden) har god greie på andre biler også, og står ikke tilbake for mannfolkene på noe som helst måte på dette området. Vi avtalte at vi skulle dra på en restaurant på kvelden sammen med noen av hennes venner. Slappet litt av på Autospeak før det bar av gårde til Pannini museumet/samlingen av Maserati. Denne samlingen stod ikke tilbake for noe, for lokalene var helt fantastiske og meget luksuriøse. Der inne bak armerte glassdører og stålgitter og under prisme-lysekroner, på marmorgulv stod verdens flotteste samling av Maserati'er på rekke og rad. Historien som ligger bak denne samlingen er ikke gammel og ganske unik. Da Fiat kjøpte Maserati-konsernet for noen år siden stod denne samlingen hos Maserati. Fiat ville selge ut denne samlingen og skaffe kapital. Salget skulle foregå på Christie's i London og det endte med at Panini, som er storbonde i Modena kjøpte hele stasen og bygget sitt eget museum for å bevare en del av bilhistorien i Modena. Han er også en ekte "afficionado". Det sier seg selv fordi de bilene som står der er helt unike og det er mannen også. Der stod

bla. Stirling Moss' Eldorado Indyracer fra tidlig dette århundret. En fantastisk bil med noen helt enorme hjul som rakk meg opp til hoften. 17,18, og 19 tommere er bare barnemat.... Jeg glemte å nevne at det var en halvtimes kjøretur i ca 100-170 km/t på svingete italienske veier med en Lotus Elise med meg bak rattet for å komme til Panninisamlingen - hæææærrrlig....

Tilbake på Autospeak og jeg forsøkte å skjerpe meg for ikke å flire som en idiot av lykke mens jeg snakket med staben der og drakk kaffe med Gabrielle og Micho. Ut på kvelden hentet de meg på hotellet og vi dro for å hente en av Giulia's (Giulia Candrini som er søster av Gabriele og Porsche-freak) venner. Han bor litt på utsiden av Modena og er rullestolbruker og bil-freak han også....veldig hyggelig kar. Et par andre venner var også der. Vi ble stablet inn i et par biler og for av gårde. Etter en halvtimes kjøring stoppet vi utenfor en pizzeria som så helt stappfull ut og folk ventet på tur ute i gangen. Etter at Giulia hadde snakket med eieren spaserte vi inn forbi køen og ble tatt i mot som ekte VIP-gjester. Da sier Gabrielle at dette er lunsjrestauranten for Ferrari folket på fabrikken og kontorene. Ikke rart at den er populær.... Da vi kommer inn er det deler av F1 biler overalt på veggene og i små montere. Cool ! Vi åt og drakk og hadde det veldig koselig og kvelden gikk altfor fort i meget hyggelig selskap. Italianere er forresten veldig nysjerrige på oljeplattformer og som tidligere nordsjø-arbeider ble jeg utsatt for et kryssforhør uten like, så det endte med at jeg måtte improvisere og holde et lite foredrag for at alle skulle forstå hva det dreide seg om. Vel fornøyd med kvelden og glad for flere nye bekjentskaper bar det tilbake til hotellet og "Agnes" omfavnet meg mens jeg drømte om alt jeg hadde sett og opplevd. På søndagen var det kun besøk til Ferrari museet som stod på plakaten

og jeg ble hentet på hotellet kl. 15:00. På vei til museet passerte vi testbanen til Ferrari men der var det ikke noe å se. Gabriele, Giulia og hennes tre venner og meg møttes på utsiden av museet og vi gikk inn. Det var et meget fint museum med mange flotte Ferrari'er og min favoritt Ferrari er etter dette 250 Testa Rossa 1957-modell. Her stod Ferrari No. 2 utstilt også, og en dress med Formel 1 biler, men en av dem tok kaka og det var en ex. Giulies Villeneuve (far til Jack Villeneuve) type 126 CK med twinturbo, 1500 ccm, 800-1200 hk og fri eksos - utrolig.... Andre Ferrari'er kan nevnes som SP333 V12, F40 Le Mans, 750 Monza osv. Etter et par timer med fotografering og bilprat var vi alle mette på opplevelser så Andrea inviterte på te og kaker hjemme hos seg. Vi dro dit og måtte jo selvfølgelig se på hobbyrommet hans. Der holdt han på med forsøk på å støpe myke og harde komposittmaterialer sammen som for eksempel kunne bli til beskyttelsesutstyr og liknende. Meget interessant ! Det viste seg at han også var importør av Arai (hjelmer og slikt) til Italia. Vi hadde et meget hyggelig samvær og etter et par timer tok vi farvel for denne gang.

Utpå kvelden dro Gabriele, Giulia og jeg ut på en liten Pizzeria og spiste nydelig mat og så på alle bildene jeg hadde tatt og pratet om biler og løst og fast. De kjørte meg til hotellet og dagen etter var det mandag og avreisedag. Jeg tok farvel med staben på Autospeak og fikk stående invitasjon til å være med på ulike arrangement som de skulle ha med firmaet (banetreff og lign.). Rakk så vidt flybussen til Bologna og var dermed ferdig med denne italiaturen som var min første. Jeg likte meg utrolig godt der og hadde jeg vært der et par dager til er det ikke sikkert jeg hadde reist hjem igjen..... Forza Italia !

Tor M. Stolpestad



Har du lurt på om du skal bytte Porsche i sommer ?

Det er kanskje nå du skal skaffe deg den modellen du har hatt lyst på så lenge.....

Vi har et meget bra kontaktnett i Tyskland og skaffer deg gjerne din drømmebil.

Kom gjerne innom eller ring oss for en nærmere avtale.



Autozentrum Sport AS

Østre Akervei 25, Tlf. 22 644 911
www.porsche.no



HVILKEN PORSCHE BØR JEG VELGE ?

Ofte blir jeg spurt av kjente så vel som ukjente som er interessert i å anskaffe seg en Porsche: "Hvilken Porsche bør jeg kjøpe?" Og hva skal man svare på et slikt spørsmål? Ett riktig svar finnes nok ikke, men i denne artikkelen skal jeg prøve å beskrive litt omkring de vanligste modellene. Forfatteren prøver å gi førstegangs-kjøperen svar på noen av de spørsmålene som går igjen, forklare og gi en kort innføring i de mest kjente modellene og deres særpreg. Hensikten er å gi evige svar og pådytte noen egne meninger. Slik sett står uttalelsene kun for forfatterens syn. Et godt råd,

uavhengig av modell: "Kjøp en så dyr Porsche som du har råd til." I dette ligger det mye sannhet. Først og fremst at det er dyrt å reparere eller restaurere en sliten bil. Skal du i gang med noe slikt bør du være i et miljø, - ha skrudd litt selv og "kjenne noen". Og selv da har de fleste prosjekter/budsjett en tendens til å sprekke. Altså, for de fleste: Bruk pengene på å kjøpe en god bil, ikke på å sveise rust og skifte motor og annet kostbart ræf. Så var det modellene da... Jeg vil i det videre se bort fra modeller som 356 og 914. Disse er, sammen med andre, og langt mer eksotiske modeller som begynner med 9, og som man kan

lese om i dertil egnet litteratur, best egnet for spesielt interesserte. De er gamle, har lett for å ruste og reservedeler er vanskelige å finne her til lands.

911. Dette er, uansett om du liker det eller ikke, den modellen som ALLE forbinder med Porsche. 911 er også for mange selve guttedrommen. Den er linjelekker, macho, utfordrende å kjøre og bør oppfylle alle dine krav til en sportsbil. Dersom du har tenkt å bruke bilen mye til daglig eller sågar som familiebil, bør du enten ha en svært medgjørlig ektefelle eller hoppe nedover i artikkelen til



neste modell. Ikke det nei, da fortsetter vi: 911 finnes i flere generasjoner. Jo eldre jo verre er det med vedlikeholdskostnader og jo mer må du påregne å skru selv. Eller levere bilen på verksted som gjør jobben for deg til en pris... 1. generasjon fra 1964 til 1973 har et "lett" og klassisk utseende. De ruster som regel fælt og er sjelden den bilen som er best egnet for en førstegangskjøper. Den første 911 hadde 2.0 liters motor og 130 DIN, forgassere og høyt forbruk. Senere kom både T, E og S-modeller med motorer opp til 2.7 liter og 190 DIN. En flott, klassisk (og kostbar) modell er 1973 Carrera RS med 2.7 liter, mekanisk innsprøyting (huff), lav vekt og 210DIN. Biler av denne generasjonen har den egenskapen at de i utgangspunktet er lette, og er derfor et godt utgangspunkt for å bygge sin egen klassiske 911 lettvekt "racerbil". Å bygge opp en '73 RS fra et hvilket som helst utgangspunkt fra denne generasjonen (etter 1968 og lang akselavstand) lar seg "enkelt" realisere, men NB: kostnader!

Et derivat av 1. generasjon er 912. Dette er en 911 med motor fra 356. Det vil si 4 sylindre og 90 DIN. Dette er IKKE en VW motor (selv om det ligner fælt). Mange 912 ble bygget om på

70/80-tallet til 911 med "turbo-look" og er "tapt" for alltid. I dag har bilen fått sin renessanse, og verdien er økende. Siden hekkmotoren er lettere og har mindre overheng (og derfor ikke overstyrer så lett) enn sekseren i 911, vil en uerfaren sjåfør ofte kjøre vel så fort med 912 som en samtidig 911. I 1976 (og kun i 1976) kom en "ny" 912,- men nå som 912E, med 2. generasjon utseende og med VW Type 4-basert motor som også finnes i 914 og VW Transporter. Bilen finnes vel knapt i Norge, den ble kun levert til USA som ny.

2. generasjon fra 1974-1989 er

tyngre og er vel ikke like "klassisk" som 1. generasjon. Fra 1976 er bilene helgalvanisert, noe som borger for lite rust forutsatt at bilen ikke har vært skadet. I 1977 kom 911 SC med motorkonstruksjon hentet fra 911Turbo. God driftssikkerhet og langlivethet preger denne modellen. Motorer på 180, 188 og 204DIN. Mitt valg av 911 dersom jeg skulle gi ett råd til en førstegangskjøper uten ubegrenset økonomi er 911 Carrera 1984-89. En modell som er langlivet og sjelden er belastet med kostbare reparasjoner. Bilen har en driftssikker 3.2 liter motor med digital motorstyring (Bosch DME), noe som gir et moderat bensinforbruk. Også "3.2 Carrera" kjennetegnes av evolusjonen som Porsche har bakt inn i 911. Bilen ble kontinuerlig modifisert fram til 1989 med hensyn til gearkasse, katalysator (217DIN-noen markeder fra 1987), nytt dashbord og grovere understell.

3. generasjon (kalt 964) kom i 1989 som Carrera 4, og året etter som Carrera 2. Mye nytt! Bort med torsjonsfjærene og inn med spiralfjærer rund baut. 3.6-liters motor, mer luksus og 250DIN. Firehjulssystemet på Carrera 4 er ikke akkurat elsket av forstå-segpåere, slik at denne modellen er noe mindre populær enn Carrera 2



(senere 911-generasjoner har et enklere og bedre system for kraftfordelingen i 4-hjulstrekket). Akkurat som 2. generasjon er bedre enn 1. generasjon på de fleste felter, så er 964 bedre enn 2. generasjon. Har du økonomi er Carrera 2/4 et bra valg. Er du interessert i racing OG har økonomi, er '92 RS et meget bra valg. Vær oppmerksom på at 964 er plaget med at clutchen har en konstruksjon som neppe er den beste, og at 3.6-literen kan få sylinderekkasje (mellom sylinder og motorblokk) på de tidligere årsmodellene.



4. generasjon (kalt 993), er min favoritt blant 911'ene. Dette er den siste luftkjølte 911 og kom i grevens tid for Porsche i 1994. Den er sivilisert å kjøre (nesten for sivilisert?), pen å se på (subjektiv) og har høy gjenkjøpsverdi. Motoren er fremdeles 3.6 liter og 272 DIN. Også av 993 finnes en RS-versjon, og jeg er vel ikke alene om å drømme om en slik! Har du økonomi: Kjøp 993! Dette kommer til å bli en klassiker. Eneste problem er prisen.....

5. generasjon (kalt 996), er dagens modell. 3.4 liter, vannkjøling og 300 hk. Utseendet kan diskuteres (og det gjøres). Sikkert er det nok at dette er den beste 911 til dato på alle(?)

områder. Har du penger er GT3 "kjekt å ha!"

911 Turbo (eller 930) kom med 3 liter og 260 DIN i 1975, og har siden stort sett fulgt 911-generasjonene opp gjennom årene. Dagens versjon som er basert på 996 har 420 DIN. Den som drømmer om Turbo skal vite at alt er grovere, "verre" og ikke minst dyrere. Jeg våger den påstanden at for en førstegangskjøper, og som regel også for andregangskjøperen, er det bedre og "lurere" å kjøpe "vanlig" 911 for den samme pengesummen. Men for all del, Porsche Turbo er en legende. Dog bør man til Autobahn, eller i alle fall

til lange og raske racerbaner for at bilen skal komme til sin rett.

Den mest populære 911-modellen er Coupe, men dersom du skal ha en ren sommerbil kan du jo vurdere Targa eller Cabriolet. Særlig Targa gir mye for pengene synes jeg, forutsatt at du kan akseptere litt mer vindsus og av og til litt lekkasje fra taket (sjekk gulvet i kupeen for rust). Alle uttalelser om manglende stivhet for banekjøring etc. skal du ta med en klype salt. Lenge før dette er en praktisk begrensning er alle fartgrenser brutt og førerens evner har satt helt andre begrensninger. For alle 911 (kanskje unntatt 996) gjelder nemlig at bilene er vanskelige å kjøre fort i svinger, men Gud hjelpe så morsomme... Husk å aldri slippe gassen, så går det bra. Og overdriv ALDRI på vått eller glatt fore!

Konklusjon 911: Mange modeller fra en lang utvikling. Modellene blir bare bedre og bedre. 911 er ikke en typisk bruksbil. Den er heller ikke den Porschen som er lettest å kjøre fort, eller som går raskest rundt en bane (i forhold til hva du betalte for bilen). Men PORSCHE det er det, og det er det ingen som er i tvil om! For gjennomsnittlig lommebok og skruenøner: Kjøp 3.2 Carrera 84-89.





Ta alltid med en 911-kjenner når du skal handle, eller ta en sjekk på merkeverksted eller tilsvarende. NAF-tester kan du glemme, de kjenner sjelden biltypen godt nok til å gi gode nok råd.

924-944-968. Disse er, nest etter 911, de mest vanlige og populære bilene blant klubbens medlemmer. Bilene var Porsche's rimeligste (ikke billigste!) modeller. Det som kjennetegner bilene er vannkjølt 4-sylindret frontmotor, transaksel og bakmontert gearkasse. Samtlige har stor bakluke, noe som gjør det enklere å bruke bilen til praktiske gjøremål. Dette er en bil for den som kun vil ha én bil og bruker bilen i det daglige. Samtlige er lettkjørt, har gode kjøreegenskaper, er lettere å kjøre fort med på ymse underlag og er normalt rimeligere på drift og vedlikehold enn for eksempel 911. Bilene har kanskje ikke samme karisma som 911, og er derfor heller ikke like populære. Dette gjenspeiler seg i bruktbilprisen. Med andre ord kan du her få mer for pengene i en praktisk bil. Med på kjøpet følger slengbemerkinger om Audi-Porsche og de fleste er da også bygget i Neckarsulm. Mange 924-944 (og også 928) kom til Norge på tidlig 80-tall som varebiler, men det er en annen historie!

924: Introduksjonen av 924 fant sted høsten 1975. Bilen var opprinnelig et utviklingsprosjekt for VW, men ble overtatt av Porsche. 924 hadde VW-motor videreutviklet av Audi, 2 liter og 125 DIN samt mye deler (forstilling, bremses, brytere etc.) fra VW Golf I. De første rustet fælt, senere modeller var galvanisert. 924 er i dag et sjeldent syn. I 1978 kom 924 turbo med inntil 177 DIN, og ytelser på høyde med 911 SC. Turboen hadde mye "turbolag" og ikke utpreget lang levetid. Karosseriet derimot syntes de fleste var vakkert, men bilen trengte en "ordentlig" motor. Som det vel fremgår er ikke 924 min yndling,

kanskje med unntak av 924S som har motor fra 944 i lett nedtrimmet tilstand. Men i 1982 kom skiftet...

944: Som ble introdusert i november 1981 hadde motor på 2.5 liter og 163 DIN utviklet av Porsche. En samlet presse var enige om at omsider hadde modellen fått en motor som stod i stil med utseende og kjøreegenskaper. Modellen var en knallsuksess og solgte som "hakka møkk" gjennom Jappeperioden på 80-tallet. Denne bilen er utbredt blant klubbmedlemmene, og er ofte Porschen som fanger interessen hos den som ikke har hatt en barne/ungdomsførelse i 911. Ofte koster et pent brukt eksemplar ikke mer enn en Golf som er en 4-5 år gammel. Utrolig mye bil for pengene! Sjekk imidlertid teknisk tilstand nøye. Etter hvert som bilene blir eldre blir ofte historien mer ruskete. Mest populære er biler fra medio 1985 og senere. Da kom nemlig et nytt og mer tidsmessig dashbord. **944S** med 16 ventiler og 190 DIN i 1987 ble ingen stor suksess. Motoren krever i likhet med andre tidlige 16-ventilere et høyt turtall for å trives. Ikke videre populær i dag. **944S2.** Ble introdusert i 1989, og ble langt bedre mottatt. Med ny 3-liters motor, 16 ventiler, doble overliggende kamaksler, 211 DIN og bremses fra 928 S4 fremstod bilen som den beste



944 til dato. Kjøp av en S2 er i dag antakelig noe av det mest fornuftige 944-kjøpet du kan gjøre, alt sett under ett. Dersom du er fornuftig da... Finnes også som Cabriolet, da til en høyere pris. **944 Turbo:** Ble introdusert i 1985 basert på 2.5 literen i 944. Bilen var nå langt fra billig lengre, prisen var om lag den samme som for 911 Carrera. 220 DIN var likevel nok til å ta rotta på samtidige modeller av 911. I 1989 kom bilen med opptrimmet motor på 250DIN. I 1991 var det slutt for 944.

968: Ble introdusert som etterfølger for 944 i 1991. 3-litermotoren fra 944 S2 var gitt variable innsug og gav 240 DIN. Modellen tok liksom aldri av i markedet. Porsche forlangte nemlig en pris i superklasse som markedet tross modellens mange fortrinn oppfattet som en firesylindret bil til overpris. At nær sagt en hver sjåfør kjører både fortere og sikrere med 968 enn med 911 endrer ikke på dette faktum. Produksjonen gikk langsomt mot null, og onde tunger hevdet at Porscheansatte kjøpte halvparten av alle solgte biler (alle ansatt fikk gunstige tilbud om kjøp av 968). I 1994 var det slutt.

Konklusjon 924-944-968: Ligg unna 924 (nå får jeg vel fiender...) 944-968 gir deg mye fornuftig bil for pengene. En praktisk Porsche med mindre karisma enn 911, men for mange et kompromiss mellom økonomi og bruksbil/sportsbil. Kan med litt velvilje kalles familiebil (for små familier). S2, Turbo og 968 er alle gode valg. Hvilken av disse er det like mye smak og behag som lommeboka som avgjør. Forbeholdet om 911 turbo gjelder også for 944 turbo (...og ikke minst for 924). Og husk det som tidligere er sagt: Bruk pengene på bil i god stand, ikke på reparasjoner og problemer etter at kontrakten er signert.



928 var opprinnelig tiltenkt som 911s etterfølger. I dag kan dette kanskje synes merkelig, men i 1978 var dette en modell med fremtiden foran seg, og med en rekke teknisk interessante løsninger. Motoren var en nyutviklet V8 på 4.5 liter og 240 DIN. Og allerede her var ankepunkt nr 1: Til tross for utstrakt bruk av aluminium og plast var dette en tung bil. At de fleste også ble levert med automatgear gjorde ikke saken bedre. Bilen fremstod rett og slett ikke som en sportslig nok bil. Til tross for sitt utseende lignet bilen i oppførsel mye mer på en Mercedes S enn på en 911. For å bøte på dette lanserte Porsche 928 S, GT og til sist GTS med 5.4

liter og 340 DIN. Skinn og annen luksus sammen med Porsche's intensjon om at 928 skulle være firmaets flaggskip gjorde at prisen fortsatte å stige inn i himmelen. Opp til 40% mer enn samtidige 911-priser kombinert med lavere bruktbilpriser gjorde modellen alt annet enn lettsolgt. I 1995 var det slutt, og siste 928 rullet av produksjonsbåndet i Stuttgart Zuffenhausen. 928 i dag er en bil vi sjelden ser i klubbssammenheng. Litt trist, for det er en fantastisk bil for lange turer i høy hastighet. Stabil og veisikker, men kanskje uten det sportsbilpreget som Porsches øvrige modeller kjenne-tegnes av. Det positive med det er



at du kan føre en samtale i 250 km/t uten å heve stemmen. Det kan du ikke i en 911....

Konklusjon 928: Dersom du er interessert i 928 vil jeg riste en pekefinger: Bilen kan være svært kostbar å eie og ikke minst å reparere. Forbruket er høyt. Bilen er antakelig best egnet for Autobahncruising, og det er det lite av i Norge. 928 tilbyr omtrent det samme som 924-944-968 hva angår plass til passasjerer og bagasje. Vil du likevel velge nettopp 928 tilbyr bilen komfort og luksus for de lange turene.

Boxster eller 986 er en så vidt ny bil som både er kjent for de fleste gjennom pressen, og som er så vidt kostbar i anskaffelse at den er lite aktuell for de fleste førstegangskjøpere.

Vannavkjølt 2.5 liter, 204 DIN og midtmontert motor som gir ypperlige kjøreegenskaper. Det som er sikkert er at bilen har vært en suksess for Porsche, og at kvaliteten gjennomgående er god. Har du råd til å kjøpe en Boxster, så har du sannsynligvis også råd til å bære verditapet som ligger i en nyere bil. Boxster er nettopp oppgradert til 2.7 liter i standardutførelse, et kjent og kjært volum for mange Porschevenner, og til 3.2 liter i S-utførelse.

Så hva ble hovedkonklusjonen da? Uansett om det som foran nevnt er rett eller galt slik DU ser det, er det bare å innrømme at det sjelden er bare "fornuft" som styrer valg av modell. Viktigere er følelser, familiens behov (hvis du har noen, og har tenkt å fortsette å ha det....) og budsjett. Uansett hvilken

av de nevnte modellene du velger får du et produkt som gjør at du med rette kan kalle deg Porsche-eier, og kan nyte alt det fører med seg av gleder (og sorger?)......

Stein Gildberg





1. MAI-FEIRING PÅ VÅLERBANEN

Det så ikke akkurat lovende ut når jeg og Steffen møttes på Autozentrum Sport kl. 06:00 den 1. Mai, for det lynte og tordnet over hele Oslo og regnet begynte å nærme seg faretruende. Det er akkurat en slik start man IKKE skal ha når det er banetreff på Våler! Vi skulle ha med oss en rallyrigget '65 modell 911 oppover og hadde glemt å ta med oss ørepropper. Men som Steffen sa, hvis det er to stykker i dette landet som er vant med boxerbrøl fra en dårlig isolert 11'er så må det være oss to, så det var en ren fornøyelse å ligge mellom 4-5000 omdreininger helt til Ketil blåste forbi oss i sin GT3 Våler er jo et stykke unna og

uværet gikk heldigvis klar av banecområdet denne dagen, og det var duket for nok en herlig dag på racerbanen.

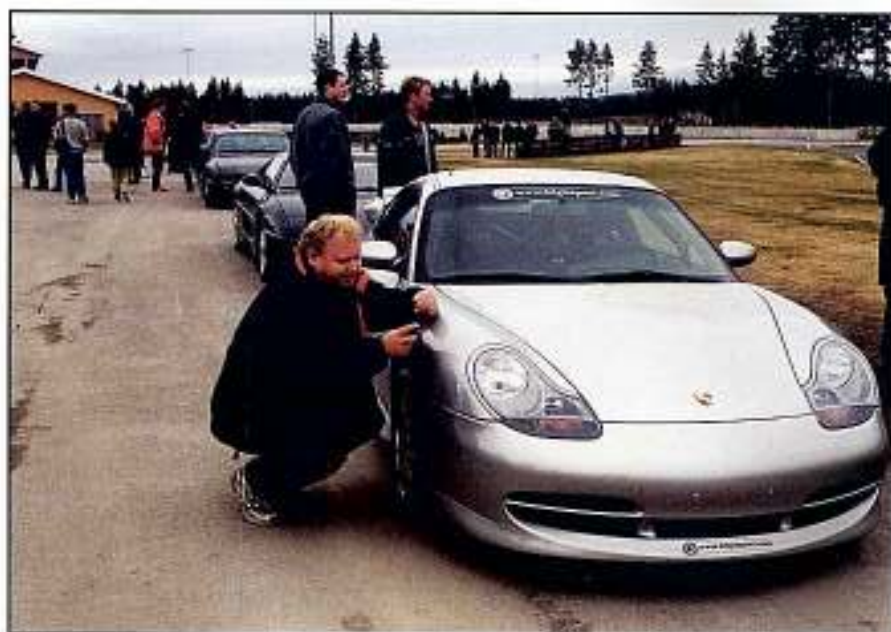
Allerde ved åttetiden begynte de første bilene å komme, og innen oppmøtefristen var nådd så stod det over 60 Porscher i sine respektive rekker klare til å starte dagens program. Det hadde regnet litt i løpet av natten og banen var noe bløt i begynnelsen. Dette tørket imidlertid opp utover formiddagen og festet ble bedre og bedre. Medlemmene ble fordelt i tre forskjellige klasser, N1, N2 og R. For å si det enkelt, de som ikke kjørte i R (rutinert) ble fordelt

på de to andre gruppene. Med så mange biler så blir det naturlig nok ganske store grupper, og det som er viktig å huske på er at når instruktørene kjører "føl John" så må hver og en kjøre akkurat det sporet som bilen foran. Hvis alle gjør det så vil også sistemann i rekken se hvilket spor som er idealsporet! Husk på det til neste banetreff, for det skjer av og til at uerfarne har en tendens til å plutselig velge sitt eget spor i rekken og da vil også bilene bakenfor gjøre det samme. Når det da begynner å gå fortere så vil du fort merke at bilen kan drifte helt annerledes enn du kanskje hadde tenkt. Dagen forløp med lunch, familiekjøring (med ny rekord i antall

biler på Vålerbanen samtidig) og videre puljekjøring utover ettermiddagen uten form for uhell.

Til slutt har jeg lyst til å fremme noen tanker som har blitt diskutert blant instruktørene de siste ukene. Nivået i R-klassen har de siste årene blitt svært høyt og dette skyldes at de fleste kjører Roadsport med lisensierte biler. Rekrutteringen til Roadsport er stadig voksende og det vil etter hvert bli flere og flere biler bl.a. fra PKN i denne klassen. Derfor vil det nok mest sannsynlig bli gjort noen små endringer på fremtidige banetreff slik at R-klassen blir forbeholdt kun førere med bred erfaring fra banekjøring eller mange års deltakelse på banetreffene. Det som mange bør tenke på er at alle de som i dag kjører fort i R-klassen var på et helt annet nivå på slutten av 80-årene da vi var i startfasen med banetreffene i PKN. Det som fortsatt er den viktigste faktoren på banetreffene er selvsagt å arrangere et trygt og skadefritt treff. I tillegg til dette er det også en klar målsetning å kunne lære bort en del praktiske "tips" til de som ikke bruker bilen så ofte på bane. Vi får stadig mange svært positive tilbakemeldinger fra medlemmer som synes banetreffene er veldig lærerike, og det er helt på det rene at vi har et skikkelig konsept som vil fortsette i årene fremover! Selv om noen av medlemmene synes at de selv hører hjemme i R så husk at det har skjedd en del med både førerne og ikke minst bilene deres de siste årene. Det er ikke noe "nederlag" å bli henvist til en annen klasse ved innsjekk; da kan du heller trene på den eller de svingene som du kanskje synes er litt vanskelig. Det er jo i grunnen derfor vi er på banen – nettopp for å trene å bli bedre sjåfører, ikke sant?

Egil Haugen





En 968 CS er nok en av de aller morsomste Porscher man kan dra på banetreff med. Den har en perfekt vektfordeling, vidunderlige bremses, et skikkelig velbalansert understell, herlig førermiljø, racingstoler og en nydelig 3.0 liters motor på 240 Hk som har rikelig med ressurser for en "vanlig dødelig". Her er tidligere eier Espen Lundh og nåværende eier Hans Petter Johansen antakeligvis helt enige om at Espen solgte den altfor billig.....

Dette er en ganske sjelden vare på norske skilter og det er morsomt å se en slik på et banetreff for det var der Enzo ville at bilene hans skulle befinne seg. Aner vi et lite flir her Per Christian, hvor du tenker på hvor herlig det blir å vise han bakhjula dine bortover raka'n på neste R-pass ?



Her ser vi egentlig et meget godt eksempel på hvor forskjellig oppfatning hver enkelt har av idealsporet. Når det begynner å gå relativt fort gjennom en vanskelig sving så er kjeglen du ser på bildet (clip-in) det tangeringspunktet som du skal prøve å kjøre så nært som mulig. Da kan du utnytte bilens drifting videre ut av svingen og vil "treffe" utgangskjeglen (exit) så og si av seg selv. Curbs'en kan med fordel brukes til å få et så rett spor gjennom svingen som mulig. Det er slike ting det er morsomt å trene på !

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

Ask: 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. Holmarasvei 10, tlf.: 67 54 89 36,
Skien: N.J. Opsahl AS, Holbergsgate 4, tlf.: 35 52 25 31 **Stjørdal:** CHRONO John J. Røss, Torgkvartalet, tlf.: 74 82 10 30

VÅR-TILBUD TIL DEG

NETTOPRISER PÅ KOMPLETTE HJUL TIL PORSCHE

Tilbudet gjelder til 30.06.00 eller så langt lageret rekker

16" 17" 18" Pakke 1

Pakke 1.1
2stk. 7.5x16"
m. Fulda
205/55ZR16
2stk. 9x16"
m. Fulda
245/45ZR16
kr11.995,-
inkl.mva.



Azev

Pakke 1.2
2stk. 8.5x17"
m. Fulda
Extremo
225/45ZR17
2stk. 10x17"
m. Fulda
Extremo
255/40ZR17
kr15.995,-
inkl.mva.

Pakke 1.3
2stk. 8.5x18"
m. Fulda
Extremo
225/40ZR18
2stk. 10x18"
m. Fulda
Extremo
285/35ZR18
kr19.995,-
inkl.mva.

17" Pakke 2



Tekno Modulo - 3.delte

Pakke 2.1
2stk. 8.5x17"
m. Fulda
/ Conti
225/45 R17
W/Z
2stk. 10x18"
m. Fulda
/Conti
255/40 R 18
W/Z
kr14.995,-
inkl.mva.

18" Pakke 3

Pakke 3.1
2stk. 8x18"
m. Fulda /
Conti
225/40 R18
W/Z
2stk. 9x18"
m. Fulda /
Conti
255/35R18
W/Z
kr21.995,-
inkl.mva.



EtaBeta Krone - 3. delte

Kan leveres med originale Porsche senterkopper

Pakke 3.2
2stk. 8x18"
m. Fulda /
Conti
225/40 R18
W/Z
2stk. 9.5x18"
m. Fulda /
Conti
265/35R18
W/Z
kr22.995,-
inkl.mva.

Pakke 3.3
2stk. 8x18"
m. Fulda
225/40 ZR18
2stk. 11x18"
m. Fulda
285/35ZR18
kr24.995,-
inkl.mva.

17" 18" Pakke 4



3. delte

EtaBeta Cup2

Kan leveres med originale Porsche senterkopper

Pakke 4.1
2 stk. 8x17"
m.Fulda/Conti
225/45 R 17W/Z
2 stk. 9.5x17"
m.Fulda/Conti
255/40 R 17W/Z
kr18.995,-
inkl.mva.

Pakke 4.2
2 stk. 8x18"
m.Fulda/Conti
225/40 R 18W/Z
2 stk. 9.5x18"
m.Fulda/Conti
255/35 R 18W/Z
kr21.995,-
inkl.mva.



Senkesett, 40 mm
for Porsche 993
kr 2.999,- inkl.mva.

PIRELLI R-dekk

P Zero C for Roadsport / gatebruk

195/50 ZR 15	kr 1821,-	205/50 ZR 17	kr 2403,-
205/50 ZR 15	kr 1821,-	225/45 ZR 17	kr 1845,-
225/50 ZR 15	kr 1821,-	235/45 ZR 17	kr 1911,-
		255/40 ZR 17	kr 2149,-
205/45 ZR 16	kr 1912,-	275/40 ZR 17	kr 2316,-
205/55 ZR 16	kr 1912,-		
225/45 ZR 16	kr 2250,-	225/40 ZR 18	kr 2099,-
225/50 ZR 16	kr 2250,-	245/35 ZR 18	kr 2235,-
245/45 ZR 16	kr 2250,-	265/35 ZR 18	kr 2352,-
		285/30 ZR 18	kr 2470,-
		295/35 ZR 18	kr 2470,-

Alle priser er inkl.mva.



www.felgimport.com

NORDISK FELGIMPORT AS

Myrveien 6, 1430 Ås

Tlf. 64 96 39 30



I 996 TURBO PÅ "JEREZ"

Feel
the
Limit



Når man er så heldig å få delta på en week-end i Spania på selve Jerez-banen for å prøvekjøre den nye Porsche 911 turbo, så kaster man ikke bort tiden på hotellet! Det var en altfor oppglødd kropp som ikke fant ro i sjelen for å tilbringe mer tid enn nødvendig enn å kaste fra seg bagasjen på rommet. Dermed bar det rett av sted til banen på en av de 50 Porsche Bike FS Evo mountainbikene som var til vår disposisjon. Her hørte vi den ville lyden av en Ferrarimotor og kjente varmen og lukten av brennhete pansere. Synet som møter oss kan nesten ikke beskrives med ord, for i Pit'en står det mellom 40 og 50 nye 996 turboer i alle tenkelige farger og kombinasjoner. For å ha noe å teste bilen opp mot så var det også hentet inn 2 stk. Ferrari 360 Modena, 2 stk. Dodge Viper og 2 stk. Mercedes 500 SL, og selv om det var midt i lunch tiden – glem mat! Her var det bare å ta for seg på øverste hylle; slalomkjøring, nedbremsinger, fart, rotasjoner og puls i 100 – helt

vidunderlig moro! Vi fikk seks runder på banen (følelsen i 160 km/t gjennom hinder med full kontroll er bare helt værst) og deretter ca. 10 mil med landskapskjøring. Det som skulle være en rolig søndagstur ble til en vill testkjøring mellom fjellene, og jeg har aldri sett så lange spanske ansikter før, og kommer vel heller ikke til å få se det igjen. Når det kommer en rekke på over 20 nye turboer i relativt godt driv gjennom små spanske landsbyer hvor det sitter gamle, skjeggete spanjoler med

capser og røyken i munnviken, da er det bare Ivo Caprino som kan beskrive ansiktsuttrykene deres! Måpende og store ovale munn er vel alt jeg fikk tid til å se der vi suste forbi i dette ubeskrivelige kjøretøyet....

Tiden går dessverre så altfor fort når man har det gøy og det bar etter hvert tilbake til lunch (med ALT) i depotet. Her ble det også en hellig stund med karbonbremses i hånden, og det er





en aldeles herlig følelse av å kunne ta og føle på en bremseskive ! Er det nå jeg skal innrømme at jeg er kliiin gæærn ? Porsche hadde gravd frem alle modellene for visning i depoet, og her så vi blant andre den første 3.0 turboen til Ferry Porsche, en '88 modell 3,3 Turbo, en 964 Turbo II, en 964 Turbo S, 993 Turbo, 993 Turbo S etc. Etter en full dag i solen med enorme inntrykk bar det tilbake til hotellet på syklene igjen, og jeg ville ikke reise hjem ! Konklusjonen blir bare derfor : Mercedes – glem det ! Dodge Vipér – uff ! Ferrari – moro, men når ikke opp ! 996 Turbo – helt overlegen ALT jeg kan tenke meg !



Kjell Ulfsrud



Også på Internett: <http://www.kbe.no>

Kurér/X-press

Budbil

Varebil

Distribusjon

Følgebil

Turvogn

X-press Europa



K.B.E.[®]
Budbiler

VESTFOLD

33 13 00 02

33 33 13 02

ØSTFOLD

69 33 20 02

TELEMARK

35 55 00 02

OSLO

22 25 00 02



Vi kjører Norges raskeste bilblad!

K.B.E.[®]
Budbil

Hovedkontor i Larvik



DEL 9 :

OLJE FOR LUFT- KJØLTE MOTORER

På tross av at du har valgt syntetisk olje fra øverste hylle, på Texaco'n så har du kanskje opplevd labert oljetrykk og oljeflekker på garasjegulvet under din luftavkjølte 911? Ikke få panikk, løsningen kan være enkel. Først en liten forklaring på de bokstaver og tall du finner på oljeboksen. En syntetisk olje har for eksempel betegnelsen SAE 5W-40. Dette er en såkalt multigradsolje som kan benyttes både om vinteren og om sommeren. 5W angir den viskositeten (tykkelsen) oljen har ved lav temperatur (W=winter), mens 40 angir viskositeten ved høy temperatur. Lavt tall betyr altså tynn olje. Denne oljen oppfører seg altså som en "5" olje om vinteren og som en "40" olje om sommeren. SAE står for "Society of Automotive Engineers" og forteller bare hvilken standard som er benyttet for måling av oljens egenskaper. I tillegg kan du for eksempel finne betegnelsen

API SH. Dette angir hvilke krav som oljens tilsetningsstoffer tilfredsstiller. Tilsetningsstoffene benyttes for blant annet å bedre korrosjonsmotstand, redusere faren for skum i oljen, gi bedre temperaturstabilitet etc. Her er det bokstaven etter "S" som teller. API SH møter strengere krav enn for eksempel API SF og SG.

Tilbake til vårt luftkjølte mesterverk: Motoren i en 911 (eller 356, 912 og 914) kan på mange måter sammenlignes med en motorsykkelmotor. Motoren er skrudd sammen av flere aluminiumshus (blokkhalvdeler, kamkjedehus, kamhus etc.) og har separate sylindere. Dette er tettet med et utall av pakninger, o-ringer og simmeringer. Til sammenligning består en normal vannavkjølt motor av motorblokk i ett stykke inklusive sylindrene. Luftavkjølingen er også et kapittel for seg. Den er riktignok ganske sjarmerende med sin

hvinende kjølevifte, men dessverre langt mindre effektiv enn vannkjøling. Det betyr at oljen i tillegg til å smøre bevegelige deler også må bidra i vesentlig grad til å lede bort varme. I en vannavkjølt motor ligger oljetemperaturen sjelden over 90 grader, mens den i en luftkjølt motor kan komme opp i 110 grader eller mer under høy belastning. Den høyere temperaturen samt de mange lekkasjemulighetene gjør at det stilles litt andre krav til oljen i slike motorer.

En syntetisk olje av typen 5W-40 er utviklet for å fungere bra både under kaldstart i minus 25 grader samt for autobahnkjøring i pluss 25 grader. Disse oljene holder seg tyntflytende over et stort temperaturspenn. Dette er optimalt for en ny motor med høytrykks oljepumpe og fine lagerpasninger men ikke like optimalt

for en godt innkjørt "hair blower". For en bil som bare benyttes om sommeren kan man gi avkall på vinteregenskapene. Med en olje av typen 20W-50 kan man få både bedre oljetrykk samt at motoren "svetter" mindre olje. Denne oljen er altså tykkere og gir dermed høyere trykk fordi den ikke så lett lekker ut i klaringene i oljepumpe, lager etc. En rivstart i minus 25 er selvfølgelig ingen "høydare" med denne oljen. Selv har jeg benyttet mineralolje fra Penzoil av typen 20W-50 og du finner også tilsvarende kvalitet fra for eksempel Valvoline. Du får også syntetiske oljer med like høy viskositet i blant annet Mobil 1 Motorsport 15W-50. Disse er en god del dyrere, men fungerer da også bedre ved lave temperaturer. Rundt 0,5 bar mer i oljetrykk samt lavere oljetemperatur har jeg selv erfart med 20W-50 olje.

Når det gjelder oljetrykket er det en god tommelfingerregel som sier at man skal ha minimum 1 bar (kg/cm²) pr. 1000 omdr. altså 4 bar ved 4000 omdreininger. En annen kilde til tilsynelatende lavt oljetrykk kan være at måleren i bilen viser for lite. Både giveren (sitter til høyre for kjølevifta) og selve instrumentet er potensielle feilkilder. Giveren er lett å sjekke ved å prøve giveren fra en annen bil, instrumentet sjekkes ved at det kobles på et ekstra oljemanometer som man sammenligner verdiene på i mot bilens instrument.

OK, få på litt skikkelig racerolje, og ut og kjør !

Hans Peter Havdal



PROSJEKT : BN 23911

Det startet for 3 år siden. Vi skulle ha en nyere, men ikke strøken 11'er som kanskje trengte litt pleie og puss til en overkommelig pris. Jo da, bil ble det. En Grand-Prix hvit turbobreddet 1986-modell 3,2 Carrera. Full motoroverhaling etter ett år. Jack gjorde denne jobben selv (er jo gammel "boble-mann"). Veldig fint å gjøre ting selv bare man tør, har en god porsjon pågangsmot og selvsagt nok verktøy. Med litt hjelp av Andreas Nærby gikk denne jobben skikkelig bra. Motoren ble som ny! Den var forresten bra før overhaling også den men vi ville være på den sikre siden på grunn av den høye kilometerstanden. Karosseribiten skulle sees over senere. "Vogna er jo galvanisert jo kan vel ikke ruste det vel". Neivel? Men, etter 250000 kilometer på telleren, sommer, vinter, ja hele året

om, var det vel litt for drøyt å si aldri. Vi begynte så pent med noen små "blemmer" her og der. Turte ikke å pirké så mye på disse. "Var jo bare overflaterust, jo..." Bilen ble etter nyttår tatt inn i varmen, plukket av skjermene (foran), motor ble tatt ut og elendigheta kom til syne. Det var "kos" på de utroligste steder. Vi hadde fått oss en skikkelig rust 11'er! Det ble til at vi kjørte opp på henger og dro av gårde til Ørje (fint om sommeren der forresten).

I Ørje tok Per Wiik fram smiutstyret. Han gjorde et skikkelig håndarbeide. Han sveisa og lagde nye biter, skjermene var jo helt bedrøvelige før han fikk fingrene i dem. Innerskjermene, under ved kanalene, hjørner bak, tankpåfyllingstuten, og masse mer fikset han opp. Når vi allikevel var i gang med sakene byttet vi også til

torsionsstaver, stabstag og styrearmer fra turbo for å få litt stivere vogn. Dette ble gjort mens framskjermene var under bearbeiding på Ørje. I skrivende stund har alle «småbulker» blitt lokalisert, pusset og sparklet. Håper å kunne sende bilen til lakkering slik at vi kan ha den ferdig til mai/juni. Vi er selvsagt spent på resultatet da vi har høye forventninger til lakkereren vår på Lørenskog. Vi ønsket oss også en helårsporsche og har nettopp gått til anskaffelse av en rød '86 Porsche 944 som brukes flittig til 911'en blir ferdig.....

Jack og Anne-Mette Grønlund





KLUBBKVELD I KONGSBERG

Medlemsmøter i PKN er allsidige både i innhold og geografi. Siste møte (10.Mai) var lagt til Hvittingfoss (grenser mellom Vestfold og Buskerud fylke) hvor vi var invitert til Kongsberg Automotive (KA). Vi ble tatt godt i mot av konserndirektør Bent Wessel-Aas, produksjonssjef Kåre Sande og divisjonsdirektør lastebilsystemer Hans Peter Havdal. Bent innledet med en kort orientering om konsernets historie, omfang, produkter og kundene. Av Kåre fikk vi en mer inngående informasjon om produksjonen og Hans Peter gav oss en morsom og spennende fortelling om hvordan de driver utviklingsarbeidet og da spesielt samarbeidet

de har med Porsche. Kongsberg Automotive ASA utvikler, produserer og markedsfører systemer for girskift, clutchbetjening, setekomfort og stabilisatorstag. Viktige kunder er blant andre Cadillac, Citroën, DAF, Jaguar, MAN, Mercedes, Opel, **Porsche**, Renault, Saab, Scania, Toyota og Volvo. Ledelsen holder til i Kongsberg. Produksjon foregår i Norge (Hvittingfoss og Rollag), Sverige, England, USA og Mexico. Produksjonen omfatter både egenutviklede konsepter og lisensproduksjon av deler. Ca. 60% av leveransene går til personbilindustrien og ca. 40% til nyttekjøretøynindustrien. Firmaet startet

allerede i 1957 som en avdeling av Kongsberg Våpenfabrikk. Da med hovedvekt på produksjon av bremses til Volvo lastebil. I 1987 ble Kongsberg Automotive etablert som et eget aksjeselskap. De er i dag drøyt 1200 ansatte hvorav ca. 400 personer i Norge og har en omsetning på ca. 1,3 milliarder.

Hovedproduktene i dag er girskiftsystemer og clutchbetjeningssystemer. Linken til Porsche er en hydraulisk clutch servo ("HCS") til 911 Turbo. Denne har KA utviklet på forespørsel fra Porsche så tidlig som i 1991. Her har PKN-medlem Hans Peter Havdal (kjent fra "teknisk

hjørne" i Porsche Classic) vært delaktig både i utviklingsarbeidet og testkjøring. Opprinnelig var denne enheten tiltenkt en Super Porsche – lignende 959, men i det samarbeidet skal starte og KA sender Hans Peter og en kollega ned til Porsche for å hente en testbil, trekker Herr Porsche prosjektet tilbake. Våre utskremte gir seg ikke så lett (hadde ingen flybillett i lomma, men en fergebillett med Kiel-Oslo) og klarer å overbevise Porsche om at selv om denne avanserte superbilen ikke er liv laga så er konseptet med en hydraulisk clutch-servo interessant med tanke på kommende muskelbiler. Om de rakk Kielferga er noe uvisst, men uansett var samarbeidet med Porsche i gang. Fordelen med en HCS er lettere clutchpedal og kortere vandring og du slipper å hete Schwartzenegger for å fri ut clutchen. For å gjøre utviklings-arbeidet hos KA mer spennende forandrer også Porsche spesifikasjonene på produktet underveis. Til og med forandringer de kommer med etter at produksjonsverktøyet står klart i Hvittingfoss (og det er bare ett par måneder til serie-produksjonen starter) tar ikke motet fra produksjonssjef Kåre Sande. En av fordelene ved å være en mindre og smidig organisasjon er evnen til å omstille seg raskt. Så fra 1995 da 993 turbo kom, bruker Porsche en clutch-servo som er utviklet og produsert i Norge. En tillitserklæring må det være når KA også har fått leveransene til den nye 996 turbo.

Etter en hyggelig kaffepause (hvor ledelsen serverte ferske kaker) fikk vi en grundig omvisning i deres produksjonslokaler. De forskjellige produkter og arbeidsoppgaver er delt inn i "celler" hvor CNC-styrte (programmerbare) maskiner bearbeider komponenten med en tusendels presisjon. De går så videre til montering (unge pene damer) og til slutt en 100% kontroll og test av produktet. Grundig kvalitetskontroll





går som en rød tråd gjennom alle ledd i produksjonen. KA er også totalleverandør av girspaker med tilhørende mekanikk (både manuell og automat) til SAAB, og har giroverføringen for automatkasser til Volvo, Renault og Opel. De produserer også setevarmere til nesten alle bilprodusentene i verden, et produkt de startet med tidlig i 80-åra.

Uten tvil var dette et medlemsmøte som vi satte stor pris på. Besøket vårt hos Kongsberg Automotive var både interessant og hyggelig, og vi retter en stor takk til Bent, Kåre og Hans Peter som tok i mot oss tross at de var inne i en svært hektisk periode nå rett etter streiken. De får "6 Rattar" for stil og innhold!

Geir Espedalen

Forrige side :

Fra venstre : Kåre Sande, Hans Peter Hovdal og Bent Wessel-Aus

Hydraulisk clutch-servo (HCS) til Porsche 911 turbo

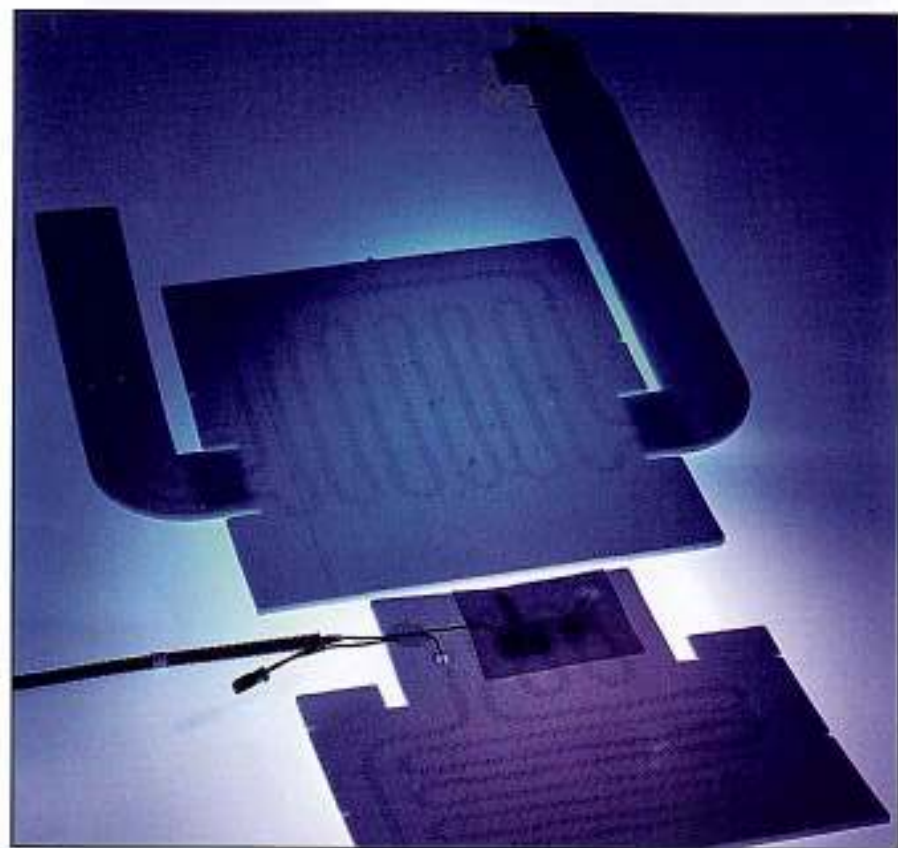
Komplette systemer for girskift, semiautomat og automat

Denne side :

Hydraulisk girskift. HGS-system for hydraulisk overføring av girskift-bevegelser fra girstang til girkasse.

Element for oppvarming av sete

Nakkestøtter i mange ulike utgaver. Varianter til baksete som er nedfellbare via en knapp på dashbordet eller integrert høyttaler til mobiltelefon.



VÅRMØNSTRINGEN



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 totaleleverandør av trykksaker

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



© 2000 Electronic Arts Inc. Need For Speed, Electronic Arts and the Electronic Arts logo are trademarks or registered trademarks of Electronic Arts Inc. in the U.S. and/or other countries. All rights reserved. Licensed from Dr. Ing h.c.F. Porsche AG under certain Patents. Porsche and 911 are registered trademarks of Dr. Ing h.c.F. Porsche AG. PlayStation and the PlayStation logos are registered trademarks of Sony Computer Entertainment Inc. 3Dfx ©2000 3Dfx Interactive, Inc. The 3Dfx Interactive logo is a trademark, and Glide is a registered trademark of 3Dfx Interactive, Inc. All rights reserved.

www.needforspeed.com



Windows®
95/98