

PORSCHE

Utgave 41 2006

CLASSIC

Et inspirasjonsmagasin for Porsche Club Norges medlemmer og venner



Familiaturen til Gol

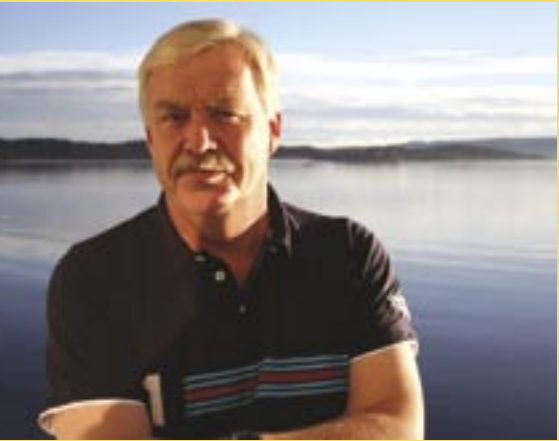
997 Turbo - RetroClassic - Drammensmafian - 911 Gruppe 2 - "Shark" - 997 GT3 RSR



Porsche Club
Norge



Formannen har ordet



Laurbær er ikke til å hvile på...
Det har vært en glede for meg å få motta på vegnet av styret, alle de positive tilbakemeldinger dere har sendt meg i løpet av sesongen 2006. Vi er snart 900 betalende medlemmer.

Familietreffet på Gol, OTGP og selvfølgelig alle banetreffene i løpet av sesongen har vært flotte samlinger/arrangementer vi alle virkelig kan være stolte og fornøyde med alle sammen! Som formann i PCN vil jeg takke alle i styret og komiteene med jobbene de har utført for klubben.

Våre samarbeidspartnere Autozentrum Sport, Autotuning, Per's Resort, Michelin og Mobil har alle støttet oss økonomisk og med ekspertise og tjenester i året 2006. Takk til dere alle. Vi vet at dere alle er til for oss, og støtter oss også i 2007.

En gjennomgang av Porsche-mail innboksen min viste hele 560 e-poster fra dere alle der ute. Håper dere også er fornøyde med responstiden og svarene dere har fått fra meg og andre styremedlemmer på dette. Laurbær er ikke til å hvile på, de smaker ikke godt engang... Et år fullt av utfordringer og nye oppgaver venter oss i 2007, og vi er klare til å løse dem.

Forumet, vår hovedmøteplass, er fullt av tale/skrivetrengende med mer eller mindre konstruktiv skrivekløe, og formannen, som daglig leser, slutter aldri med å la seg facinere av de utrolig lange tråder man finner der! At noen brannfakler kastes inn i debattene i ny og ne er jo noe som setter ekstra spiss på lysten til daglig å følge med på interessante skriblerier, mer eller mindre

nyttige for andre lesere. Forumet vårt utvikles i disse dager til å takle nye problemstillinger og oppgaver ønsket av dere, og gi dere mer valuta for kontingenten som vi stadig bestreber å holde så lav som over hodet mulig. Men atter en gang alle sammen, les "vær varsom" plakaten som finnes der da - takt og god tone er noe vi ønsker alle sammen. Moderatorene skal være like enerådende og tøffe også i året som kommer.

Classic kommer ut med to utgaver årlig. Takk til alle som sender inn bilder og gode historier. Sier bare... det er god plass til dere alle - og veldig mange flere. Redaktør Steinar Eilertsen, bladlusa himself, sitter som en papirtiger, klar ved postkassa for å sette skriveklørne fast i nyankomne innlegg.

Hva vil neste år bringe? - 2007 - jada - planleggingen er godt i gang!! Skal jeg røpe noe, er vel turen til *Goodwood Festival of Speed* i England i juni et av årets store høydepunkter, en nykommer i klubbregi - tenkt å alternere med *Le Mans* i Frankrike annet hvert år. Familietreffet hos *Per's Resort* på GOL er booket, *OTGP* kommer vi vel aldri utenom... og pølsa med den berømte rosinen i blir vel fabrikkbesøket til høsten. Ja, du leste riktig! Selve fødestuen der de nye bilene blir skapt er vel heller ikke å forakte! Spreke jordmødre og fedre kan sikkert betraktes, men kanskje det er å dra den litt langt.

Banetreff er noe alle ønsker seg og gleder seg til. Deltagerenes sikkerhet skal alltid ha og har fått topp prioritet hos styret i PCN. Formannen og JohnB studerte nylig hvordan dette bli gjort i Tyskland, og vi vil i året som kommer innføre dette vi så/testet ut på våre egne treff. Hvorfor? - sier du kanskje. - men svaret er ganske enkelt.

Din egen sikkerhet.

Bruk av nytt verktøy, kommunikasjon med deltagende biler krever ny trening/øvelse også av instruktørkorpsset, men vi vet at disse tenker og holder fokus på sikkerheten til førerne i gruppene sine og vi i styret i PCN takker dere samtlige instruktører for den flotte jobben dere alle gjør på våre treff.

Slalomguttas ambisjoner om endringer og forandringer er store foran 2007-sesongen. Søndager skal taes i bruk og kanskje en *NM-runde* hvis NBF viser oss tilliten verdig! Takk til dere alle som setter opp kjegler og tar tider i sekunder og tideler for å kåre beste fører med og uten motor foran eller bak, med eller uten R-dekk og fastskrudd bøyle.

De minste arrangementene kan ofte bli glemt, men la oss aldri glemme turen for barn og unge på Radiumen hvert år. Stor takk til Bjørn Sanda for at han årlig tar oss med for å gjøre noe godt for de som trenger til forandring mest. Et arrangement som jeg håper dere alle stiller opp på i året som kommer. De rosende ordene klubben fikk fra sykehusets ansatte om betydningen av utflukten for deltagerne på turen, varmet oss alle mere og bedre enn den serverte kaffen.

Skal en formann alltid bare takke og rose, oppmuntre og inspirere, motivere og stimulere?? Skal ikke en formann også rise og riste, kjeft og smelle, kritisere og ??? - det som langt verre er. Jeg trenger absolutt ikke det. Jeg mener vi bør være stolte av klubben vi er medlemmer av alle sammen.

Vi er vel, om jeg ikke tar munnen alt for full av selvskryt, en av Norges best drevne merkebilklubber - men én ting ber jeg dere om nå før generalforsamlingen i januar. Dere som har lyst til å ta i et tak - ta i et tak for PCN!

Ja, vi trenger dere alle som gidder, som synes kveldene blir for lange, som synes det er godt å komme ut litt - som liker å møte clubvenner og drive noe framover, få nyte berikelsen det er å se medlemmer dra fra treff og samlinger glade og fornøyde. Ikke si at dere ikke vet hvem å kontakte! - valgkomiteen selvfølgelig, hvis dere ønsker å delta. Tenk om bare et par av dere tok kontakt med dem og sa at : Ja, jeg vil jobbe for PCN. Det hadde vært grommt. Ikke spis for mye ribbe og juleskinke, tenk litt også på vognvekta!!

En God Jul og et riktig Godt Nytt År
ønskes dere alle på vegne av styret i PCN.

Øyvind Carlsen, formann, Oslo

Innhold:

Side 02: Formannen har ordet.

Side 04: Test: 997 Turbo

Side 08: 915 girkasse bygges om

Side 10: 13-årig Porsche-entusiast

Side 12: Little, big man!

Side 14: RetroClassic

Side 16: PCN-R, oppsummering ´06

Side 19: Slalomcupen 2006

Side 20: Hva skjer på Rudskogen?

Side 21: Tegnekonkurransen på Gol

Side 22: Gol 2006 - tilbakeblikk

Side 26: Drammensmafian

Side 30: Ny 997 GT3 RSR

Side 32: Hverdagsracer

Side 34: "Shark" - en klassiker

Side 38: Garasjebesøk på Jæren

Side 42: Bokanmeldelse

Side 43: I baksetet med Rune.

PORSCHE CLASSIC

Utgave 41 2006

Redaksjonen:

Ansvarlig redaktør:	Steinar Eilertsen
Redaksjonssekretær:	Jan Hunsbedt
Redaksjonssekretær:	Egil Haugen
Redaksjonsmedlem:	Pål Brekke
Formgiving:	Steinar Eilertsen/ sedesign

Annonsebestillinger rettes til:
Jan Hunsbedt, tlf: +47 900 39 080

Materiell sendes til:
steinar.eilertsen@porsche-club-norge.no

Det kan forekomme ortografiske eller faktiske feil i Classic. Om så skulle skje beklager vi. Hel eller delvis gjengivelse av Classic er forbudt uten samtykke fra red. eller formann.

Forsidebilde av: Arild Vorkinns 912/911

CopyCat



© **Takk for hjelpen**
En stor takk rettes til Dino og Mateus hos CopyCat Posthuset i Oslo for bra priser, rask levering og hyggelig service i 2006.



08180



14



22



32



34

Generalforsamling for 2006

Holmen Fjordhotel, Asker: Lørdag 27.01 2007, kl. 17:00. Frist for innsendte forslag til saker sendes på e-post til formann innen: 17.01 2007.

<i>Styremøte:</i>	<i>09:30 - 13:30</i>
<i>Åpent møte:</i>	<i>14:00 - 16:00</i>
<i>(Pause)</i>	<i>16:00 - 17:00 (tømming av sal - innsjekk til GF)</i>
<i>Generalforsamling:</i>	<i>17:00 - 19:00</i>

Les mer om dette på klubbens websider. **Se link på førstesiden.**

Classic - fra tidenes morgen

Hvor lenge har du vært medlem i PCN? Kun noen år? Du er ikke tilfeldigvis en av de ildsjelene som har vært med siden åttitallet? Innehaver av et medlemsnummer med kun to sifre... Du er i så tilfelle i mindretall. Klubben har pr i dag ca. 1.000 betalende medlemmer og vokser i et sunt tempo. Tildeling av medlemsnummer 2000 nærmer seg! Lidenskapen for merket Porsche er gjerne noe som allerede ble etablert lenge før en selv var gammel nok til å kjøre bil. Å melde seg inn i klubben er gjerne noe som sammenfaller med når en selv gikk til anskaffelse av sin første Porsche. Klubben ble etablert for en mannsalder siden, og aktive bidragsytere har gjennom mange år gjennomført et bredt spekter av aktiviteter for medlemmene. De fleste av disse aktivitetene ble da behørig dekket i påfølgende Classic. For 4-5 mnd. siden var vi et knippe PCN

medlemmer som satt og diskuterte hva som har blitt skrevet i Classic de siste 20 år, og hvilke aktiviteter som har blitt gjennomført. Vi konkluderte med at klubben har en stolt historie med mange spennende og interessante initiativ, og ikke minst mange fine artikler. Det ene tok det andre, og før vi viste ordet av det ble følgende målsetning spikret; vi får tak i alle tidligere utgitte nummer av Classic og skanner de inn i pdf-format! Deretter gjør vi det mulig for andre medlemmer å laste de ned til egen PC. Som sagt så gjort... Kos deg med litt Retro-Classic - du finner dem på hjemmesidene våre.

Det må selvfølgelig rettes takksigelser til Geir Espedalen for utlån av sin komplette samling Classic. Så - en liten førjulspresang – fra alle oss, til alle dere.

Frøde Fløge Eriksen, Oslo



997 Turbo

Tekst og foto: Pål Brekke

Jeg var i Stuttgart i sommer. En kjapp tur innom Porsches Werk 1 – det er der presseavdelingen holder til. Rett innenfor porten sto en splitter ny, speed yellow 997 turbo og ventet på meg. Livet kunne vært verre.

Et godt stykke før noen hadde fått sjansen til å se noe til selve bilen, hadde Porsche vært flinke til å prate om de teknologiske framskrittene i den nyeste turbo-versjonen. Vi fikk lange utredninger om variabel turbogeometri og avanserte, elektronisk styrte differensialer. Vi hørte om en slags ”boost-knapp” som skulle gi ti sekunder med ekstra trøkk for ekstra trange forbikjøringer. Hm... hadde Porsche begynt å satse på ”Fast & Furious”-markedet?

Jeg må helt ærlig si at jeg begynt å lure enda litt mer da jeg så de første bildene av bilen. Et eller annet med de ekstra ”spjelene” i luftinntakene foran og på sidene vekket vage minner fra åttitallet, og det hele så litt i over-

kant ”travelt” ut etter min smak. Nå har jeg mange ganger opplevd at biler ser mye bedre ut i virkeligheten enn de gjør på bilder, så jeg var ikke så innmari bekymret, men jeg må si jeg tok noen ekstra runder rundt den gule bilen som var ”min” for en dag for å venne meg til detaljene.

Og heldigvis er ting noe bedre på nært hold. Den horisontale delingen av luft-inntaket på bakskjermen er formodentlig der for å hindre små barn og løse hunder å bli sugd inn i motoren når man gir full gass, men er ikke så visuelt interessant. Men når man putter hodet nesten inn i luftinntaket foran, og ser på den smale lampen med masse små pærer på rad som er stappet inn der, ser det ordentlig stilig ut på 10 centimeters hold. Bra design for treåringer, altså, og sikkert en god ting for å vekke interessen hos en ny generasjon entusiaster.

Men hva med oss som har rundet tredve? Holder designet vann? Jeg er

faktisk ikke så sikker. Jeg ble i hvert fall ikke helt dus med eksteriørdetaljene i løpet av en dag, og jeg syns faktisk ikke ting har blitt så mye bedre i ettertid heller. Jeg husker en samtale jeg hadde med han som var ansvarlig for Cayman-designet. Han fortalte meg at 911-serien skulle ha et konservativt design som var ment å være mer tidløst, mens de ville ta større sjanser med Cayman og Boxster. 997 turbo ser ut til å ha havnet litt på siden av den filosofien... Jeg syns faktisk fronten på 996 turbo funker bedre. Men smaken er som kjent hårete.

Innvendig er det jo ingen konkurranse med tidligere modeller. 997 fikk endelig et budsjett for et ordentlig interiør, og selv om det kanskje er litt mange og små knapper på midtkonsollen, er dette det beste interiøret i 911-serien hittil. Med de fantastisk behagelige adaptive sportssetene og alt du kan se og ta på trukket i skinn, er dette et veldig ålreit sted å tilbringe mange timer av gangen. Som med en 997 Carrera, får man

også Chrono Sport-pakke i 997 turbo, og det er bare hvis man bestiller denne tilleggspakken at man får med den allerede berømte boost-funksjonen. En bil med denne pakken er lett å kjenne igjen på stoppeklokken som stikker opp av dashbordet – enkelte syns dette ser teit ut, men jeg har personlig alltid syntes det er en stilig liten ting (om enn ikke spesielt nyttig i det daglige, muligens). Pressebilene fra Porsche er selvsagt forsynt med Chrono Sport, og jeg kunne ærlig talt ikke vente på første mulighet for å sjekke ut ”overboost”-funksjonen, men først måtte jeg manøvrere meg bort mot litt mer spennende terreng enn området rundt Stuttgart.

Porsches pressekontakt rådet meg til å ta turen til Schwarzwald, og jeg lot navi’en lede meg avgårde. Rundt Stuttgart er det stort sett flatt, og veiene er brede, lange, og går rett fram. Alle biler i verden kan håndtere sånne veier – men få av dem kan gjøre turen så rask og behagelig som en 997 turbo.

Å suse bortover autobahn i denne bilen er så overlegent at det nesten er litt flaut. Når det åpner seg lommer i trafikken, skyter denne bilen fart på en helt uanstrengt måte, og du er kjapt oppe i 250-270, uten at det føles veldig fort eller travelt på noen som helst måte. Vindstøyen øker noe, men det er fortsatt avslappende kjøring, bilen ligger helt stabilt, og virker ikke som den bryr seg mye om verken spor i veibanen eller sidevind. Deilig. For de som vurderer en bil som dette oppe mot konkurrenter fra BMW, Mercedes og liknende er det kanskje litt for mye veistøy for en heldags kjøretur, men på den annen side har Porschen en hel del andre kort på hånden når man kommer til litt mer svingete terreng eller en bane.

Selv om turen til Schwarzwald var komfortabel, gledet jeg meg til å finne en sving eller to, og hvis man er i området ved Baden-Baden, og setter kursen mot Freudenstadt (Gledesbyen – ikke noe dårlig navn, hva?), finner

man fort både bakker, svinger, natur og utsikt – og en hel skokk turister i biler man kan bruke som rundingsbøyer. På tide å sjekke ute denne variable turboen og overboost-knappen...

Det jeg ikke har avslørt så langt i teksten, men som antakelig blir opplagt for de som kikker på bildene, er at pressekontoret hos Porsche syns det var veldig viktig å vise fram den nye turboen i Tiptronic-versjon. Tiptronic er som kjent en automatgirkasse med manuell overstyring, og ikke en elektro-mekanisk styrt manuell kasse, slik som for eksempel Ferrari og Maserati bruker. Porsche insisterer også fortsatt på å bruke små tomme knapper plassert på rattet, rett ved siden av knottene for styring av stereoanlegget, i stedet for skikkelige ”paddles” på rattstammen, slik man ser på formel 1-biler (og igjen; som Ferrari bruker). Det er mulig jeg har spilt for lite Playstation i det siste, men å gire med tomlene på Porsche-måten er noe jeg trenger mer enn én dag på å venne meg til (mens det bare tok noen minutter å bli kjent med F1-giringen i en Ferrari F430).

Det var tre ting som dominerte opplevelsen av den nye 997 turbo, og Tiptronic-kassen var en av dem. La meg si det på denne måten: jeg kan personlig ikke tenke meg å ha en bil med en sånn girkasse. Selv når man girer manuelt med knappene på rattet, føles det som en automatkasse, og kjører man i automatmodus får man ikke følelsen av å være ordentlig knyttet sammen med bilen. Amerikanerne kaller det ”point and squirt”, og det er akkurat sånn det føles. Selv om det går noe fryktelig, og selv om Porsche-kassen raskt skjønner det når du kjører litt tøft (og dermed holder girene lenge, hvilket gjør det hele langt mer forutsigbart), blir det bare ikke den samme deltakelsen og engasjementet for meg uten rørepinnen mellom forsetene. De andre to tingene som gjorde bilen minneverdig var motoren og bremsene – heldigvis var begge veldig positive faktorer.



Porsche har lenge laget suverene turbo-motorer, og siden 993 har også den berømte ”ketchup-effekten” vært nesten fraværende. Vel, både 993 og 996 har det ekstra ”trøkket” i en del av registeret, typisk for en turbo-bil, og man merker at man styrer en tvangsforet maskin med høyrefoten. På den nye 997 turbo er det i praksis nesten umulig å merke noe slikt. Riktig nok er ikke motoren like kjapp til å svare på små fleksjoner i høyre ankel som for eksempel en GT3-motor, men her trekker det fantastisk jevnt og sterkt fra de laveste turtall. Det er et helt abnormt bunndrag i denne motoren,



og på vei bortover og oppover til dels kronglete Schwarzwaldhochstrasse var det flere ganger jeg lo høyt for meg selv av måten bilen rett og slett spratt fra sving til sving, som om man ble dratt av gårde av en katapult. Hele tiden udramatisk, og med et ustanselig skyv. Helt dustete kraftfullt, rett og slett. For en motor.

Hva med den berømte boost-knappen? Vel, jeg ventet meg en litt mer Flåklypa-aktig effekt her, men maskinen er så kjempesterk fra før at et titalls ekstra Newtonmeter faktisk ikke gjør noen enorm forskjell. Faktisk følte jeg at denne funksjonen kom mer til sin rett på autobahn, der det gikk enda litt kjappere å komme seg opp i passende "flytefart" etter at nok en løk uten spill hadde lagt seg ut i venstre felt og blokkert framdriften.

Hvis man har det man kan kalle et "godt driv" i indre bane på autobahn, og en bobil bestemmer seg for at den nok rekker å kjøre forbi lastebilen den ligger bak før du tar den igjen, er det greit å ha bremsene i orden. Når man suser rundt i de svarte skogene og krappe svinger kommer fortore mot deg gjennom front-ruta enn du trodde det var mulig, er det veldig betryggende at at bremspedalen virker som den skal, og det gjør den så til de grader på 997 turbo.

Pressebilen hadde selvsagt de keramiske PCCB-bremsene, som har blitt fintunet et ekstra hakk, og resultatet er en helt fenomenal bremse-effekt og -kontroll. Med mindre uav-fjæret vekt i hvert hjørne (og adaptiv fjæring) følger hjulene bakken bedre hele tiden og gir et optimalt grep, og siden dreiemomentet for hvert hjul også blir mindre med lettere skiver, stopper det enda litt bedre enn tidligere modeller – og Porsches turbo-biler har de tre siste generasjonene vært overlegent best i klassen på bremses, så dette er veldig, veldig, veldig bra.

Det er klart det er moro å merke rå aksellerasjon og desellerasjon, men selv amerikanerne får til biler som gjør disse øvelsene til toppkarakter. En ekte sportsbil er etter min mening morsomst i svinger, og en Porsche bør håndtere disse best av alle, bør den ikke? Og joda, 997 turbo har stålkontroll.

Det krever bra maskinvare for å kjøre fort på ukjente veier uten at det blir nervøst og skummelt, og denne bilen er til dels latterlig kjapp og lett kjørt. Hvis man virkelig trår på ut av svinger slipper den litt med baken og overstyrer lett, før den av seg selv retter seg opp og skyter framover. Inn i svinger, selv med litt styring under hard nedbremsing, er den dønn stabil. Dette er mange,

mange hakk forbi gamle hekkmotor-biler, og føles tryggere og bedre enn noen annen 911-modell jeg har kjørt. Det kan virke som den nye elektroniske differensialen sammen med et videreutviklet PSM (stabilitets-systemet) har gjort denne modellen enda mer skuddsikker enn forrige versjon, og for alle oss som ikke har Schumacher-genene, er det en ubetinget fordel.

Den eneste lille ulempen er at man faktisk føler at bilen er litt for flink og trygg. Turn-in er ørlite vag og gir et hint av understyring, og er ikke så fint-følende og gokart-kjapp som man drømmer om i en fullblods sportsbil. Understellet, med den elektroniske styringen, holder deg på veien antakelig et godt stykke etter at du man har overskredet sitt eget talent. Det er vanskelig å sette fingeren på det, og det er ikke noen sterk følelse, men jeg hadde hele tiden en ørliten følelse av å være passasjer i denne bilen, at det ikke var JEG som kjørte. Det kan ha vært girkassen, det kan ha vært det aktive understellet og PSM, eller den ørlite diffuse tilbakemeldingen fra forhjulene. Jeg vet ikke. Men med en forventning om at Porsches nyeste toppmodell skal være den ultimate, glassklare sportsbilen, kan jeg ikke legge skjul på at drømmene ikke ble hundre prosent oppfylt.

Skal ikke drømmebiler gi deg ståpels? Litt høyere puls? Bør det ikke være slik at man får en liten klump i halsen når man må levere nøkkelen? At man begynner å regne på hva man kan selge av biler, familiemedlemmer og annet løsøre for å få råd til en slik bil selv? Vel, selv om jeg hadde en strålende dag med 997 turbo, og jeg lot meg imponere av en fantastisk motor, suverene bremses og et chassis som lar seg utnytte av selv en amatør som undertegnede, manglet ærlig talt den emosjonelle responsen. En fenomenal GT-bil, men for meg står andre biler høyere på ønskelisten.

Pål Brekke, Oslo

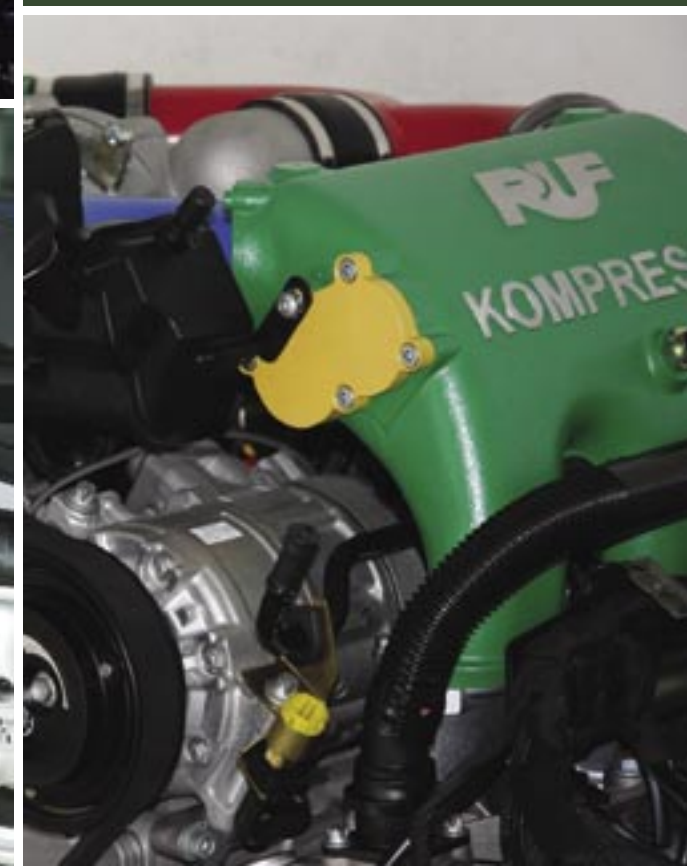


AUTOTUNING

Vi er stolte av å kunne gi et personlig og helhetlig tilbud til deg og din Porsche. Vi har et godkjent verksted som utfører alt fra enkle servicer til større operasjoner og overhalinger. Vårt verksted er også autorisert av RUF. Vi samarbeider tett med Porsche, FVD & RUF i Tyskland for å gjøre vårt tilbud så komplett som mulig for deg som kunde.

Vårt lager holder originale Porsche deler direkte fra kilden, sammen med en garanti om rask leveringstid på deler som må bestilles.

I tillegg tilbyr vi hele tjeneste- og produktregisteret til RUF. Ut over dette innehar vi også et stort delelager av pent brukte og renoverte Porschedeler som kommer deg og bilen din til gode.



Autotuning A/S
Jonsten, 1640 Råde
tlf: 69 28 59 99
fax: 69 28 59 98

www.autotuning.no
info@autotuning.no

Åpningstider:
Mandag - fredag: 7.30 - 16.30
torsdag: 7.30 - 19.00
lørdag: 10.00 - 14.00

915-girkassen

Tekst og foto: Jan Hunsbedt

Porsches 915 girkasse ble brukt i 911-ene fra 1972 frem til 1987. Girkassen ble frem til ´77 produsert i magnesium og fra ´78 i aluminium, med en sterkere differensial. Girkassen ble opprinnelig konstruert for å tåle opp til 245 Nm dreimoment.

Oljekjøling

Racingkasser med oljekjøling og inn-sprøyting på drevene kunne klare opp til 370 Nm og fra 1984 i forbindelse med 3,2-motoren som hadde 284 Nm dreimoment, fikk 915 kassa oljekjøling. Frem til 1974 ble 915 kassen levert med kronhjul/pinjong-utveksling på 7:31. Med større og sterkere motorer ble utvekslingen fra 1975 endret til 8:31 med betydelig sterkere kronhjul og pinjong. I 1987 ble 915 kassen etter 15 års produksjon erstattet med G50 kassen.

915 girkassen har aldri vært spesielt kjent for verken holdbarhet, presisitet eller lydkomfort. Likevel ble den brukt i 15 år før den ble byttet ut. Spesielt i forhold til bane og racing kjøring sliter 915 girkassen. Platene som holder hovedlagerne er relativt svake og kan forskyve seg ved stor belastning med katastrofale følger. Synkronringene tåler lite juling før de berømte skrape-lydene begynner å gjøre seg gjeldende. Overføringen til og internt i girkassen gjør at bomgiringer forekommer altfor ofte og at girskiftene kjennes lite presise. Bruk av det originale eller andre short-shift kits løser ingen av de nevnte problemene. Manglende eller utilstrekkelig oljekjøling på kasser fra før 84 reduserer livslengden på girkassen ved hard bruk.

Er det med dette som utgangspunkt i det hele tatt mulig å få orden på en 915-kasse slik at den tilnærmelsesvis fungerer som den burde?? Tro det eller ei, men andre enn Porsche har faktisk tatt tak i akkurat disse utfordringene og konstruert nye deler som til stor grad

løser alle de nevnte problemene. I California ligger det en liten bedrift som heter Windrush. De har over flere år under navnet Wevo utviklet langt bedre løsninger på 915 kassens problemer enn det Porsche klarte i løpet av de 15 årene kassen ble brukt.

Problemområde nr 1 – slark og unøyaktighet. Her har Wevo angrepet de tre stedene dette oppstår.

1) For det første har de designet en helt ny girspak som sentrerer seg i 3-4 girs posisjon. Girspaken er litt lenger enn den originale slik at det går an å rekke den uten å måtte bøye seg fremover. I tillegg har den en short-shift funksjon integrert i selve konstruksjonen som stort sett eliminerer den altfor kjente slarken i spaken.



2) Neste område Wevo har tatt for seg er den svært unøyaktige overføringen som sitter under lokket mellom baksetene. Her er det på den originale overføringen nylonforinger som i løpet av kort tid blir utrolig slarkete.

På Wevo-koplingen er disse byttet med en uniball-kopling som ligger inne i en beskyttende gummimuffe. Det eneste negative med denne veldig tichte overføringen er at det kreves en god del prøve og feile-fumling før overføringen sitter riktig med et perfekt inngrep i alle gir.



3) Den neste muligheten for upresisitet og slark Wevo har tatt for seg er den interne overføringen og styringen av skiftegeffelen inne i girkassen. Her har de konstruert en forseggjort styrings-kulisse som på mange måter minner om styringen i en G50-kasse og klart å få den til å passe inn i et trangt girkassehus. Forskjellen i presisitet før og etter installasjon av denne gir-kulissen er utrolig. Kombinasjonen av disse tre endringene gir en totalt ”ny” girkasse. Det må nesten prøves for å tro hvor stor forbedringen er.



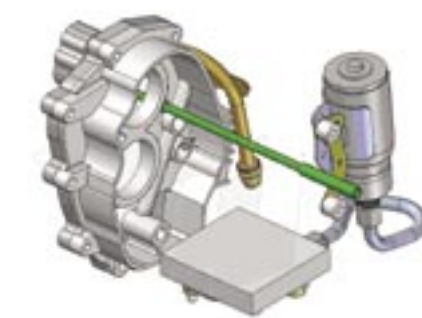
Kombinasjonen av spak, overføring og girkulisse gir en helt ny følelse med 915-kassa. Det må nesten prøves for å innse hvor stor endringen egentlig har blitt. Ingen slark i spaken kombinert med en veldig presis overføring der du føler at bilen står i riktig gir. Synkronringene er det lite å gjøre noe



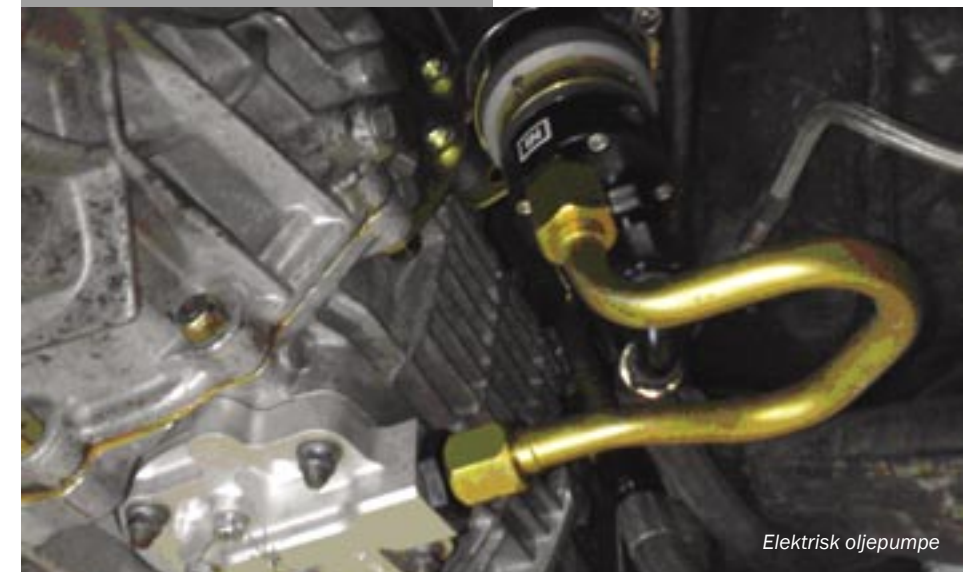
med – så vil en ha lang levetid på den ”nye” kassa bør det fremdeles gires rolig.

Wevo har i tillegg konstruert en forsterket hovedlagerholder til erstatning for den todelte originale: Med denne slipper du å oppleve at pinjongen glipper taket i kronhjulet på fullt pådrag - med katastrofale konsekvenser. ”Been there done that” midt i festnings-tunnelen i Oslo i rushtiden – festelig!!

Som kronen på verket dersom du ikke i tillegg vil ha et spesialtilpasset girkassehus med utsparringer til vesentlig større (og billigere) lagre har Wevo nå også laget et opplegg for oljekjøling som i tillegg sprøyter olje direkte på gir drevene. Jeg har vært så heldig å få en av pilotutgavene og har knipset noen bilder av systemet:



Med denne slipper du å oppleve at pinjongen glipper taket i kronhjulet på fullt pådrag - med katastrofale konsekvenser. ”Been there done that” midt i festningstunnelen i Oslo i rushtiden – festelig!!



Elektrisk oljepumpe



Oljekjøler med ”vindtrakt”

Det nye kjølesystemet har et eksepsjonelt godt tilpassede deler og var enkelt og selvforklarende å montere. Egentlig skal oljepumpen igangsettes av en termobryter, men her stoler vi imidlertid ikke på elektronikk og brukte i stedet en viskerbryter for bakruten som ble plassert til høyre for turtelleren. Til venstre sitter allerede bryteren for oljekjøleviften.

Oljekjølingen ble behørig testet på turen til Nüburgring i August og det virker som det fungerer akkurat som forutsatt. Girskiftene etter lengre tid på Autobahn er fremdeles stramme og fine akkurat som når oljen i girkassen begynner å få riktig driftstemperatur.

Jan Hunsbedt, Oslo

Jonas 13 år og hekta!

Tekst og foto: Øyvind Carlsen

Jonas' favoritt-Porsche

Hjeeelp...!

"Sønnen min, Jonas, har Porschedilla..." - skrev Sissel Blekastad i en e-post til formannen en vakker høstdag. Gutten har snart 13 års fødselsdag... kan PCN fortelle meg hvor gutten kan se disse bilene... det må vel være en flott bursdagspresang... Hver gang han ser et av disse kjøretøyene tar han bilder med mobiltelefonkameraet sitt og - ja han er virkelig blitt litt Porsche-frelst den gutten...

Ja, ja tenkte Porscheformannen mens han satt og skumleste dagens innpost i Porschemailboxen... her må noe kunne gjøres.. Vi har jo flere muligheter.

Enten sende han til en av våre utmerkede samarbeidspartnere, hvor han kan se biler i ro og mak... eller best av alt - Live, 100% Porcheaction på vårt kommende banetreff på Rudskogen... lukt av olje, svidd gummi, svette førere og masse lyd og grom lakk! Kan det bli en tøffere setting for feiring av 13 års dager? Tanken om en liten runde eller to var vel ikke heller å forakte. Her er det gode muligheter for misunnlige blikk fra medskoleelever er tilbake i skolehverdagen etter treffet. Få om enn noen kamerater eller

venninner i venneflokkene vil noen-sinne oppleve maken.

Hva ønsker mamma??? Mamma takke for tilbudet og svaret var ganske enkelt. Vi kommer... alle sammen! Litt kjappe organiseringer i kulissene, bursdagskort og give aways fra villige sponsorer og så opprørt dagen - med sol fra skyfri himmel, t-skjorte-vær og smilende ansikter. Hvilken ramme om feiringen..

Jonas, som aller nådigst denne dagen var med foreldrene på Harryhandel og besøk hos besteforeldre, ankom Rudskogen hvilende i baksetet på familiebil. Har du kjørt feil, fatter'n? - utbrøt gutten, helt til stemmen ble borte i lyden fra 6'ere på vill fart ned langsiden, bremsehvinet fra 11erne's ABS-bremser inn i første sving fikk godsmilet fram i ansiktet på guttekroppen. En drømmedag... og det fikk han. Ørevoks i munnvikene hele dagen, så stort var gliset! Og omvisning av en lovende historiker, Steinar Eilertsen, som fikk gutten ned på bakken igjen... for ærlig talt så fant han personen som kunne Porsche-historikken på alle 12 langfingrene og utenatt og litt bedre enn han selv. Ydmyk måtte gutten på 175 innrømme

at historien om porschebilene var både eldre og mye lengre enn det han kunne tenkt seg.

Men tid for action - og gutten fikk hjelm på hodet og inn i biler bar det. Runde på runde med glis rundt kjeften - med og uten turbo og firehjulstrekk (PCN takker dere alle for at dere tok med dere gutten noen runder på banen) Hvilken opplevelse, og hele familien fikk prøve. Dagen ble toppet med turen i en race-rigget Autozentrum-Cayman og ble kronet med noen runder med Autotuning-Espens rå Ruf! En tur som mange i klubben nok kunne tenkt seg... - stående på sidelinja i depoet hørende på lyden.

Avslutningsvis fikk Jonas med seg et et års gratis medlemskort i PCN og masse smågaver.

Jeg glemte vel å si at mammaen skrev i mailen at alle podens sparepenger gikk inn på konto for innkjøp av drømmebil i en fjern framtid. Så Jonas, vi håper vi får se deg igjen en annen vakker dag da, på nettopp Rudskogen med en innkjøpt drømmebil fra egen konto.

Øyvind Carlsen, Oslo

I HVER NY PORSCHE MOTOR VIL DU FINNE MOBIL 1



Visste du at alle nye Porsche motorer har Mobil 1 smøreolje som standard? Porsche produserer noen av verdens kraftigste sportsbiler, og er kjent for kvalitet og ytelse. De avanserte motorene krever de beste komponenter også smøreolje, som må prestere like godt når motoren er kald som under ekstrem varme. Nye Mobil 1 med SuperSyn og dens anti-slitasje teknologi møter disse kravene. Porsche nøyer seg kun med det beste, det bør også du. Bruk Mobil 1 ...uansett hvilken bil du kjører.



JO MER DU VET OM NYE MOBIL 1
JO BEDRE ER DET FOR BILEN DIN



Little, big man

I denne serien har Per Charles Molkom fått frie tøyler når han skal portrettere personer i klubben som har utmerket seg på en eller annen måte. Aller først ut er får vi Lasse Eidsvold.

Når jeg en sjelden gang treffer mennesker som Lasse Eidsvold, gruer jeg meg litt mindre til å bli eldre. Latteren hans sitter løst, humoren er treffende, sjarmen tydelig og våkenheten slående. Er det mulig at karen er 67? Om det er Lasses tre gutter: Pål, Truls og Jack som holder faren ung, er ikke godt å si, men at de har bidratt til en smule galskap i fars liv – det er klart. Og galskap blir man ikke søvnig av. ”Med de tre guttene, der – har du ikke tid til å bli gammel!” – sier Lasse.

Det er tydelig at guttene har en diger plass i Lasses hjerte. ”Truls er ikke Porsche-gutt, han kjører dragracing”, forklarer Lasse – som om han ber litt om unnskyldning for Truls sitt ”avvik”. Som vi alle vet kjører hele familien Eidsvold Porsche.

Jack kjører for tiden Supercar-racing med en svinesterk Porsche og Pål kjører PCN-racing med sin GT3. Lasses kone, Bjørg kjører en nydelig 993 cab. Lasse har kjørt mye racing i sitt liv; for det meste Roadsport. ”- og høydepunktet forstår du...”, forklarer Lasse ivrig ”- det var da jeg tok min eneste førsteplass”. Lasse ler, så han griner, mens han forklarer at det bare var han som var

med i racet. Gullet var sikkert fortjent, for de femti tilskuerene klappet som besatt.

Som 18 – åring tok Lasse kartleserkurs, med store forhåpninger til en gammel Skoda og en kompis. Det tok visstnok så lang til å starte Skodaen at da den endelig gikk hadde Lasse glemt det han lærte på kurset. Det hadde dessuten aldri gått bra med Lasse i høyresetet. Lasse må kjøre, han. Det ble en illsint Capri 3 liter etter Skodaen. Noen eldre gubber på det fortsatt kan høre 3 literen hyle forbi Vinterbro på nattetid. ”Det var liksom på 90-tallet det foregikk”, sier Lasse med ettertenk-somhet i blikket.



Lasse i F1 på Le Luc

Lasse er som en spennende film. Han ”klipper” frem og tilbake mellom de ulike episodene i livet sitt og gir meg underholdning som jeg bare håper å kunne formidle videre.

I 1999 fikk Lasse F-1 kurs, med tilhørende kjøring i 60 års gave av Pål. Gjett om det ble liv på Le Luc banen i Frankrike! Etter teori og 24 runder i en utbrent Formel Renault ble Pål og Lasse dytta ombord i 1995 mod. Arrows med 750 hk. ”Det var no´, det” – ler Lasse og setter en halv liter svart kaffe i vrangstrupen. Instruktøren Patric Gilliard presiserte at på lang-siden ved depotet skulle det kjøres i fjerde gir. Alle forsto dette, bortsett fra Pål. Han tømte like godt fjerde giret og dro Arrowsen i femte. Gilliard var fiolett i ansiktet og freste som en overkjørt grevling, mens Pål kjørte bilen akkurat slik den skulle kjøres – FORT! Lasse selv holdt en noe lavere profil på racerbanen, for ikke å hisse opp Gilliard ytterligere. ”Vi snakker nær døden opplevelser”, ler Lasse. Om Gilliard fortsatt puster vites ikke, men om han gjør det så husker han far og sønn fra Norge.

– Og det gjør sannsynligvis hoppsjefen i Planica, verdens største hoppbakke, også. Lasse var hopptrener og Pål var skihopper. Begge på plass i kjempebakken en gang på 90-tallet. Pål var riktignok prøvehopper, men likevel. Det er prøvehopperne som får det. Lasse sto på toppen av unnarennet og følte at han kunne se til Svartehavet



Lasse på Kinnekulle med 964

da Pål sto på toppen av stillaset og så enda lengre. Det blåste en stygg sidevind da han trodde han fikk signal om å hoppe. Noen sekunder senere var Pål et par hundre meter nede i dalen. Stående og like hel. Poenget var at ingen fikk klarering til å hoppe i vindkastene. ”Pål skulle jobbet på sirkus!” - ler Lasse. Men Planica er ingen spøk. Ingenting er tøffere enn å hoppe et par hundre meter på ski sidevind. Og få ting er tøffere enn å være faren til han som gjorde det.

Samtalen vår dreide tilbake til Porsche og bilkjøring igjen. På dashbordet i Lasses 996 vises hastigheten med store orange digitale tall. En av Lasses sønnesønner har lært seg tallene og var ute og kjørte med bestefar. På Rudskogen tro Lasse på litt. Guttungen satt fastspent i baksetet og stirret på de store tallene. ”EEEn-ååååttte-tooo – er det fort bestefar!?” – kom det fra baksetet. Lasse humrer; han elsker å gi til beste nydelige små anekdoter.

Gjerne om og med familien. Pål og Lasse drev, som mange vet, Reprografen sammen i mange år – og kom seg ut av en bransje i fritt fall i siste liten. Med trykkeribransjen på trygg avstand og godt og vel inne i pensjonsalderen, hygger Lasse seg nå med verdens fineste jobb Nemlig som instruktør og baneansvarlig på Rudskogen. Bedre pensjonist-tilværelse er det vanskelig å finne for en mann som elsker fart og spenning. Lasse instruerer både på Huysmans BMW´er og på Go Cart. ”Jeg lærer en bråte fortsatt selv også”, smiler Lasse. ”- og livet er bare verdt å leve så lenge du kan lære!”

Nå vet du litt mer om Lasse. Så om du skulle kjede deg på racerbanen og Lasse er der, så ta en prat med ham. Da har du garantert noe å fortelle om når du kommer hjem.

Per Charles Molkom, Drøbak



STUTTGART 29-31.10 -1982

Et hjertlig velkommen til alle deltakerne fra Dr. Ferry Porsche. Desverre var det ikke alle som forstod at man skulle stoppe og motta denne hyggelige gesten fra Dr. Porsche. Synd for de som ikke fikk oppleve dette, deri blandt S. Furuly. Hans dumhet kostet et minne for livet -



Tilsammen var det ca 400 Porscher på slottsplassen. De aller fleste av modellene var representert, og alle forskjellige farger var med stor sansynlighet også vist. Å få øye på de norske bilene i denne mengden er ikke lett-spesielt ettersom enkelte valgte å komme "bakveien" og parkere anonymt helt bak på slotts-plassen. Det er vel spesielt Pål Rognaldsen det her siktes til!!

Møtet bar absolutt preg av å være et møte for de "nye" Porschene. Det var utrolig mange 928, 924 og 944 å se. Endel 924 Carrera GT og noen 911 SC cabriolet hadde også funnet veien. Uner mottagelsen inne på slottet gav det seg rik anledning til å betrakte bilene i fugleperspektiv og en kan irritere seg grønn over mangelen på et wide-objektiv.



Blandt de mange deltakerne var det også en RS 61 og en 550 RS. Flotte biler som er svært sjelden kost for oss her oppe på "teleklumpen". Forøvrig var det svært mange 914 representert, og de aller fleste var futurisk ombygget, og med motorer som hadde mer en tre ganger så mange HK som de tidlige VW-Porschene.

Det var da noen 356'er også. Den hvite coupén i bildet er en 1950 modell med en ganske spesiell historie. Den ble i sin tid kalt "smør-Porschen" og har originalt soltak. Sven Stark kan sikkert fortelle om denne bilens merkelig historie på et medlemsmøte senere i år! Rett bak denne Porschen står forøvrig formannens 356.





PCN-R 2006

Oppsummering

Tekst: John B. Roligheten Bilder: Ørnulf Hjort-Sørensen

Sesong 2006

Da er andre sesongen av Porsche Club Norges racingsatsing historie. En sesong som, etter min oppfatning, har fortønet seg som meget vellykket. Jeg føler at vi har klart å beholde "gentlemansracingen" også denne sesongen. Jeg vet imidlertid, at enkelte GT3 førere ikke deler dette synet fullt ut, men tallenes tale er klare: Vi hadde kun en episode hele 2006 sesongen som førte til tidsstraff for to førere. Skadene var knapt synlige, men det hadde vært kontakt.

Jeg skal gi kritikerne rett i en ting vedrørende kjøredisiplin. Det har en tendens til å bli *vel* aggressivt inn i første sving etter start og dette bør vi gjøre noe med! Løpet avgjøres ikke her, så min oppfordring til alle førere for sesongen '07 vil være å fokusere mer på løpet som helhet, mer enn å la de berømte "horna" bli for lange i 1. sving.

2005 sesongen var et prøveår for oss i forhold til aksept for klassen overfor NBF. Vi mønstret 13 biler, riktignok to utenfor konkurranse, og det var nok medvirkende til at vi også for 2006 sesongen ble tatt inn i "varmen".

Vi fikk delta som gjesteklasse, både på Rudskogen på forsommeren og Våler noe senere. I tillegg var vi en av klassene på NSK sitt arrangement på Våler i høst. *Porsche Club Norge Racing* er også tatt inn i Bilsportboka til NBF for 2007 som egen klasse, og vi opplever vel det som aksept for at vi er "stuerene" i miljøet.

Før sesongstart i år hadde 19 førere meldt sin interesse, men fire av disse kom aldri til start. Det betyr at vi totalt sett endte opp med 15 biler. Av disse igjen klarte vi aldri å mønstre flere enn 11 biler på samme helg, så vi håper vi kan oppvise større felt neste år. Som nevnt i forrige Porsche Classic utvidet vi klassene for PCN Racing med en GT-klasse, noe som medførte at åtte av de femten deltakerne stilte i denne klassen og ble med det en bil flere enn klasse 1. Dessverre dukket det ikke opp noen klasse 2 og 3 biler, men rykter skal ha det til at vi forhåpentligvis får se dette i 2007.

Første løpshelg

Rudskogen var arena for den første løpshelgen og jeg tror mange med meg var spente på hva alle dukket opp med

av nyheter og modifiseringer.

Pål Eidsvoll dukket opp med en nydelig sort GT3, som skulle vise seg å være en meget potent bil. Med Pål bak rattet i en slik bil, må det bli et vinnerkonsept. Jo Sundheim kom med en herlig hvit GT3 RS og viste oss at den var svært konkurransedyktig. Marius Flaaten med sin GT3 hadde lagt ned mye arbeid (og penger?) i letting av bilen og viste at den holdt følge med GT3'en til Pål. Turboen til Hans Frisak visste vi gikk fort og han beviste det i første løpet ved å kjøre inn til en 2. plass. Lars Faale kunne slippe 944 turboen løs i den nye GT klassen, da han slapp vekttillegg og restriksjoner i ladetrykk, og viste at 944'en fortsatt henger med. Per Wiencke og Bjørnar Aas hadde modifisert motorene i løpet av vinteren og stilte også i GT klassen. Jeg fikk inntrykk av at de ikke følte endringene oppfylte forventningene.

I klasse 1 dukket Sten Granberg opp med en strøken 964 RS (eks Roy Tore Thommassen). Som nykommer tok han det rolig, men med jevn poengplukking endte han på 3. plass totalt. Even Pedersen, også nykommer, stilte med gamle bilen til Roy Hansen, men



med nybygd motor. Det viste seg at han fikk problemer med nettopp motoren og måtte derfor trekke seg fra resten av sesongen. Arild Vorkinn og undertegnede stilte med uendret redskap i forhold til 2005 sesongen.

Andre løpshelg

Våler var neste arena for utfoldelse av våre lyster. Personlig måtte jeg melde forfall, da løpshelga falt sammen med en drøy uke i England i gamle MGB biler.

To nykommere i PCN-R sammenheng dukket opp. Roger Hermansen med sin grønne RSR replika, som man må bruke brevvekt for å få veid, viste seg å være uhyre potent i GT klassen. Med erfaring fra Roadsport gir det resultater. I klasse 1 fikk vi se Runar Vatne, som i sommer kjørte en Cayman i påvente av sin 997 RS. Tror Runar følte at erfaringene med Cayman skal komme godt med når nybilen skal kuskas i GT klassen. I tillegg kom Jan Hunsbedt sterkt tilbake etter motorproblemer første helga. Her snakker vi om Targa med skyv så det holder. Petter Nilsen var også tilbake med sin 964 RS og viste at fjorårssesongen hadde gjort godt. Han vant begge løpene på Våler i kl. 1.



Tredje løpshelg

Våler var også møtested når NSK arrangerte sitt Classic Sportscar Meeting. Lørdagen gav et noe variert underlag å kjøre på og dette tror jeg Pål Eidsvoll fikk merke, da han var "skodd" med rimelig slitte "R"-dekk. Det gir ikke gode rundetider på vått, men det gav spesielt publikumsvennlig kjøring og tette fighter. Søndagen pøste det ned, og flere "feiget ut", slik at vi stilte kun syv biler til start totalt. Skikkelig fin trening å kjøre på så vått føre, og alle førerne hadde tydeligvis satset maksimalt, da alle syv var innenfor samme sekund som beste rundetid i løpet.

Resultater for 2006

Plasseringene i hvert av de seks tellende løpene ligger på PCN sine nettsider, men poengstillingen totalt for '06 ble som følger:

I GT klassen var det ingen som kunne tukte Pål Eidsvoll som vant overlegent med 95 poeng. Per Wiencke tok seg av andre plassen med 60 poeng, mens sistemann på pallen ble Lars Faale med 53 poeng. Så fulgte Bjørnar Aas, Jo Sundheim, Roger Hermansen, Marius Flaaten og Hans Frisak. I klasse 1 ble det noe jevnere, men



undertegnede tok tittelen også i år med 66 poeng, foran Petter Nilsen med sine 57 poeng. Sten Granberg tok tredje plassen med 38 poeng. Deretter fulgte Runar Vatne og Jan Hunsbedt med samme poengsum, Arild Vorkinn og Even Pedersen fikk bare med seg første helg og havnet naturlig nok sist.

2007

I skrivende stund er det ikke så mye som er spikret for 2007 sesongen, men vi tar sikte på tre dobbelthelger som i år. Vi ønsker å fortsette med enhetsdekk og ryktene vil ha det til at vi får se flere nye og spektakulære biler neste år. Vi håper på tyve biler og må også ta stilling til et utspill som går på å etablere en skandinavisk serie med støtte fra Porsche AG. Dette betyr imidlertid, at reglementet vårt må omgjøres noe.

Igjen, en oppfordring til alle racingvenner som ønsker å delta - vi ønsker flere som satser på klasse 2 og 3 biler. Avslutningsvis vil jeg rette en takk til Tom Solberg som har hatt ansvaret for regelkomiteen i år. Det er godt med positive personer. Ser dere på banen neste sesong.

John B. Roligheten, Skien



Tilbud til Porsche Club Norge sine medlemmer ut året

-40% på Michelin dekk til Porsche



Økernveien 99, 0579 Oslo
tlf. 22644911 www.porsche.no



Slalomcupen 2006

Oppsummering

Grytidlig lørdags morgen. Kort kattevask. Kaffe og frokost i kroppen. Frem med kjøreskoene og frenetisk leting etter passende hansker. Ny dag, nye muligheter. På vei til PCN SlalomCup...

5 lørdager denne sesongen har vekker klokker over hele østlandet skremt opp noen ivrige medlemmer. Tema for dagen har vært enkelt og greit; hvem klarer å manøvrere doningen rundt provisoriske baner hurtigst. Utstyret er det som skiller - ambisjonsnivået er ellers relativt likt.

Noen er mer uttalt konkurransemennesker enn andre, men det skjer noe når en står på startstreken. Selv

den mest sindige blir ivrig, og den mest vimsete blir konsentrert. 3-2-1 Kjør!

Variasjonen mellom de forskjellige traseene har vært store. I år har vi blitt møtt med alt fra trange løyper med snøskavler som sjikaner, til åpne løyper som også ga litt rom for å virkelig strekke doningene litt. Som tidligere år blir deltagere klassifisert etter hvilken bil en stiller med. Front, hekk eller R-klassen.

I frontklassen har Jan Norhaug i sin 944 dominert. Han har vunnet 4 av 5 omganger på en overbevisende måte. I hekkklassen var det mer åpent. Per Olav, Kjetil og undertegnede lå relativt

likt før siste omgang, som ble avgjort til min fordel... I R-klassen var det Geir som gikk av med seieren, på en mildt sagt overbevisende måte; fire 1. plasser og en annen plass!!

Tusen takk til Ola, Trond, Espen, Jan-Terje, Thomas og alle andre som har stått opp enda tidligere enn oss andre for å legge forholdene til rette. Det er ingen ting som å komme til dekket bord!

Totalt 57 personer deltok i årets SlalomCup - målet for 2007 er å overgå dette med god margin. Mulighetene er mange!

Frode Flage Eriksen, Oslo

Front	Klasse	Runde	1	2	3	4	5	Sum
1 Norhaug, Jan	944	10	10	6	10	10		30
2 Lepsøe, Kjetil	944NA	7	8	4	8	8		24
3 Lunden, Per Tore	924	6	6	8	7	7		22
4 Bekken, Ola S	944 Turbo S	2	7	7	5	6		20
5 Svae, Mikjel	951 Turbo	8	-	10	-	-		18
6 Hauge, Eivind	944 Turbo	5	5	-	6	-		16
7 Gulbrandsen, Trond	944 Turbo	-	-	5	3	4		12
8 Bellizia, Alexander	944	4	4	2	-	2		10
9 Wogsted, Lars-Erik	928	-	-	-	4	3		7
10 Andersen, Bård-Arne	944 NA	-	-	-	-	5		5
11 Aamaas, Edel Kristin	944 S2	-	1	3	-	-		4
12 Aass, Espen	944 1986	-	-	-	2	1		3
13 Zettel, Christian	944 S2	-	3	-	-	-		3
14 Gaulen, Ivar	944 S2	3	-	-	-	-		3
15 Bundsgaard, Anders	944 Turbo	1	-	1	-	-		2
16 Strand, Lars Tore	944 Turbo	-	2	-	-	-		2
17 Wilberg, Svein Edward	944 Turbo	-	-	-	-	0		0

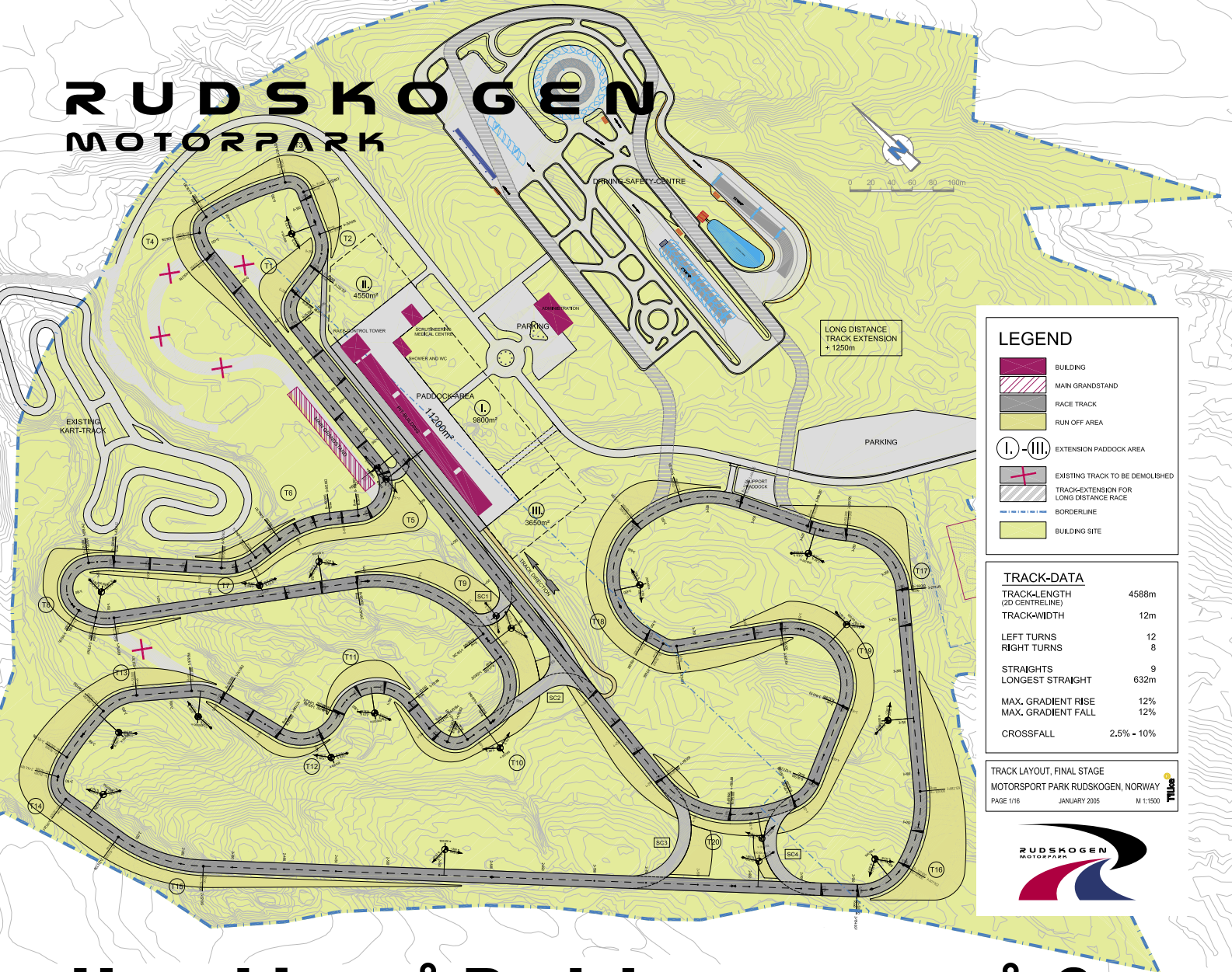
Hekk	Klasse	Runde	1	2	3	4	5	Sum
1 Flage Eriksen, Frode	911	5	10	10	5	10		30
2 Haug, Kjetil	911 Carrera 3.2	8	6	7	10	8		26
3 Pedersen, Per Olav	Boxster 2.5	10	8	-	8	-		26
4 Larsen, Jan-Terje	964 C4	0	0	8	7	6		21
5 Kristensen, Øyvind	911	6	7	2	-	7		20
6 Lønø, Jørgen	911S	3	2	5	4	5		14
7 Bigseth, Anders	964 C4	-	-	-	6	3		9
8 Christensen, Fredrik	911	1	5	-	3	-		9
9 Riisnæs, Jon	911S Targa	4	-	3	-	-		7
10 Hafnor, Nils	Cayman	7	-	-	-	-		7
11 Grøtterud, Kjetil	964 C2	0	-	6	-	-		6 (forts.)

Hekk (forts.)	Klasse	Runde	1	2	3	4	5	Sum
12 Chr, Fredrik	911	-	-	-	-	4		4
13 Strøm-Olsen, Ronny	911	-	-	-	2	2		4
14 Fossmo, Paul	911 SC	-	3	0	-	1		4
15 Jogert, Rune	911	-	-	4	-	-		4
16 Lotsberg, Jon	911	-	4	-	-	-		4
17 Eilertsen, Steinar	911 T Targa	2	-	-	-	-		2
18 Gillebo, Geir	911	-	-	0	1	-		1
19 Børresen, Arne P. M.	993	-	-	1	-	-		1
20 Hansen, Lasse	911	-	1	-	-	-		1
21 Aannestad, Leif Arne	3.2 Carrera	0	-	-	-	-		0
22 Borg, Stian	996 C4 Cab.	-	-	0	-	-		0
23 Stranheim, Bård	911	-	-	-	-	0		0
24 Dahle, Yngvar	911 3.2	0	-	-	-	-		0
25 Aule, Bjørn-Inge	993	-	0	-	-	-		0
26 Gaulen, Ivar	911	-	-	-	-	0		0
27 Olerud, Jørn	964 C2	-	-	0	-	-		0
28 Pedersen, Even	964	-	-	-	-	0		0

R-klasse	Klasse	Runde	1	2	3	4	5	Sum
1 Svalbjørg, Geir Pelse	911 Carrera 2.7	10	10	8	10	10		30
2 Sanda, Bjørn	911 Carrera 2.7	8	-	6	8	7		23
3 Roligheten, John B.	911 RS	4	8	10	5	-		23
4 Henriksen, Thomas	911	6	7	-	7	-		20
5 Stenmark, Lars	944	7	6	7	6	-		20
6 Johansen, Roy	911 Targa	2	4	2	-	8		14
7 Bordvik, Thomas	944 NA	5	5	-	4	-		14
8 Myrvold, Jan	964 RS	-	-	5	-	-		5
9 Kjekshus, Eirik	968 CS	-	-	4	-	-		4
10 Granberg, Sten	911	3	-	1	-	-		4
11 Lotsberg, Jon	911 Turbo	-	-	4	-	-		3
12 Oppebøen, Alf Tore	911	-	3	-	-	-		3

FOTNOTE

For hverrunde deles det ut poeng slik: 10 poeng for 1. plass, 8 for 2. plass, 7 for 3. plass, osv. ned til 1 poeng for 9. plass. Total poengsum er summen av deltakerens tre beste runder. Det vil si at maksimal poengsum er 30 poeng. Dersom flere deltakere har samme totale poengsum så er det plasseringen i siste runde som avgjør rekkefølgen. Dersom de fortsatt har samme poengsum vil runden før dette telle osv. Deltakere uten poeng i en runde har ikke deltatt i denne runden eller så har deltakeren ikke hatt minst to godkjente runder. Det vil si at deltakere med 0 poeng i denne tabellen har deltatt, men kommet lavere enn 9. plass. Dersom en deltaker bytter klasse vil ikke opptjente poeng følge med til ny klasse.



Hva skjer på Rudskogen - og når?

De fleste av oss undres i spenning på hva som skjer på Rudskogen og ikke minst når. Blir dette virkelig det vi drømmer om og hva i all verden skal vi finne på mens det bygges?

Hvor mange etapper blir utbyggingen delt opp i før vi kan ta i bruk hele banen. For å få vite litt mer ringte jeg like godt til Harald Huysman og stilte han alle mine "lurer på" spørsmål.

Utbyggingen på Rudskogen blir kostbar. Selv om det kan påregnes støtte fra Staten i størrelsesorden 20 mill kroner kreves det godt over dobbelt av dette beløpet for å få banen i den stand vi ønsker. I tillegg kommer nødvendige investeringer i infrastruktur, depot og adm.bygg. Banen skal i utgangspunktet bestå av to sløyfer som kan benyttes uavhengig av hverandre eller samlet.

Banens lengde er i dag 1900 m. Etter utbygging blir banen 3180 m fordelt med 1720 m på sløyfe 1 og 1460 m på sløyfe 2. I tillegg er det på et senere tidspunkt mulig å bygge på en sløyfe 3 på noe over 1000 m. Denne er ikke planlagt p.t.

Rudskogen kommer til å måtte bygge ut i minst 2 faser. Dette fordi vi ønsker å kunne drive aktivitet på anlegget under utbyggingen. Det er både sportslige og økonomiske årsaker til dette.

Utbygging av fase 1 (sløyfe 1 og 2 pluss nytt depot) skal, etter planen, starte opp august 2008. Åpning er planlagt i mai 2009. Vi regner som sagt med å kunne opprettholde tilnærmet normal drift ved dagens anlegg under utbyggingen. Allerede i sommer har vi hugget ut for den nye traséen for sløyfe 2 og kommunene Rakkestad og Sarps-

borg er godt i gang med utarbeidelse av ny reguleringsplan for Rudskogen og planlegging av infrastruktur. I løpet av høsten og 4. kvartal 2007 vil vi arbeide med detaljer for å lage underlag for anbudsinnbydelse.

På spørsmålet om det kommer til å bli rasende dyrt å leie hele banen svarer Harald at noe mer enn i dag må vi nok regne med, men ikke det dobbelte. Vi får bare begynne å spare.

Jeg minner om mitt forslag til avsetning av midler på et banefond som ble medstemt på siste Generalforsamling.

På spørsmålet om det lar seg gjøre å booke inn tre lørdager i mai, juni og august i 2009 ler Harald og sier diplomatisk at vi får ta ett år av gangen.

Jan Hunsbedt, Oslo

Tekst: Jan Hunsbedt
Tegning: Rudskogen Motorsenter AS

NB: Etter nylige oldtidsfunn i området er disse planene dessverre flyttet ett år fram i tid. Årstallene i teksten er korrigert. Red

Tegnekonkurransen på Gol

En av aktivitetene for barna under familietreffet på Gol i år var å fargelegge en Porsche. Vinnerene ble trukket ut og fikk hver fine premier. Med stor glede, presentere vi begge tegningene i Classic! Hvis flere skulle sitte på slike fine tegninger så send dem til redaksjonen.



Sander Hauge (6)

- vant med denne råtøffe røde CGT'en. Kan han være inspirert av nettopp den som ruller i hans hjemby Skien, mon tro? Med dette bidraget vant Sander en råtøff fjernstyrt GT1 som han dyrt og hellig lofte formannen at han skulle ta godt vare på. Blir bilen vist i godkjent stand for formannen på neste års Gol-tur er Sander blitt lovt å få en til av formannen! Kjør forsiktig, vask den ofte og sett racern til service hos pappa til våren! Gratulerer.

Karoline Dybhavn Børresen (6)

- vant med denne friske og fartsfylte Porschen. Spreke, innovative farger og høy teknisk utførelse holdt til premie og en fjernstyrt Cayenne! Kjør forsiktig, Karoline, og hold bilen unna pappa! Gratulerer.

PERS RESORT - NORGES BESTE OPPLEVELSESHOTELL

Favorittferie for alle!

Livlige aktiviteter hele vinteren i tropiske Tropicana Badeland med 30 grader i luft og vann. Avslapping og velbehag i Oline SPA. Stort utvalg av spisesteder og dansetilbud. For livsnytere og Porsche frelste.



10% rabatt for PORSCHE medlemmer

Oppgi bestillingskode: FIA Porscheklubben.

Priser ved 5-døgns opphold:

Dobbeltrom med frokost og middag fra kr **590,-** per pers per døgn • Gunstige priser for barn og aleneforeldre.
4-sengs hytte fra kr **470,-** per døgn • 4-sengs leilighet fra kr **700,-** per døgn.



Tel. 07377 (0PERS) www.pers.no

BO I HOTELL - MOTELL - HYTTETTER - LEILIGHETER



PERS RESORT

9-11/6 2006



Fantastisk vær på Gol og et pent knippe med biler fra Porsche AG på plassen utenfor hotellet. Flest var det av 911er, men noen 944 og fetter 914 midt i bildet kom også. Pent skue ingen tvil!

PCN Familietreffet 06

Tekst: Per Olav Pedersen Foto: Eivind S. Hauge, Olav Waldeland og Steinar Eilertsen

Telemark Rundt ble Familietreffet 06

Mandatet fra Styret var å fortsette tradisjonen med Telemark Rundt, som har vært et flott arrangement gjennom mange år med Bjørn Sanda & Co. som arrangører. Imidlertid ville det seg slik at Sjur Helstad fikk en henvendelse fra vedkommende han hadde solgt RUF'en sin til, Åsmund Varden. Han kunne tilby medlemmene et opphold på Per's Resort på Gol til særdeles hyggelige priser. Etter en del diskusjoner og et par styremøter, ble det bestemt at dette ville vi gå inn for.

Det ble mange samtaler og diskusjoner mellom Sjur og undertegnede for å finne ut hva slags konsept vi skulle legge oss på. Dette arbeidet ble betydelig lettet ved den utrolige velvilje vi møtte fra Per's side. Det viser seg at genuin interesse for Porsche og et ønske om å gi medlemmene en uforglemmelig helg kan utrette store ting. Prisene som ble presentert oss fra Per's viste seg å være "et tilbud man ikke kan si nei til". Styret sa seg også villig til å bevilge et betydelig antall kroner for å få til et treff som virkelig kunne samle hele familien, ikke bare den som er helt fortaapt i sin Porsche.

Kristi Himmelfartsdag dro Inger og jeg til fjells for å "rekognosere" foran treffet. En fin unnskyldning til ta Boxteren ut på en utvidet weekendtur. Været var ikke det aller beste, med snø på fjell-overgangene. Hvordan skulle dette gå om bare 14 dager? Imidlertid ble vi tatt varmt imot da vi ankom hotellet, ble tildelt et flott rom og etter en bedre lunsj tok vi en tur og gjorde oss bedre kjent i området rundt hotellet. - Utrolig mange forretninger på et så lite sted - også spesialforretninger du aldri kunne tenke deg. Per's Resort ser ut til å ha de aller fleste av over-nattingsplassene på Gol, med sine mange forskjellige etablissementer.

På ettermiddagen ble vi tatt imot av

Åsmund og ble vist rundt på hele det flotte anlegget. SPA- avdelingen og Badeland var spesielt imponerende. Likeledes lokalitetene med diverse saler og Bjørnehallen nede, hvor vi ble fortalt at der kunne det kjøres inn biler til festaftenen.



Vi gikk gjennom de forskjellige alternativene til opplegg og kom fram til det vi syntes hørtes ut som et meget bra tilbud til alle. Litt spenning var det fremdeles rundt hvor mange deltakere vi kunne regne med. Vi håpet på minst hundre, men var enige i at vi måtte ha rundt femti for å kunne forsvare investeringen. På dette tidspunkt hadde vi ca førti påmeldte, men det rettet seg de siste dagene av påmeldingsfristen, og vi endte opp på rundt åttifem del-takere. Det kan vi ikke annet enn å være meget fornøyd med. Klarer vi flere neste år? Det er iallefall plass!

De siste dagene fram mot arrangementet ble meget hektiske. Det gjaldt å få ferdig "Gol"-skjortene med trykk, til alle, trykt materiell, premier o.s.v. Her var det endel mennesker som ytte en formidabel innsats! Ingen nevnt, ingen glemt!

Torsdag 8. juni møttes styret, iallfall noen av oss, dagen før på Gol til de siste forberedelser. Vi ble tildelt plass i resepsjonen med egen stand og skikkelig profilering. Steinar hadde sørget for at alt skriftlig materiell var av første klasse og så meget pent ut.

300!? Jepp - DEN gangen gikk 'n i 300... men så skjedde det noe med gasspedalen - ja sånn som det skjedde hos Frode, vet du...

Været var nå et helt annet! Vi kjørte åpen bil hele veien og storkoste oss i det flotte sommerværet som plutselig hadde slått til. Rundt 27 grader i fjellet lar seg høre! Fredagen opprant med det samme flotte været og Åsmund hadde sørget for at vi hadde vaskeplass til disposisjon, samtidig som alle hadde mulighet for å parkere innendørs i hotellets garasje. Bannere med PCN logo, samt sponsorer, ble hengt opp på utsiden og "Desken" vår i resepsjonen med "Porsche Club" vakte endel oppmerksomhet blandt de andre gjestene. Alt lå nå til rette for å begynne å ta imot gjestene våre.

Medlemmene ankom utover ettermiddagen og kvelden i omtrent alle utgaver av Porsche og det var gledelig å se at her var hele familien engasjert,



Hans Petters samboer Vanja og sønnen Joakim (5) på utfukt i kano ledsaget av "Onkel" Åsmund

selv om enkelte nok ikke hadde sitteplass av første klasse i en 911. Ved ankomst fikk hver familie tildelt en konvolutt med tidfestet program for oppholdet og diverse reklamematriell, leker og et super-ferskt Classic! Man kunne også skue noen av de flotte premiene som sto utstilt og som man skulle konkurrere om. Det var bare blide ansikter å skue og da vi møttes til middag senere på kvelden, var alle i feststemning. (Kunne noe av dette skyldes den lille flasken med champagne som vi hadde satt ut på alle rommene?). Middagsbuffeen var av første klasse, og jeg tror barna satte stor pris på is-disken hvor man bare kunne forsyne seg.

Lørdagen, den store dagen, opprant med det samme fantastiske været, temperaturel lå på nærmere 30 grader! Her skulle kåres Concours' d'Elegance, samt publikumsprisen til flotteste bil på formiddagen. Barna hadde tilbud om busstur til dyregården og en buss dro avgårde med de håpefulle, ledsaget av "onkel" Åsmund. Igjen meget bra service! Gratis SPA og badeland for de som ønsket det, eller om man ønsket, bare rusle rundt og beundre de flotte utgavene av våre kjære Porscher. Her var det stort sett de fleste årganger og modeller representert - fra nye 997 Carrera 4 og den da helt ferske Cayman S (utlånt fra Autozentrum Sport), til 944 og gamle 911 og 914.

Noen av damene syntes været egnet seg best til å slappe av med noe kaldt

å drikke og sol nede ved elva, så "Elvebreddens Venner" tilbrakte formiddagen der, og nye vennskap ble knyttet. Bilentusiastene svermet som bier rundt de glinsende vidundrene som ble pusset og shinet etter alle kunstens regler. Det ble vel avslørt noen hemmeligheter angående glans og puss også, vil jeg tro.



Bjørn Sandas nyoppussede og originale Talbot-gule Gemballa 3.3 Turbo fra 1978!

Publikum skulle stemme på sin favoritt, og her dro Bjørn Sanda avsted med førstepremien med sin nyoppussede Turbo, som har fått tilbake sin original farge (Talbot Yellow) og som framsto som en perle! En artig ting var at fru Sanda vant premien som ble trukket ut blandt de som stemte og vi kan stadfeste at hun ikke stemte på sin egen bil! Fagjuryen gikk grundig til verks med hver enkelt utstilte bil og la vekt på originalstand i tillegg til utseende. Ikke så uventet, men svært så fortjent,

gikk seieren til Tom Solberg og hans perle av en lyseblå 911. Blidere mann enn Tom, tror vi ikke vi har sett, da han fikk premien på banketten om kvelden.

På ettermiddagen ble det arrangert familiekonkurranse som besto av å kjøre en runde etter kart i nær-området og finne bokstaver som til sammen utgjorde ordet CAYMAN, samt løse noen ord-rebuser og vinner-familien fikk en flott pokal utdelt på banketten samme kveld. Barna konkurrerte med å farge-legge en Porsche 944, samt rebusopp-gaver for de store og de lykelige vinnerene stakk av med radiostyrte biler gitt av sponsorer, samt flotte pokaler.

I planleggingsfasen hadde vi en del diskusjon rundt om vi skulle legge klubbmesterskap inn i dette arrangementet. Vi fant tilslutt ut at det kunne la seg kombinere, fordi vi hadde et såpass variert tilbud som burde kunne gi noe til alle.

Geir Espedalen sto for den tradisjonelle delekassa og Egil Haugen for de tyve Porsche relaterte spørsmålene.

Den store utfordringen fikk vi imidlertid da vi skulle besiktige området for slalåmkonkurransen, da det viste seg at dette var under renovering og ikke kunne brukes. Her var "rådyra gode", men med hektisk virksomhet fra "Drammensmafiaen" med Espen Aass i spissen og lokalkjennskapet til Åsmund, resulterte det i at de tryllet

fram et nytt område litt lenger oppe som kunne brukes. Her ble det kjørt så det bokstavelig talt luktet svidd og med trang løype og bratt skråning på den ene "langsiden" var det jammen ikek mangel på spenning! Ikke stort behov for oppvarming av dekk var det heller ikke med tredve grader i skyggen!

Delekasse og tyve spørsmål gikk parallelt med kjøringen som ble kjøpt avviklet og noen benyttet anledningen til å prøve den nye 997en og Caymanen som var stilt til rådighet av Autozentrum. Enkelte hadde problemer med å styre seg og måtte kjøre flere omganger med disse raskinnene av noen biler. Klubbmester på Gol denne gang ble Sjur Helstad, som dro i land en knepen, men fortjent seier.

En hektisk dag til nå, med utregning av resultater til middagen nærmet seg med stormskritt. Tre biler ble kjørt inn i Bjørnehallen der banketten skulle holdes og dette krevde litt presisjonskjøring, da man kun hadde klaring på et par centimeter i tunnelen inn til hallen. Bjørn Sanda klarte denne oppgaven med glans! Foran scenen sto nå begge bilene som vant



Er det Bjørn Inge (høyre) som drar en skikkelig nordlands-grovis kanskje?

"skjønnhetskonkurransen", samt den nye Cayman S'en. En flott ramme rundt festmiddagen som besto av buffetbord med de lekreste retter!

Etter taffelet var det premieutdeling og varme ord til de som fortjente det.



Festmiddagen: Det var ingenting å utsette på verken maten, stilen eller stemningen!

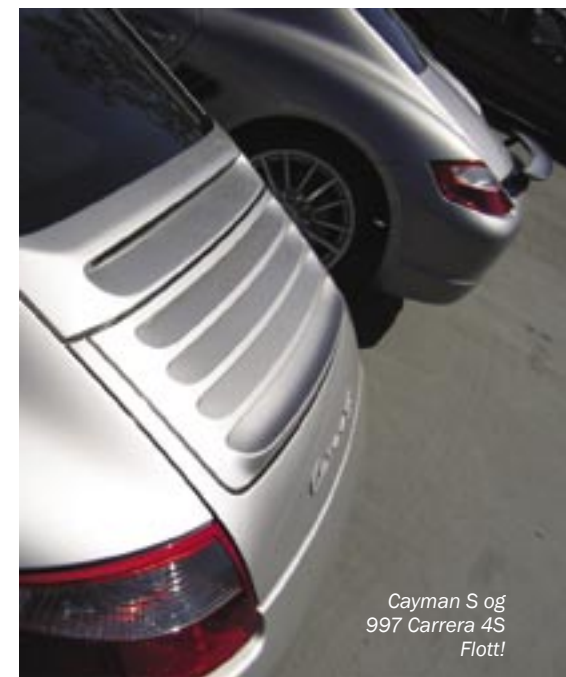
Hele familien så ut til å storkose seg, både barn, fra de minste i bag, til de voksne. De fleste møttes etterpå i baren eller dansesalen og mange valgte å sitte ute i den varme sommernatten og (fag)praten gikk ut i de små timer. Søndagen møttes man til brunsj, og deretter kunne man rusle rundt blandt

de utstilte bilene og slå av en prat med like-sinnede eller nysgjerrige tilskuere som var imponert av bilparken. Ved middagstider begynte man så smått å tenke på hjemveien, og deltakerne kunne se fram til en varm hjemtur. Godt å kunne kjøre åpen bil når været er slik.

Tilbakemeldingene på dette arrangementet har utelukkende vært

positive, og vi kan opplyse at arbeidet med neste års arrangement allerede er i gang.

Per's Resort og Åsmund har lovet å holde de samme gunstige prisene neste år, så det er bare å sette av



Cayman S og 997 Carrera 4S Flott!

samme helg i juni 2007 til Familietreffet som vi håper skal bli en tradisjon i klubben. Følg med på klubbens web-sider etter annonsering av turen utover våren og førsommeren!

Vi tar gjerne imot innspill på forumet angående tips, forbedringer eller forandringer/kommentarer til den neste Gol-turen.

Per Olav Pedersen, Porsgrunn

Drammensmafian går opp løypa

Lokalet

Tekst: og foto: Espen Aass

2005

Når høsten er på hell og vinteren nærmer seg med stormskritt går en porscheeier en vanskelig tid i møte. Men denne vinteren skulle bli annerledes. Det er noe som kalles entusiaster eller la oss kalle det noen som brenner for noe. I PCN har man noen, eller rettere sagt, ganske mange slike.

Noen treffes på arrangementene til PCN, og har et ønske om å gjøre noe mer, enn hva PCN kan tilby. Øyvind, Trond, Even, Roy og undertegnede, alle fra Drammen, har pratet litt om vi kanskje skulle leie oss et sted for bilene og for å ha et "fristed", der vi kan treffes og skru litt på bilene. Man trenger noen ganger litt hjelp til forskjellige ting, og å ringe til en kamerat ikke er alltid det ideelle. For å undersøke om det er noen flere som kunne tenke seg og leie en fellesgarasje, ble det igangsatt en undersøkelse på forumet som er et

ypkelig sted for å lodde stemningen om det er noen flere som kunne tenke seg det. Det var ca. 10–15 stykker som kunne være interessert i det, så da begynte jobben med og finne et lokale som passet. Det skulle vise seg ikke og bli så veldig lett, for vi hadde noen kriterier og det var at prisen ikke skulle overskride kr 600,- pr pers pr måned.

Øyvind og jeg sjekker leiemarkedet på nettet og var og kikket på flere lokaler, men noen passet ikke for bilklubb, mens andre ble for dyre eller for store. Vi var tross alt bare noen få, merkelig nok, som var intressert å ha et klubb-lokale! Vi hadde også kontaktet klubbens styre, og de syntes ideen var flott, men dette var noe som ikke de hadde turt og sette ut i live, forståelig nok. Men så en dag kom vi over lokalet om passet oss utmerket, men det trengte en real omgang oppussing.

Egentlig så det helt elendig ut, alt var malt sort, men det var noe med dette

stedet, som vi syntes var bra, og en ting var prisen pr måned. Så var det og kontakte de som hadde vært interessert, og det var Harald S, Jan H, Jan M, Runar V, Jørn O, Even P, Roy J, Trond G, Øyvind K og undertegnede. Lokalet ble godkjent med en viss skepsis.

Så ble det en uke med dugnad. Rydde, rive et par lettvegger, male gulv, vegger og tak. Det var mye jobb, og som kjent kommer ikke ting rekende på en fjøl. Etter mange dugnadstimer og et par helger begynte det og bli et lokale. Resultatet ble helt topp, og vi var fornøyde alle mann. Vi hadde fått et topp lokale med plass til elleve biler, og et stort oppholdsrom i form av en mesanin. Her ble det også malt, og laminatgulv ble investert - som Roy la på en dag! Resultatet ble knallbra. Sofaer og bord ble innkjøpt, og Øyvind K donerte spisebord, stoler, komfyr og kjøleskap. Her ble det et skikkelig bra oppholdsrom.



11
14
44



En ting man forventer å møte på dassen, og en ting man bør ta med seg inn...

Tanken med lokalet, i begynnelsen, var å ha en lagringsplass/mekkeplass men lokalet er perfekt som møteplass for PCN medlemmene på Østlandet, selvsagt kan det komme medlemmer innom fra hele landet. Har bl.a. hatt besøk av Ivar fra Bergen og Kurte fra Kristiansund! Så vi begynte med åpen kveld hver tirsdag med salg av kaffe, vafler, brus og pølser som en prøveordning. Det viste seg at dette ble godt mottatt å ha en plass som man kan treffe



Yea right!! Har du Porsche, liksom, sæærlig...!



Pene biler i et pent lokale! Jørgen Lønæs 911S og formann Øyvinds turbo-look.

likesinnede, og etter sesong 2005, så ser vi at det er et behov for dette. Det er mange av dere i Drammen og omegn. som har vært innom, og flere av dere syntes dette er topp! Slikt er hyggelig.

Vi begynte med åpen kveld hver tirsdag for PCN medlemmer, mellom kl. 18.00 til kl. 21.00, men det er sjelden vi går hjem så tidlig. Klokka blir gjerne 22, - 22.30 og vel så det. Vi har også en god del blader og bøker som kan leses, og verkstedmanualer for noen Porscher. Flere kommer etter hvert.

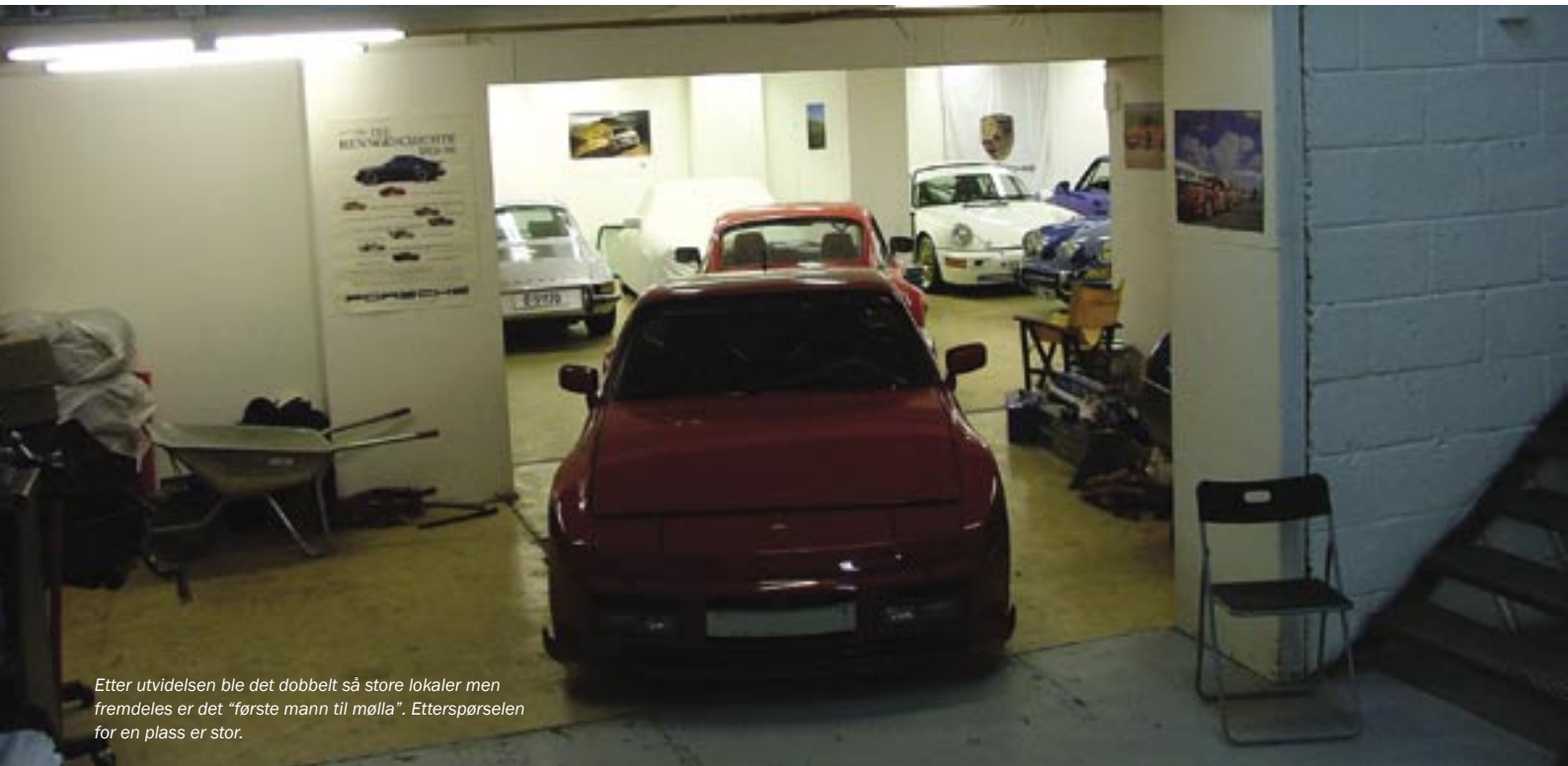
Tiden går, og våren begynner og nærme seg, og det blir klargjort biler for sesong.

2006

- og den ene bilen etter den andre ruller ut av lokale og hjem til respektive eier som har bilen hjemme om sommeren. Det blir plutselig god plass da det kun står noen biler her om sommeren, og jeg som "hadde" så god tid på å få bilen ferdig, hadde plutselig minus av tid, men det skal jeg skrive om en annen gang.

Lokalet må da kunne brukes av andre også. Det er da mange som bare har bil i en trang garasje, som kunne leie en plass for en kveld eller flere, og det er noen som har benyttet seg av det.

Som skrevet, så har det vært mange innom, som kunne tenke seg plass,



Etter utvidelsen ble det dobbelt så store lokaler men fremdeles er det "første mann til mølla". Etterspørselen for en plass er stor.

så Øyvind K. begynte og undersøke litt med eier av bygningen, da det var mange små kontorer vegg i vegg ved lokale som sto tomme, men da var det en god del vegger som måtte rives. Etter litt fram og tilbake fikk vi lokale, og ny runde på forumet ble tatt samt at vi hadde en god del som hadde vært innom og satt seg på liste, så i høst har vi hatt mange dugnadstimer og resultatet har blitt bra, og nå er det plass til 19 biler totalt! Løftebukk er også innkjøpt. Dette blir meget bra!

Vi har nå planer og ta noen kvelder i løpe av vinteren og ha noen" å bli kjent med bilen" der vi vil gå litt igjennom lett vedlikehold, samt bytte av forskjellige deler, og dette vil bli lagt dette vil bli lagt ut på PCN sitt forum, så følg med! Vi har også hatt et sveisekurs ledet av Terje Glamo, og det var veldig bra og vellykket. Reportasje om dette kommer senere.

I skrivende stund, oktober, så begynner det og komme biler inn igjen, men det kommer en vår etter denne vinteren også, så trenger dere en bekvem plass og skru på bilen, så har vi god plass om sommeren, og hvis ønskelig kan dere også få veiledning/tips.

Som skrevet, så har vi åpen kveld hver tirsdag, med salg av kaffe, brus og pølser. Vafler kan vi by på også, og PCN medlemmer er hjertelig velkommen vinter som sommer!

Uten Jan Hunsbedt, Jan Myrvold, Jørn Olerud, Even Pedersen, Runar Vundheim, Roy Johansen, Harald Sæthem, Trond Gulbrandsen, og Øyvind Kristensen, hadde ikke dette vært mulig og skape!

Takk til alle som har tatt turen til Drammen. Det er dere som skaper det sosiale, og her er vi i en unik situasjon, da medlemmene på østlandet har et sted fast sted og treffes! Det har ikke PCN hatt i sine 25 år som klubb!

Håper dere får glede av hva en gjeng entusiaster har fått til i Drammen, og velkommen til oss skal dere være!

De som har gjort det mulig for utvidelse er: Mona Flåm, Bjørn Inge Aule, Arne Hauger, Thomas Henriksen, Øyvind Carlsen, Atle Klevland, Jørgen Lønø, Morten Kjærby, og Leif Lindvik.

Espen Aass, Drammen



Mmm, pølser à la Carte...



Dramatisk ombygging fikk inn dobbelt antall biler!



Tørt, trygt og ryddig. Porsche-Monas blå 911E sportomatic med Cibié-er til høyre.

Michelin

Pål legger inn annonsen



Tekst: Jan Hunsbedt Foto: Porsche AG

Ny 997 GT3 RSRRRR

Sesongen 2005 og 2006 har ikke vært strålende for Porsche i FIA GT2 klassen. Bilene har vært betydelig langsommere enn erkerivalen Ferrari med sin 430GT2.

Dette har selvfølgelig ikke gått hus forbi hos Porsche og for første gang på svært lenge har fabrikken involvert seg direkte i utviklingen av en ny og konkurransedyktig 11'er for GT2 klassen. Det er deilig å se en diger race - transporter med Porsche logo på igjen. Det er vel nærmere 20 år siden sist. Sammen med Manthey som offisielt står som anmelder startet to av de tre nye bilene i 24-timers løpet

på Spa Francorchamps. Jeg tipper at arbeidsdelingen mellom Porsche og Manthey har vært at Manthey har stått for understellet og oppsettet og Porsche for resten.

Bilene er tydeligvis ikke helt ferdige og startet derfor i den såkalte gruppe 2 som er åpen for GT biler som kan konkurrere i nasjonale mesterskap. Resultatet ser på papiret bra ut med 1. og 2. plass i sin klasse, men den raskeste Ferrarien som vant GT2 klassen ble nr. 6 totalt og hadde en snittfart over 10 km/t raskere enn Porschen. Ferrarien slo den raskeste Porschen med hele 42 runder. Den raskeste RSR'en var en liten



Nye GT3 RSR er en råttass av en bil. Tradisjonen tro kjøres mange i Porsches hvite racingfarge.



stund oppe på en 9. plass totalt, men falt tilbake til 14. plass. Det er tydeligvis nødvendig med noe mer utviklingsarbeid før bilen skal bygges i trettifem eksemplarer til kunder for sesongen '07.

Et av utviklingstrinnene som Porsche allerede har bestemt seg for er en ny og mer slitesterk sekvensiell 6 trinns girkasse som utvikles parallelt med den nye girkassen til RS Spyderen.

Motormessig ser det ut som Porsche nå nesten er på høyde med Ferrarien. Porschen har en motor på 3,8 liter som yter 485 hk ved 8500 omdr. Rødstreken går på 9000 omdr. – heftig!!



Ferrari 430 GT2 har en V8'er på 4 liter som yter over 500 hk. Forskjellene i volum skal i prinsippet utliknes gjennom forskjellige størrelser på restriktorene i luftinntaket.

Ferrarien har to restriktorer på 28,8 mm mens Porschen har to restriktorer på 30,3 mm. Ferrarien veier 1100 kg, mens Porschen veier 1225 kg. Dette er et bevisst valg fra Porsches side for å kunne bruke 2 tommer bredere dekk enn på 996 RSR'en som hadde en vekt på 1000kg. Porschen kan nå ha hele 14 tommer brede bakdekk. Dette synes på de nye skjermbredderne!!!! Sesongen 2007 blir spennende for oss



Porschister. For første gang på evig lenge ser det ut som om Porsche skal kunne hevde seg både i LMP2 (Le Mans Prototypes) og FIA GT2 klassene.

Vi gleder oss og burde egentlig alle underskrive på et opprop om at Porsche skal stille RS Spyderen også til 24 timers Le Mans. Det hadde virkelig vist at Porsche var seriøst tilbake i Prototypklassen. Dette kommer neppe til å skje. Jeg tror ikke Porsche ønsker å bli slått på "hjemmebane" av en diesel Audi, (ref. Classic 01/06) selv om den kjører i LMP1 klassen.

Jan Hunsbedt, Oslo



Tekst og foto: Hans Frisak

Hverdagsracer

Er det mulig å kombinere hverdagsbil og baneracer?

Drømte i 40 år

Det tok nesten 40 år fra drøm til virkelighet da jeg kjøpte min første Porsche i fjor sommer. Jeg drømte om Ferrari da jeg var gutt, men etter som årene gikk forsto jeg at kvalitet og pålitelighet var viktigere enn ren råskap og derfor kom Porsche øverst på ønskelisten. Etter hvert fant jeg ut at det var 993 som var den optimale Porschen og da den kom med firehjulsdrift og to turboer var saken klar. Jeg har kjørt Audi turbo-quattroer de siste 10 årene og er ganske bortskjemt med hensyn til effekt og ytelser.

Jeg kontaktet Porschespesialisten Autotuning hvor daglig leder Espen Olsen kunne fortelle at dersom man monterte GT2 turboer på en 993 turbo, så ville jeg kunne kjøre fra urquattroen.

Autotuning ordnet import av en fin 95 modell med bare 73.000 km på telleren. Jeg inviterte min kone på reise til Berlin for å hente bilen og hadde en fin, men altfor kort tur hjem. Bilen fikk deretter FIA godkjent bur, stoler og belter og et FVD-kit med GT2 turboer. Understellet ble oppgradert med Bilstein PSS 9 samt BBS Racing felger. Dette ble noe helt annet enn standard bil. Effekten økte ikke så mye, men momentet økte betydelig. Senere fikk

den Ruf R kamakslar som økte dreiemomentet ytterligere. Dreiemomentet gir bilen et skyv som man ikke tror er mulig!

Bruksbil

Bilen brukes sommer og vinter, til og fra jobb, til og fra hytta på fjellet. For meg er det viktig å kunne bruke bilen til alt. Det er fristende å kvitte seg med overflødig vekt, men jeg har gjort et bevisst valg på å beholde baksetet, klimaanlegget, stereoen og skinnpolstrede dører. Jeg kunne sikkert lettet bilen 60-70 kg som ville gitt bedre rundetider på banen, men ville ergret meg resten av året.

Racing

Jeg kjørte løp i Gatebil Racing serien med urquattroen og det var naturlig å fortsette racing med Porschen. Jeg sørget for å lisensiere den slik at jeg kunne kjøre Porsche Cup. Turboen med firehjulsstrekk veier nesten 1,5 tonn og vekt betyr alt når det gjelder rundetider, det hjelper ikke med bare masse effekt. Jeg har klart å ta starten og lede to løp, men å ligge foran raskere biler som gjør alt de kan for å tyne en tung stakkar er ikke lett. Jeg har kun kjørt tre løp denne sesongen, hvorav jeg måtte gi meg to ganger på grunn av bremseproblemer.

Bremsene yter ca. 2.500 hk som skal over i varme, så det er ikke rart at belegg, skiver og pakninger gikk fløyten en varm midtsommerdag på Våler. Etter at jeg fikk GT 2 bremsekjøling har jeg ikke hatt problemer. Porsche's racing ingeniører kan tydeligvis sine saker.

Innstillinger

I utgangspunktet er bilen understyrt, inntil den plutselig blir veldig overstyrt. Med justerbare Bilstein PSS 9 dempere og justerbart krengningsstabilisatorstag kan man justere bort det meste av understyringen, men overstyringen kan man ikke fjerne fordi de fysiske lovene gjelder til tross for at Porsche-ingeniørene har forsøkt å overliste dem i snart et halvt århundre.

Gatebil

Jeg har vært med i Extremeklassen på Gatebil's arrangementer i fjor og i år. Her kjører de mest ekstreme bilene som finnes i Norge, Sverige, Finland og England og de fleste bilene har mellom 600 og 1000 hk, en dog opp til 1700 hk. Det morsomme er at Porschen har små problemer å henge på med Extreme-bilene, fordi mye av effekten deres ikke brukes effektivt på grunn av turbolag og deretter hjulspinn.

Porschen har atskillig mer G-krefter å by på; sideveis og ikke minst ved nedbremsing. Det aller beste er at jeg kan skru på stereoen og klima anlegget og kjøre hjem etterpå – altså en ekte gatebil.

Til slutt

Jeg har hatt bildilla i over 50 år og vil avslutte med å si at Porschen har gitt meg stor glede. Først og fremst på banen på grunn av de enorme kreftene, den presise responsen og følelsen av kontroll. Når man i tillegg møter hyggelige mennesker som spør om bilen når man stanser opp og parkerer eller gir tommelen opp på veien, ja da smiler jeg hele veien. Familien min var ganske lei av det samme svaret i 20 år hver gang de spurte hva jeg ønsket meg til bursdagen eller til jul. Nå vet jeg ikke hva jeg svare, jeg som har fått min Porsche turbo!

Hans Frisak, Sandvika



Meg på vei til Rema 1000 en dag...



Fakta:

Bil: Porsche turbo (993), 1995.
Motor: 3600 ccm, 6 sylindret luftkjølt boxermotor med 2 ventiler pr. sylinder.
Modifikasjoner: To KKK 24 turboer (GT 2) med 1,1 bar ladetrykk, Ruf R kamakslar, modifisert luftfilterboks, ny bensintrykkregulator, modifisert Motronic, modifisert eksos og lettet enkeltmasse svinghjul.
Effekt og moment: ca. 490 hk @ 6500 o/min, 750 Nm @ 4500 o/min.
Drivverk: Forsterket sinterclutch med standard girkasse, differensialer og drivakslar.
Aksellerasjon: 0-100 km/t på 3,9 sek.
Vekt (tom): 1450 kg. (550 kg foran og 900 kg bak).
Interiør: Svart skinn, Recaro Racingstoler i skinn, Heico bur, Schroth 4-punkts belter, GT 2 ratt. Klima og Stereo.
Karosseri: Coupe med elektrisk soltak, Xenonlykter, GT 2 bakvinge i karbon og GT 2 frontspoiler.
Understell: Justerbare Bilstein PSS 9 foran og bak og modifiserte ventiler i demperne for øket stivhet. RS foringer. Camberplater foran, kraftigere justerbart krengningsstabilisatorstag bak. Senket ca. 30 mm.
Bremser: Standard turbobremser med gule Pagid Racing bremsebelegg. Stålomspunnede bremseslanger, GT 2 bremsekjøling med luftinntak i fronten.
Felger og dekk: BBS Motorsport 9x18 foran med Michelin Pilot Sport Cup 235/40/18 og 11x18 med 295/30/18 bak.
Vinterhjul: originale turbofelger 8x18 med Pirelli Winter Sport 225/40/18 foran og 10x18 med 255/45/18 bak.
Ishjul: 6x16 foran 8x16 bak med Michelin 105/16 rallypigg.
Generelt: Bilen er kjøpt gjennom, trimmet og vedlikeholdt av Autotuning i Råde. Takk til Autotuning som har høy kompetanse og har gitt svært god service.



Porsche 928 *Shark* En moderne klassiker

En Shark i sitt rette våte element?

Porsche 928 GT 1991, Nachtblau metallic
Sveitsisk versjon.

Tekst og bilde: Øyvind Kvålsvoll

Dette er historien om hvordan det gikk til at en Porsche 928 GT, en Shark, fikk et nytt hjem her oppe i det kalde nord. Porsche 928 kalles gjerne ‘Shark’, eller ‘Landshark’, av entusiastene, som er mange og over hele verden. Navnet ‘Shark’ har den nok fått mest på grunn av fasongen, men tro om ikke lynnet også har bidratt til kallenavnet.

For et par års tid tilbake begynte jeg å se etter mer morsomme alternativer til ny bil. Kanskje jeg skulle ha en slik bil i stedet, en skikkelig kjøremaskin, men ikke så gammel at den ikke kunne brukes. Jeg visste da at en BMW M6 kunne kjøpes for omtrent det samme som min gamle Bayer, og det er jo ikke så dyrt.

Bilen skal være for turer rundt omkring, både her oppe og nedover landa. Til daglig bruker jeg nå kun sykkelen til og fra kontoret, så da går det fint med en litt ‘eksotisk’ bil. Og da er jeg mer miljøvennlig enn hvilken som helst ‘Baleno-kjører’, for

bilen min står trygt parkert hjemme, med null utslipp, i påvente av gromme turer opp i fjellet eller nedover landa. Slik det skal være.

Jeg undersøkte litt på nettet og fant fort ut at en M6 må kjøpes i Norge. Import er grusomt lite lønnsomt på grunn av det totalt demoraliserende avgiftssystemet, som attpåtil slår feil ut på slike gamle og spesielle biler, bruksfradraget er nemlig altfor lite, slik at importbiler blir rundt 50% for dyre.

Jeg undersøkte enda mer, og kom over en test der de sammenliget M6’en med Porsche 928 S4. I denne testen går det fram at Porschen er hakket kvassere, og så ser den jo ut som en skikkelig sportsbil.

Porschen hadde jeg aldri vært borti, men en M6 fikk jeg en kort demonstrasjon av på slutten av 80-tallet en gang. Mon tru hva en slik koster? Jo, det viser seg at de er relativt billige - nede i landa er de gjerne billigere enn en M6.

I påvente av at firmaet skal ta av, ble det kjøpt inn bøker og studert priser på nettet, og jo mer jeg studerte på 928 jo mer aktuelt ble det å kjøre rundt i en slik en dag. Ellers ser jeg i regnearket mitt at mange interessante biler har vært vurdert, ikke Volvo eller trimma Audi, men slik som Lotus Elise, Lotus Esprit V8, F550 Maranello... vromm...

Enkelte biler ekskluderer seg selv fordi det ikke er mulig å bruke dem, det må jo for eksempel gå an å få et par Bamse-ski inni bilen, kan man ikke dra på ski-tur med bilen så er det bortkastet, for de beste kjøreturene her til lands er når man skal på herje på ski i vårsnøen.

Vel, årene går, og den gamle Bayer får fremdeles være med på Chamonix-tur. Men nå er det på tide med ny bil, den gamle har jo ikke AC... hva mere... vel, derfor må den byttes ut, og priser for en ny blir sjekket. En ny viser seg å koste et halvt hus, og over halvparten av dette er avgifter. Uaktuelt! Da beholder jeg heller den gamle.



Skinnt-interiør, hai eller ku?

Opplevelsen av en ny versjon vil ikke være i nærheten av å være verd prisen, og jeg trenger strengt tatt ikke ny bil. For jeg vet at det går an å kjøre rundt i biler som gir en vesentlig forskjellig opplevelse i forhold til en vanlig bil, og da snakker vi ikke om noen ny 3-serie. Derfor bestemmer jeg meg for at nå skal det bli 928, det er nå jeg har muligheten til å ha en slik bil.

Valg av biltype

En kombinasjon av kostnad, ytelse og mine preferanser leder til at valget faller på 928 GT, som ble produsert fra 1989 til 1991. En annen raritet er at disse bilene også er relativt sjeldne, slik at man kan si at man har en sjelden bil. Vel, relativt sjelden da, for slår man opp på Mobile så er det alltid flere til salgs.

En 928 GT har en frontmontert 5-liters V8-motor på 330 Hk og saftig dreiemoment, og 5-trinns manuell kasse montert over bakakselen. Det er noen små forskjeller på årsmodellene, blant annet så hadde 89-modellen 40% lamelldiffspærre, mens nyere utgaver fikk elektronisk styrt differensial, såkalt PSD. En slik bil står seg temmelig godt mot nye biler, både teknisk og utseendemessig. Men det merkes at det er en gammel bil. Den mangler mange fiduser som er vanlig på nye biler, og avhengig av tilstand og bruk vil den gjennom



årene gjerne ha tilegnet seg noen særegenheter også, akkurat som føreren. Husk, dette er en gammel klassiker.

Finne en bil

Jeg fant til slutt en bil som hang noenlunde sammen nede i Sveits, den kjøpte jeg og kjørte hjem nå i sommer. Da hadde jeg sett på en bil her oppe og to på en bomtur til Berlin. Det er ikke lett å finne en bra bil, det er ikke noe poeng i å hente hjem et dårlig eksemplar, dessuten så vil jeg ikke kjøre rundt i et vrak, den skal kunne settes i tilnærmet ‘som ny’-stand, uten at det skal koste for mye.

Fahrbericht

Når man tar løs med en Shark, merker man fort at dette er noe helt spesielt. Den dempede lyden fra den digre V-åtteren, førstegiret som er ned til venstre, en steinhard clutch, bevegelsene til bilen, den tunge styringen - og den føles så rigid som om den skulle være smidd ut av et stykke massivt stål! Alt dette bidrar til å skru opp forventningene, som blir innfridd fullt ut med bonus bare man greier å manøvrere den ut på Autobahn.

For det er først og fremst på den ekte Schnellbahn at sharken virkelig er i sitt ess. Den har en stabilitet som bare må oppleves, uansett hastighet, vind og underlag så går den snore rett, dit

rattet peker. Hele framferden gir et slags massivt og solid inntrykk, som om Sharken like godt kan kjøre rett gjennom farkoster som ikke flytter seg. For flytte seg bør de, det er nemlig ikke mange som holder følge når den får slippe løs, her snakker vi om en bil som faktisk har merkbar aksellerasjon i hastigheter over 200.

I en Shark så er sidevind noe man merker ved å se den øvrige trafikken slite med å holde rett kurs, og passering av trailere på motorveien merkes ikke, ikke noe gufs som det blir med mange andre biler.

Jeg ligger om lag rundt 200, da jeg ser en Volvo “Herrgårdsvagn” i speilet som tydeligvis skal henge på. Javel, den går sikkert 200 og vel så det. Biler nå til dags kan være ganske raske selv om de ikke ser slik ut, eller burde gå så fort.

Så kommer det en passende sving, med homper og spor slik det ofte er på Autobahn, ser ingen grunn til å slakke ned, bare kjenner hvordan kroppen blir presset mot sidestøtten i setet, og hører hvordan hjulopphenget spiser underlaget, namm namm, dette liker Sharken. Etter svingen så er det ingen Herrgårdsvagn i speilet. Man sitter lavt og midt i tyngdepunktet, slik man skal gjøre i en GT eller sportsbil, og dette har faktisk ganske stor

betydning for hvordan bilen føles. Ingen vanlig sedan eller stasjonsvogn kan gi denne følelsen, uavhengig av ytelser ellers.

Bilen er ingen racer - det merkes i litt tettere svinger, men den krenger lite til å være såpass mykt avfjæret. Og støtdemperene er nok kjørt på denne, spesielt de bak kjennes veldig sløve ut, litt urettferdig å dømme den i en slik tilstand kanskje.



Schw-linng! 928 har fått sin renessanse - vi gleder oss!

Men den er morsom og underholdende i svinger, det massive momentet fra motoren og chassisets egenart gjør at man kan lunke bakenden bare bitte-littegrann utpå, en helt utrolig følelse, og da gjør det ikke noe at veigrepet ikke er helt formel 1.

På våt vei slipper bakenden veldig lett, her må man passe seg, spesielt hvis man ikke er vant med bilen.

Til sammenligning med Amazon og Audi så er det neppe like store muligheter for å gjøre oppgraderinger på motor og chassis slik at den blir mye bedre, Porsche har laget den slik den skal være fra fabrikken, men den har nok ikke vondt av betydelig stivere avfjæring og litt bredere hjul.

Til kjøring i vanlig trafikk så er den litt utålmodig av seg og forventer at resten av trafikken også skal bevege seg raskt og uten dramatikk gjennom svinger og veikryss, noe som jo er fysisk umulig for dagens populære veltepettere. Publikum her er jo klar over at det finnes mange serie-

produserte biler som er betydelig raskere enn en 928, også fra Porsche, men en 928 hører likevel hjemme i en eksklusiv elite av superbiler, slike kjøretøy med sjel som klart skiller seg fra det vi forbinder med vanlige biler.

De fleste som får en tur i Sharken blir imponert, og da er den vel egentlig ikke noen ulv i fåreklær heller, særlig bakfra gir den et veldig potent inntrykk.

i garasjen i feriehuset i Cassis eller La Grave. Jeg trøster meg med at deler bare er rundt 20-25% dyrere her, innkjøpsprisen er jo bare en liten del av totalkostnaden ved å kjøre en Shark, så til slutt blir det omtrent like dyrt for alle.

I USA er prisene tildels på vei oppover for gode eksemplarer av de siste variantene med manuell kasse, slik som 928 GT eller GTS.

Rennlist og nettet

Det er overraskende greit å finne deler til disse bilene, det er flere spesialforretninger som fører deler. Forumet på Rennlist er helt utrolig, her kan man finne ut av ting man lurer på, for en eller annen har mest sannsynlig allerede vært borti akkurat ditt problem.

Oppgraderinger

En slik bil må først og fremst bringes tilbake til den stand den var i som ny, og kommer man dit, så vil man nok være passelig fornøyd, men for de som ønsker det, er det faktisk ganske mye som kan gjøres, det er mange erstatningsdeler og 'oppgraderinger' å få kjøpt på nettet.

Av vanlige ting å gjøre kan nevnes RMB, 'Rear Muffler Bypass', det er rett og slett som navnet sier, en bypass av bakre eksospotte. Det skal bli morsomt å høre. Sharken er nemlig ganske beskjeden og stille av seg, så litt mere gromlyd gjør seg sikket bra. Spørsmålet er om det blir for mye, det har jo sine fordeler å være litt 'stealth'... Understell er også vanlig å bytte, det originale oppsettet er noe mykt.

Som hobbybil er den ganske så ideell. Når ting går i stykker og må repareres, finnes det et stort nettverk av entusiaster på nettet som mer enn gjerne kommer med tips når man sitter igjen med deler til overs etter å ha prøvd å sette ting sammen igjen. Der finnes også et godt utvalg av deler og tilbehør. Jeg har nettopp fått det nye, originale, rattet til bilen - et Porsche original 3-eket sportsratt. Det skal bli saker!

Øyvind Kvålsvoll, Ålesund

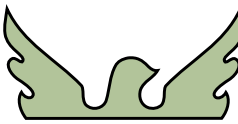
Profesjonelle og entusiaster velger



forhandler av
Meguiars proffprodukter

FORHANDLERE:	LILLEHAMMER
ARENDAL	Hoistad Bildeler AS
Bilutstyr Arendal AS	tlf 61 27 98 50
tlf 37 05 83 70	MOLDE
BERGEN	Ronneberg Auto Industri AS
Vest Bilutstyr AS	tlf 71 24 04 40
tlf 55 52 62 50	OSLO/AKERSHUS/
GJØVIK	ØSTFOLD/VESTFOLD
Oppland Bilutstyr AS	Norsk Prol AS
tlf 61 18 35 40	tlf. 32 84 27 00
Mjosbil-Vesterås AS	SKIEN
tlf 611 38 888	Telemark Bilutstyr AS
HAMAR	tlf 35 50 45 80
Jahre Motor AS	STAVANGER
tlf 62 55 00 00	Billakk og Verktøy
HARSTAD	tlf 51 63 01 80
Bilutstyr Nor AS	TRONDHEIM
tlf 77 01 87 00	Maskinagentur Engros
KONGSBERG	tlf 72 89 72 89
Steglet Bilutstyr AS	Høytrykk Midt-Norge
tlf 32 72 50 30	tlf 72 90 07 30
KRISTIANSUND	ÅLESUND
Ronneberg Auto Industri AS	Ronneberg Auto Industri AS
tlf 71 56 57 30	tlf 70 17 79 50

Importør:
Norsk Prol AS • Tegleverksveien 17 • 3400 Lier
Tlf. 32 84 27 00 • E-post: norskprol@online.no
www.meguiars.no


PRE:CON

PÅL RICHARD EIDSVOLD CONNECTION

Precon er leverandør av all slags dekor til både biler, båter og skilt med fordelaktige priser og kort leveringstid. Vi hjelper deg også med montering av dekoren hvis du ønsker det og har etterhvert levert og montert Carrera-striper og annen dekor til en rekke Porscher. Kontakt oss og be om priser.



Priseksempel:
Et sett med Carrera-striper i valgfri farge:
kr 1.250,- inkl. mva.
Porto kommer i tillegg.

Precon
v/ Pål Eidsvold
Hesteskoen 9
1407 Vinterbro

Mob 918 31 949
precon@online.no

Carrera

911 GT2
911 Carrera
Carrera GT
Boxster S
turbo
GT3





Klasse 2-bil bygget på 1969 912. Blut orange av farge og tøff som en hyene!

Garasjebesøk på Jæren

Bygging av Porsche Cup-bil, klasse 2

Tekst og bilde: Arild Vorkin

Etter at jeg våren 2001 kjøpte min første Porsche, en 1986 911, har jeg vært innom flere modeller, også de med vann i motoren. Da noen av klubbens ildskjeler kom på ideen å starte en egen racingserie sommeren 2005 så var dette noe jeg virkelig tente på. Bil ble innkjøpt høsten 2004, en 1992 911 RS, bilen hadde ødelagt motor og denne ble reparert, bur installert samtidig som tepper og annet "unødvendig" inventar ble fjernet. Bortsett fra et aggressivt oppsett av understellet, en motor som var tatt opp til 3.8 liter, byttet luftmengdemåler, DME boks og kvassere kammer så var bilen helt original. En RS er jo bygd med tanke på banekjøring så noe mer var heller ikke nødvendig. Jeg kjørte mitt første billøp med denne bilen sesongen 2005 og opplevde i første løp å bli tatt igjen med en runde av de raskeste bilene, jeg var rett og slett overrasket over nivået. Etter noen løp derimot så forbedret rundetidene seg betraktelig

og blåflagget var historie. Sesongen 2006 fikk jeg kun anledning til å delta den første løpshelgen hvor jeg faktisk endte på 2. plass. Nå er jeg igang med å bygge en ny banebil og vil for neste sesong delta i klasse 2, minimum 5 kg/hk. Noen vil kanskje se på det som en resignasjon å gå ned en klasse men erfaringen så langt viser seg vel heller å være det motsatte. Mens jeg i Klasse 1 startet med en mer eller mindre ferdigbygd banebil der videre oppgradering var begrenset, så er det en helt annen utfordring å få en bil som på ingen måte er bygd for kappkjøring på dette nivået til å bli konkurransedyktig, bilen er opprinnelig en 1969 912. Bilen kom til Norge i 1999 fra USA og etter noen eierskifter endte den til slutt hos Tore Tveit i Stavanger som har restaurert bilen til den status den var da jeg tok over prosjektet. Karosieriet var fullstendig restaurert og all rust fjernet. Motoren på 204

hk og understell var fra en en SC, det samme var bakskjermene. Tore hadde også bygd om hele oljeanlegget med oljetank foran i bilen, dette har vist seg å ha noen små barnesykdommer. Det har skjedd at oljetrykket forsvinner i venstresvinger, her har jeg en teori om hva som er årsaken, så får jeg håpe det stemmer. Jeg bestemte meg tidlig for å bygge bilen til en 1973 RS "lookalike", RS frontfanger og Duck Tail motorlokk måtte derfor kjøpes inn, begge i glassfiber. Tenkte først på karbon men lang leveringstid og vesentlig høyere pris sammen med liten gevinst i vekt fikk meg på andre tanker. SC bakskjermene har ikke helt samme form som RS skjermene men valgte allikevel å beholde de som var. Mye av det "slitsomme" arbeidet var allerede utført av Tore og bare det morsomme var igjen, å gjøre den til en bil som kunne delta i Porsche Cupen. En rask beregning viste at riktig klasse for denne bilen måtte

bli Klasse 2, dette da bilen ved overtagelse veide omkring 970 kg og effekten var på 204 hk. Som kjent er det vekt ved målplassering som er tellende og med meg i tillegg og finjustering med mengden bensin så er vi i mål. Nå skal det dog monteres helbur i bilen og den ekstra vekten dette fører med seg må jeg kompensere ved hjelp av fjerning av annet "unødvendig" utstyr. Dersom vi for neste år skal følge de svenske reglene så kan jeg redusere vekten ytterligere med 50 kg så lenge bilen er uten ABS?

Krav til lisensiering.

Det første en må tenke på ved bygging av en slik bil er tiltakene som må utføres for å få den lisensiert samtidig som den også skal være godkjent for gatebruk.

Hovedstrømbryter var allerede montert men her må jeg gjøre en modifikasjon da motoren ikke stopper, den får fortsatt strøm fra dynamoen selv om strømmen på batteriet kuttes. Bryteren må kunne opereres både fra førerplass og utvendig i forkant av fronruta. For å slippe boring av hull i karosieriet, godkjennes det å bruke en wire som legges ut ved løp.

Videre må helbur eller bøyler monteres, tidligere selvopplevde hendelser gjorde at valget ble enkelt, helbur ble valgt. Den store fordelene med valg av bøyler er at en da slipper å sveise inn fester i bilen, dette festes i bilens beltefester. Ved bruk av skrudde bur må en sveise inn fester, minimum 4, i noen tilfeller 6. Det er også å merke seg at kravene til dimensjoner på bures som er beskrevet i Bilsportsboka kun gjelder på selvbygde bur mens ferdigkjøpte bur med de rette godkjennelser ikke trenger å tilfredstille disse kravene. Husk også at buret skal utstyres med polstring på utsatte plasser for hode og kropp.

Tauekroker må monteres og her har jeg tanker om å bruke kraftige tekstireimer, både pga av vekt samt at de er en mindre trussel for konkurrentene ved "close racing" og



Rent og pent bakt her, men lydløst blir det ikke!

ved bruk av bilen på veien. Denne ideen fikk jeg etter å oppservere flere av løpsbilene på Old Timer denne sommeren.

Godkjent stoler satt allerede i bilen men de var ikke av samme merke og derfor vil 2 nye bli montert, karbon med stofftrekk. Når det gjelder seter så mener jeg dog at kravene er unødvendig streng, det burde vært lov å bruke standard seter dersom disse har integrert nakkestøtte.

Dagens regler er upraktiske om en samtidig skal bruke bilen i det daglige, jeg kan heller ikke se noen sikkerhetsargumenter med dagens regler. Når det gjelder belter så monterer jeg 6 punkt belter, her må jeg sveise inn fester i gulvet under setet for stroppene som kommer opp gjennom setet. En skal være klar over at det stilles krav til hvordan disse festene er og at det ikke er lov å feste beltene i setet eller i samme fester som setet er festet i.

"Performance" oppgradering.

Jeg forstod ganske fort at dersom jeg skulle ha noen mulighet til å hevde meg så måtte jeg også oppgradere bilens understell. Jeg var lenge i tvil om jeg skulle gå for coilovers eller satse på kraftigere torsjonsstaver.

Litt undersøkelse og samtaler med mer erfarne kjørere viste at det faktisk var liten gevinst på å oppgradere til coilovers, det fantes faktisk tilfeller der rundetidene hadde gått ned i forhold til med staver! Et annet og mektig argument var prisen, et sett coilovers er et mye kraftigere sug i lommeboka enn nye staver og dempere. Valget falt derfor på 21mm staver foran og 29 mm bak, sammen med Bilstein Rennen dempere.



"Ordnung muss sein" til fingertuppene!



Som ellers på Jæren, rått, grovt og tøfft!



Funksjonelt iallefall...

Selv om bilen var utstyrt med bremsesom er mer enn gode nok for landevei, samt tilfredstiller den oppgradere motoren, bremsene kom også fra SC, så ble jeg anbefalt å oppgradere. Her er det vel ingen tvil om at 930 bremses er noe av det beste en kan få til en slik bil men disse er både vanskelig å komme over og prisen er høy. Jeg bestemte meg derfor å satse på 3.2-bremser med Boxster-calipere foran og her var jeg så heldig å komme over et pent brukt sett til en hyggelig pris.

Felgene som idag sitter på bilen er Fuchs 7" og 9"x 15 - her ser en lett utifra utvalget i Michelin sine Cup dekk at en oppgradering til 16" er nødvendig og da i 7" og 8". Jeg har jo fundert på om jeg kan gå opp til 8" og 9" så om

noen har noen mening om dette så er jeg hjertelig mottagelig for råd. Det samme om noen har felger å selge, helst Fuchs eller andre tidsriktige felger. Det blir også montert nye camberplater foran slik at riktig camber oppnås.

Som jeg fortalte tidliger i artikkelen så må jeg kompensere for den økte vekten som buret fører med seg og noe av dette har jeg tenkt å hente inn med bruk av lexan sidevinduer og bakrute. Her har jeg kommet over endel 3 mm så disse satser jeg på å lage til selv. Da siderutene foran vil bli faste vil jeg også spare vekt ved å fjerne heve-mekanismen. Førervinduet vil bli utstyrt med et slik skyvevindu i beste race stil. Har også tenkt på å bytte ut den store



Mmm!! Bling!

originale eksospotta så om noen har noe lettere liggende så er jeg interessert.

Som de fleste sikkert har forstått så er jeg ikke kommet lengre enn logistikk-delen, det er for tidlig å sette bilen i garasjen, vi er midt i Oktober og termometeret viser flere pluss grader. Sola skinner og det er fortsatt kjørevær.

Den videre byggingen vil kunne bli fulgt på www.votec.no/porsche/ og linken Vinteren 2006/2007. Dersom redaksjonen tillater det* så er det heller ikke umulig at det blir en fortsettelse i neste nummer av Classic.

Arild Vorkin, Jæren

(*Du har frie hender, Arild! Red.)



Vi ønsker alle kunder og entusiaster en
God Jul
og et riktig

Godt Nytt Porsche-År

med vennlig hilsen



PORSCHE

Bokanmeldelse



“The Essential Buyer’s Guide, Porsche 928”, av David Hemmings.

Tekst: Pål Brekke

Det er ikke så mange Porsche 928 å se på norske veier - eller på PCNs bane-treff. Om dette skyldes denne modellen (muligens ufortjente) rykte som dyr å eie, eller det bare er på grunn av de håpløse bilavgiftene våre, vites ikke. Uansett fortjener denne futuristiske frontmotor-cruiseren mer oppmerksomhet, og det er hyggelig å registrere at forlaget Veloce Books har tatt affære med denne kjøpeguiden.

Det må innrømmes at min egen erfaring med 928-modellene begrenser seg til noen (vel, en god del) kilometer i passasjeretet i Geir Espedalens GT på vei rundt tyske racerbaner, og selv om det var fascinerende (og imponerende), har jeg altså ikke noen spesiell peiling på teknikken i disse bilene. Denne boken er altså lest og vurdert av en 928-novise.

Ikke kjenner jeg til forfatter David Hemmings fra tidligere heller, og vaske-seddelen gir meg heller ikke noe særlig mer informasjon. I introduksjonen skriver han at han har kjørt 928 i 25 år, og det kvalifiserer selvsagt til å uttale seg med en viss tyngde. Det blir også ganske raskt tydelig at denne Hemmings har sett en godt håndfull 928er i ulike stadier av forfall

- og han har vært lur nok til å ta en masse bilder av dem, og disse får han god bruk for i boken sin.

Boken kaller seg en “essensiell kjøpeguide”, og det er en ganske presis beskrivelse. Den toucher innom modellutviklingen og hvordan det er å leve med en slik bil til daglig, men hovedtyngden av boken handler om hvordan man går gjennom en brukt 928 “fra topp til tå” for å avgjøre om dette er et solid eksemplar eller ikke. Forfatteren har laget en kort og en lang sjekkliste, der han forteller om alle lure steder man bør kikke etter rust, skader, ting som er dekket over, og ting som ikke virker. Boken er også full av bilder av disse detaljene, slik at det er forholdsvis enkelt å finne igjen det som er beskrevet på bilen du lur på å kjøpe. Disse sjekkliste-kapitlene er meget bra laget, og synes veldig nyttige.

Boken tar også for seg hvilke remedier man bør ha med seg når man inspiserer en bil, hvordan man eventuelt bør forholde seg på en bil-auksjon (kanskje ikke så aktuelt i Norge), verdivurderinger, hvilket ekstrautstyr som er attraktivt, noen tanker rundt restaurering, og ulike typer lakkskader. En del av informasjonen i boken er preget av å være skrevet for et britisk marked, men de sentrale poengene rundt vurderingen av et salgsobjekt er

selvsagt gyldige også her i landet. Det må også nevnes at dette er en *liten* bok. Formatet er A5, og den er bare på 64 sider, så vi snakker egentlig mer om et oppjazzet hefte enn en *bok* per se, men det er jo innholdet som teller.

Det store spørsmålet er om man vil føle seg komfortabel med å kjøpe en bil som dette på egen hånd etter å ha lest boken. Jeg kjøpte min egen første Porsche (en Carrera 3.2) etter å ha lest tilsvarende sjekklister og bøker om 911-serien, og syns jeg klarte meg bra. Jeg tror faktisk jeg kunne klart meg relativt bra i 928-markedet bevæpnet med denne kjøpeguiden - i hvert fall kunne jeg silt de håpløse fra de lovende eksemplarene. Så kunne jeg eventuelt ta med meg en kjøps-kandidat til en litt mer autorisert Porsche-ekspert for en skikkelig vurdering før jeg handlet (en god idé uansett hvilken Porsche-modell man kjøper, selvsagt).

Det hadde vært morsomt å se flere av disse “haiene” i klubben, så vi får håpe noen rekker å hente inn et par eksemplarer til før de nye avgiftene gjør disse spennende bilene enda mer håpløse å importere.

Utgiver: Veloce Publishing (www.velocebooks.com)
ISBN: 1-904788-70-X. 64 sider, paperback, farger

I baksetet med Rune

Tekst: Rune Melby



Jo flere kokker, dess mere søl
I dette nummeret er det innført noe nytt. Undertegnede er gitt frie hender, til redaksjonens blandede fryd, til å komme med mitt syn på saker og ting i eller rundt PCN. Da er det jo litt å ta tak i.

Man kan godt si at med så mange grunnskolerte, nogenlunde skriveføre, folk der ute skulle være unødvendig med en fast redaksjon og skribenter i en så stor klubb som PCN. Men det er som høna og kaka, alle vil ha til slutt, men ingen hjelper til underveis. Det kunne jeg sikkert ment noe om, men det orker jeg ikke. Med så mange prosjekter av absolutt relevant karakter for mange i klubben, er det rart så få sender inn bilder og tekst med forklaring. Bytter du en del ut med noe annet: Ta bilde av det, noen har garantert utbytte av det. Det var slik jeg slapp å tenke at jeg måtte overhale girkassa mi! (Hæ? Er det ALT?! etter en unseelig fotograie i "911&PW"). Driver du med noe, ikke nøl og fikle - send det inn!

Uansett håper jeg med denne spalten å kunne underholde deg litt der du sitter alene på toalettet og slapper av litt, stenger verden ute, tenner en fyrstikk og koser deg med Classic!

Man har selv bidratt til manges frustrasjon og fornøyelse siste måneder. Et visst begrep er i ferd med virkelig å sette seg fast som en spiker i ett dekk: Michelin. Joda. Det er ikke fritt for at en viss diskusjon har hatt en bredde selv dikene i Holland ville slitt med å holde igjen. Etterhvert har det hos meg utviklet seg en undring over fenomenet "gummi" (man har lært om gummi på ungdomsskolen, og da lærte man at ikke all gummi var bra gummi. Tyggegummi, for eksempel, kunne ikke brukes som gummi, men omvendt med jordbær-smak kunne med en viss tilvenning brukes som erstatte. For gummi.) Uttrykket "Som å pelle seg i nesa med gummihandsker"

får en annen betydning. Skal man uten gummi, kjøre på felgen? Er noe gummi like bra som å kjøre på felgen?

Uansett hvordan man ønsker det, er det ikke fritt for at det hos mange utsondres mengder av saliva når man hører "Michelin". Noen av harme, mens jeg, og mange med meg, tenker Bagatelle, Stattholdergaarden og Le Canard. For det er jo DER Michelin virkelig betyr noe! Og ikke bare på felgen! For de av oss som har interesse for bil, mat og vin er Michelin ensbetydende med ett ord: Kvalitet. Over det helt spesielle. Derfor i lys av diskusjonen føler jeg det er greit med litt saklig input i saken. For hva er nå dette fenomenet "Michelin"? Og hva med han tjukkassen?

Her er den sanne historien:
I snart 106 år har franskmenn og etterhvert andre vært kjent med den lille røde boken "Guide Michelin". Det var en bok som, uten sammenlikning forøvrig, kan kjennetegnes med en nasjonal NAF-bok. En liten bok som fortalte bilistene litt av hvert de trengte å vite som bilister. Man kunne lese følgende på innsiden av omslaget: *"Denne boken bestreber seg på å tilby bilister som reiser gjennom Frankrike, nyttig informasjon og hjelpe- og reparasjonstjenester for deres bil og i tillegg opplysninger om hvor man kan overnatte, spise og kommunisere via post, telegraf eller telefon".*

Bibendum, "Michelinmannen" som er formet som en stabel bildekk, var med fra begynnelsen. Navnet stammer fra det latinske *"Nunc est bibendum"* (her skal det drikkes! Prøv den i felleskap på neste OTGP, dere! Da får dere cred!)

Firmaet ville på den måten antyde at deres dekk nærmest "drakk" veiene! Bibendum symboliserer bevegelighet. (Men vi mener vel motsatt, han er ikke noen Dæhlie-type, akkurat!) Til å begynne med var Bibendum

avbildet som et dekk fullt av spiker. Det skulle gi kundene tillit til merket i en tid da hester fremdeles var et vanlig innslag i trafikken, og det lå strødd med hesteskospiker langs veiene!

Den første utgaven av boken inneholdt 50(!) illustrerte sider om behandling av bildekk! (så vi er ikke SÅ på jordet her!) Senere utgaver inneholdt en mengde praktisk informasjon, bykart og en imponerende liste over reservedeler man måtte ha med seg. (Sa noen franske biler?). I tillegg fant man også en oversikt over *de beste kirurgene*, i tilfelle ulykken var ute. Noe den ofte var... Det sies at bykartene var så pålitelige at de ble brukt av de allierte styrker før invasjonen i Normandie, - og det er jo noe. Først i 1920 ble det bestemt at boken skulle legges ut for vanlig salg, der det ble innført forbud mot reklame. Med respekt for seg selv valgte Michelin å fortsette med rating av restauranter og overnattingssteder og er etterhvert blitt kanskje det mest kjente symbolet på kvalitet.

Om Michelin skulle holdt seg til å lage bøker om mat og sengeplasser kan sikkert diskuteres til det kjedsommelige. Vi er bortskjemte nordmenn med såkalte "i-landsproblemer". (Hvilket dekk skal jeg bruke 4000 kroner på?). En ting er sikkert. Siste ord er neppe sagt i denne debatten, og utakk er verdens lønn!

Vi trenger debatter og meninger. Det er viktig. Men husk at det finnes verre ting i livet enn en dekkdiskusjon! Det er masse annet å gjøre enn å sitte på forumet! Prøv en restaurant med stjerne i Michelinboka! Det har jeg gjort en gang, og det anbefales! Så får vi håpe at vi slipper å gå på "En 3 stjerners Yokohama restaurant" neste gang vi skal feire noe! Tenk på det, dere!

Hilsen 912

PS: Man kan bestille "Guide Michelin" på www.play.com, for eksempel.



415 hk 1375 kg 0-100 km/t 4.2 sek

Rendyrket kjøreglede

Nye 911 GT3 RS



Økernveien 99, 0579 Oslo
tlf. 22644911 www.porsche.no



PORSCHE