

PORSCHE *Classic*

Medlemsblad for Porsche Club Norge. Juli 2001. Nr 36



Er det ikke **ditt** liv kanskje...

BLIZZAK

...eneste alternativ
til piggdekk på is.

4x4
WINTER DRIVER



Porøs gummi med sugeseffekt blir ikke hardere med tiden og gir like godt grep på is helt til dekket ikke lenger kan brukes som vinterdekk (3 mm).



Multicell Gummi kombinert med utallige snitt i banegummi gir maksimal effekt på is. Blizzak er markedets beste piggfrie dekk på is. Dette bekreftes av utallige tester gjennom de siste år.

For opplysninger om din nærmeste forhandler:

Ring 815 49 800

www.bridgestone.no

BRIDGESTONE

Importør: GJERDE & BØHRING AS, Jerikoveien 22, 1067 Oslo

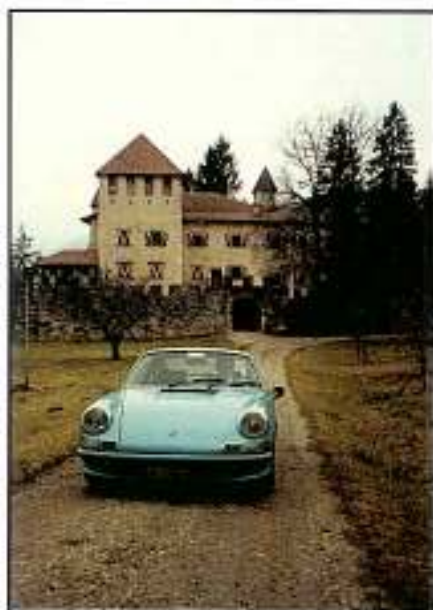
PORSCHE
Classic
Nr. 30, juli 2001

Klubbmagasin for medlemmer i PCN

Redaktør
Egil Haugen
Telefon : 924 61 911
E-mail : ehaugen@porsche.no

Annonseansvarlig
Per Tore Lundén
Telefon : 911 30 652

Formann
Anne Mette Grønlund
Telefon : 911 28 960
E-mail : anne.gronlund@hovellast.no



Forsiden : Prøvekjøring rundt Romero, et italiensk lokalt slott. Denne herlige S'en har nå fått navnet "Dolly" og identifiseres best med S-91170.

Porsche Club Norge
Postboks 83 Lilleaker
N-0216 Oslo

Internett
www.pokl.no
E-mail : poklnorg@online.no

Kontonummer
0824.07.70335

I dette nummer : ...

Innhold	Side 1
Formannen har ordet	Side 2
993 turbo S	Side 4
Facelift 996	Side 8
Jakten på en S	Side 9
911 GT2	Side 15
Autotuning	Side 18
Side 1:18	Side 22
Nyfødt	Side 23
Ta tyven på fersk gjerning	Side 24
Garasjenytt	Side 27
Teknisk hjørne	Side 30
En kjapp svenske	Side 33

Annonserer

Gjerde & Byhring as	1. omslag
Reprografen	Side 3
Autozentrum Sport as	Side 7
Fuji Film Norge	Side 10
"76" Motorolje	Side 14
Mobil 1	Side 17
Autotuning	Side 21
Guard Systems	Side 25
KBE Budbiler	Side 31
Bridgestone S03	Siste omslag
Eterna	Baksiden

FORMANNEN HAR ORDET



Kjære Porschevenner med familier! Vi er godt inne i vår- og sommermånedene med mye nytt og gammelt som skal tas tak i, det være seg hus, hjem, hage, bilen – ja, listen har ingen grenser. Etter vel ett år som formann i klubben føler jeg litt bedre at jeg har fått utvidet min horisont på mange områder. Først av alt heter vi jo nå Porsche Club Norge, også forkortet PCN her i landet. Etter avstemningen på Generalforsamlingen i januar ønsket flertallet at vi skulle være litt mer "internasjonale" i vår skrivemåte samtidig som Tyskland "trykket" på. Målene jeg satte i fjor, regionombud og layout på bulletinen føler jeg at vi nesten er helt i "boks" med. Først skal jeg informere dere litt om hvordan mitt inntrykk av de forskjellige tingene er.

Regionombud for Nord-Norge, Sør-Norge, Vest-Norge og Midt-Norge er nå alle sammen på plass. Det er først nå på våren regionombudene også merker særlig aktivitet i sine områder når endelig "bjørnen er ute av hiet". Det fremkommer gledelig informasjon om både aktivitetskalendere, ivrige deltagere osv. Så jeg håper og tror at dette for fremtiden bidrar til en betydelig øket aktivitetsgrad i rundt om i distriktene for liten og for stor. Ny layout på bulletinen har latt vente på seg, men som man sier: "den som venter på noe godt, venter ikke forgjeves...». Den aller første,

med nesten 100% resultat, forelå i begynnelsen av mai i år. Håper at denne vil skape glede av å leses og benyttes. Du kan til og med få plass til den i bilen – så liten som den har blitt (fysisk)! På grunn av Porsches anmodning om å gjøre logoen vår mer optimal mot deres krav og retningslinjer har det vært jobbet intenst med den i flere måneder. Nå, endelig ser det ut til at vi har funnet en logo-stil som er bra, både for oss og som er godkjent av Porsche. Når jeg nå nevner logoen, skal det sies at vi etter hvert også gjør om på en del effekter i Klubbshopen vår. Vi må håpe og tro at vi og alle andre som deler vår interesse fortsatt skal identifisere den nye logoen med PCN.

En annen gledelig nyhet av året er at det er tegnet avtale med en ny sponsor og leverandør med First Stop som leverer Bridgestone-dekk. Vi oppnår rabatter hos First Stop med å vise frem gyldig medlemskort for PCN. Henviser til månedsbulletinen for mai i år. Beklageligvis fikk vi ikke organisert fabrikkstur i år, men vi er satt opp på liste for 2002 og dette vil vi informere dere om så fort vi har fått fakta og dato. Allikevel, det arrangeres Tysklandstur, Old Timer Grand Prix på Nürburgring i august. 41 personer meldte seg på og dette blir nok en minnerik tur. Samme dato som Tysklands-turen går av stabelen får vi

besøk fra Porsche Club Italia. De blir ca. 40 personer fordelt på 20 biler. Vi lager en aktivitet sammen med de en av dagene de skal være i Oslo.

Damene våre (deres), skulle egentlig vært invitert med på tur i år, men etter stort arbeidspress både på jobb og privat har jeg dessverre ikke hatt anledning til å realisere dette. Men, damer (for de av dere som leser Classic, hvis ikke så be kona di gjøre det!) – jeg kunne tenke meg at dere ga lyd i fra dere angående ting dere har på hjertet, tips og ideer som vi kan bruke i klubbsammenheng. De aller fleste av mennene deres sier faktisk at vi burde ha mer tilpassede aktiviteter for hele familien. Ja, det er jeg enig, men jeg trenger litt hjelp fra dere! Send meg en e-post eller ring meg så tar vi en prat.

Vel, vel det var litt av det jeg ville dele med dere for denne gang. Avslutningsvis vil jeg få ønske dere en riktig god sommer, kanskje vi treffes!

Med varm Porsche sommerhilsen

Raskest på by'n!

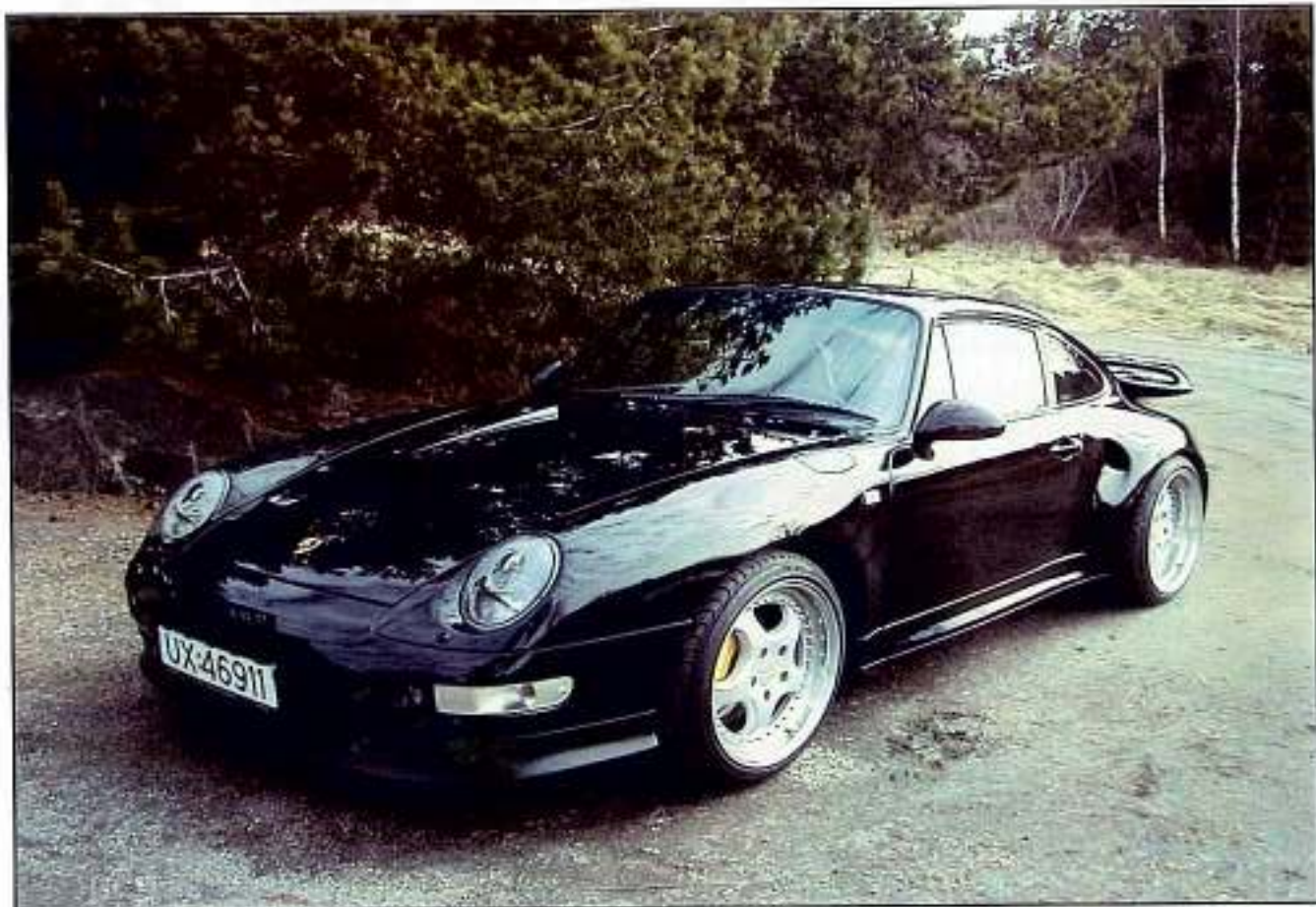
Reprografen trykkeri lager alle dine trykksaker. Fra enkle visittkort til større årsberetninger til fornuftige og forhåndsavtalte priser.



Reprografen Trykkeri

Din totalleverandør av trykksaker

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



TURBO S PÅ FREI

Da Porsche Klubb Norge var på fabrikkbesøk den 6. juni 1997 var jeg selvfølgelig med, og da vi kom til fabrikkens den dagen sto det parkert en spesiell 993 på utsiden av museet. Ingen av oss hadde sett en slik Porsche før og den var gjenstand for stor oppmerksomhet. Jeg tok noen bilder av den for å studere den nærmere siden. Det var en 993 turbo S. Allerede da begynte jeg å fantasere om en slik bil, men det virket fjernt og det var ingen som kunne fortelle meg hva det egentlig var og hvilke spesifikasjoner bilen hadde. Den 9. oktober 1999 var PKN invitert til Lasse Jönsson i Karlstad. Jeg var tilfeldigvis i nærheten og ble med. På morgenen da jeg ankom

forretningen til Lasse så jeg at det sto en rød 993 turbo S i vinduet. Jeg snakket litt med Lasse om denne bilen og han fortalte at det kun var produsert 40 eksemplarer av denne modellen. Etter dette virket det enda mer fjernt å få tak i en slik bil.

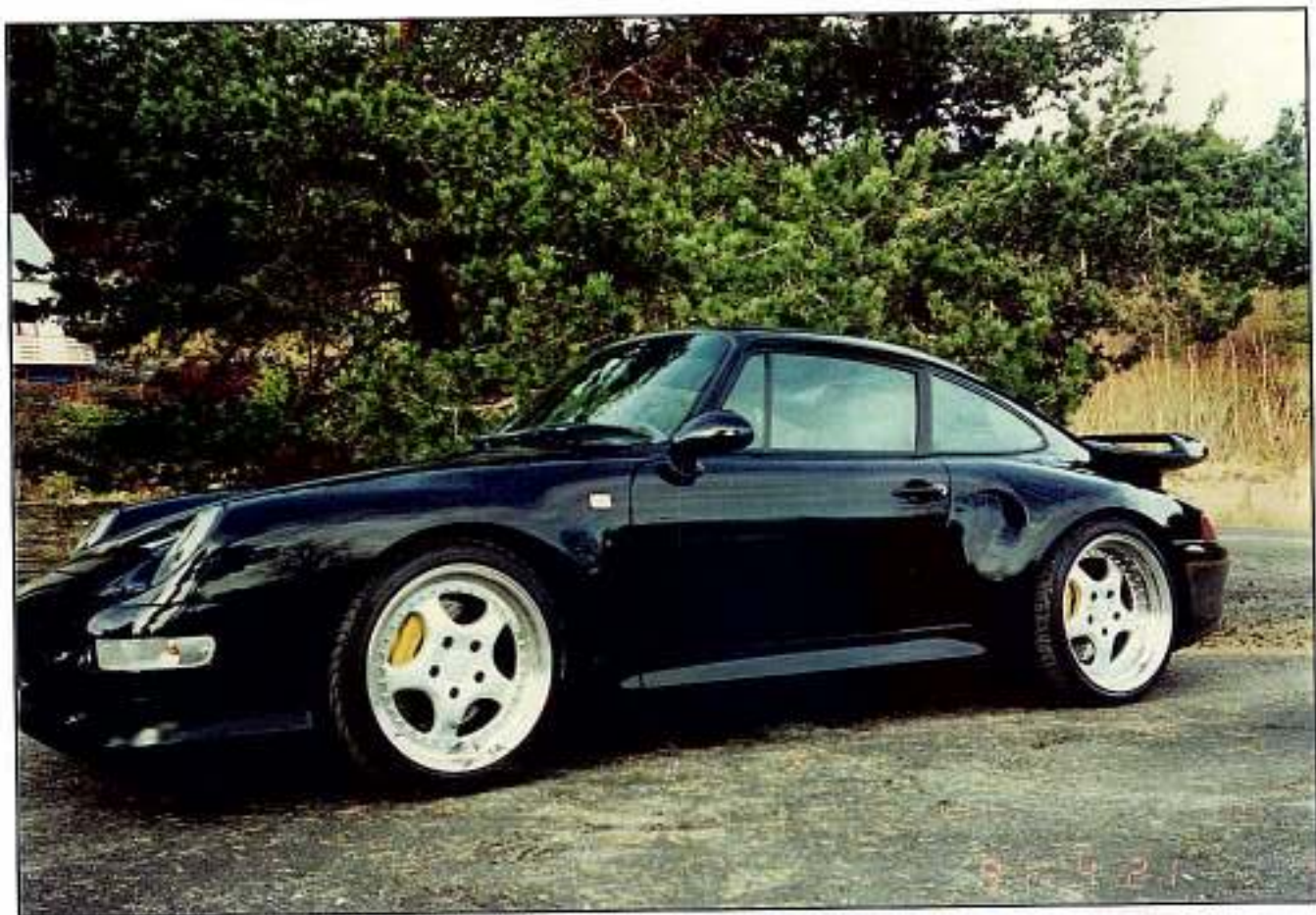
Jeg ga beskjed til Autozentrum Sport og til Autotuning at om de kom over en slik bil så skulle de si i fra til meg. Utover våren 2000 fant jeg selv 3-4 stykker rundt om i Tyskland og i juli måned kjørte jeg ned for å se på alle sammen, men samtlige var delvis ombygde standard 993 turbo. Disse var helt uinteressante så jeg kjørte hjem uten noen ny Porsche...

Utpå høsten hadde jeg mistet alt håp om å finne en original S og jeg var i ferd med å bestille ny speedgul 996 turbo hos Egil på AZS. Så en kveld ringte Espen hos Autotuning til meg og fortalte han hadde funnet en original turbo S hos en bilsamler i Köln-området som muligens var til salgs. Han spurte om han skulle reise og se på den og jeg sa ja. Noen dager senere ringte Espen, han sto da og så på bilen. Jeg fikk klar beskjed – denne bilen har alt og du bør kjøpe den! Espen hadde blitt hentet på flyplassen av sekretæren til denne bilsamleren og ble kjørt til et gods i utkanten av byen. Bilen ble kjørt ut av en garasje hvor det sto parkert ca. 150 spesielle

biler, han fikk se på den i dagslys men ikke prøvekjøre den. Jeg sa at han fikk ta med seg så mye informasjon om bilen som mulig, og så skulle vi vurdere det når han kom hjem. Bilen var en original 993 turbo S som hadde 900 mil på telleren. Den var sort med mørk grått helskinninteriør kombinert med karbon i dører, på dashbord og på rattet. Aluminiumsdetaljer på girkule, håndbrekk, instrumenter og dørhåndtak. Eieren fortalte det samme som Lasse Jönsson hadde sagt at det bare var produsert 40 stykker av modellen, og at denne bilen var blitt brukt som utstillingsbil av Porsche før den ble solgt til samleren gjennom Hahn's Sportwagen i Stuttgart. Etter en tid ble den modifisert hos TechArt i Leonberg, et firma som de fleste av oss i Porschemiløet burde kjenne til. Motoren ble trimmet fra 450 Hk til 520 Hk og det resulterte i et dreiemoment på ca. 700 Nm.. Den fikk også i samme ombygging stivere og lavere understell, mindre skinnratt med fingergrep og TechArt eksosanlegg (aggressiv lyd med 96db på tomgang...). Alt som er gjort er dokumentert av TechArt og godkjent hos TÜV. Utover dette har den xenonlys, elektriske sportsseter, satellittnavigasjon og soltak. Det var som Espen hadde sagt, den hadde alt!

Jeg bestemte meg for å kjøpe den for den prisen som var avtalt og Espen ringte ned og ga beskjed. Han fikk en e-mail tilbake fra samlerens sekretær som bekreftet at alt var i orden og hun skulle sende en kopi av vognkortet slik at jeg kunne forsikre den under transporten hjem. Men kopien kom aldri! Vi ringte ned og spurte hvorfor





med tilbakemelding fra sekretæren om at eieren hadde ombestemt seg, han ville ikke selge bilen likevel – det var ikke noe mer å diskutere ! Vi var i ferd med å gi opp da verksmesteren hos TechArt (tidligere verksmester hos RUF) Hans Peter Lieb kunne fortelle Espen at eieren av TechArt (Thomas Behringer) var en nær venn av denne bilsamleren, og han skulle prøve å godsnakke med ham for oss. Jeg hadde jo skriftlig bekreftelse på kjøp av bilen ! Espen hadde diskutert bilen med Lieb flere ganger underveis og det var slik han visste om problemet som hadde oppstått. Hva Hr. Behringer sa og gjorde i denne tiden vet vi ikke helt, men vi har fått høre at det ble brukt ganske tøff ordbruk, for skriftlig avtalebrudd er ganske strengt i Tyskland. Det gikk da bare noen dager før det kom melding om at vi kunne hente

bilen... Espen fikk Hr. Lieb til å plukke opp bilen som kjørte den til TechArt og satte den i deres private garasje. Deretter fikk jeg en trailer til å frakte den til Norge.

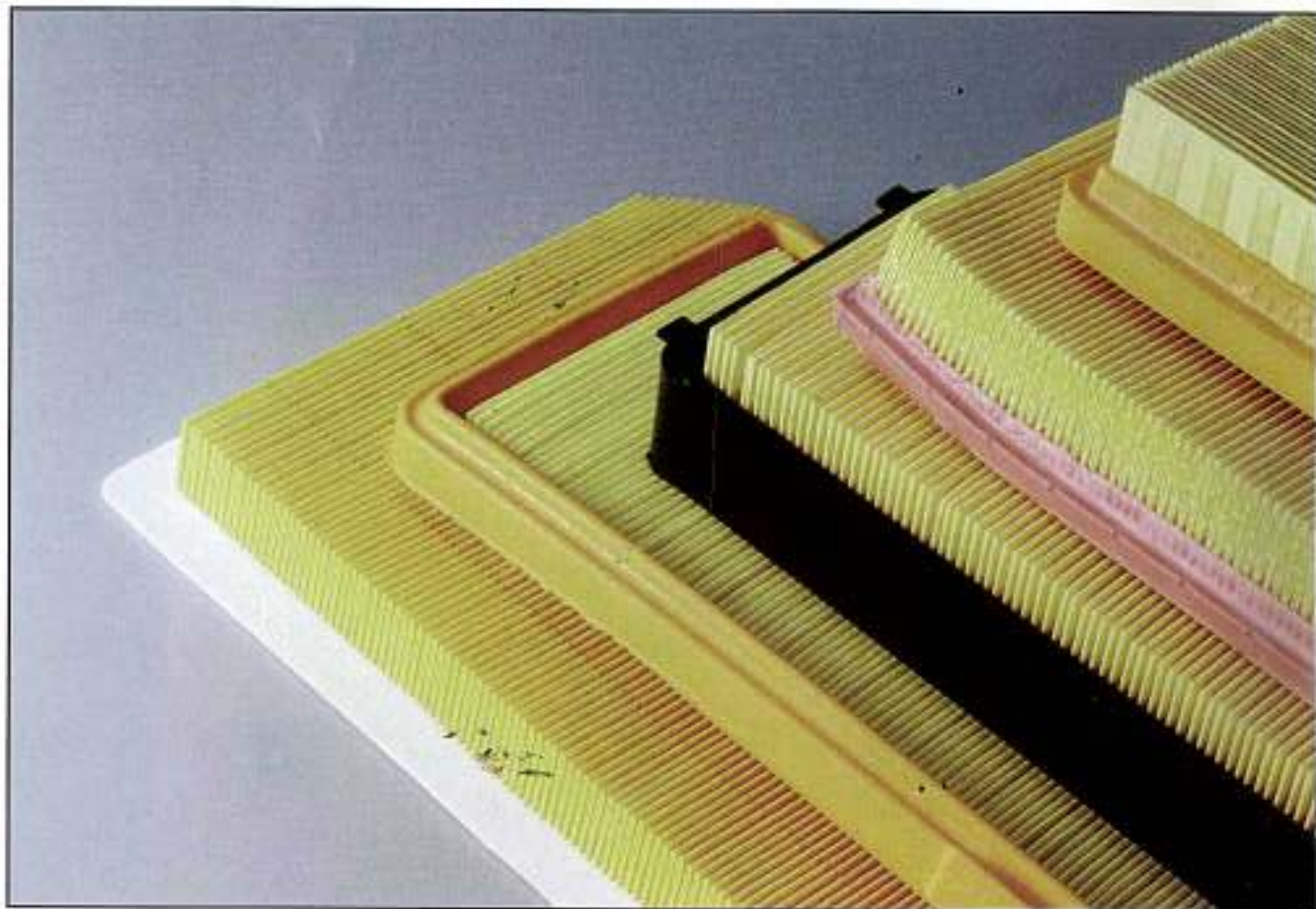
Den 13. november 2000 stod bilen i garasjen på Frei, og det er ikke å

overdrive at jeg absolutt ikke er skuffet !!!

Knut Oluf Flatset

Dette bildet finnes i PC nr. 27 med følgende tekst : "Det er vel ikke helt utenkelig at det blir en slik en i garasjen på Frei etterhvert, Knut Oluf ?" Anmerkningen kunne nesten ikke ha passet bedre...





Din Porsche fortjener kun det beste.

La derfor motoren puste minst like godt
som du gjør.

Med originale deler så gjør den det !

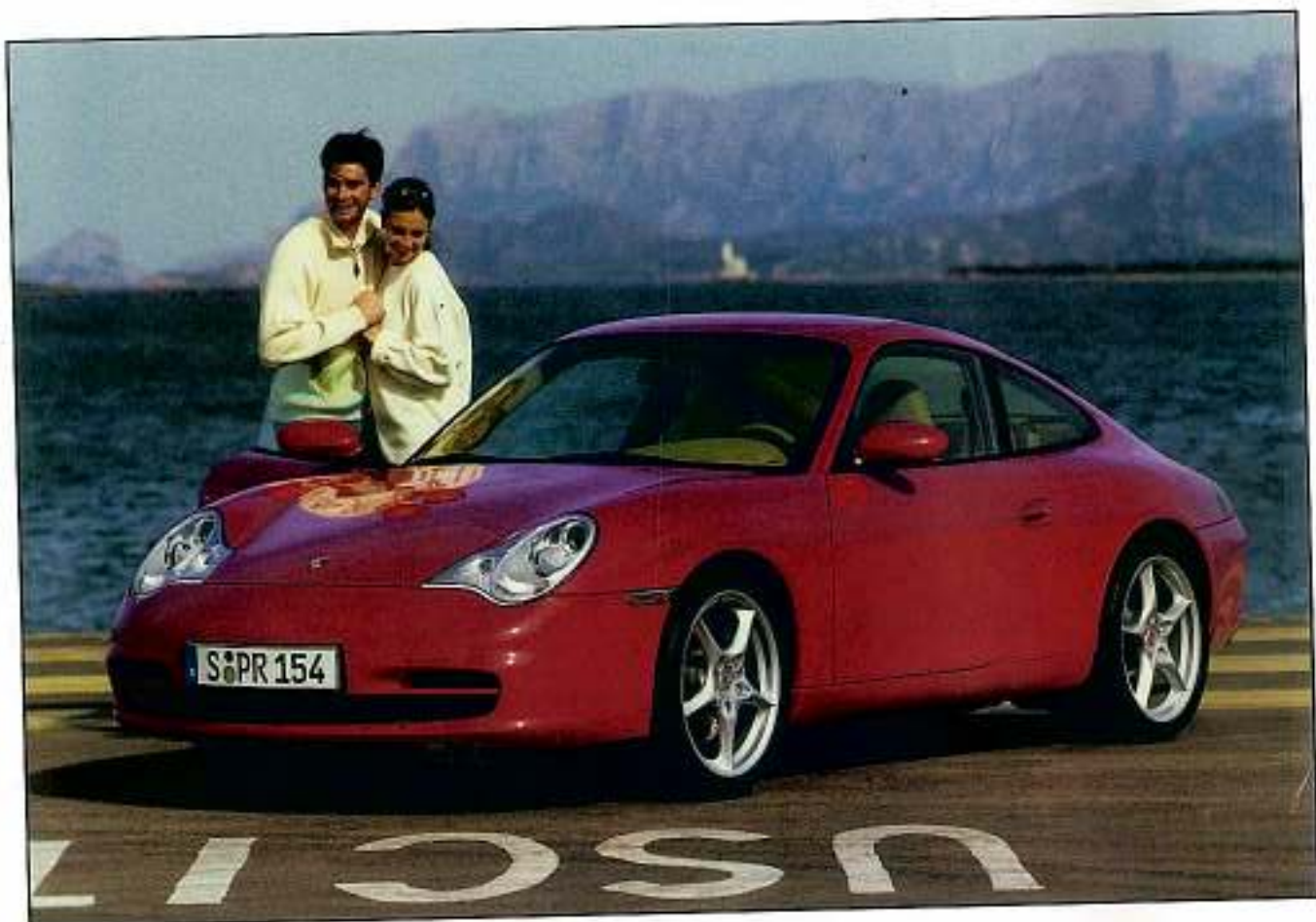
Porsche Service



Importør og eneforhandler av Porsche
Autozentrum Sport as, Østre Akervei 25, 0581 Oslo
Tlf. 22644911, Fax. 23051399 www.porsche.no



PORSCHE



FACELIFT PÅ 996

Fra september måned 2001 vil det på produksjonslinjen bli foretatt diverse endringer på 911 Carrera og dette gjør at vi får se det Porsche AG kaller annen generasjon 996. Den største endringen har skjedd i motorrommet, noe som betyr at kapasiteten har øket fra 3,4 liter til 3,6 liters sylindervolum. Dette har resultert i en motor som nå yter 320 HK (235 kW) og bilen får en toppfart på 285 km/t. Det betyr at hele produktspekteret på 911 har en 3,6 liters motor og standardmodellene 911 Carrera / Carrera 4 nærmer seg 911 turbo. Begge coupe-utgavene gjør med dette en aksellerasjon fra 0-100 km/t på 5 sekunder mens cabriolet-

utgavene trenger 2 tiendeler mer.

Rent utseendemessig får 2002-modellene en ny front og det blir benyttet den samme hovedlykten som på 911 turbo. I tillegg er luftinntakene på frontfangeren forandret for å markere forskjellen fra Boxster. Støtfangeren bak har også fått minimale forandringer og det blir benyttet glassrute med varmetråder i taktrekket på cabrioletutgavene i stedet for plast. På bildet synes også en ny type design på 18" felgene. Vi har også hørt at det blir gjort noen visuelle endringer i interiøret men det foreligger ikke noe informasjon om dette

foreløpig. Porsche er som kjent flinke til å hemmeligholde nyheter i det lengste. De første modellene vil bli å se i våre lokaler fra september/oktober og du vil få informasjon i bulletinen til høsten.

*Egil Haugen
Autozentrum Sport as*



PORSCHE



JAKTEN PÅ EN S

Etter flere år med 914 og 944 uten 911, ble savnet for stort. Egentlig var planen å vente noen år og så kjøpe en 993, men en dag var det en annen tanke som begynte å spire oppe i hodet. En tidlig S, det måtte være tingen. Jo mer jeg tenkte på dette, jo sterkere ble jeg i troen. Kanskje det på litt sikt til å med skulle kunne være mulig å se på dette som en investering. Det ble jo ikke bygget så veldig mange S'er, og prisene er for oppadgående. Faktisk så mye at en strøken bil fort koster like mye eller mer enn si en 911 Carrera fra midten av 80-tallet. Og muligheter for skruing / restaurering ble det sikkert også - så har man noe å gjøre i høst

og vintermånedene.

Hva er en S? Jo, her kommer en rask innføring for de som ikke allerede vet: Da 911 ble introdusert i 1964 var det bare 911. Denne bilen hadde 130 DIN fra en toliters motor. I 1967 ble 911S (Super) introdusert, fremdeles med 2 liter, men med Weber forgassere og S kamaksler, noe som ga 160DIN fra en motor som var svært turtallsvillig (og krevende) før hestene kunne hentes frem. Rett og slett en bil som om man skal være ærlig (og det skal man jo) er bedre egnet for rally og bane enn for dagligkjøring på lave turtall. På 1969-modellene ble det slutt med Weberene, og

Bosch mekanisk innsprøytings-system ble innført (noen kaller dette for Kugelfischer, men det er et annet system brukt på noen av Porsches løpsbiler). Derved øket kreftene til 170 mens forbruket gikk ned. Nå hadde Porsche også introdusert 911T (Touring) med 110 DIN og en svært trekkvillig motor over hele registeret, og 911E (Einspritzung) som var en mellomting med 140 DIN og en spesiell forstilling med selvnivellerende støtdempere/fjærer. Dette var ikke helt bra, verken med hensyn til slitestyrke eller kjøreegenskaper, så etter en tid forsvant hele greia og E fikk vanlig forstilling. For ordens skyld bør det nevnes at det også ble laget

ET DIGITALT RÅSKINN



DESIGNET AV
F.A. PORSCHE

Nå lanserer Fujifilm FinePix 6800 Zoom, et digitalt råskinn med ytelser og design du aldri har sett maken til. Kameraet yter 6 millioner punkter i bildefilen og er designet av F.A. Porsche.

Med FinePix 6800 Zoom flytter Fujifilm grensen for hva man kan gjøre med et digitalkamera. Med denne modellen kan du legge til 30 sek. med kommentar til hvert bilde. Kameraet kan også brukes som et WEB-kamera. Dette gjør at du kan kommunisere online på nettet. I tillegg kan du ta opp video i inntil 160 sek. i AVI format med 10 bilder pr. sek. FinePix 6800 Zoom er også mulig å bruke som diktafon, du kan ta opp inntil 60 min. med lyd. FinePix 6800 Zoom vil bli levert med "docking stasjon", for enkel tilkobling/overføring via USB kabel og ladning av kamera.

Fujifilm FinePix 6800 Zoom vil være i salg fra april 2001, og vil koste ca 11. 495.-.

 **FUJIFILM**



noe som het 911L (Lux). Dette var en modell som stort sett ble eksportert til USA og som hadde de originale 130DIN. Nok om det,- det var Super vi skulle snakke om.

I 1970 fikk 911 2.2 liters motorer, og S'en fikk 180 DIN. Ikke verst på en bil som veier 1020 kg, så da går 0-100 unna på 7 blank. Det var det ikke mange andre biler som klarte i 1970! Turtallet trives best over 5000, og sperrer ikke før på 7400. I 1972 kom 2,4 literne. Disse var lavere komprimert og kunne kjøres på 95 oktan. S'en fikk nå 190 DIN, ny gearkasse 915 (og høyere vekt). Det var 2.4S-motoren som sammen med større sylindere ble brukt i 911 Carrera RS i 73. 1974 var siste året med Bosch mekanisk innsprøytning. USA hadde begynt å bekymre seg om miljøet, og svaret var "sløvere" motorer med 2.7 liters volum og



Riccardo ved Robert's GT2

K-jetronic. Aldri siden er det serieprodusert 911 med så høyt volum / effekt som S'ene hadde. (En 2.0S med 170 DIN har 85DIN/pr liter motor, en 3.0SC med 180 DIN har til sammenligning 60, en 993 har 75.5 osv).

Greit nok det, men hva skal man velge? For meg var valget klart: 2.2S med 180DIN har all "trim" i krom- motorgitter, horngriller samt runde Durantspeil etc. Dette synes jeg ser flottere og mer klassisk ut enn 2.4 som har

ditto i sort/firkantet, men smaken er som kjent som baken - den er delt. Med tanke på investerings-potensialet skulle bilen være original med "matching numbers". Det finnes ikke mange slike i Norge, så her måtte Internett hjelpe til. USA er noko langt å reise bomtur for å se på bil. UK er kostbart, og Tyskland er merkelig tilbakestående og uoversiktlig hva angår Internett og gamle Porscher/deler. Etter hvert fant jeg et firma som heter Topcarsmania, ligger nord i Italia, og som hadde en 2.2S, mørk blå til salgs. Men nei, den var akkurat solgt. Imidlertid kunne innehaveren fortelle meg at han hadde en kunde som skulle selge sin 2.2S, lys blå 1970-modell, i nærmeste fremtid. Dersom jeg var interessert kunne han maile bilder... Der satt jeg på kroken! Etter ca en måned kom bildene, og de viste en bil som

tilsynelatende var i bra stand. Men bilder kan som kjent lyve. Jeg skulle med jobben til Roma ca. én måned etter dette, men det var ikke bra nok for Riccardo Sampaolesi, som ville ha handelen i havn snarest mulig. Så da var det bare å bestille en helgetur til Milano, og med tog videre til Verona (hjembyen til Romeo og Julie) der jeg skulle hentes i bil.

Som sagt så gjort. Jeg reiste og traff Riccardo for første gang. Han viste seg å være en 25 år gammel jurist som var blitt hektet på Porsche, og som hadde gjort det til et levebrød, til sin fars store sorg (jeg hadde æren av å treffe senior som var jurist og dommer med fortid fra Corsica som han til slutt måtte forlate grunnet problemer med mafiaen). Sammen med en kamerat på samme alder driver Riccardo Topcarsmania og

handler med alt fra gamle klassiske Porscher til GT1. Litt betenkt kan man jo bli i utgangspunktet, men turen gikk opp til fjellene til en liten by som heter Romeno - og til Robert Sikkens Racing (RSR). Det høres ikke mye italiensk ut, og det er det heller ikke. Robert er en nederlander som har bodd i Italia i 30 år. Før han slo seg ned i Romeno drev han som profesjonell mekaniker/team-eier innenfor racing i de fleste klasser, på alle kjente europeiske arenaer, og alltid med Porsche. Trofésamlingen og billedalbumene imponerte i alle fall meg. Lite verksted, men tegninger ble lagt fram som viser hvordan det nye verkstedet blir seende ut. Dette var en virkelig entusiast som kunne sitt fag! Og også han er parteler i Topcarsmania. Og der stod "min" 2.2S da, riktig fin så hun ut i halvlyset. Blåfargen var omtrent som Gulfblau, bare



enda blåere (Crystallblau). "Dolly" falt meg øyeblikkelig inn, og det har blitt navnet på bilen siden. Men mer om det i morgen. Nå var vi alle sultne etter en lang dag, så derved havnet vi på den lokale restauranten med 4-retters middag med tilbehør (prøv Trippa - kumage - det er faktisk ganske godt bare man ikke tenker på kugalskap). Og det ER sant det som sies: I Italia er "alle" interessert i bil, så etter kort tid var Robert og Riccardo i tilsynelatende hissige diskusjon med kelneren om fordeler med Porsche kontra Ferrari - Herlig!



Riccardo og Robert på pub i Kiel ved henting.

Så, neste dag var det ingen bønn. Eget verktøy var medbragt, så nå skulle Dolly til pers. Først utvendig/innvendig inspeksjon, deretter teknisk. Dette så jaggu mye bedre ut enn hva jeg hadde drømt om. To rustflekker- og uoriginal frontspoiler- det var alt. Perfekt! Opp på bukk og frem med kniv, skrutrekker og godt lys. Og til min store forbauselse: INGEN rust! Det kan da ikke være mulig tenkte jeg og stakk og grov. Litt på overflaten fant jeg i bakkanten av en hjulbue og nede/inne på den ene døra, men på alle de kjente rustfellene; batterikasser, torsjonsrør, bak i B-stolpen og rundt jekkefestene etc, var det rustfritt. Og jeg som hadde tenkt meg et "prosjekt". Dette var nesten for bra. En god del oljesøl var det jo fra simmeringene på gir/motor, men drivverket hadde jeg tenkt å overhale i alle fall (i ettertid har pakningene "trutnet". Den siste eieren gjennom 15 år hadde stort sett bare brukt bilen til et par treff i året. Og da blir pakningene tørre). Og eksosanlegget som var uoriginalt var det to hull i. Prøvekjøringen fortalte om en

bil som var i orden uten nykker- og lyden... for uinnvidde kan opplyses at "ekspertene" er enige om at lyden av en 2.2S er den flotteste fra alle 911 ever! Da var det bare å skrive kontrakt. 17000Euro + 2000DM for SSI varmevekslere og Dansk eksospotte, alt i rustfritt og ferdig montert. Bilen skulle leveres på henger i Kiel 5 uker senere der vi skulle overta den. På turen hjem var det togstreik og problemer med leiebil samt at italienske lommetyver gjorde

en brukbar fangst på meg, men det er en annen historie...

En sak til må jeg nevne om RSR. Robert er en rimelig bra sjåfør som selv deltar i bakkeløp. Til det har han bygget sin egen drømmeporsche. Utgangspunktet er en "standard" GT2, men det var før det... Nå er en kjempemessig intercooler montert på den 4-hjulstrukne 3.6-literen, ny veiv, lette ventiler, andre kammer, nye dobbelt-turboer K24, innsprøyting etc

I lugaren på Kielfergen hjem til Norge. Da er det lov å feire med litt champagne når S'en står trygt noen dekk lenger ned.



Til ære for meg ble vidunderet trillet ut og startet opp. For en lyd! Bakken ristet! Så var også bilen testet til 728DIN på dynameter ved 0.5bar lade-trykk!!!

Dagene går sent når man venter på noe godt, men endelig kom dagen da jeg og Gosia skulle hente bilen. Gjett om vi var spente? Bilen var transportforsikret, men ikke for tyveri,- og tenk om... Men alt gikk bra, og både Riccardo og Robert ventet på oss på kaia. På returen vanket det tysk "champagne", dere vet den med Porscheemblemet på. Hjemme i Norge gikk tollklareringen greit, og på mandag klarte jeg og Magne Bævre det kunststykke å få betalt avgifter på Tollboden i Drammen, innsisert bilen hos Egil Haugen for LMK-veteranforsikring, ordnet midlertidig forsikring, gjennomført teknisk kontroll hos Biltilsynet på Kongsberg og

registrert bilen! Svett, men vi klarte det akkurat. Og bilnummeret: S-91170.

Etterspill. Nå har Dolly vært Kongsbergjente siden april. Tilstanden er meget bra til en 31-åring å være. Bilen går rett og slett som ei klokke. Men til høsten blir det midlertidig slutt på moroa. Da er det demon-tering og full restaurering. Men original skal hun fortsatt være, med S-motor, S-calippere, frontmontert oljekjeler og alt det andre som en riktig S skal ha. Lakken er på deler av bilen fremdeles den originale, og i så fin stand at jeg håper å finne lakk som gjør at jeg kan beholde tak / baklukk urørt. Så får vi smøre oss med tålmodighet i ca 2 år da inntil arbeidet er ferdig. Men da skal det vært en rimelig strøken bil som fyller opp ved siden av den orange 914-6 GT-en vår. Og til sommeren - da går turen via dele/teppekjøp i Tyskland til

Gardasjøen og en gjensitt hos Robert og Riccardo.

Til sist: Dersom noen av dere er på jakt etter en original bil er Italia et bra sted å lete. Årsaken til det ligger i et utrolig stivbent regelverk: Motor, hjul/felgdimensjon- kort sagt intet kan endres i forhold til vognpapirene (på min bil satt det 185/70-profil dekk!). I "moderne" EU-tid er det en åpning til å gjøre endringer i Tyskland og få TÜV-papirer der. Det er EU-Italia nødt til å godta. Ellers er vel muligheten til stede for å bli lurt i Italia på samme måte som her hjemme. Så skal du ut å handle bør du gjøre hjemmeleksa og vite hva du skal se etter.

God sommer!

Hilsener fra
Stein, Gosia og Dolly (911S
2.2 1970, VIN 9110301223,
motor 911/02 6301688)



Her er din nye kvalitetsolje!
- som er produsert i USA med amerikansk baseolje

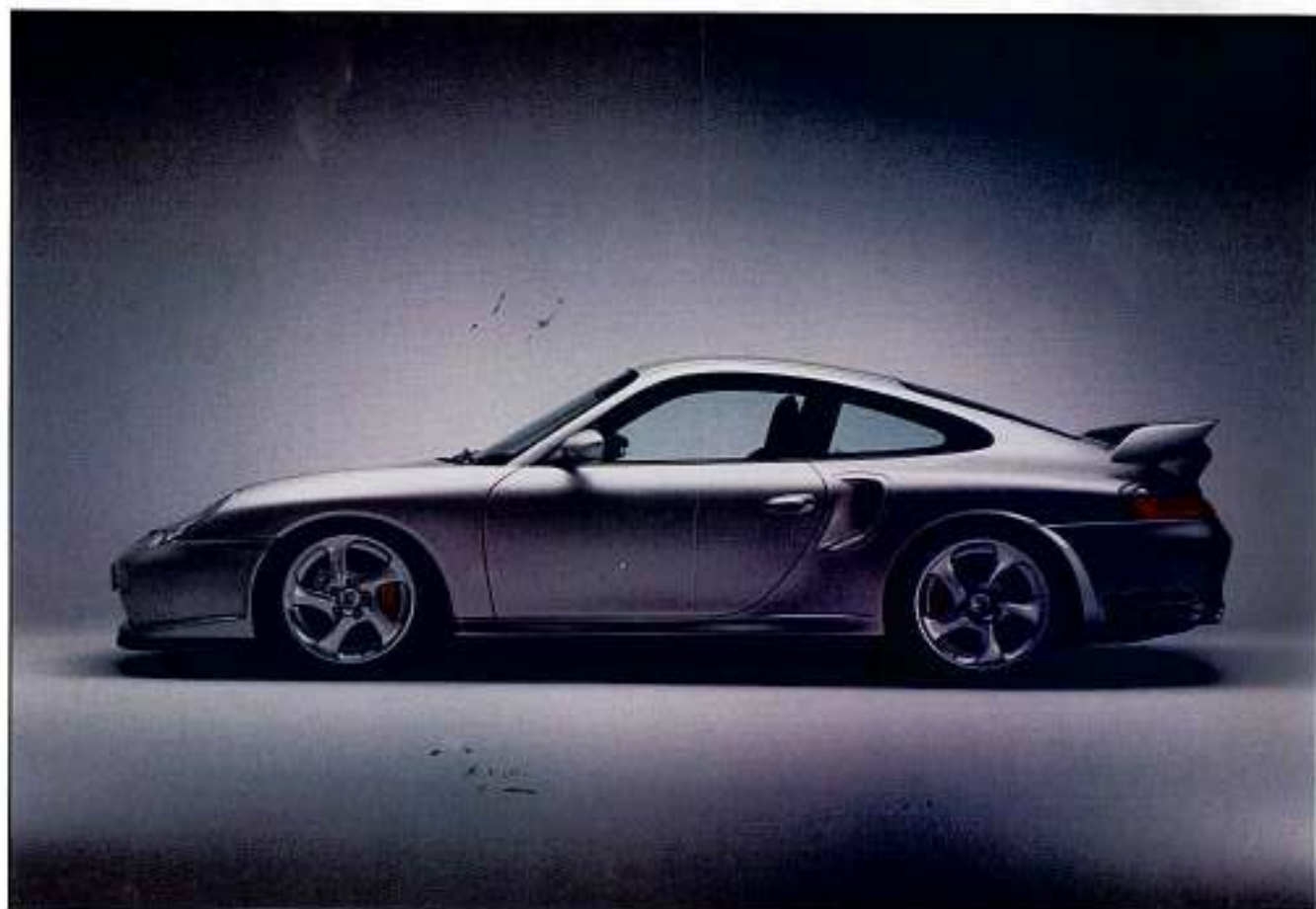
- 76** 20W-50 er spesielt utviklet for høy belastning og høye temperaturer.
- 76** Foretrekkes av over 50% av teamene i den beinharde amerikanske serien NASCAR.
- 76** Vår 20W-50 olje gir bedre oljetrykk og mindre oljeforbruk sammenlignet med mange av konkurrentenes syntetiske oljer. Dette gjelder spesielt motorer som jobber ved høye temperaturer ved aktivt bruk i sommerhalvåret.
- 76** Vær klar over at konkurrentenes helårsoljer er et kompromiss mellom ulike egenskaper. For deg er kanskje ikke kaldstart i -50 det viktigste.
- 76** Mineraloljen fra 76 innfrir kvalitetskrav som konkurrentene bare kan møte med sine langt dyrere syntetiske oljer.

PCN medlemstilbud:

15% rabatt på veiledende pris ved kjøp av min. 11,4 liter (3 gallon)

High Performance 20W-50.

Importør: HP Autoracing Tlf: 32 73 47 95 (kvel) e-mail: hlvad@eunet.no



GT2

Porsche har fått en ny toppmodell og har tatt frem det ypperste i dagens moderne bilindustri for å markere hvem som er på toppen. 911 GT2 er den raskeste serieproduserte Porsche noensinne og akselererer fra 0-100 på 4.1 sekund. Når du har 200 km/t på meteret har det tatt 12.9 sekunder og når "skyvet" etter hvert avtar har du 315 km/t. Den har satt ny runderekord på Nürburgring med 7 minutter og 46 sekunder, noe som gjør den til rekordholder for serieproduserte gatebiler på Nordsløyfen.

Motoren i GT2 er basert på den samme som sitter i turboen men forskjellen ligger i de to

turboene som har enda større luftgjennomstrømning og tillater et ladetrykk på 2 bar. Dette gir en effekt på 462 Hk (340 kW) ved 5700 omdr. som er 10% mer enn på 911 turbo. Maksimum dreiemoment er 630 Nm allerede fra 3500 omdr. og det er konstant til 4500 omdr. All denne enorme kraften overføres kun til bakhjulene via en 6-trinns girkasse. Synkroniseringsringene i girkassen er laget av stål i stedet for messing for å gjøre den ennå mer pålitelig ved hard bruk. Bilen har også vært på slankekur og egenvekten er 1440 kg som er 100 kg lettere enn 911 turbo. Dette gir 3.11 kg/hk og vi snakker fortsatt om en gatebil... Som på GT1 og GT3 benytter også GT2 seg av tørrsump

oljetank på motorblokken. Denne løsningen sørger for nok tilførsel av olje ved hjelp av godt dimensjonerte oljepumper selv under ekstrem bruk, og den totale oljemengden er ca. 11 liter. Eksosanlegget er i prinsipp det samme som på 911 turbo og oppfyller med god margin de strengeste krav til avgasskrav i USA. Bensintanken er øket fra 64 liter til 89 liter på grunn av plassbesparelsen i forhold til firehjulstrekk.

For de av dere som ikke har kjørt den nye 911 turbo så er den kort fortalt en "komfortabel" supersportsbil som føles forholdsvis myk å kjøre på bane. På GT2 er denne mykheten fjernet og Porsche har kommet med et sports-



understell som gjør bilen 2 cm lavere enn turboen og det benyttes racingfjærer og støtdempere som er hardere og mer sammenlignbare med GT3. Den har også fått justerbare stabilisatorer foran og bak samt et hjuloppheng med justeringsmuligheter som gjør bilen ennå mer optimal for bruk av slicks eller racingdekk. GT2 har PCCB (Porsche Ceramic Composite Brakes) som standard, noe som har redusert nedbremsing av bevegelig masse med 16,6 kg. Sammen med et

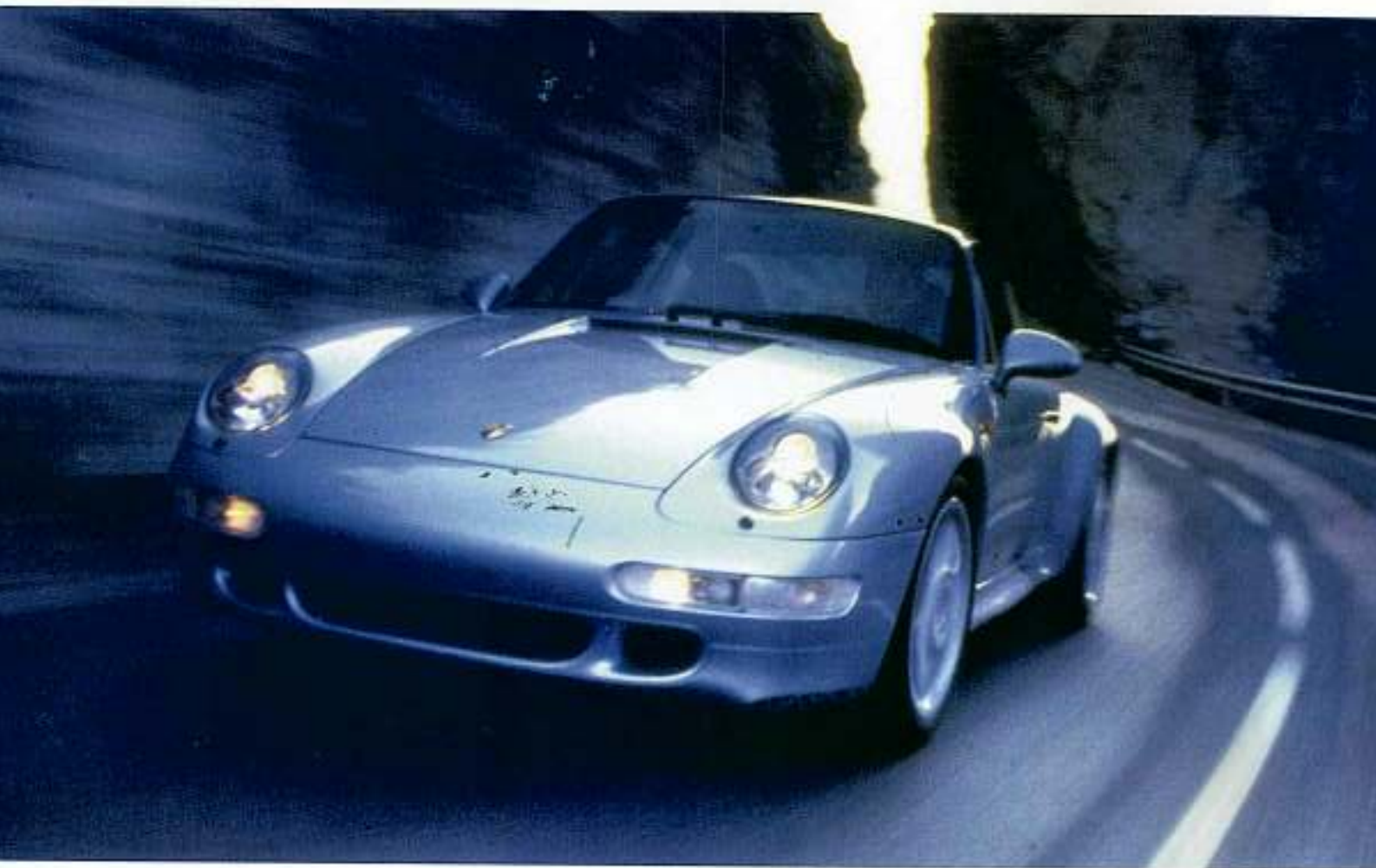
nytt oppsett/design av bremserørerne til hver monoblock aluminiumscalipper sørger disse bremsene for ekstrem bremsevirkning totalt uten «fading» takket være den harde overflaten på de keramiske bremse-skivene.

Rent utseendemessig er GT2 noe forskjellig fra 911 turbo. Frontpartiet er mye mer aggressivt med et luftinntak i forkant av panseret i tillegg til mer aerodynamisk design på de store luftinntakene i frontfangeren. Den permanente vingen på motorlokket har ikke bare et lekkert ytre design men den sørger også for maksimum marktrykk når det begynner å gå fort. De gule bremsecalippene forteller også at vi har med en noget spesiell versjon å gjøre og de 18" store felgene er 8,5" foran med 235/40 R 18 dekk og 12" bak med 315/30 R 18 dekk bak. Som standardutstyr leveres GT2 med 4 airbager, skinntrukne Recaro racingseter, el. vinduer, fjernstyrt alarm og sentrallås. Du kan også velge om du vil ha den med eller uten klima-automatikk og radio/cd-spiller eller som Club Sport versjon med fabrikkmontert bur som er boltet i chassiset. En CS vil nok ha den største kjøreopplevelsen på bane og hvem trenger vel da ekstra musikk utover den som kommer fra motoren? Vi fikk dessverre ingen tildeling av GT2 på 2001-kvoten men vi har fått tildelt 6 biler av 2002-produksjon. Det betyr at vi kan levere biler fra ca. årsskiftet 2001/02 og grunnprisen er foreløpig satt til kr. 2 350 000,-

Egil Haugen
Autozentrum Sport as



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.

AUTOTUNING AS



Mange stolte Porsche-eiere vet godt hvor Råde i Øsfold er. Det er ikke naturgitt at man forbinder sportsbiler av edleste sort med Råde, så vi bestemte oss for å se litt mer på bakgrunnen for dette. Opphavet til denne assosiasjonen finner vi i et firma som heter Autotuning AS. Daglig leder Espen Olsen og hans medarbeidere (6 ansatte), har siden starten i 1993 markert seg som gode hjelpere når kjøledeggen halter, eller skal erstattes med annen redskap. Om vi setter kursen sørover på E6 fra Oslo, vil vi passere Rygge flystasjon mens lukten fra Moss ennå kan fornemmes. Mens vi speider etter

flymaskiner (helst en jet), dukker plutselig halvparten av en giftgrønn 911 opp på veggen på en forretningsbygning. Umiddelbart etter kommer avkjøringen (ca 100 m). Fredrikstad og Råde forkynner skiltet. En dreven sjåfør rekker akkurat å tømme et par gir før "flapsen" må ut, og vi svinger inn til nyoppussede lokaler hos Autotuning. Turen tar ikke stort mer enn 45 min. fra Oslo

Vi aner med en gang at det ikke er et vanlig verksted vi har kommet til. Velkjente logoer for RUF og FVD henger på veggene. Parkeringsplassen gjør heller ikke skam på nabolaget. Her står pent oppstilte biler til

reparasjon eller modifisering på verkstedet, samt biler til salgs. Det beste av alt, det er bare Porscher! Inngangspartiet domineres av en resepsjon og salgsdisk. Her finner vi daglig leder Espen Olsen i full gang med å besvare noen av de mange telefonene som kommer inn til en totalleverandør av og til brukte Porscher. Han kan fortelle at de går inn i "moro-årstiden 2001" med ny salgshall for brukte biler samt større verksted med bedre kapasitet og nytt utstyr.

Autotuning har som motto å være en seriøs og kvalitetsbevisst partner for den engasjerte Porsche-eier. De er også forhandler for

RUF i Norge, og har agenturer for flere andre leverandører som f.eks. FVD. Dessuten kan TechArt's sortement skaffes. Autotuning driver også med salg av brukte deler. Når det gjelder RUF, kan Espen og hans mekanikere levere alt fra enkelte komponenter til komplette løsninger for en fullstendig ombygging av bilen. Spesialutdannede fagfolk sørger for at de strenge retningslinjene satt av et kvalitetsfirma som RUF, følges. En annen følge av spesialutdanning av mekanikerne, er at Autotuning stiller med spesialister på de enkelte komponenter i din bil. Han som for eksempel har ansvar for motor/gir, skrur bare på motor/gir. Slik kvalitetssikrer de hele den prosessen det er å reparere/tune en avansert sportsmaskin. Autotuning har faste priser på service (eks. 911 SC/Carrera kr. 5300,- inkl. Mobil 1 olje). Det blir benyttet kun originale deler på alt arbeid. Slik vet man hva man har å forholde seg til av forventede "faste" utgifter, i alle fall den nærmeste fremtid.... (burde hatt 20 hk til !) Investeringer i teknologi og utdanning medfører dessuten at service og reparasjoner følger den standard som kreves av et Porscheverksted.

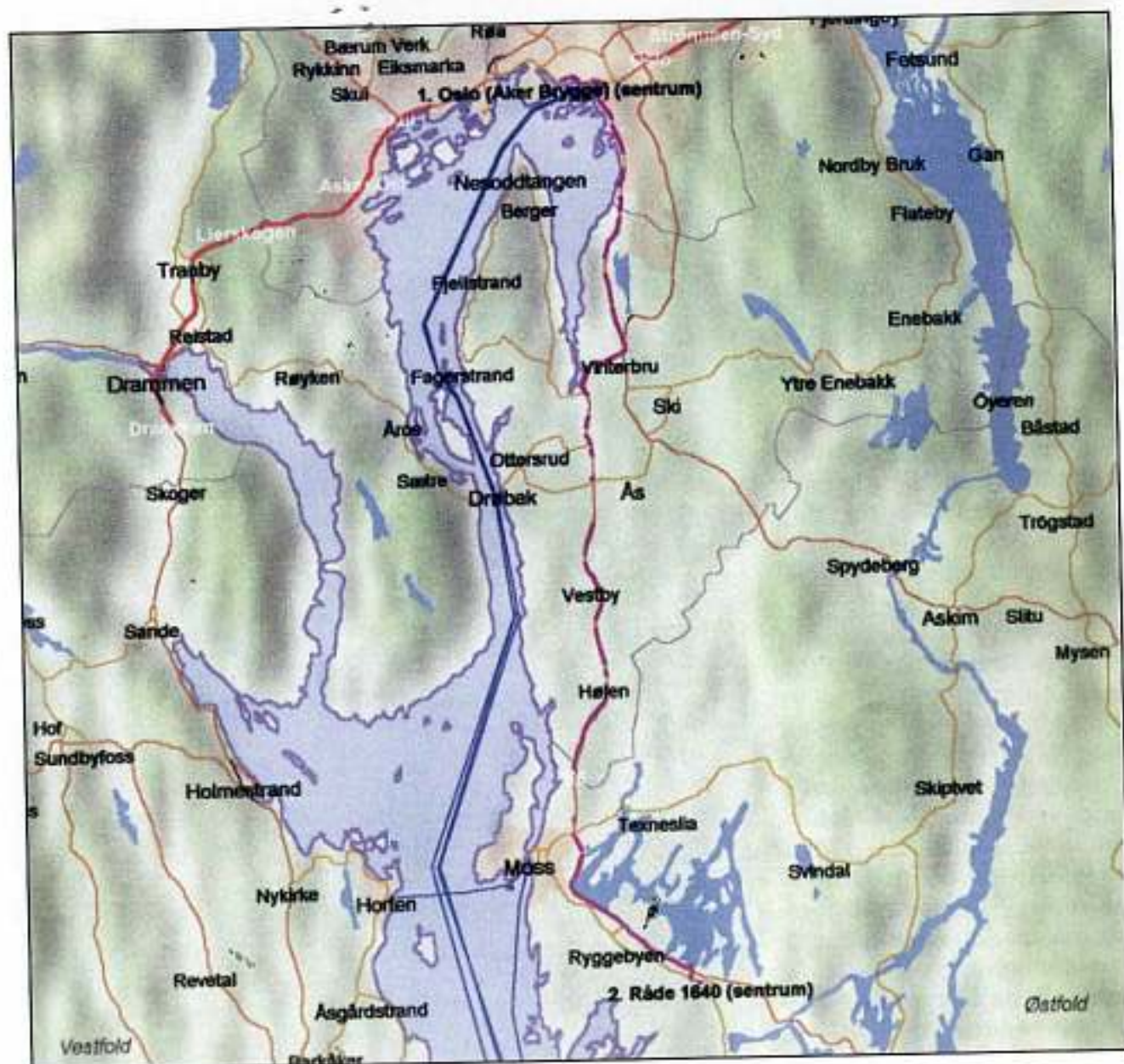
Som nevnt tidligere, har Autotuning også salgsavdeling for klassikere og kommende klassikere. Om man har en drøm som ikke kan realiseres i Norge, kan man også søke hjelp hos Espen & Co. Vi har en følelse av at Hr. Olsens nettverk i Porscheverdenen begynner å bli omfattende.... Kort summert er Autotuning verdt et besøk for en Porsche-entusiast, enten det gjelder kjøp



av bil, reparasjoner, tuning og modifiseringer. Nevnte vi medlemsrabatt og mulighet for fri bil ved dagsreparasjoner etter avtale?

Svein Annestad /
Christian Eek Jensen

Firehjulskontroll og justering
gjøres ved hjelp av avanserte
maskiner og vekter på hvert hjul
for optimalt resultat.



AUTOTUNING RUF®

NYHET for 911 74-89:

Røde baklyktglass, hvite blinklysglass foran, samt hvite sideblinklys



NYHET for 964:

Hvite blinklysglass foran



Settpris **kr. 2400,-**

Settpris

kr. 1990,-

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. 5.300,-

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. 7.500,-

944 2 ventiler: Bytte av register- og balanseakselrem
inkl. deler og arb.

kr. 2.800,-

Alle priser er inkl. mva.

SIDE 1:18

Som den svorne 1:43 entusiast jeg er så hadde jeg vel aldri drømt om å skrive om en så stor modell som 1:18, men i dette tilfellet så er jeg villig til å gjøre et unntak! Jeg har i tidligere artikler beskrevet de imponerende detaljarbeidene på de små 10 cm modellene, og da skjønner en jo at det er enda større muligheter for å imponere med detaljene på en skala som er nesten tre ganger så stor. Det er ikke hvilken modell som helst jeg tar for meg denne gangen, men nærmere bestemt en legendarisk herlighet fra 1970. Og det betyr Porsche 917K som Steve McQueen kjørte i filmen "LeMans". Det er AUTOart som har laget modellen og det er et imponerende stykke finish som må skrues ut med fire stjerneskruer av esken. Lakkarbeidet er helt perfekt og dekoreringen tilpasset nærmest 100% originalen. Det lille lokket foran kan fjernes for å komme til bremseveskebeholderne, oljekjøleren og alle lufterørene fra luftinntaket. Videre kan begge dørene åpnes slik at en har tilgang til cockpiten hvor du finner det røde go-



cart lignende førersetet og det enda mindre passasjeret, 6-punkts Sabelt belter, instrumentering, girspak, ratt og speil, selv hovedstrømbryteren på dashbordet er som på originalen og det er også den utvendige bryteren like foran ruten.

Resten av bilen er motorlokk, og det kan åpnes det også! Det er nemlig her det mest essensielle

befinner seg, nemlig den 12-sylindrede luftkjølte (hva ellers ...) 4.5 liters 540 hesters boxer-motoren som Porsche hadde en eventyrlig suksess med på begynnelsen av 70-tallet. En bil som toppet 380 km/t på Mulsannestrekket... Påfyllingslokkene til olje og bensin mangler bare de gjennomhullede

finnene ellers er oljerør, oljetank, bensintank osv. på plass. Bremseskivene er som på originalen og går gjennom calipperene og felgene er matt sorte med senterbolt. Den karakteristiske liggende viften er gul for å symbolisere glassfiberen som ble brukt på originalen – det er rett og slett et praktstykke på den aller øverste samlerhyllen. Det er en modell som bare sier "kjøp meg, for denne MÅ du ha!" Den er

laget i metall og veier i overkant av 500 gram. På esken, et sitat av Steve Mc Queen:

*Racing is life!
Anything that happens
before or after is just waiting.*

Det kan jo ikke sies bedre...

Egil Haugen



NYFØDT !



Porsche Classic nummer 29 var vi (Egil og undertegnede) nygift. Og nå har vi "ny (-lig) født"! 6. april ble vakre Nora født. Og som seg hør og bør, ble hun hentet i - en Porsche vel! Prinsessen ble plassert i forsetet ved siden av far i et dertilhørende Porsche baby-sete. Og jeg ble "brettet" i to, og stuert inn i baksetet! Fremdeles noget større enn tidligere, da normalvekten hadde økt med nette (!) 35 kilogram. Av erfaring kan jeg nå nevne at det ikke er spesielt god plass bak i en Carrera 4. Jammen godt vi bare skulle tilbakelegge strekningen Rikshospitalet-Kolbotn.

Som Porsche-entusiast-kone er det altså ett og annet jeg nå har lært, og ett og annet jeg må finne meg i. Jeg har sågar et besøk på Porschefabrikken i Stuttgart på merittlisten min. Hva Formel 1

gjelder... så kan jeg faktisk skryte av å ha vært én av ekstreemeeemt mange tusen tilstedeværende på Hockenheim i 1999. Og jeg og min mann har kjørt "runden" i Monaco - sågar på «curbsen». Dere ser jeg kan terminologien deres!? Jeg blir nok ingen ihuga fan, men morsomt har det vært. Og kanskje spesielt morsomt at Eddie Irvine vant i 1999. For vi stod nemlig sammen (!) på ski i Madonna tidligere det året.

Bil - primært Porsche - med dertilhørende "aktiviteter" har altså sneket seg inn i undertegnede's hverdag. Det er banetreff og slalåmkjøring. I tillegg jobber han med Porsche fra morgen til kveld. Og "å skru bil", ja det gjør han også! Før min tid med Egil ble bilen reparert på verkstedet, og det eneste jeg gjorde var å fylle bensin og å kjøre den. Bilen

han skru på er lakkert Riviera-blå, og når min mann stiller på startstreken, ja da stiller mor med Riviera-blå-lakkerte tånegler!

Hilde Haugen



TA TYVEN PÅ FERSK GJERNING!

Det stjeles mer i Norge enn noen gang før. I første halvdel i år steg biltyverier med 20 prosent i forhold til samme periode i fjor. Motorsykkel-tyverier med 48 prosent, grove ran med 46 prosent, og tyverier fra hus og hytte med 13 prosent. I tillegg har det vært en 30 prosents økning i båttyverier fra 1998 til 1999. Når ulykken først er ute, er det statistisk sett en meget stor fordel å være sikret med Guard System, siden det viser seg at mellom 90 og 95 prosent av stjalne objekter som er sikret med dette systemet spores opp umiddelbart, og eieren får gjenstanden tilbake samme dag!

Larviksbedriften Guard Systems ASA har kommet opp med en pakké løsninger som er ganske så uovertruffen. Systemet gir formodentlig markedets beste beskyttelse, og det til en uhyre fordelaktig pris. Her kan vi for en gangs skyld faktisk oppleve å få både i pose og sekk, noe vi ellers ikke er vant med. La oss se litt på hva Guard Systems egentlig er.

AutoGuard

Biltyverier er en pest og en plage. Selv om bilen blir funnet igjen etter en stund, er denne ofte rasert og mishandlet, og det er derfor meget om å gjøre å finne den så snart som mulig. Kostbare biler selges også organisert ut av landet, eller hogges opp til deler. Derfor

gjelder det å finne dem med en gang, og her kommer AutoGuard inn i bildet. Når bilen din blir stjålet ringer AutoGuard og gir beskjed om dette. Her kan du velge inntil 3 forskjellige telefonnummer som blir varslet. Når du varsler Guard Systems alarmsentral, spores bilen via selskapets sporingssystem, og 95% av biler som er sikret med dette systemet kommer tilbake til eieren samme dag! Fordelen er innlysende. Med et slikt system får du hos noen forsikringsselskaper rabatt på premien, og fritak for egenandel ved tyveri. Reduksjon av hærverk, samt at du unngår å miste personlige papirer og gjenstander, slipper å vente i lang tid på verksted, eller vente i lange tider på levering av ny bil, bør være god grunn til å se på systemet.

YachtGuard

Systemet er jo egentlig det samme som AutoGuard. Det varsler deg ved innbrudd eller tyveri av båten din, og gjør at det i 95% av tilfellene er meget enkelt å finne denne igjen samme dag. Dersom du allerede har et alarmanlegg i båten, kan Yacht-Guard, på lik linje med alle de andre systemene, kobles sammen med eksisterende alarm. Fordelen er, selvsagt, at det nå ikke bare er en alarm som står og uler og skriker for seg selv, men at beskjed blir sendt til deg om at innbrudd eller tyveri er på gang. Og dette foregår over

lukket radiosamband.

Hus og hytte

Innbrudd og tyverier fra hus og hytte blir et stadig større problem, og også her har Guard Systems en meget interessant løsning. Siden vi snakker om trådløs alarmoverføring er du ikke avhengig av å ha telefon montert, hvilket for hytter er en meget stor fordel. Guard Systems radiocomputer vil, sammen med et alarmanlegg, varsle et vaktelskap eller eier når et innbrudd foregår, og mulighetene for å hindre tyveri og hærverk øker drastisk. Mange hytter ligger slik til at det ikke er utbygget telefon, og ei sirene vil heller ikke varsle noen. Overføring av signaler via lukket radiosystem er derfor eneste muligheten, og dette fungerer. Når vi nå kjenner til hvor stort omfanget av antikvitetsstyverier er, vil vi påstå dette er en meget god løsning. Med visse forbehold kan faktisk også gjenstander sikres på slik måte at de kan finnes igjen via sporingssystemet.

Gjenstander

Hva om du kanskje har en forretning som stadig blir utsatt for innbrudd? Vi vil ikke fortelle noen hvorledes systemet fungerer, men kan opplyse våre lesere om at det er fullt mulig å sikre innholdet av eksempelvis et tobakkslager. Det som i så fall vil skje er at man vil kunne finne varene, og dermed tyvene. Man

Eksklusiv avtale til klubbmedlemmer i Porsche Klubb Norge !

Velg noe mer enn bilalarm !

**Antall bil-tyverier
har økt med over
20% fra i fjor !**



95% av stjålne objekter som er sikret med Guard systemet spores straks opp av Guard Systems og eieren får tilbake sine verdigjenstander samme dagen !

**Registrer deg og bli blant de 100 første som
mottar en Guard sporingsmodul til Kr. 0,-**

Kun 136,-/mnd for 2 års avtale. (inkludert batteri hvert år)

Oppgradering: eventuell tilkobling for alarmoverføring kan utføres av våre forhandlere. Se vår forhandlerliste på:
guardsystems.no

Guard Systems produserer noe av det fremste innen sikkerhetssystemer for sporing av tyvgods og systemene er selvsagt uavhengig GSM/GPS ! Modulen kan byttes til ny bil men ved sletting av abonnement leveres Guard modulen tilbake. Tilbudet gjelder kun medlemmer Sør Trøndelag og sydover.

Svarslipp: Ja takk, jeg vil ha Guard i bilen ! ☐

Registrer deg på en av 5 følgende måter:

Navn : _____
Adresse : _____
Medlemsnr. : _____
Type bil : _____
Forsikringsselskap : _____

1. Guard Systems ASA, Kanalkaia, 3263 Larvik
2. E-mail: kundeservice@guardsystems.no
3. guardsystems.no/PORSCHE
4. telefon 815 22 800
5. telefax 33 14 18 01

kan selvsagt spørre seg om dette er nødvendig i tillegg til vanlig alarm, men når vi vet at det i dag er tobakksligaer som driver organisert kriminalitet med tobakkstyverier, er dette slett ingen dum idé.



Umulig å oppdage

For en tyv er Guard System en problematisk motstander. Dette fordi systemet er passivt, og dermed umulig å søke seg fram til. Om noen har lyst til å stjele din Porsche eller din cabin-cruiser, kan man ikke scanne bilen eller båten for å se om den har en sender innebygget. Denne ligger der passiv, og aktiveres ved behov av Guard Systems folk under søk. Guard Systems ASA har derfor inngått en kontrakt med båtprodu-senten Hydrolift. Hydrolift er en båtprodusent som har spesialisert seg på "skjærgårdsjeoper", som har vært svært tyveri-utsatte. Hydrolift fokuserer på sikkerhet og har i lengre tid montert Guardsystemet til kunder som har ønsket det. Nå har Hydrolift gått lenger – som en del av sikkerhetspakken fabrikkmonteres nå Guard moduler i alle båtene de produserer. "Dette er rett og slett den beste og mest effektive sikkerhetsløsningen på markedet", hevder Trygve Holtan-Hartwig i Hydrolift.

Ta vare på verdiene

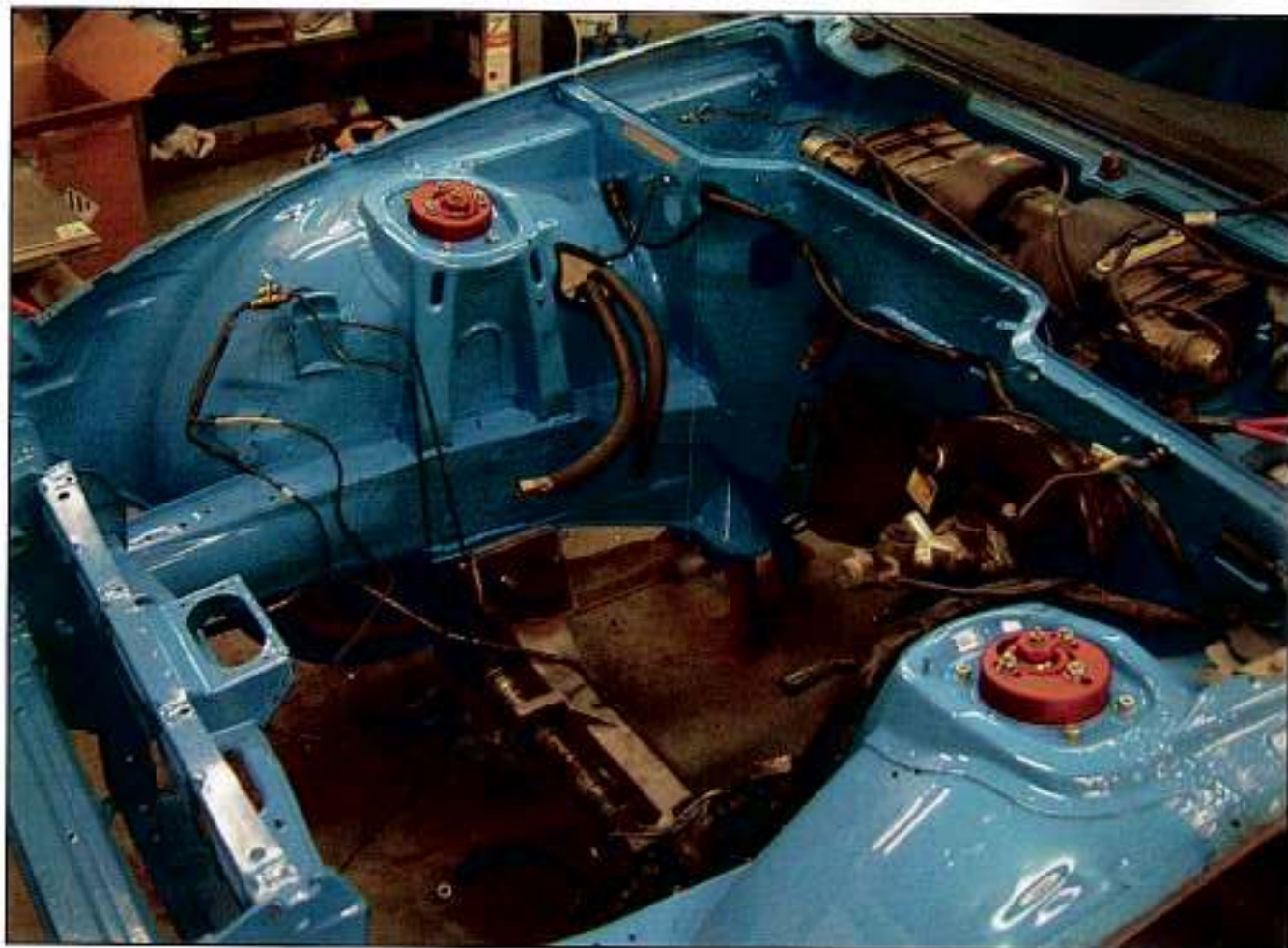
Som sagt er dette muligens det mest effektive systemet på markedet i Norge i dag, og da er det ekstra trivelig at prislappen er uhyre moderat. Selve alarmsystemet leveres ikke av Guard

Systems. Det gjøres av lokale montører, som installerer det utstyret som er mest hensiktsmessig for å sikre det som sikres skal. Guard Systems sørger for at du eller en alarmsentral blir varslet når noe skjer, og gjør i tillegg at bilen eller båten (eller andre gjenstander) blir funnet igjen raskt. Systemet kan med andre ord kobles til ditt eksisterende alarmanlegg, noe som i så fall begrenser installasjonsutgiftene radikalt. Dette fordi du ikke behøver å installere nytt alarmanlegg. Gjenfinning vil kunne skje hvor som helst, men radiovarsling til eier er avhengig av dekning for Guard Systems radioanlegg. En bil eller båt beveger seg, og vil likevel hurtig komme inn i dekningsområdet. Men for hytter og eiendommer bør Larviksbedriften kontaktes for å høre nærmere om dekningsområdet. Om flere går sammen, kan det bygges nødvendig infrastruktur for området, og en hytteeier-forening bør være riktig forum i så måte, uansett dekning for radiovarslingen. Når en bil eller båt blir meldt stjålet til Guard Systems, er sjansen 95 prosent at du har den tilbake samme dag – om varslingen går til deres alarmsentral hurtig. Om ikke det er verd pengene, da vet ikke vi hva som er det !!!



Vi har laget et eget tilbud til medlemmer av PCN som du kan se av annonsen på forrige side. Dette er etter vår oppfatning en svært gunstig måte å sikre ditt spesielle kjøretøy på og hvis uhellet skulle være ute så vil vi gjøre vårt beste for at bilen kommer til rette igjen så raskt som mulig...

Knut R. Hovden, Guard Systems



GARASJENYTT

Det begynner endelig å ta form i garasjen om dagen selv om ting nok ikke har gått så fort som jeg av og til skulle ønsket meg. Mitt Roadsport A emne er en 1985-modell 944 turbo som ble kjøpt inn noe skadet men likevel veldig hel og fin i karosseriet. Taket hadde fått seg en trykk ettersom bilen hadde gått rundt men det passet jo ganske bra ettersom targa-taket skulle vekk uansett. Det ble en effektiv nedplukking av bilen de første månedene og karosseriet ble tømt fullstendig for alt som var fastmontert. Den egentlige årsaken til nedplukkingen var for å bytte farge og da var det jo bare å ta'n helt ut! Selv ledningsnettlet ble tatt ut og

strippet for unødvendig vekt (blir spennende og se om den starter igjen...) Atle Ramberg på Sofiemyr Bil har stått for metallarbeidet og lakkerte det tomme skallet Riviera blått før sommeren 2000. Dette er en farge som blant annet finnes på 993 RS og den er mildt sagt ganske synlig. Det er faktisk ikke så mange farger som passer på en 944 turbo og siden det allerede finnes et par speedgule biler her fra før så falt valget ganske naturlig på den skarpe blåfargen.

Siden bilen var fullstendig nedstrippet så ble det forholdsvis enkelt med valg av bur, og etter en lengre prat med Jan Poverud i Trolco i

Lierbyen så ble vi enige om å helseveise et FIA-godkjent stålbur for å stive den opp så godt som mulig. Dette ble selvsagt gjort før lakkering og bilen har også fått samme blåfarge innvendig. Frontstykket, forskjerner og panser ble kjøpt og hentet hos Peter Sandén i Göteborg i juli for å spare litt vekt i fronten på bilen. Det samme gjelder plast (lexan) vinduer og baklukk for å lette litt på hekken også. Jeg leverte også waste-gaten hos Peter for overhaling og modifisering og det er nok ikke lenge før det blir en dagstur til Göteborg for å plukke opp de siste småbitene. Motoren har nå endelig blitt boret på nytt av Vidar hos Sylinderservice og jeg venter i



skrivende stund på at det skal freses spor i blokken for pianotråd mot toppakningen. Det er jo et kjent problem på 944 turbo at toppakningen har en tendens til å ryke når man kjører med litt ekstra ladetrykk. Derfor er det like greit å ta visse forholdsregler når først alt er ute. Det blir nok også koblet et ekstra (lite) ratt i nærheten av høyrehånden for å kunne justere turbotrykket en smule. Jeg tenkte en stund på å øke volumet til 2.8 liter men lot det bli med tanken. Motoren hadde gått ca. 175000 km og det var slitekanter på hver sylinder så det var ingen vei utenom. En søndag kveld i vinter lå jeg i sengen og leste 911 & Porsche World og så en annonse fra Raceware i USA om strekkbolter til 944 turbo. En annen artikkel i samme blad tilsa at dette var et "must" for preparerte motorer, så neste morgen ble disse bestilt på internett og torsdag ved lunsjtider (!) kom en budbil og leverte. *Now we're talking service!* Selve turboen har ligget klar i lengre tid og den ble modifisert og bygget om hos Turboservice i Porsgrunn. Kan ikke akkurat si jeg kjente igjen turboen da jeg fikk den igjen for den så så mye mindre ut når jeg sendte den... I tillegg er turbinbladene og turbinhuset modifisert for å gi bedre luftgjennomstrømning. Har bestemt meg for å bruke Hestec programmerbart tennings-system med nye dyser for å få best mulig kontroll på innsprut og effektuttaket. Dette blir ferieprosjektet når motoren er på plass igjen.

Når det gjelder understellet så er det allerede på plass. Jeg har valgt å bruke justerbare gule Koni både foran og bak og de er pakket om og modifisert hos

Simco av Simen Huse. Fjærer foran er fra 944 turbo sports-understell og bak er det benyttet samme som på 968 Club Sport med utvendig hjelpefjær. Torsjonsstaver bak er 25,5 mm. Det brukes et justerbart 19 mm stabstag bak fra Turbo Cup og 30 mm foran fra 968 CS. Girkassen er fra en '91 turbo med 40% diffspærre men jeg er redd for at den blir for høyt giret i forhold til de fartene som gjelder på banene her hjemme. Det får bli neste prosjekt å dreve den om til lavere toppfart. Når det gjelder bremses så er nok disse relativt overdimensjonert i forhold til vekten på bilen, men det er bedre å ha for mye skrubbe enn for lite! Har også fått tak i ABS-enhet fra en skadebil og velger derfor å bygge ABS-bremser på bilen med manuell justering av trykket bak. Bremsene er fra 993 turbo både foran og bak og det skulle bare små modifiseringer av de bakre calipperene for å få det til å passe rett på de originale bærearmerne. For å få det til å passe foran brukte jeg nav og spindel fra en '91 944 turbo. Bremseslanger er selvsagt stålspunnede og dette fåes kjøpt i metervare hos GH Fittings i Trondheimsveien i Oslo, også med alle koblinger og overganger i messing. Når det gjelder felger så var jeg så heldig å få tak i originale '92 RS magnesiumfelger da jeg kjøpte meg en '91 Carrera 4 som bruksbil i våres og disse er jo lette og fine. I forhold til en standard Cup-felg så er besparelsen ca. 2,5 kg pr. felg. Som sagt, det begynner å gå rett vei og jeg håper at bilen er startklar etter ferien en gang. Målet er å få kjørt de siste løpene på Våler og Rudskogen hvis alt klaffer fremover...

Egil Haugen





DEL 11: OMBYGGING TIL "COIL-OVERS"

Dagens tema er for de virkelig spesielt interesserte, og siden du på tross av overskriften har begynt å lese, regner jeg med at du tilhører denne gruppen. Fra tidenes morgen har Porsche 911 vært utrustet med såkalte torsjonsfjærer (fjærstaver), på samme måte som tidligere Porsche 356 og dessuten VW boble. Først ved introduksjonen av 911 Carrera 4 (964) i 1989, ble torsjonsstavene avløst av spiralfjærer i serieproduksjon. Fjærene sitter tredd over støtdemperne og kalles ofte for "coil-overs". Nå er det ikke noe grunnleggende galt med torsjonsfjæring, tvert i mot gir det en meget kompakt og robust design på hjulopphenget. Problemet oppstår når man har behov for raskt å kunne bytte fjærer samt ønsker å enkelt kunne innstille fjærtrykket på hvert hjul. De som har byttet

torsjonsstavene bak på en 911 vet at det tar en lang ettermiddag før delene er byttet og bilen er tilnærmet like høy på begge sider. Også Porsche innså dette, og innførte coil-overs på 911 RSR allerede i 1973 på fabrikkstilene. De hadde den gang ikke lov til å fjerne original fjærene og benyttet derfor coil-overs som hjelpefjærer. Senere ble coil-overs benyttet alene på Porsche 934, 935 og senere racing utgaver.

En torsjonsfjær har stort sett samme karakteristikk uavhengig av hvor mye hjulopphenget trykkes sammen. Med spiralfjærer kan man skreddersy de egenskapene man ønsker, f.eks kan man ha en progressiv fjær som er myk for små bevegelser og hardere ved større sammentrykning.

Man kan også bygge inn fjærer med ulike egenskaper etter hverandre i serie. På biler med torsjonsfjæring som er mye senket, kan det bli problemer med at fjærene blir for lite forspent i utgangsstillingen. Ved f.eks kjøring i sving kan dette føre til at innerhjulet får for dårlig marktrykk (på grunn av krenningen) og dermed mister mye av grepet. Med spiralfjærer kan man ha såkalte tilsatsfjærer som normalt er helt sammentrykt, men som sparker i fra i det hjulopphenget fjærer utover.

Er det så mulig å bygge om en gammel 911 til hjuloppheng med coil-overs? Jepp, faktisk er dette en ganske kurant jobb (forutsetter at du har studert teknisk hjørne 1 - 10). Fram er det enkleste å bytte til komplette RSR fjærben fra Bilstein. Disse er forberedt

Også på Internett: <http://www.k.b.e.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.
Budbiler

Hovedkontor i Larvik

for spiralfjærer og erstatter de fjærbenene du har uten ombygging. Prisen ligger på rundt kr 7.000,- pr. stk. De originale torsjonsstavnene fjernes, bærearmerne bør dessuten opplagres med nylonforinger istedenfor originale gummiforinger. Har du en 911 før 1978 (SC) vil du også bli tvunget til å oppgradere bremsene fram da disse fjærbenene er tilpasset SC eller større calipre. Bak kan du kjøpe et såkalt 935 ombyggings kit. Dette består av nye langsgående svingarmer med uniballs (lager) og festebraketter for disse. Prisen ligger rundt kr. 5000,-. Kan bestilles bl.a. fra Stigs Garage i Sverige eller på internett hos *smart-racing.com* i USA. Også bak blir de originale torsjonsstavnene fjernet og dessuten det ytre lokket som gir opplagring til torsjonsstav og original svingarm. Lokket blir erstattet av ny 935 festebrakett. I tillegg kommer også her RSR dempere fra Bilstein, ligger på rundt kr. 3000,- pr. stk. Her kan du også få dempere fra Sachs, Koni og flere andre. Alt dette er "bolt-on".

Skal oppsettet bak bli helt værst, bør du nemlig ha 911 Turbo bærearmer bak. Disse tilsvarer det Porsche benyttet på sine fabrikksbiler. Du får imidlertid ikke benyttet disse armene uten å bytte bærearmerens indre innfestning (inne mot girkassen). Her finnes det også ferdige fester å få kjøpt som dessuten er modifisert for å gi en effektiv innstilling av cambervinkel bak. For å få gjort dette må du ha tilgang på en habil sveiser. Det er dessuten nyttig å ha tilgang på dreibenk da man trenger diverse hylser og skiver før fjærer og dempere er på plass.

Er det så verdt strevet? Vel, om du er i ferd med å bygge deg en banebil og uansett må ha nye dempere og torsjonsstaver, er dette absolutt noe å tenke på. Da koster det ikke så mye ekstra og du vil få 964 kjøreegenskaper på din gamle 911 – uten å få 964'ens vekttillegg.

Hans Peter Havdal

Bilde under viser den nye svingarmen med uniball og løs festebrakett samt støtdemper med coil-over. Dessuten er det vist en 911 Turbo bærearmer.

Bilde nederst viser delene på plass. Her kan man se (håper jeg) at forspenningen på fjæra enkelt kan justeres ved hjelp av kontramuttre på demperen. Demperen har et langt gjengeparti på huset. Den røde fjæra er en tilsatsfjær, mens hovedfjæra er svart.





EN KJAPP SVENSKE

Bakgrunn

Ut på 60-tallet var Porsche stort sett et ubeskrevet merke innenfor rally. I det hele tatt ble rally på mange måter sett på som noe spesielt, - noe nesten sært som først og fremst hadde stor utbredelse oppe i Skandinavia generelt, og i Sverige og Finland spesielt. Men nettopp rally kom etter hvert til å prege en ung svenske ved navn Bjørn Waldegård som allerede ved 7 års alder hadde bestemt seg for at rally var selve hensikten med livet. -Og som i en alder av 18 år var etablert som rallyfører med egen VW.

Først med Boble 1500, deretter med VW 1500S (Type 3 Notchback for kjennere). Men det er ikke VW vi skal snakke om her, - det er Bjørns forhold til Porsche som er foranledningen til denne artikkelen. Og på bakgrunn av nettopp det forholdet tok klubben initiativ til å invitere Hr. Waldegård til Norge for å gi medlemmene anledning til å høre en Porsche-legende selv fortelle om sine opplevelser i sporet. Allerede her vil jeg nevne at dette ikke hadde latt seg gjøre dersom det ikke hadde vært for sponsorene Autozentrum Sport, Autotuning, Kongsberg Automotive og Steinar Mikkelsen. Takk for

støtten som gjorde det mulig å gjennomføre besøket som fant sted hos PriceWaterHouse på Sjølyst i Oslo dit ca. 40 entusiaster fant veien lørdag 24 februar!

Bjørn og Porsche 911

I 1964 løsnet det for Bjørn. VW'en hans innbrakte hans første seier i et nasjonalt standard-rally i Sverige. Etter et raskt mellomspill med Mini-Cooper var han tilbake med VW og ble nr. 3 i det internasjonale Gulf London-rallyet i England i 1965. Derved ble han lagt merke til av Porsche som hadde bestemt seg for at den nye



modellen 911 skulle settes inn i rallysammenheng. Først i 1967 var det hele klart, og kontrakt ble signert med Porsche representert ved Baron Huschke von Hanstein (bør huskes av alle Porsche-entusiaster for sin innsats innen Porsche motorsport). Drømmen var gått i oppfyllelse, og Bjørn skulle kjøre 911 for fabrikken. Det kan kanskje høres lukrativt ut etter dagens målestokk - rallyfører med lønnsavtale, men etter datidens ordning måtte Bjørn være fornøyd med litt mer enn rene lommepenger. Men hvem bryr seg vel om det, - han skulle jo kjøre 911T, en etter datiden superbil i rallysammenheng. Ja, så super sier Bjørn selv, at "ekspertene" mente at 912 måtte være et bedre valg. Ikke bare hadde 911-en mindre gunstig vektfordeling, bilen hadde også en motor med ytelser som måtte gjøre den

nærmest uhåndterlig på løst underlag! (911T 1967 hadde 110 DIN...) Men 911'en holdt mål den, og var den beste bilen Bjørn hadde kjørt i noe rally. Svært ulik VW, og svært pålitelig. Dersom en ser bort fra bakstillingen da, som gav opphav til mange problemer grunnet en for spinkel konstruksjon (se bildet, så kanskje du finner litt av forklaringen...).

På løst underlag var bilen suveren. Du kunne styre med rumpa, men da motoren egentlig ikke aksepterer høye turtall (...hm...) måtte du legge inn i et høyere gir før svingene og kjøre på et noe lavere turtall for å ha nok å "gå på" når du skulle trekke gjennom! Resultatene uteble ikke. I 1967 vant han svensk rally, - deretter fulgte seier i Tulip Rally i Nederland og RAC i UK. (Den ene av de undertegnede

er så gammel at han husker fra NRKs Sportsrevy hva de forbannede "rike" svenskene i sine 911-er gjorde med norske rallyhåp i Saab to-taktere og dets like i datidens Rally Finnskog m.m.!) Porsche noterte seg tydeligvis også fremgangen, og i 1969 ble den kjappe svensken tilbudt å kjøre den nye 911S i Rally Monte Carlo. Dette evenementet var på den tiden DET største innen rally. Lagene startet fra hovedsteder en rekke steder i Europa for å ende opp i Monte Carlo. Fartsetapper på is og snø, og på svingete veier oppsummerer ganske bra hva Rally Monte Carlo stod for. Og hvordan det gikk...SEIER til Porsche og Bjørn Waldegård! I 1970 fortsatte det: Ny seier i Svenska Rallyt, - med 24 minutter til nestemann, - og igjen seier i Rally Monte Carlo! Bjørn hadde nådd toppen!



Bjørn og andre Porscher

Så god var vår gode svenske (dette var før begrepet Super-svenske), at Porsche foreslo at han skulle brukes på asfalt også. En 917 skulle stilles til disposisjon i Le Mans 1970, men av forskjellige årsaker ble det ikke noe av. Kanskje like greit, for i den aktuelle bilen omkom John Wolfe i nettopp 1970 Le Mans... Bjørn fortsatte imidlertid sin karriere, og i det velkjente gateløpet Targa Florio på Sicilia kjørte han 908-03 Spyder til 5.plass. Og bare så det er nevnt: Det ble nesten seier i Safari Rally i 1971 (i en 911S), men takket være oppførselen til rallyfører Zasada som stoppet opp foran ham ved inngangen til en sving ble det et smell, knekket bakstilling, og det var det. Siste forsøk på Safari Rally ble foretatt i 1978 i en Martinisponset 911SC der

ekvipasjen kom inn til 4. plass.

Bjørn fikk også gjort sine erfaringer med 914-6GT. Begge de to undertegnede har et forhold til nettopp denne bilen, men må i ærlighetens navn medgi at dette neppe er en ideel bil for rally på vinterføre. I alle fall insisterte Porsche på at 914-6GT i 160DIN rallyversjon skulle brukes for å promotere modellen i Monte Carlo i 1971. Det skulle de antakelig ikke gjort. To av de tre bilene måtte bryte med girkasseproblemer, mens Bjørn måtte nøye seg med tredjeplassen, slått av to Renault Alpine med hekkmotor og lavere vekt i et Monte Carlo som var tidenes verste med hensyn til vær og føre. Dette var for øvrig Porsches siste anstrengelse med 914 i internasjonal motorsport. Bedre gikk det derimot med Bjørn og med 914-6GT året før i

Marathon de la Route, et asfaltløp over 84 timer på Nürburgring, der de tre 914-6GT i 220DIN baneversjon kom inn til 1, 2 og 3 plass!

Bjørn og alt annet enn Porsche

Nå er ikke denne artikkelen bare ment å være en oppramsing av Hr. Waldegårds mange seire innen rally. Dem er det mange flere av, både i Porsche og i alt mulig annet... I 1968 var det imidlertid giftemål som stod på programmet. Og Bjørn lovet høytidelig sin tilkommende at han bare skulle kjøre rally i 2 år til.... Det ble 25! Søndag 4. august skjedde det store, Bjørn ble far til ei lita jente ved navn Marika -15 minutter etter fødselen kjørte han bakkeløp og vant (han hadde vel skaffet seg erfaring med kupert terreng i månedene forut da kanskje...).

Etter hvert bygget det seg dessverre opp en frustrasjon over Porsches manglende evne til å høre på førerne og satse slik disse mente det burde satses. En rekke forsøk på å vinne Safari Rally mislyktes, noe som endte opp i at Bjørn brøt samarbeidet og i stedet kjørte for Fiat i Lancia Stratos og senere for Ford og Toyota. I 1979 ble han velfor-tjent verdensmester for førere (ikke for merke) i en Lancia Integrale, - men det er en annen historie. I 1992 var karrieren som aktiv rallyfører over med seire for Citroën og Peugeot.



Bjørn i dag

Helt pensjonist blir vel aldri en gammel verdensmester. I dag er sirkelen sluttet, - Bjørn kjører igjen Porsche 911, men nå i historisk rally. Som han sier: 911 var drømmen den gang han var ung, og ennå i dag er det den

bilen han foretrekker å kjøre. Takk for besøket og for foredraget ønskes fra Porsche Club Norge!

Magne Bævre &
Stein Gildberg

Bilde s.33 : Bjørn og kartleser Stig Helmer i friskt driv i 911 i Tulip Rally i 1967
Bilde s.34 : 911 i luftig sving
Bilde s.35 : Bjørn etter seier i Rally Monte Carlo i 1969
Bilde over : 908-03: en dedikert fører foretar selv de nødvendige siste justeringer før løpet
Bilde under : Martini 911 i Safari Rally i 1978



BRIDGESTONE
A GRIP ON THE FUTURE

DU KAN OGSÅ KJØRE PÅ BRIDGESTONE!

Fra banen til gaten. Det finnes et Bridgestone-dekk for alle!

Du kommer neppe til å kjøre en Formel 1 bil, men du kan få litt av samme følelsen med Bridgestone. Vi har et stort utvalg dekk som er laget med samme teknologi som Formel 1 dekkene. Teknologi som har gjort oss til verdensmester. Dekk du kan stole på!

www.bridgestone-eu.com / www.bridgestone.no

Ordretelefon: 62 96 69 20



**NEW
POTENZA
S-03**
High Performance

**POTENZA
RE720**

**TURANZA
ER70**

B330

Testvinner!
Auto Motor & Sport

Testvinner!
NAF/ Motor, TV2

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 B&K 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, Jernbanedalleen 19, tlf.: 33 46 45 90 **Sandvika:** Ur i Sentrum AS, Rdm. Holmarasvei 10, tlf.: 67 34 89 36.
Skien: N. J. Opsahl AS, Holbergsgate 4, tlf.: 35 52 25 31 **Stjørdal:** CHRONO John J. Roas, Torgkvartalet, tlf.: 74 82 10 30