

PORSCHE *Classic*

Medlemsblad for Porsche Club Norge. Desember 2001 Nr 31



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

BLIZZAK

...eneste alternativ
til piggdekk på is.

4x4
WINTER DRIVE



Porøs gummi med sugeeffekt 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 banegummien 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

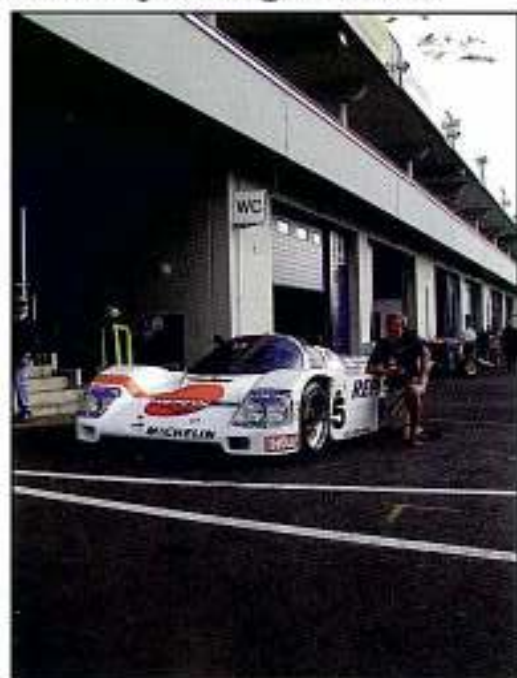
BRIDGESTONE

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

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

Annonseansvarlig
Per Tore Lunden
Telefon : 911 30 652

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



Forsiden : Unge Espedalen har en egen evne til å la seg avbilde der det finnes en Porsche. Her i paddoken på Nürburgring under oldtimer Grand Prix i august.

Porsche Club Norge
Postboks 83 Lilleaker
N-0216 Oslo

Internett
www.pokl.no

Kontonummer
0824.07.70335

I dette nummer :

Innhold	Side 1
Formannen har ordet	Side 2
Stafettinnen	Side 4
Godt importert	Side 11
Miljønytt	Side 15
Oldtimer Grand Prix 2001	Side 18
Porsche 917	Side 27
Klubbmesterskapet 2001	Side 32

Annonserer

Bridgestone Blizzak	1. Omslag
Autozentrum Sport as	Side 3
Mobil Oil	Side 8
Reprografen	Side 12
Eterna	Side 17
KBE Budbiler	Side 21
"76" olje	Side 25
Asvo Revetal	Side 31
Autotuning	Side 33
Bridgestone S03	Siste omslag
Fuji Film Norge	Baksiden

FORMANNEN HAR ORDET



Kjære Porsche-venner med familier! Julen nærmer seg (igjen) og et hektisk år er snart over. Ja, hva skal vi gjøre med det? Jo, vi kan se tilbake på store og små begivenheter, både i jobb-sammenheng, på privaten og i Porsche Club sammenheng. Aktivitetsnivået har i år vært omtrent lik tidligere år, bortsett fra turen til Tyskland med Oldtimer Grand Prix og besøket fra Porsche Club Italia.

Når det gjelder turen til Oldtimer Grand Prix, var dette et virkelig høydepunkt for de 41 personene som deltok og tilbakemeldinger sier at "flere av deltagerne ønsker en ny tur

neste år". Men, ny tur til Oldtimer Grand Prix blir dessverre ikke arrangert i PCN's regi, men – en fabrikk tur i 2002 er vel heller ikke å forakte ??? Nærmere informasjon vil komme når vi vet mer.

Vi har hatt Bridgestone Slalom-Cup i år. Vi har kjørt med Bridgestone reklame på bilene og ellers delt ut flotte Bridgestone-effekter i premier. Samarbeidet med Bridgestone og First Stop har vært meget positivt og interessant. De har arrangert informasjonskvelder hvor vi har lært både det ene og det andre om dekk og gummiblandinger. Alle regioner er nå på plass og

flere Porsche-eiere og PCN-medlemmer har hatt mulighet til å delta på forskjellige arrangement over hele landet.

"Gromvogna" er vel denne parkert for denne sesongen for de aller fleste – servet og klargjort for vinteren. Andre skal sikkert ta fatt på vedlikehold, mekking og pussing over vinteren. Vi ønsker alle lykke til med store, eller små, men allikevel viktige prosjekter.

Bjørn Sanda var dessverre ikke tilstede når bildet ble tatt.





Vi ønsker alle medlemmer i Porsche Club Norge en fredelig julefeiring og gleder oss til å vise frem de nye modellene i 2002.

Vi takker samtidig for året som har gått og ser frem til å invitere til åpning i nye lokaler på nyåret.



Importør og eneforhandler av Porsche
Autozentrum Sport AS, Økernveien 99, 0581 Oslo
Tlf.: 22644911 - Fax: - 23051399 - www.porsche.no



PORSCHE



“...OG HØR *DEN* LYDEN DA!”

STAFETTPINNEN
DAG SCHØNING-
OLSEN

Etter å ha kjørt og fløyet lenger enn langt på jakt etter en pent brukt 911, ble jeg til slutt eier av herlige Ferdinand tidlig i sommer. Gjett om jeg er fornøyd etter drøye syv tusen herlige kilometre bak det kompakte skinnrattet!

Jaktresultatet ble til slutt et prakteksemplar av klassikeren 911 3.0 SC. Selv om den har 20 års levetid allerede og ikke er vesentlig modernisert, har denne originale Porschen brakt meg til

fine opplevelser. Selvtilliten har heller ikke blitt vesentlig svekket etter beundrede blikk og kommentarer fra folk i alle aldre. Flaua bortforklaringer, for eksempel til venner og bekjente med mer rasjonell legning om avsendig pengebruk på noe så høy-oktant bensinslukende, anti-grønt, og i tillegg ikke er verken oldtimer eller veteran, og transportmessig helt hinsides det logiske, det får du slett ikke av meg. For selv om jeg nå bare har fått en smakebit av Porsches verden, er dette

reinspikka moro. At jeg ikke har gjort dette tidligere!

Velkvalifisert eierskap

Jeg mener å være kvalifisert til min Ferdinand på mer enn én måte. Doninger uten kjølevæske var en naturlig del av min Hvasser-oppvekst på sekstitallet, selv om de nære nabo-lags hvalfangerne var mer interessert i båten sin. Følgelig lot de bobla (alle hadde jo boble) stå ute i vær og vind hele vinteren (fruene hadde ikke

lappen på den tiden), og motorsnekka av eik og furu ble nennsomt forvart i tørr, ventilert garasje. Men når mai kom etter endt sesong i isen vendte de hjem, og bilen sviktet dem ikke. Den startet på første. Altså udødelige saker, tenkte jeg.

Påvirkningen førte til mangeårig, stolt eierskap av 6 bobler fra jeg var 17, alle etterhvert greit slutførte restaureringsprosjekter. Den første; En "57-modell med ovalt vindu og en 400-kroners 1300-byttemotor kjøpt av en skrotkalle i Uddevalla i Sverige. Så en hvit "61 1200 med den egenartede hvislelyden, du vet. For å gjøre en lang historie kortere, var den siste i rekken en etterhvert svært potent, orange "69 1300 S (1989 ccm Porsche-motor med "ormbo" eller Empl-anlegg, for de av dere med politisk korrekt kulturbakgrunn), fem-og-en-halv-toms felger, originalt soltak, skivebrems foran, og skikkelig varmeapparat. Med andre ord. Boble-dilla var langt fremskreden og tilsynelatende uhelbredelig før jeg var 21. Den ble ikke nevneverdig svekket med lengre fartstid i en kamerats selvbygde beach-buggy – naturligvis den også med Porsche-motor.

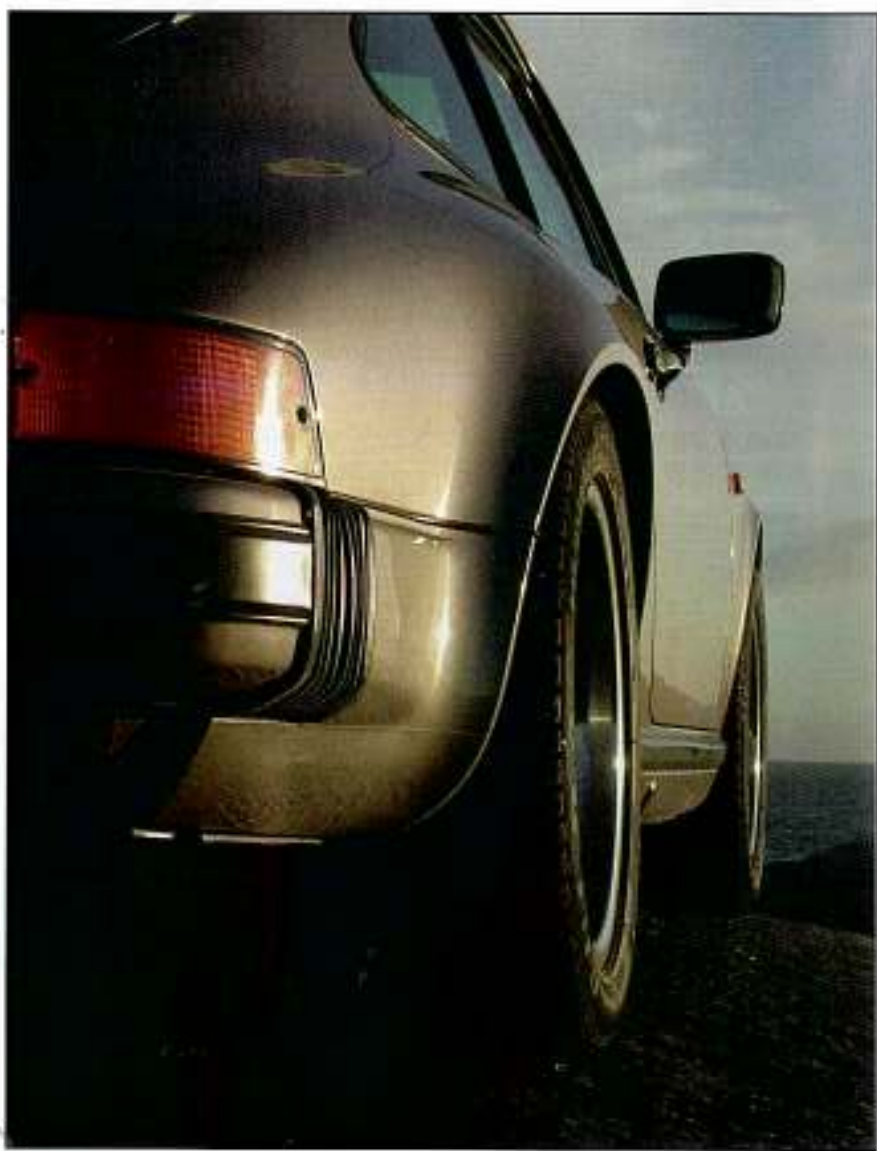
Selv vitser fra legendariske turnkommentator Paal Clasen prelet av som vann på gåsa. Blant annet sa han at bobla hadde to eksosrør for lettere å kunne bruke den som trillebår. Man trengte ikke å bruke sikkerhetsbelter om vinteren, fordi den var så kald at det bare var å spytte i setene(!). Det brydde meg ikke, ei heller om kompisene hadde Amazon, Cortina, Capri, Fiat 850 eller Kadett. Kanskje er det

bortkastet energi å undre seg over min overbevisning om boxerens- og funksjonelle bilers betydning, for jeg er, som du vil forstå, en enkel sjel.

Herlig understyrt

Gearkassen ligger foran motor og bakaksel på 911. Bare 40 prosent av Ferdinands totalvekt hviler på forhjulene. Med tyngden bak får bilen noe underlige opp-og-ned-bevegelser foran – spesielt på humpete veier. Akkurat som på "Ugly bug". Den lette fronten gjør at understyringen er påtakelig i hårnålsvinger. Spesielt hvis du slipper gassen

midt i. Styringen er ikke så konstant som en kunne vente, men dette lærte jeg raskt. Oppskriften for å komme rundt svingene med fartsfølelse og stadig kontroll, er ikke for raskt inn i svingen. Sørg heller for lavere hastighet ved inngangen, så kan du "klemme jernet flatere" ut av den. Da setter Ferdinand seg herlig ned på sine fete 245/45/16, og jeg får akkurat den hjelpen jeg ber om. Snakk om kjøre glede! I tillegg har jeg gjerne god åpning på vinduene, så får jeg motorlyden intravenøst ved 3. gearrets 3.200 omdreininger. Slik har jeg det mer moro i 85 på øde, svingete veier, enn 110 på motorveien.





14-åringen Fritjof og en kompis som ser beundrende på bilen hjemme i gården.

Tungt støynivå

Det er vel ikke feil å anta at kjøreløydens frekvensområde tolereres av oss i denne menigheten. Men utfordringen ligger i å invitere min gamle tante på søndagstur. Hun liker seg garantert ikke. Det er ikke mekanisk støy det er snakk om, men heller eksos- og innsugsstøy. For oss andre

uhelbredelige, er en luftkjølt boxer-sekser i godt driv en ren, musikalisk nytelse. Eller som motorkritikeren og -forfatteren Kevin Blick så treffende sier i boka Porsche 911 Supercars:

"... The 911 is loved by devoted motorists for more than three decades for its characteristics edge of raw excitement, the distinctive wail of the flat six engine in a full cry, and the

Det er fort gjort å holde litt for stor snitthastighet med Ferdinand og det er ikke alltid like morsomt å møte «onkel» ute i trafikken...



immediate of response". Så sant, så sant...

Må kjøres

Den mekaniske clutchen føles direkte, og når du gearer føler du virkelig at du skifter gir; Klængl. Det er ikke som i andre biler, hvor du bare flytter gearspaken. Kontakten med bilens mekanikk er god. Styringen er direkte og hjuloppheng merkes godt med sine gassfylte dempere, torsjonsfjærer, tverrgående bærearmer, og stabilisatorstag. Ikke så imponerende etter dagens 2001-standard kanskje, men tenk deg vel 20 år tilbake da GTi var det råeste. Uansett; Ujenvhøet i veien merkes etterhvert som du nærmer deg grensen, rent følelsesmessig. Det bidrar til følelsen av "å kjøre bil". Er det ikke det vi vil, da?

Bærer alderen med stil

Det første jeg la merke til da jeg tok plass bak rattet, var den forholdsvis luftige plassen. Store vindusflater rundt hele bilen. Klumpete selvbyggerhender og breie, norske føtter fant seg raskt tilrette. Men selv om det er ikke mye "gloss" i kupeen, synes jeg Ferdinand bærer alderen med stil. Den ferdelte instrumenteringen har praktisk talt vært uendret fra 1963/64. Med korrekt rattgrep ser jeg dem godt mellom eikene i rattet. Alle primærfunksjoner er lett tilgjengelige, og greit plassert. Fra en sportsbilprodusent med selvspekt, er det vel ikke annet å vente at turtelleren er det største instrumentet. Alt i alt et klassisk look der ting funker, også etter en bråta med år på baken. Som allerede påvist, jeg er muligens lett å imponere (sic!).

Livet er for kort til å kjøre kjedelige biler

Mine seneste 10 års bilerfaring fra diesel-Mercedes'er har udsikutabelt vært behagelig, feilfritt og trygt. Til-og-med jeg skjønner hvorfor "die Deutsche Wirtschaftswunder" er systemtilpassede europeiske transportøkonomers førstevalg. Men livet er mange-fasettert. For meg var det "time to move on", i hvertfall på fritiden. Jeg ville ha den tøffe, flate motoren; den kvadratiske 6"eren, silkemyk, og sterk som f... . Tredje-, fjerde-, og femtegear er alle arbeids-gear, og det er en sann fryd å leke med de lavere. Motoren er råsterk ved 80 i tredje, og det er som "julaften for ungene" å bedrive forutsigbare forbikjøringer. Si hva du vil. Jeg oppnår det meste i min Ferdinand, selv om mange skråsikkert vil grine på nesa over det man mener er SC'ens stereotypiske feil. Men sånn er jo verden; Stappfull av feil-informerte besservissere. He-he.



Få, fine SC-eksemplarer

La meg dvele litt rundt mulige årsaker og virkning til det ovenstående. Selv om jeg først trodde det var en 911 Targa jeg skulle ha, ble jeg raskt mer kunnskapsrik, og konsentrerte letingen etter en god Coupé fra hundre-og-femti-, til to-hundretusen kroner. Som sagt ble altfor mange mil tilbakelagt fra mars til juni. Stockholm, Kristiansand og -sund, Bergen og Østfold ble besøkt etter tilsynelatende oppløftende telefoner med selgere som alle presiserte at bilene deres var "... i toppskikk, strøkne, uten feil, av de bedre, osv." Men sannheten? Ihjelkjørte biler, med vesentlige oljelekkasjer, og

fillete interiører. Påkostet, på feil steder. Supre stereoanlegg, rådyre dekk/felger, spoilere, turbo-look, og, og, og.

Det var lærerikt å fatte hvorfor ikke motor og gearkasse, bremses og styring var tatt alvorlig. 15 av de 17 eierne jeg møtte, hadde større drømmer om å grise(-)kjøre med den tøffeste Porsche'n langs byens fortauskafeer, enn økonomisk evne til å holde bilen i god orden. Slik blir bilenes feil, mangler og utbedringsbehov, mer eller mindre bevisst "glemt", og overlatt til neste eier. Siden det finnes svært mange 3.0

litere SC'er her hjemme fra '77 til '83, var det denne modellen jeg kikket på. For de passet min lommebok.

Ett er hvertfall sikkert. Slik arbeidsmarkedet og de økonomiske tidene nå er blitt, vil de største pengene tapes på disse bilene. Ingen vil vel betale for trøbbel og håpløse prosjekter. Skal jeg være uærbødig, tror jeg disse som ble utropt fra 189.000 og ned til 159.000 ikke bli solgt for mer enn maks 115-125.000. For hvem er kjøperene? Først og fremst dem, som i likhet med de opprinnelige eierene, drømmer om å suse kjekt avsted i

Tenk å bli hentet av kjæresten sin i en sånn en da !



Inside every new Porsche engine you will find Mobil 1

Enhver ny Porsche leveres med Mobil 1 som standardutstyr.

Porsche, som bygger noen av de mest potente sportsbiler i verden, er kjent for motorer med høy kvalitet og ytelse.

Motorene er så avanserte at de krever det aller beste av komponenter, inklusive motoroljen, som forventes å smøre optimalt enten motoren er kald eller temperaturen nærmer seg 300°C.

Porsche inngår ikke kompromisser. Det bør ikke du heller.

Forlang Mobil 1... uansett hvilken bil du kjører!

www.mobil1-motorsport.com

Mobil 1
Feel the difference

Porsche'n langs byens gater, men desverre for ettertiden ikke har ledige midler til å holde bilen i grei stand. Noen dyktige gjørdet-selv-karerer vil vel alltid handle, men de vil bare kjøre bilene på bane, og ikke i daglig bruk. Da er bilene egentlig for dyre for skal bygges helt om. Ellers? Mange vil tape masse penger. Etterhvert skrotes bilene, eller de selges som brukte deler, og det var det.

Det ville forundre meg om ikke potensielle Porsche-eiere også får den store skjelven når de ser den generelle tilstanden, om de opplever det samme som meg. Da tror jeg det er best om drømmen forblir en drøm. Ellers får man satse mer (minimum 225.000) på en ordentlig bil.

Happy go lucky

Her kunne min lille personlige historie også ha endt – uten at drømmen om den klassiske 911'en var innfridd, hvertfall ikke før sparegrisen ble mye fetere. Lån i bank var aldri tema for min bil nummer 2. Ei heller tanken på å handle fra brukt-forhandler. Helt til jeg ringte Autozentrum; mer eller mindre et "longshot". Der fant jeg Porsche-senior Egil Haugen som ga et godt førsteinntrykk. Han hadde bilen til meg, sa han. Hyggelig å bli litt kjent med slike salgs- og verkstedfolk. Men jeg har fått ett problem. Det er så uendelig lenge til våren!

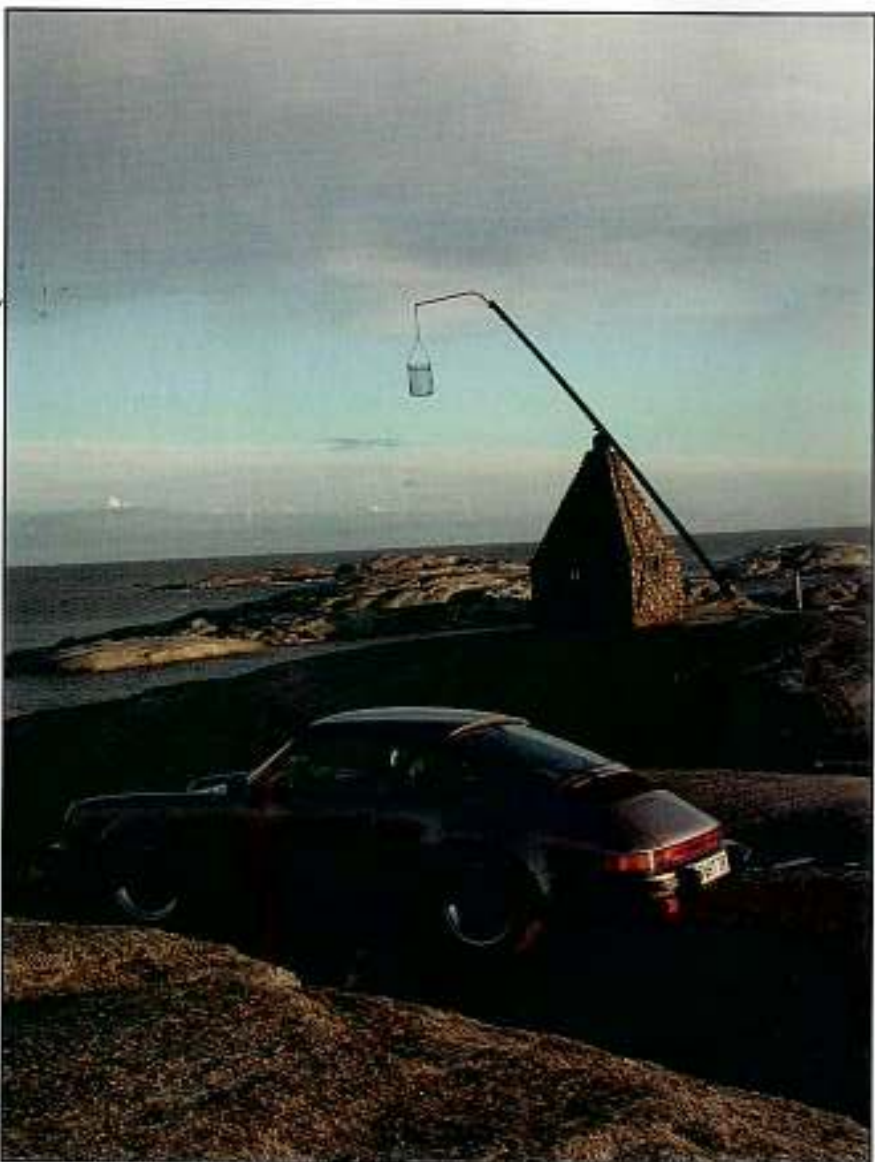
Stafettpinne sendes med dette videre i Vestfold fylke til Per Fleischer i Tønsberg.

Med vennlig hilsen
Dag Schøning-Olsen
medl. nr. 1907 - tlf. 917 14 227



Det er ingenting i veien med linjene på en 911 SC og det er ingen tvil om at en Fuchs-felg tar seg godt ut på en original bevart klassiker...

911'n ved Vippefyret på Verdens Ende.



Min ny-erhvervede Ferdinand

Modell 911 SC Coupé (911 330) førstegang registrert i Lausanne/Sveits 21.12.81 – gitt bort som julegave, fikk jeg vite.

Original farge metallic champagne

I '96 utsyrt med originale 993 sportsstoler – sort helskinn, også bakseter/rygg

16 toms originale Fuchs-felger, foran 205/55/ZR16, bak 245/45/ZR16 Fulda Extremo (greit nok)

Gearkasse type 915 – 5 gear (uten den vanlige synkroniseringsfeilen for 2. gear)

Mekanisk clutch som er direkte, så du føler at du skifter gear

204 HK, dreiemoment Nm 274/4800 o/min.

48 % permanent bakhjulsdifferensial (!), en option fra fabrikken.

Ventilerte skiver foran, og skiver bak.

Varmetråder i frontrute (10 W), fargede ruter.

Original km. stand 30. oktober-2001 : 117.680



Eier-historikk

Opprinnelig kjørt drøye 16 år i vakre Lausanne - Sveits av samme eier, forøvrig en meget pertententlig, godt voksen dame; Madame Gertrud Heinze (til alt overmål doktor spes. i kvinnesykdommer(!)). Mine undersøkelser viser at Madame er svigermor til eier av Porsche-verkstedet i Lausanne, så bilen har et uvanlig innholdsrikt servicehefte.

Da vi etterhvert hadde vårt møte på fergekaien i Larvik nå i august, fortalte hun meg at Ferdinand ikke hadde kjørt i regnvær i Sveits, for "... dette var hennes baby, og de små skal selvfølgelig ikke lide!" Mannen hennes, Dr. Diplom ingeniøren, hadde sin egen Porsche, selvfølgelig. Dog er denne en Boxster, hans fjerde Porsche.

Bilen ble importert til Norge våren 1986, original km stand 81.000, og kjørt av samme norske eier til jeg kjøpte den 09.07.01 hos Autozentrum Sport i Oslo (km stand 109.000).

"... et sjeldent godt eksemplar av 911 SC", påpekte verkstmester Embret Lien før min overtakelse.

Noe verkstedshistorikk

Før jeg kjøpte bilen hadde Autozentrum Sport byttet clutch, nye bakhjulsagre, nytt svinghjul, bremseskiver foran og bak, nye stabstagsforinger, oljetrykksgiver, nye bremseklosser, bremseveske, nye speilglass, og ny Nokia handsfree, i tillegg til stor-service; alt i alt ca NOK. 27.000,- Også da ble det konstatert "tett motor uten oljelekkasjer", og det er tilfredstillende for en 20 år gammel doning.

Bilen er i svært godt hold. Alle detaljer, også i interiøret, forteller sin tydelige historie.

Og historikken er sannelig unik: Konsekvent oljeskift og filtre hver 10.000 km i bilens levetid, samt (nesten unødvendige) oljeskift før vinterlagring i des./jan./febr. - i følge det originale sjekkheftet. Ellers ble motoren "pakket om" i '87 og ettermontert hydrauliske kjedestrammere. Byttet til nytt, større batteri '99. Nye regulerbare Koni-dempere fra '89 osv.

Jeg har fått dokumentert verkstedregninger for omlag 8.000,- sveitserfrancs gjennom 16 år fra Madame - en "substansiell investeringsbeskyttelse", som det heter i de finanskretser, selv i Sveits. Fra eier i Norge er det kvitteringer for ca NOK 40.000.



GODT IMPORTERT

«1. Januar 1978 begynte Udo Kruse, som er bilmeknikermester (Kfz-Meister), med en bensinstasjon i Winterberg/Silbach. Her ble det utført service på Porsche 356/914/924/911/928 og produktene fra Volkswagen og Audi. I midten av 1978 ble det utvidet med et verksted og ansatt 3 mekanikere. Det ble kjøpt opp tomter rundt for å få mer plass, og etter hvert stod de første brukbilene til salgs. I 1990 ble det bygget et eget salgsløkal og sportsbilverksted på den andre siden av gaten.»

Slik begynner presentasjonen til Autohaus Kruse på internett. Det er her jeg kjøpte min 944

S2 i desember i fjor. Bilen var da gått 135.000 og hadde et komplett servicehefte. De siste 9 årene hadde bilen vært på service hos nettopp Autohaus Kruse. Før kjøpet hadde mitt bilbudsjett vært dominert av diverse modeller fra Citroën. Jeg skal ikke trette leserne med detaljer rundt dette. Jeg fant imidlertid ut at for de pengene det koster å holde en sliten Citroën CX på veien går det også an å kjøre Porsche. Jeg var imidlertid avhengig av å ha en hverdagsbil, og valget falt ganske fort på 944 S2.

Jeg har bodd i Tyskland tidligere og kjørte ganske ofte forbi Autohaus Kruse. Den gangen rakk ikke pengene

til handel, men jeg fikk bekreftet fra lokalkjente at verkstedet hadde et godt rykte. Derfor var det ikke så vanskelig å finne veien til deres Internetside når avgjørelsen om å kjøpe Porsche var tatt. I midten av Oktober fant jeg bilen min hos Kruse. En blå S2 med klima, og uoriginale, men svært kledelige lettmetallfelger. Mail med kjøpsinteresse ble sendt og svar kom prompte tilbake. Dette ga et seriøst inntrykk. Jeg dro ikke ned for å se på bilen, men stolte på forsikringene om at bilen var i topp stand. Det var gjensidig tillit. Jeg hadde nemlig ikke penger på hånden, men sa at jeg ville ha bilen og var anhengig av å få solgt en bil, eller leilighet først. Vi var enige,



GODT IMPORTERT

«1. Januar 1978 begynte Udo Kruse, som er bilmekanikermester (Kfz-Meister), med en bensinstasjon i Winterberg/Silbach. Her ble det utført service på Porsche 356/914/924/911/928 og produktene fra Volkswagen og Audi. I midten av 1978 ble det utvidet med et verksted og ansatt 3 mekanikere. Det ble kjøpt opp tomter rundt for å få mer plass, og etter hvert stod de første brukbilene til salgs. I 1990 ble det bygget et eget salgsløkal og sportsbilverksted på den andre siden av gaten.»

Slik begynner presentasjonen til Autohaus Kruse på internett. Det er her jeg kjøpte min 944

S2 i desember i fjor. Bilen var da gått 135.000 og hadde et komplett servicehefte. De siste 9 årene hadde bilen vært på service hos nettopp Autohaus Kruse. Før kjøpet hadde mitt bilbudsjett vært dominert av diverse modeller fra Citroën. Jeg skal ikke trette leserne med detaljer rundt dette. Jeg fant imidlertid ut at for de pengene det koster å holde en sliten Citroën CX på veien går det også an å kjøre Porsche. Jeg var imidlertid avhengig av å ha en hverdagsbil, og valget falt ganske fort på 944 S2.

Jeg har bodd i Tyskland tidligere og kjørte ganske ofte forbi Autohaus Kruse. Den gangen rakk ikke pengene

til handel, men jeg fikk bekreftet fra lokalkjente at verkstedet hadde et godt rykte. Derfor var det ikke så vanskelig å finne veien til deres Internettside når avgjørelsen om å kjøpe Porsche var tatt. I midten av Oktober fant jeg bilen min hos Kruse. En blå S2 med klima, og uoriginale, men svært kledelige lettmetallfelger. Mail med kjøpsinteresse ble sendt og svar kom prompte tilbake. Dette ga et seriøst inntrykk. Jeg dro ikke ned for å se på bilen, men stolte på forsikringene om at bilen var i topp stand. Det var gjensidig tillit. Jeg hadde nemlig ikke penger på hånden, men sa at jeg ville ha bilen og var anhengig av å få solgt en bil, eller leilighet først. Vi var enige,

Raskest på by'n!

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



Reprografen Trykkeri

Din totaleleverandør av trykksaker

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

og når desember kom ble bilen hentet.

Denne bilforhandleren ligger virkelig i skogen, nærmere bestemt i Winterberg/Silbach. Dette finner man på kartet ved å lete omtrent midt mellom Kassel og Dortmund. Winterberg ligger i Sauerland. Et vintersports- og rekreasjonsområde for Tyskere fra Ruhrområdet og hollendere og belgiere. En samtale med Udo Kruse gav meg forklaringen på hvordan man kan leve av å selge og reparere Porsche i så grisgrendte strøk. Udo er engasjert i motorsport og deltar selv i langdistanserenn. De hjelper også kunder som kjører race selv, og leier ut biler til dette formålet. Et slikt engasjement har gitt en god kundekrets som ofte kommer langveisfra, eller lar bilen bli hentet. Noen kombinerer det også med ferieopphold i Sauerland. Noen vil si det er galskap å reise så langt for en 944, og attpå til nærmest ta den usett. Jeg hadde imidlertid en god følelse, og har ikke blitt skuffet hittil. Alt har vært fryd og gammen. Det er like moro hver gang jeg kjører, og den er i bruk hele året. Jeg har også vært med på to runder i slalomcupen, telemarkrally (sisteplass – kjørt for fort), og banetreff.

I september rundet bilen 150000 km og det ble kombinert med service hos Kruse. Det føltes naturlig å følge opp service der det var blitt gjort de siste 9 årene – greit når man vet hva som er gjort før. Det følger naturligvis positiv oppmerksomhet med på kjøpet når man kjører 1000 km og langt pokker i vold inn i skogen i Tyskland for å få service på bilen. Bilen ble levert mandag





kveld kl. 19.30. Da ventet fremdeles sjefen og bød på en kaffe og prat før jeg fikk leiebil og dro til Winterberg for overnatting. Kl. 15.00 på tirsdag ble bilen hentet. Da hadde den fått en grundig gjennomgang. Full service + skifte av frost- og bremsevæske. Skifte av alle reimer og bremseklosser samt overhaling av håndbrekk. Porschemerket på panseret så litt lurvete ut så det ble skiftet i samme slengen. Man skal da se skikkelig ut! Før jeg reiste videre fikk jeg tilbud om å bli med på tur til Spa i Belgia den 3. oktober. På Tysklands nasjonaldag, som ikke blir feiret noe særlig, var det laget arrangement for inntil 40 kunder som kunne være med på banekjøring og instruksjon i kjøreteknikk. Jeg måtte dessverre si nei.

To av bildene viser Udo Kruse i ferd med å inspisere at alt er OK før jeg får den tilbake etter service. De andre bildene er fra salgshallen. En del vil sikkert hevde at det nesten bare står "gamle" biler der. Jeg spurte om dette og fikk forklart at Boxster, 993, og 996 blir solgt temmelig fort etter at de kommer inn. Det som blir stående er biler som er relativt tunge å selge i Tyskland. Noen av dem er sikkert også rariteter og sjeldenheter. Blant annet 911 Targa (rød) fra 1986 som har gått 17.000 Km, 924 turbo og 996 GT3 klargjort for racing. De som er interessert i mer informasjon kan ta kontakt med under-tegnede på email: christian.zettel@forum-reiser.no eller på mobil 95 22 29 08. Autohaus Kruse har følgende internettadresse: www.autohaus-kruse.com

Christian Zettel

Motorrommet på en 908. Det med lyden gjelder også her!

Om Magne Bævre har ørepropper eller ei vites ikke, men det som er helt sikkert er at Steinar Salminen ikke har det...

Jammen klarte ikke Lars'ern å stikke hodet frem enda en gang!

for nå å endelig få oppfylt drømmen å kjøre på den beryktede Nordschleife. Vel fremme var det bare å stille seg i kø for å kjøpe billett. Første runde tok vi "litt" pent og rolig for å bli kjent med banen. På runde to (nå uten kone) kom "hornene" frem. Denne banen er så krevende, spennende og morsom at gåse huden vokste utenpå klærne. Med sine 172 svinger og svært varierende terreng med lange flate partier til rett opp/ned ble det en kjempeutfordring. På langsida fikk vi nå tømt bilen helt (på første runde skreik konal). Vel ferdig med banekjøringen kan jeg forsikre dere om at dette var en så ekstrem opplevelse som ikke blir siste gang. En velfortjent pause etter dette heatet ble selvfølgelig lagt til Porsches VIP-telt hvor praten nå gikk svært så livlig for seg. (For PCN-medlemmene blir vel Rudskogen nå som å kjøre handlevogn på nærmeste shoppingssenter). Resten av dagen ble tilbrakt på en av hovedtribunene på start og mål-langsida. Der opplevde vi på nært hold alt i fra kræsje i første sving til god gammeldags Le Mans start. Lyden her var såpass høy og intens, men kjøpe ørepropper er for Pingler!

Lørdagskvelden var vi invitert til festmiddag i Porsche-teltet. Her samlet det seg flere hundre



klubbmedlemmer og entusiaster av merket til en meget sosial kveld med mye god mat og drikke. Når så alle har en brennende felles interesse var kontakten tvers av landegrensene lett. Der var også underholdning fra scenen og en morsom trekning blant entrebilletten til de fremmøtte hvor to medlemmer fra PCN, Anne Andersen og John B. Roligheten, vant flotte premier. Søndag var det atter opp i otta. Nå hadde det seg slik at vi med våre VIP-billetter kunne komme inn der vi ønsket, så denne morgenen spiste vi frokost i førertellet. Området huset også en større bilauksjon for eksklusive sportsbiler. Som f.eks. Walther Bruns Porsche 962 (se forside), kjørt på Le Mans med stor suksess. Denne bilen hadde en utropspris på 280.000 - Pund !

Mere grovt for oss Porsche-entusiaster var å finne i pit-boksene. En åtte ni Martini Porscher, alle sammen "RS" eller "RSR"!!! Originale fabrikkbiler fra 70-tallet. Dette var bare starten på "Mekka". For i garasjen ved siden av stod noe av det grommeste, en håndfull 934 og 935 i mint cond. (glem Dorthe Skappel, dette er bedre!) Disse var også tidligere fabrikkbiler. Og de stod der helt fritt og åpent slik at vi kunne krype både høyt og lavt så my vi ville og NYTE (Dette er PORNO!). Men "akten" var ikke over. I neste pitbox fant vi et knippe 906, 908, 910 samt den råeste av de råeste: 917/10 Spider fra 1971. Det blir feil å kalle denne mektige skapelsen fluepapir, men den "fanget" i hvert fall flere av PCN-medlemmene da Ottokar von Jacobs ålet seg ned i cockpiten for å start'n. Å høre en 12



En glad gjeng fotografert i et av Vip-teltene på Nürburgring. John Bergan Roligheten og Anne Andersen foran entusiastiske PCN'ere. Men hva er det du har under armen da John, kan det være en dobbel programmerbar innsprutsregulator for 911 SC ? Har du fortalt Geir om dette da ?

Det er ikke hverdagskost å se to 904 GTS i fint driv.





Drømmebilen til Tom Solberg - 911 RSR (gjærne MED Martini-dekor)



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 beinhardre 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.

Importer: HIP Autoracing Tlf: 32 73 47 95 (kveld), e-mail: hhavdal@eunet.no



sylindret boxer på 5,0L med "raka rør" fyre er en svært mektig og sterk opplevelse. Ikke nok med at det "stikker" i ørene og innvoldende begynner å snu på seg. Synet blir grått og dosete også. Så naboen her hjemme på berget som skriker og bærer seg når 11"ern skamrusas på utsiden av garasjen skal være jæ... glade for at jeg ikke kjøpte bilen. Den var nemlig til salgs (for den nette sum av 15.mill. kr)!

Det fine med Oldtimer Grand Prix er at disse vognene brukes. På banen er det så absolutt ingen form for defilering, men mann mot mann i historiske klenodier som alle vil komme først til mål. Etter vår "hyrdestund" i pitboksene var det deilig å kunne sette seg på tribunen igjen og virkelig nyte det vi så, hørte og luktet. Pausene mellom heatene ble ofte lagt til Porscheteltet for et bedre måltid eller enklere forfriskninger. Mens vi satt der kom vi i prat med en mekaniker som jobbet hos Porsche. Han lurte på om vi viste hva Porsche egentlig står for. Før vi fikk svart kom svaret: Presisjon, Balanse og Stil. Er vi uenige? NEI!

Angående Oldtimer Grand Prix arrangementet velger jeg å referere PCN-medlem Vidar Andersen: "Dette er som Juleaften, Pinse, Påske, 17.-Mai, ja alt på en gang" Vil også rette en STOR takk til Steinar Salminen som har jobbet dag og natt med transportører, hotell, Porsche og arrangøren på Nürburgring for å få til denne svært vellykkete turen for medlemmene i PCN.

*Hilde & Tom Solberg
Geir Espedalen*



Artikkelforfatteren på Porschemuseet i 1999. Denne Salzburg Porsche 917K vant le mans i 1970. Legg merke til høyden - 94 cm !

PORSCHE 917

Porsche 917. For mange Porsche-entusiaster er dette BILEN. Mange år er gått siden denne legenden raidet racerbanene, først i Europa, senere i USA. Men fremdeles er det noe med denne lettvekteren med sine 12 sylindere som gjør den til noe ganske spesielt og enestående selv drøye 30 år etter. Først i 1988 ble de siste rekordene som 917 satt på tidlig 70-tallet slått!

Enzio Ferrari skal ha ledd godt da han hørte ryktene om at Porsche hadde ambisjoner om å utvikle en bil med 12-sylindret, luftavkjølt boksermotor. "Det klarer de aldri- det lar seg rett og slett ikke gjennomføre", skal

legenden Enzo ha uttalt. Året var 1968, og FIA hadde nettopp endret regelverket slik at motorvolumene kunne økes fra 3 til 5 liter i den såkalte prototypeklassen. Dette ble gjort først og fremst for at Lola og McLaren kunne delta med sine V8-baserte biler med støtstangsmotor. Samtidig ble FIAs krav til antall prototyper som måtte bygges for å kunne hevde at bilen var en prototype redusert fra 50 til 25. – Dette var sjansen Porsche hadde ventet på. Den ambisiøse utviklings-sjefen Ferdinand Piëch, barnebarnet til gamle Dr. Ing hcf Ferdinand himself, fikk styret til å forstå at dette åpnet mulighetene for Porsche til å stille med en bil som både

kunne vinne i den høyeste og mest prestisjefylte klassen på 24 timersløpet Le Mans og slå erkerivalen Ferrari. Teknologien hadde Porsche langt på vei gjennom prototyper på 911-motoren med doble kam-akslinger. Da gjenstår det jo bare i prinsippet å bygge sammen to slike, så får vi 12 sylindere, 4.5 liter og krefter langt ut over hva de sløve US-produserte støtstangsmotorene kunne drømme om. Enkelt, ikke sant! Rivalen Ferrari var allerede i gang med sin 5.0 liter 512. Kappløpet var i gang: Porsche mot Ferrari!

Britzkrieg!

Det var litt av en utfordring

Porsche hadde! Nåja, helt fra scratch måtte de jo ikke begynne. Fra før hadde de drevet racing med legendariske biler som 904, 906, 908, 910 osv. Biler med alt fra 4 til 8 sylindere, og opp til 3 liters volum. Men 917-prosjektet var noe annet. Tiden var knapp. Målet var å ha bilen klar til 1969-sesongen, altså i løpet av ett år skulle både bil og drivverk utvikles...Porsches samlede krefter ble satt inn for å klare dette. Og tysk effektivitet beviste igjen sitt fortrinn, 21 april presenterte Porsche 25 stk prototyper 917 i Stuttgart Zuffenhausen for FIA. Bilene ble akseptert, målet var nådd og Porsche var klar til å tre inn i en ny æra. (I ettertid: historien forteller at faktisk langt fra alle de 25 bilene var kjørbare, og at ALLE firmaets ressurser ble satt inn, inkludert kontordamene, for å skru sammen bilene innen tiden. Heldigvis krevde ikke FIA prøvekjøring og test av bilene...)

Men... i starten av sesongen gikk det ikke helt som forventet.

Riktignok var toppfarten 50 km/t høyere enn noen av konkurrentenes biler, men 917 var ustabil i høy hastighet og veivet over hele banen. Dette var en stor skuffelse for utviklings-teamet, som ikke gav opp, men prøvde ut en serie av endringer i hjuloppheng, fjæring og styring. – Og de lyktes! Forsmaken på det som skulle komme kom i august 1969 på Le Mans. En 917LH med Vic Elford og Dickie Attwood ledet frem til 21 time. Da røyk gearkassa! Løpet måtte brytes, men 917 hadde bevist hva den kunne gjøre: Da bilen måtte



Den legendariske Gulf Porsche 917K. Bildet nedenfor viser et utsnitt av den 12-sylindrede boxermotoren på 4,5 liter og 540 Hk!

bryte var ledelsen på hele 6 runder! Toppfart på rettstrekingen Mulsanne var 348km/t!!!

Suksessen

Høsten 1969 ble det inngått avtale med Gulf, og som en konsekvens av dette ble Gulf-Porsche 917K født. Gulf/Wyer-teamet representerte Porsche i hele 1970, og ble teamet som startet den lange seiersrekken. I 1970 tilspisset striden seg mellom Ferrari og Porsche, og avgjørelsen på striden nærmet seg Le Mans. Hvert år, i juni, avholdes Løpet. I 1970 stilte blant annet 7 stk 917 (men intet Porsche fabrikkteam)

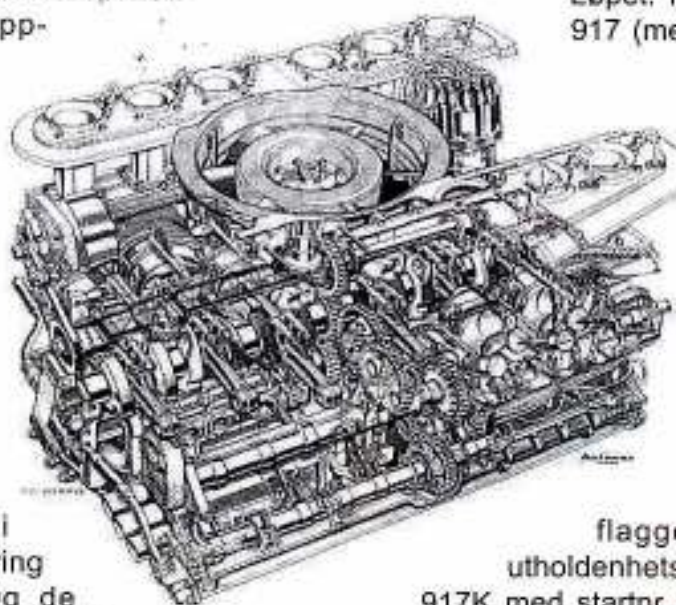
og 11 stk Ferrari 512. Dersom ikke Porsche hadde vunnet er det ikke sikkert at denne artikkelen hadde blitt skrevet, - så for å hoppe på konklusjonen, - det gjorde del i et løp som huskes som et av tidenes mest spennende Le Mans-løp, og under vanskelige forhold med regn, ble Dickie Attwood og Hans

Herrmann etter 24 timer

flagget inn som vinnere av utholdenhetsløpet i en Salzburg-Porsche

917K med startnr 23. Ferrari var slått. Porsche hadde fått sin første totale seier på Le Mans! Kun 2 stk 917 (1. og 2. plass) og 2 stk 512 (3. og 4. plass) klarte å gjennomføre hele løpet. På 5 plass kom en Porsche 908, og på 6. plass (og seier i GT-klassen under 2 liter) kom en 914-6GT!

For 1971-sesongen stilte Porsche eget fabrikkteam. Tap var utelukket av prestisjehensyn, så alt ble gjort for å sikre seieren.





25 slike biler i bakgården er ikke å forakte! Disse prototypene ble bygget på rekordtid og presentert for FIA i 1969 (øverst).

Ferrari 512 - en tøff konkurrent som måtte se seg slått av tysk overmakt (over).

Le Mans i 1969. Vic Elford og Dickie Atwood i Porsche 917 LH (under).



Motoren ble oppgradert til 5 liter og effekten øket med 50 DIN opp til 630 (... og det på en tomvekt på ca 800kg!). Alle mulige innovasjoner ble gjort for å sikre at ikke Ferrari eller noen annen produsent skulle klare å slå 917-ene. Og i 1971 var det 917LH som igjen kom tilbake og vant og vant (også Le Mans). Da 1971-sesongen var over hadde 917-Porscher stilt opp i 16 internasjonale race og vunnet 14 av dem. De nye 917LH ble med Derek Bell bak rattet klokke til 246 mph (396km/t) på Mulsanne før innbremingen (og det med - tross alt - 70-talls understell, bremses og fjæring!)

De øvrige produsentene var lei av å tape. Det var nå bare Porsche og Ferrari som hadde økonomisk ryggrad til å fortsette kappløpet, og i 1972 var det slutt. FIA gjorde om regelverket som hadde tillatt de store motorene. Porsche måtte nå finne andre arenaer for 917. Og det fant de i USA i Can-Am-serien. Resultatet ble en åpen bil, 917/30, med turboladet motor som i standardform gav 1100 DIN, og som ble sagt å kunne levere toppytelse over kort tidsrom på 1700 DIN. Denne bilen er i grunnen verdt en egen artikkel...

Hva er dette med LH og K? Jo, - det relaterer til bilens utforming. LH= Langheck, K= Kurzheck. Altså lang og kort rumpe. Og årsaken til det var vi inne på tidligere. De første 917 var Langheck. Høy toppfart, men dårlig stabilitet. Kurzheck hadde et karosseri som var kortere, utformet som en spoiler (eller et flügel som noen av teknikerene fra den gang uttalte). Ved at hele karosseriet var utformet som en spoiler ble toppfarten lavere, men downforce og marktrykk høyere. Generelt kan vi si at LH var best på høyhastighetsbaner mest K var egnet til kortere, mer svingete baner.

Ellers er fargene og dekorasjonene på mange 917 ganske enkelt fantastiske! Gulblå/orange er jo klassisk, og ikke bare på Porscher. Derimot er 917 alene



To versjoner av 917; den øverste en 917K (Kurzheck) og den under en 917L (Langheck)

Lakkeringer som disse var ikke uvanlige på begynnelsen av 70-tallet.



om å ha en Hippie-versjon i blått og grønt psykedelisk mønster (denne bilen ble for øvrig nr 2 på Le Mans i 1970). Og så har vi *Das Schwein* da, -grisen- eller 917/20. Dette var et forsøk på kompromiss mellom 917K og 917 LH med bedret stabilitet og samtidig bedre aerodynamikk. Dessverre ble det for mye kompromiss til at det ble noen seier på denne bilen. Nei, det spesielle ligger i utseendet og "oppstykkingen" av bilen: Den lignet så mye på en gris at den like greit ble malt griserosa og grisens enkelte deler ble merket opp og navngitt (*rüssel*, *schinken*, *hirn* etc)- som på et slakt!

Videre "studier":

Det finnes en rekke bøker og blader som beskriver Porsche 917. I august 1998 omtalte 911&Porsche World alle sider ved 917 i en glimrende hovedartikkel.

Steve McQueen spilte i 1971 inn filmen "Le Mans". Dette er et *must* for alle Porscheentusiaster og for 917-entusiasten i sær. Filmen, med Steve McQueen i

hovedrollen som 917-sjåfør, beskriver kampen Porsche mot Ferrari. Mye av filmen er autentiske opptak fra Le Mans 1970. I Hollywoods verden er det en Gulf-Porsche som til slutt vinner Le Mans. I virkeligheten var det som vi husker riktignok en 917K som vant, men det var en bil fra Salzburg-teamet med en engelskmann og en tysker som førere. For spesielt

«*Das Schwein*» eller «*Pink Pig*» som den også ble kalt. Denne finnes i dag på museet i Stuttgart.

interesserte: Salzburg-Porsche-teamet ble ved slutten av 1970-sesongen kjøpt opp av et annet kjent Porsche-assosiert firma, nemlig Martini!

Porsche 917 kan beskues av "allmenheten" på Porsche-museet i Stuttgart Zuffenhausen. Ofte deltar bilen(e) i Oldtimer Grand Prix på Nürburgring i august hvert år og i andre internasjonale festivaler av tilsvarende kaliber.

Stein Gildberg



Tørre tall og fakta Gulf-Porsche 917K 1971

Chassis

2-seters midt-motor kupe. Sveiset rørramme (47 kg). Glassfiber.

Motor

Luftavkjølt B12. 4998ccm, 630DIN/8300rpm, 589NM/6400rpm.
Kraftuttak midt i motoren. Doble overliggende kamakslinger.
Tørsumpsmøring med 6 lense- og 1 trykkpumpe. Dobbeltenning.
Bosch mekanisk innsprøyting.

Understell

Progressive spiralfjærer med justerbare stabstag. Bilstein gassdempere.
Ventilerte og kryssborede skiver med 4-stempels calippere rundt om.
Senterlåsfelger. 10.5 og 12X15 felger. Firestone R125 dekk.

Mål og vekt

Lengde 4120mm
Bredde 2080mm
Høyde 940mm (!)
Vekt 800kg tomvekt
(36.5% front, 63.5% bak)

Ytelser

Max fart 354km/t (917L: 396km/t)



Postboks 90, 3164 Revetal
Telefon 33 06 27 00
Telefax 33 06 21 46
Foretaksnr. NO 951559458 MVA

Utsendelse av reklamemateriell og trykksaker

Porsche Classic, månedsbulletinen og liknende trykksaker fra Porsche Club Norge samt andre klubber og firmaer får sine tidsskrifter, klubbhefter og reklamekampanjer pakket og utsendt fra Asvo Revetal AS.

Har ditt firma behov for liknende tjenester? Ta kontakt med Marit for en uforbindtlig prat og et hyggelig pristilbud.

Telefon : 33 06 27 00

Telefax : 33 06 21 46

For mer informasjon kan du se våre nettsider :

www.asvo-revetal.no

Vår budtjeneste er alltid klar for nye oppdrag.



KLUBBMESTER- SKAPET 2001

En guttedrøm fra 60-tallet - da undertegnede så Kjell Gudim med Porsche 911 i rallyløypa og på travbanene rundt omkring, var tanken "en sånn bil ønsker jeg meg, men den sjansen kommer vel aldri". Men, som kjent, man skal aldri si aldri. Etter endel prat med Per Tore møtte jeg til første slalåmrunde på Geiteryggen i april for å se hva dette dreide seg om. Her møtte jeg en del meget hyggelige entusiaster som behandlet sine sportsvogner med omhu, men som, når starten gikk, så ut som om

de hadde stjålet bilen - her gikk det unna! Jeg fikk endog prøve et av disse vidundrene både i løypa og på landevei. Uttalelser om "frøkenkjøring" lot jeg greit passere. Å si at jeg ble tent er et mildt uttrykk. Fra denne dag av ble mye tid brukt på å lese om bilen, for det var ingen tvil om at det var en 911 jeg ville ha - det er jo det som er Porsche! For meg var det 60-tallets 911 som virkelig var grombilen. Men man leste at dette var rustfeller av første grad.

Etter mye leting i annonser og på Internett, gjorde jeg en avtale i begynnelsen av august om å møte en kar i Oslo for å se på en 1971 modell 911T. Samtidig hadde jeg sett en annonse på en 1966 modell 911 i Tønsberg. Fikk med en kamerat (Tom) som har puslet med bil hele sitt liv og la i veg mot hovedstaden. Men, det kunne jo være artig å ta turen innom Tønsberg og se på denne "rusthaugen", så man i alle fall hadde et sammenligningsgrunnlag. Så gjort. Men "himmels mirakels" som min

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 originaldelar 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.

bestemor pleide å si - der sto jo drømme bilen, rød og fager! En liten prøvetur og jeg var solgt - det var bilen også. Ikke var det rust i farlig grad, og teknisk virket det meget bra. Prisen var omtrent det halve av hva jeg hadde måttet legge i "Oslo" bilen. Nylig innmeldt i Porsche Club Norge, fant jeg ut at det var duket for banetreff på Vålerbanen i september. Telefon til Steinar Salminen og alt var klart, med påmelding, hytte og det hele. Det ble et par hektiske uker med å lære bilen å kjenne. Overraskelsene som dukket opp var bare positive, her var mye nytt, og alt så ut til å fungere 100%. Gikk til innkjøp av "bøttesete" og 4-punkts belter. Man skulle da sitte godt når man kjører fort!

Høsten er tydeligvis en god tid å forhandle på og sponsede R-dekk ble også satt på. Koña lurte litt på om alt dette var nødvendig, men fikk litt ulne svar om at belter var obligatorisk og.... Etter en litt forsiktig forespørsel om hun ville være med, fikk jeg (litt overraskende) til svar at selvfølgelig, det skulle hun (dessuten hadde jeg jo fødselsdag den 9.) Med innleid henger for anledningen (man vet jo ikke hvor mye en gammel bil tåler!), la vi i veg fredag ettermiddag med kurs mot Braskereidfoss camping og Vålerbanen. På tross av en litt heftig opplevelse på motorveien ved Kløfta - punktering på forhjulet i 90 km/t med henger er ikke å spøke med, men det gikk bra. Vi ankom Braskereidfoss kl. 21.00 i stummende mørke. Til tross for utleiers forsikring om at hengeren var i topp stand, viste det seg at det var kun ett lys som virket, så vi var glade for at den siste timen gikk på litt øde veier. Vi ble raskt



Geir: «ja, send opp"no flybensin til Raketten - kan"ke bli slått av Roligheten!!» (øverst)

Stein har full kontroll. For nykommere - legg merke til mønsteret på strikkagenserene... Her snakker vi skikkelig entusiasme! (over)

loset på plass av en gjeng hyggelige mennesker som tydeligvis hadde ankommet en god stund før oss. Men se: her var det Porscher av alle modeller og i alle utgaver pyntelig parkert utenfor respektive hytter. Etter en rask rekognoseringsrunde, kom vi i prat med Stein og hans familie, samt Bjørn som jeg hadde plaget med å se på en "ihjelbygd" 68 mod. 912 i Bø. Vi ble tatt meget godt i mot og

følte oss straks som "en av gjengen". Til tross for turboer og sylvasse spesialbygger, er det rart hvor mye oppmerksomhet en gammel veteran kan skape

Det var surt og kaldt, så uteseansen ble ikke så lang varighet. Dessuten skulle man jo være topp opplagt til neste dag! En litt urolig søvn ble det, men var tidlig klar etter en ras frokost og dro tidlig ut til banen



Spenningen var stor, hva gikk dette egentlig ut på - ville redskapen holde litt hardkjør, og sjåføren? Formaning fra mor om å ta det litt rolig, hun kjenner meg jo? Det hørtos allerede sint gromlyd fra Porsche-sekser ute på banen, noen var i gang med å sette ut kjegler og gjøre klart til dagens begivenhet. Fikk beskjed om å "line opp" bilen i venstre rekke og vente. Det var kaldt i luften, men banen var tørr og det varslede regnet så ut til å holde seg borte. Heldigvis var kafeen åpen, så vi fikk oss litt varmt å drikke mens vi ventet på at flere skulle ankomme. Etter hvert strømmet de på, 911'er i alle utgaver, 924 og 944 med og uten turbo, Boxstere og så selvfølgelig Roadsport folket. Endelig var det klart for briefing for dagen. Ble plassert i gruppen N1 for nybegynnere selvfølgelig. Inger plasserte

Mercedesen strategisk slik at hun kunne følge godt med uten å fryse for mye. Ut på banen ned instruktører, stopp i hver sving for å få forklart idealspor og kjegleplassering, samt sikkerhetsregler og flaggsignaler. Kan ikke si annet enn at sommerfuglene romsterte ganske kraftig i magen. Deretter var det inn igjen i depot for å vente på tur til å "følja John".

Så fulgte noen runder etter lederbil, med streng beskjed om å følge tett på bilen foran for å holde idealsporet. Det gikk ganske radig, så man fikk en følelse av at nå kjørte man virkelig på bane! Så var det klart for å prøve seg på egen hånd. Ut på banen en etter en med litt mellomrom, nå skulle vi endelig få prøve hva bilen og vi selv var gode for. Etter et par

Klubbmesteren er den eneste som ikke ser på fotografen, er det det som kalles en overlegen seierherre? Men hvilken plassering fikk deltaker nr. 2 fra høyre?

runder, økte farten jevnt og trutt, dekkene ble varme og bilen gikk bare bedre og bedre! Og for ett veigrep med R-dekk! Det må bare oppleves! Passet ble dessverre avbrutt etter noen få runder fordi noen hadde vært litt for overivrige og havnet i sandfella. Inn i depot og sjekk av bilen, dette gikk da nesten for bra. Er det mulig at en så gammel bil kan tåle dette kjøret? Oljetemperatur på nesten 115 grader - det er jo helt utrolig! Men alt ser ut til å være i skjønneste orden, bremsene er helt topp og motoren går bare bedre og bedre. Etter å ha fulgt de andre på sine runder, delt i puljer etter ferdighet (det er da følt så fort



det går for enkelte?), var det klart for "familiekjøring". De respektive tok plass i bilene, noen ved rattet og noen ved siden av. Det var klart for noen rolige runder i moderat tempo. Definisjonen på moderat blir tolket svært forskjellig! Men jeg forsto på Inger at mitt tempo passet henne bra, det syntes av det brede gliset som dukket opp etter som rundene gikk. Fantastisk moro var kommentaren. På ettermiddagen var det klart for ett nytt pass på egenhånd. Det var bare herlig å kjenne at alt fungerte og at bil og sjåfør fungerte bedre og bedre. Sene innbremsinger og tidligere oppgiring på langsidene indikerte at tempoet økte betraktelig etter hvert. Det kjennes at man kjører bil uten servo og med lite ratt! Lykkelig og litt sliten måtte jeg bare konstatere at banekjøringen var over for denne gang, men gjeitt om vi gløder oss til neste gang!

Etter mye hyggelig prat med entusiastiske Porsche-eiere, var det klart for inndeling i nye grupper for å konkurrere i 20 spørsmål, deleksasse og go-cart! Utrolig hvor mye man ikke vet om

Porsche og dens mange deler! Men man lærer vel noe etter hvert! Var i sin tid eier av Telemarks første "ordentlige" go-cart, men det var før banene kom og det var ikke hyggelig å bli jaget fra alle asfalterte plasser i distriktet, så den ble snart solgt videre. Forventningen var derfor stor da vi var på plass i cartene. Dette var gøy! Gamle ferdigheter var det nok litt igjen av, men det er alltid noen "rever" som får det til å gå enda litt fortere, eller hva John? Det går fort når man sitter nesten "på bakken" og kjører. Bremses skulle det visstnok være på denne doningen, men de var godt gjemt, så breisladd inn i svingene fikk fungere som bremsemetode. Etter go-cart-kjøringen var det duket for slalåm. Med adrenalinet på topp etter cartingen, var vi klare for å stå på i slalåmen. Noen hadde allerede rukket å kjøre sine runder da vi ankom banen, men så kom regnet! Det bare bøttet ned, og etter en del venting måtte denne konkurransen bare utgå. Synd, men når ikke klokken vil gå og forholdene blir så ulike, er det ikke annet å gjøre. Det var blitt langt på ettermiddagen, planen var å

grille ute på campingplassen, utstyr var medbrakt i rikt monn, men regnet og kulda gjorde at ingen hadde særlig lyst til sitte ute. Velvillige eiere av kafeen på Vålerbanen stilte denne og grill til disposisjon, flott gjort! Taxier var allerede bestilt fra campingplassen og tilbake til banen, så enkelte fikk det brenntravelt med å få bilen på hengeren, kjøre til hytta, skifte og finne fram grillmat og tilbehør.

Tilbake på kafeen ble grill rigget opp, bord dekket og etter hvert dukket de fleste opp for å delta på festen. Her ble det raust delt på både brød og salat og praten gikk raskt livlig rundt bordene. Man delte sine opplevelser fra banekjøringen og diskuterte bil (gjett hvilken), utstyr, hjulvinkler og oppsett til langt på natt. Juryen hadde en vanskelig jobb med å finne fram til hvem som var blitt årets Klubbmester, men til slutt ble Per Tore Lunden utpekt som den verdige mester. Gratulerer, Per Tore! Etter en god natts søvn, ble det tid til en liten frokostprat, før man etter hvert kunne starte på hjemturen. Noen dro allerede på natta, da er det jo ikke så mange ute på veiene! Vi takker hjerteligst for kjempegod mottagelse på vårt første treff og ser fram til neste banetreff og klubbmesterskap!

E 66911

Inger Dahl og
Per Olav Pedersen

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 *The Motion*

POTENZA
RE720

TURANZA
ER70

B330

Testvinner!
Auto Motor & Sport

Testvinner!
NAF/ Motor, TV2

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

POTENZA
RE720

TURANZA
ER70

B530

Testvinner!
Auto Motor & Sport

Testvinner!
NAFI Motor, TV2

Bilde fra 2009 FIA Formel 1 World Championship

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**