

PORSCHE CLASSIC

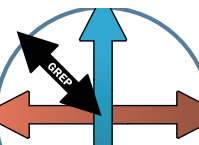
Utgave 40 2006

Et inspirasjonsmagasin for Porsche Club Norges medlemmer og venner

PCN avd. Marbella



Øvrevoll - 996 RUF - Isbanekjøring - 911S - OTGP - RS Spyder - PCN-Racing - Kjøreteknikk



Porsche Club
Norge



Formannen har ordet



PCN, status og utfordringer
Etter at jeg ble valgt til Formann i PCN har tiden ikke stått stille. Dessverre har dette gått ut over 11’ern i kjelleren som ikke fikk en sårt tiltrengt facelift før sesongen startet opp - for det er ikke til å legge skjul på at det følger arbeid med et slikt verv. Men med alle de positive styremedlemmene og alle andre medlemmer som gjerne tar i et tak, har klubbarbeidet kommet meget godt i gang. Takk til alle dere som i startfasen kom med innspill, tanker og ideer.

Avtaler med våre samarbeidspartnere Autozentrum Sport, Mobil, Autotuning, og Michelin er blitt reforhandlet og gir oss totalt et meget godt økonomisk grunnlag til klubbarbeidet. Per’s Resort på Gol og Meguire’s er to nye samarbeids-partnere som vi vil få mye glede av i året og årene som kommer. Langsiktighet og målrettet samarbeid om arrange-menter, tjenester og produkter er nøkkelord i samarbeidet for klubben. En stor takk til dere alle for støtten dere yter oss.

Vårt forum på web fungerer som organ for klubben og er levende. Det er dere medlemmene som gjør det til et informativt oppslagsverk for andre Porschevenner rundt om. Vår elek-troniske terminliste for påmelding til turer, treff og samlinger er bare helt topp. Forumet er under stadig evaluering og oppgradering, og et nytt online medlems-register som blir laget i løpet av året vil gi oss bedre mulighet for informasjon til medlemmene, samt et mer online medlemsregister.

Vårt medlemsblad ”Classic” vil komme med 2 nr. i år. Forhåpentligvis like farge-rikt og informativt selv med en vikar-ierende redaktør bak pennen. Det gleder oss alle at vår faste redaktør er på bedringens vei, etter langvarig sykdom og forhåpentligvis er tilbake i redaktør-stolen neste år.
Vi har hatt flere flotte gjennomførte arrangementer allerede. Bane og slalomtreff, og selvfølgelig Vårmønst-ringen på Øvrevoll, som samlet 142 biler. Her ble klubben ”besteutstillert” og et av våre medlemmer, Per Fjelds 993 ble valgt til året’s sportsbil i Norge 2006. Snakk om at PCN tok med rubb og stubb av heder og ære.
Årets klubbkvelder på Holmenkollen Park hotell ble avsluttet av Harald Huysman med et flott foredrag om Rudskogen og Harald’s karriere som Porschefører. Vi kommer sterk tilbake med flere klubb-kvelder til høsten – vinteren.
Flere flotte arrangementer står i kø nå utover sommeren og høsten. Kjøretur med kreftsyke barn på Radium-hospitalet er et arrangement vi bør legge stor vekt på. Et lyspunkt i hverdagen for medmennsker, hvis hverdag er så vanskelig og fjernt fra vår egen, at vi umulig kan forestille oss hvordan disse barna har det.
Familietreffet på Gol 9-11/6 er noe styret har gledet seg til å arrangere og det å kunne samle våre samarbeids-partnere og medlemmer fra hele landet til en årlig samling med Porsche, familie og hygge i sentrum er en tradisjon vi ønsker å skape for framtiden.
Oldtimer GP er også et av årets store høydepunkter for mange medlemmer. En reise mange ser fram til gjennom hele året. I år er det ca. 75 medlemmer som sammen drar for å delta i fartsfesten.
Et 2 dagersbanetreff på Våler og et banetreff på Anderstorp utpå høsten er ting man også bør få med seg.

Vi står midtveis i sesongen vår. La oss glemme snømengdene i vinter og kose oss på varm asfalt med bilene våre. Vi er en stor club som vil vokse, ikke bare i medlemsmasse men i kvaliteten på alt vi gjør. Styret ønsker alle medlemmer en riktig god sommer.

Øyvind Carlsen, formann

Innhold:

- Side 2:** Formannen har ordet.
- Side 3:** En solskinnshistorie i Drammen.
- Side 4-5:** Rudskogen!
- Side 7-10:** Jakten på en 911S.
- Side 12-13:** Oldtimer Grand Prix
- Side 14-17:** Kjøreteknikk
- Side 19-20:** Guttedagen på Øvrevoll!
- Side 22-23:** Porsche RS Spyder
- Side 24-25:** Porsche v. Quattro.
- Side 26-28:** 996 GT3 Club Sport
- Side 30-33:** PCN-Racing
- Side 34-36:** 996 RUF Kompressor
- Side 38-40:** PCN avd. Marbella
- Side 42:** Hva hvis??
- Side 43:** Vårmønstringen på Øvrevoll...



Redaksjonen:
Ansvarlig redaktør: Steinar Eilertsen
Redaksjonssekretær: Jan Hunsbedt
Redaksjonssekretær: Egil Haugen
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.

Forsidefoto ved Pål Brekke.

Søndag 21. mai: en solskinnshistorie

Søndag. Morgen. Garasje. Batterilader. Steinar. Rune. Vaskebøtte.

Vi som er født med gasspedal på høyre og clutsj på venstrebeinet er ikke kjent for å legge fingra i mellom når bensin-lukt og svidd vifterem frister i det fjerne. Denne dagen var basert på innfall, det ville vært for ille om bare Stein Holo i 356-klubben skulle møtt som representant for retrohekkfetisjistene. Derfor dro Steinar Eilertsen og jeg sammen mot Drammen, der det store etter dette årlige “Veteran VW og Porsche-utstilling” på toppen av Korketrekkeren.

Så har det seg slik, da. At Targaeiere i særdeleshet har aversjon mot vann og da så absolutt r e g n . Man kan bli våt på bena. Man kan få rust i gulvet. Så det er en “helst ikke” holdning til alt som lukter regn (hvor mange Targa-eiere er det i Bergen?!).

En historie om mot, fart, vann og en rekke hekkfetisjisters kamp mot de rådende omstendigheter, samt flere innfall av midtmontert eksplosjonsmotorer.

Tekst og bilde: Rune Melby

Jeg har litt slappe dørlister og egentlig liker jeg best godvær, sånn som det er på høsten, ikke for varmt i været, og genser. Vel - her hadde altså Steinar og jeg en unik mulighet til å kjøre bilene våre i regn, og muligheten til fem timer i dette været sammen med en rekke entusiastiske og hyggelige VW-folk, som, - noen i hvert fall, mente at Porscher også er VW. Og det skal de få lov til å mene, spesielt da vi var i kraftig undertall. Noe vi var.

Men: Runes optimisme og tålmodighet er viden kjent. Jeg stilte med solbriller, vanntette sko og godt humør samt en blære av ukjent kapasitet. En stk. 911T fra 1970 og en stk. 912 fra 1967 tok turen til Drammen. Vi skulle representere PCN på treff, “noe vi gledet oss til i det fine været”.

Kort oppsummert: Nydelig stemning. Nydelige biler. 914 x3, 912 x4, 911x4 samt EN 356. 356-ern vant beste Porsche, og uten å virke surmaget kan en jo diskutere moralen i at arrangøren vinner, men Monas 911 ble i følge Steinar og meg den egentlige moralske



To særinger på samme sted: 914 2.0 og Porschemonas 911E Sportomatic.



Syvende far i huset bak der.



VW Boble 1953! Mmm...



Den kom uten sjåfør! Helt sant!

Rune M.



Rudskogen

En strålende start på sesongen 2006

Tekst: Jan Hunsbedt Bilde: Frisak, Jørgen Lønø



Kjøretrening på Rudskogen den 22. april 2006

Geir Espedalen og hans instruktører har nok en gang gitt oss en strålende start på sesongen. Klokken 0911 var vi på plass i registreringskøen sammen med ca 80 andre forventningsfulle PCNere. Spennet i forskjellige modeller blant PCNs fremmøtte medlemmer dekker stort sett alt Porsche har klart å produsere for gatebruk i løpet av de siste 35 år. Her var det alt fra strøkne pre-1973 11ere til en Cayenne Turbo som så ut til å trives svært godt sammen med sine lillebrødre ute på banen.

Det riktig morsomme er at vi nå også har mange svært spennende og sjeldne modeller blant klubbens medlemmer og ikke minst at bilene brukes til det de er laget for – å kjøre skikkelig med!! Ingen Porsche er laget for å sture nypolert og alene i en garasje eller i et museum. Observante tilskuere kunne glede seg over en ekte 993 GT2 fra første serie. En nyere bror 996 GT2 og en RUF BTR. Et koppel 996 GT3 CSer og en GT3 RS. Haugevis av 964 RSer og en svært sjelden 964 RS NA/GT. I tillegg

massevis av strøkne og velholdte Carreraer og noen spesial-bygg du ikke finner i noen Porsche katalog.

For en Porschofil var det med andre ord høy sikkefaktor. Kjøringen gikk som vanlig i svært ordnede former. Vi hadde et par helt ufarlige og for de involverte meget lærerike besøk i sandfellene og



Oppløpet! Huij hvor det går!

dessverre en liten kjølevæskelekkasje som det tok litt tid å få sanert. Vi hadde i tillegg meget observante flaggpuster som brukte flaggene til det de er laget for; å gi beskjeder til førerne. Flittig bruk av blå flagg og takket være våkne førere, fine og ryddige passeringer, R klassene inklusive undertegnede hadde noen fine pass med rask og ryddig kjøring. Det er en fantastisk morsom følelse å kjenne at dekkene



Øverst: Espen Lundh tar føringen og leder vei ut av svingen. Det virker som de bak holder litt igjen...

Midten: "Last minute check" på Jørgens 911 S! Autotunings mannskap stiller opp og hjelper til.

Over: Øyvind holder en peptalk til deltagerene. "Snille nå, gutter!". Instruktørene i røde jakker sørger for at vi lærer litt og at det hele går trygt for seg.

får riktig drifts-temperatur og at bilen sitter som limt fast til banen. Det er så morsomt at jeg på et eller annet tidspunkt må få prøvet bilen på "slicks" bare for å ha gjort det. Takk til et koppel av ivrige fotografer som har levert et veld av gode bilder. Jeg gleder meg allerede til neste treff!



RUF



Jakten på en S - hvordan gikk det?

Tekst & Bilder: Stein Gildberg

Dersom du husker så langt tilbake som til 2001 husker du kanskje at jeg skrev en artikkel i Classic som het "Jakten på en S". Husker du? Bra! Husker du ikke, så handlet det om å anskaffe og hjemføre en klassisk 911S 1970-modell. Bilen fant jeg hos RSR Racing, Romeno i Italia. Etter en helgetur med inspeksjon av bilen, som på stedet ble døpt til Dolly på grunn av den gilde blåfargen, kjørte gutta fra RSR noen uker senere bilen på henger til Kiel der jeg overtok. Da jeg sluttet artikkelen skulle bilen gjennom en restaurering med start høsten 2001. Så, hvordan gikk det, hva ble resultatet, sånn rent fagmessig, følelsesmessig og økonomisk?

Dolly gikk riktig fint hele sommeren 2001. Til og med en tur på Vålerbanen ble det, og jeg må si at til tross for ujustert motor og 185x70x15-dekk ble jeg mektig imponert av veteranen. Særlig når turtallsnåla krøp over 5000 omdreininger. Men i september var det slutt. Inn i garasjen (som heldigvis er både flislagt og isolert), og demonteringen begynte.



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 overhalingen. 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.



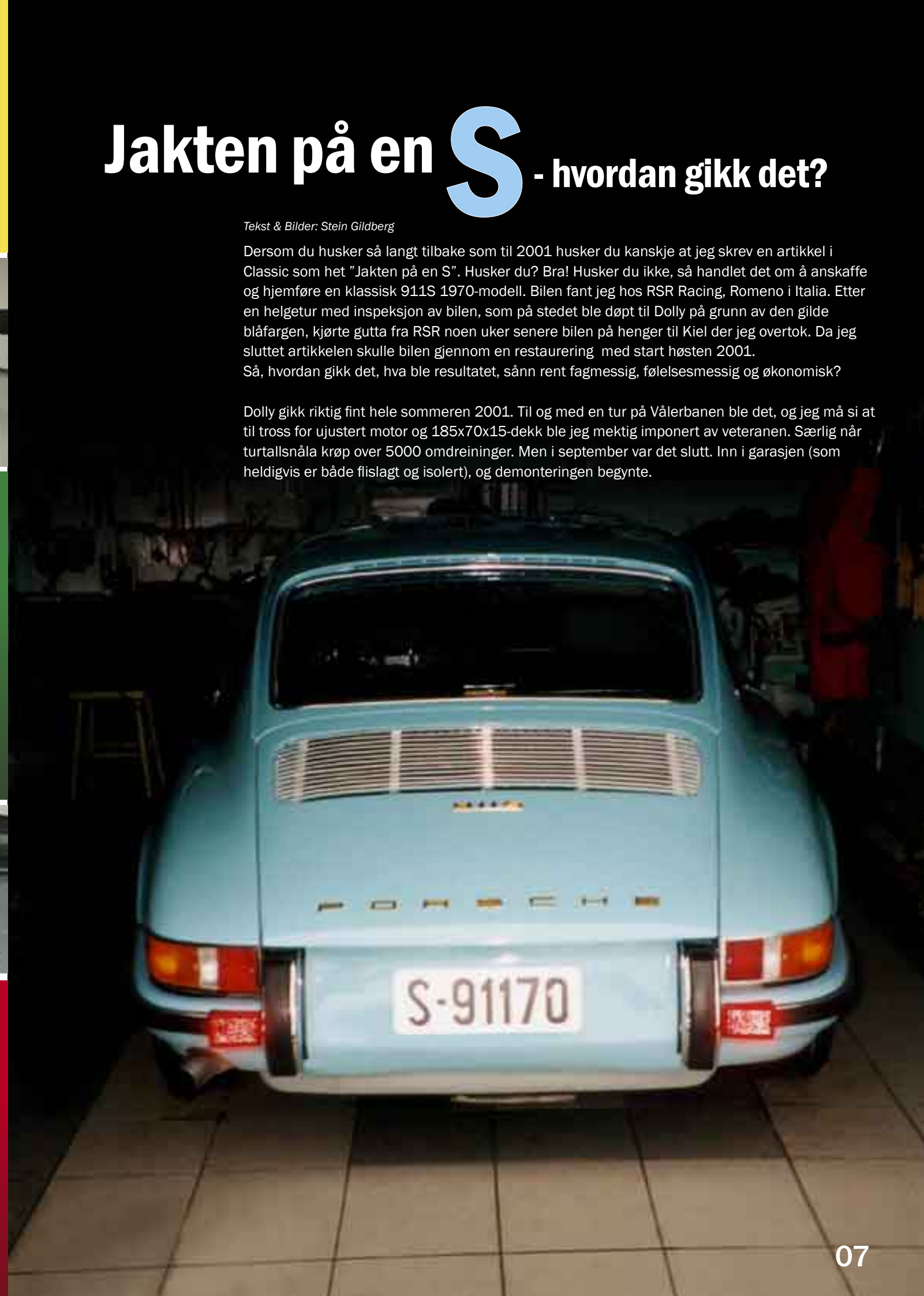
Autotuning A/S

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





Restaureringen begynner.

Demontering og restaurering

Egentlig helt greitt det meste. Det viktigste er å ha system. Merk delene, lag skisser og ta bilder. For det som du er sikker på å huske er ikke lenger fullt så sikkert ett til to år senere (i alle fall om Alzheimer light har begynt å gjøre seg gjeldende).

Ja, og så lag deg en "jigg" om du skal gjøre noe tilsvarende. Tror du ikke du greier å lage det, bør du vurdere om du egentlig skal starte restaureringen i det hele tatt, for dette er ikke noe hokus pokus. Kjøp deg sveiseapparat, søk litt info, og sett i gang, så kan du dreie bilen rundt og alltid finne en god arbeidsstilling.

Det eneste virkelig jævlige (for det var det) var å få ut torsjonssavene bak! I følge faglitteraturen er dette enkelt: Løsne skruene, ta av lokket og "trekk staven ut". Jaggu, den var drøy! Så mye makt har jeg aldri brukt mot en bil uten å ødelegge den! Stavene var selvsagt rustet fast, og her måtte brukes rustløser, blåselampe, egenkonstruert "verktøy" og slegge.

Jeg slo til jeg ødela verktøyet og bilen hoppa bortover. På'n igjen. Forsterk verktøyet og slå! Og akkurat da jeg ville gi opp løsnet faenskapet! Det var så vidt mye rust at jeg besluttet å bruke litt andre staver (fra en 85 Carrera) og hive de gamle. Heldigvis var ikke "splines'en" inne i torsjonsrøret skadet. Resten gikk greit.

Til slutt var bilen helt rein. Kun det elektriske anlegget var tilbake, pakket godt inn i tape og plast. Så var det rusta da. Som jeg var klar over var det "noe" rust på bilen, men slett ikke mye til å være en 911 fra førgalvaniserings-tida. Under begge for-skjermene/tankpåfyllingen i nedkant på begge dørene, på deler av forskjermene og bak bakvinduet på venstre side hadde stålmarken herjet.

Stålmarkens herjinger

Det var ikke noe å lure på - sveising måtte til. Vær nøye, ta tida til hjelp, og husk å få bort varmen så ikke metallet slår seg. Det eneste som jeg måtte ha hjelp til var å bøye til en ny beta bak bakvinduet. Denne måtte bøyes og bues i tre plan, og det er ikke noe man kan klare selv uten spesialverktøy. Rustsveising tar tid, men koster i alle fall nesten ikkeno når en gjør det selv, om det er en trøst...



Stålmarkens herjinger!

Sent på høsten 2001 ble motoren plukket ned, og shortblokk og girkasse kjørt til Stigs Garasj i Sverige. Ikke det at jeg ikke kunne klart jobben selv, men jeg har ikke erfaring til er å vurdere hva som er godt nok, og hva som bør og må byttes av motorens innvoller. Til det trengs fagfolk.

Stigs er et godt valg, men Autotuning er selvsagt også mer enn kapable til slikt. I Sverige ble vi enige om omfang og pris, og deretter så jeg ikke noe mer til motoren før neste høst. (Ting tar tid, og ordentlig restaurering av en bil gjør du ikke alene på en vinter uansett!) Da var alt klart. Nydelig jobb, og gamle deler lagt fram til "inspeksjon" slik det skal være. Alle lagre og pakninger var byttet, to eksosventiler, oljepumpa, kjeder og ramper, et par syncroringer etc etc.



Motor ferdig og klar til montering

Overhalt motor

Stig tok også bremsene. Kalipperne ble overhalt: Ny eloksering og nye pakninger. Nye klosser/skiver og bremserør/bremse-slanger ble innkjøpt. Nytt eksosanlegg og rustfrie varmevekslere hadde jeg allerede tatt med fra Italia.

I mellomtida hadde innsprutpumpa og injektorene vært til Frevert på Mastemyr for sjekk. Bilen hadde fuskett litt rundt 3000 omdreininger, så jeg ville ha dette sjekket opp. Det viste seg at jeg hadde klart å stille pumpa rett, men alle injektorene var slitt slik at det ikke kom en dusj, men en enkelt stråle bensin ut. Nye injektorer kunne selvsagt skaffes. Vanlig utsalgspris 1.200,- + mva pr stk!! Det er bare Bosch som klarer noe slikt.

All honnør til Oppegård Elektrodiesel og Frevert som lot meg få dette til innkjøpspris.

Alt av nye deler: gummi og kromlister, pakninger, lyktelass, foringer, støt-dempere (lista er mye lenger) ble bestilt

på nettet og hentet hos Mittelmotor og Sportwagen Eckert denne sommeren. I mellomtiden ble sveisingen ferdig. Bilen og andre store deler gikk til sandblåsing lokalt her på Kongsberg. Heldigvis var det fint vær, så ingen fukt kom til og ødela jobben.

Etter at jeg hadde støvsuget i 3-4 timer (mye sand!) grunnet Terje Åker med tokomponent med ekstra mye sink iblandet, fra offshoreinstallasjoner i Nordsjøen (vi lager slikt på Kongsberg).



Sandblåsing, bilen i egenprodusert jigg

Smådelene, for- og bakstilling, tok jeg selv på Volvo Aero Norges blåse-utrustning. Deler som skulle lakkas ble grunnet, deler som skulle elokseres ble levert til Eiker overflatebehandling i Mjøndalen. (Jeg kjøpte også inn en masse skruer, mutre etc av riktig kvalitet. Også disse (ca 1500-2000 stk) ble "tromlet" på samme sted slik at de ble riktig så originale (gulkromatert). Og til en veldig hyggelig pris!

Lakking av smådeler, for og bakstilling etc ble tatt i garasjen med Standoxlakk (PCN har rabattavtale). Likeledes ble motorrom og bagasjerom lakkett. Faktisk med rull og kost, men om du ikke tror det, kan du se resultatet med egne øyne. Bedre enn originalt (som ikke er så bra på disse plassene...).



Bagasjerom lakkas med rull og kost

Motorrommet ble deretter påført sort enkomponentlakk slik det var originalt i 1970. Understellet, ja. Før sammen-setting måtte jeg avgjøre om dette skulle bli "show" eller originalt. Originalt seiret, og ifølge bilder fra brosjyra til Geir Espedalen ble det påført Tectyl for hånd på hele undersiden av chassiset. Da ble det slik her også.

Sammensetting

Nå begynner moroa: Rene, ny og overhalte deler skal settes sammen. Det er så fint at du nesten kan gjøre det med hvite hansker! Litt banning, men gleden overskygger de små-problemene som oppstår. Da jeg bygde min 914-6GT/Replica var det langt fra enkelt. Da var det store endringer som påvirket hverandre gjensidig, men her er var det "rett fram": Fra originalt til originalt!

Så snart Dolly var "på beina" var det å levere henne til Regnbuen lakking. Bjarne Nikolaisen er ikke den billigste, men etter min mening den beste i Kongsbergdistriktet på å lakke. Dessuten er han tidligere (og kanskje på ny?) Porscheeier. Bilen ble levert senhøstes 2002, og ble hentet sent i november samme år. Jeg trodde jeg hadde gjort det meste av grunnarbeid selv, men det ble underkjent, og sprøyte-sparkel påført før sliping, grunning og lakking. Flott jobb, Bjarne!

Kromming ble også foretatt i Kongsberg /Drammen. Her ble også ringene og

reflektorene til to "Frogeyes" som jeg hadde fått tak i på nettet gjennom PC Sverige krommet opp. Lyktene var ikke bra og krevde mye jobb, men så ble resultatet bra til slutt. Ikke helt originalt, men tidsriktig. Slike Cibie-lykter brukte Porsche i rally rundt 1970. Jeg bare MÅTTE ha dem! Med 2 slike lykter med 100W pærer samt 100W pærer (med releer) i hovedlysene lyste vi godt opp på Autobahn i 2004 på tur til Oldtimeren...



Det begynner å ligne på 911 igjen

Nå var det på tide å få Egil Pedersen over. Egil er en mester med interiør og stoff/skinn. Jeg hadde bestemt meg for å ha bilen original, men vinyl i setene ville jeg ikke ha. I Drammen fant jeg sort skinn med riktig "mursteinmønster" til seter, dørsider og dashbord. Egil, som også på dagtid er skinnmaker, skaffet matchende sort skinn til setene og mattestoff til mattesettets 17 deler. Setene ble perfekte, og det ble til at jeg fikk lurt Egil til Kongsberg slik at han også kunne få lagt nytt taktrekk. Jeg er imponert over Egil. Den mannen kan sitt fag!

Felgene ble polert og lakket. Helt fornøyd er jeg ikke, for de skal egentlig ikke være polert, men eloksert. Så vidt jeg vet er det ingen som gjør dette i Norge. På sikt får vi se om det blir å sende felgene til UK eller Tyskland for full prosess.

Oppstart

Endelig er så dagen kommet. Tidlig på våren 2003 satte jeg og Gosia (min bedre halvdel) inn motoren (15 minutter fra den stod på gulvet til den satt på plass på festene!) Etter nok et par kvelders skruing, sjekk og dobbeltsjekk var alt klart: Oppstart! Alt virket! Motoren startet, surret og gikk, og plutselig!! Hva! Fullt av olje på gulvet, bortimot en liter!!

Stopp og herregud!

Hva var problemet? Det så ut som om det kom olje fra overgangen mellom motor og sylindere! Gråten satt i halsen, bokstavelig talt. Måtte motoren ut og opp? Heldigvis, så ille var det ikke. Det var de gamle ventildekslene som viste seg å se ut som "bananer". Mer enn 1 mm uplane. Slike lokk er notoriske til å lekkе olje. Lokkene ble planslipt, men til slutt ble det til at jeg lot originalt være originalt og satte på plass to nye, originale alulokk fra 3.2/Turbo som jeg hadde liggende. Problem solved!

Da var det på ny tid for oppstart. Dolly startet, og etter justering av kamvinkel og tomgang har hun gjort det siden. Det eneste irriterende har vært foringene på fjærplatene. Disse var slitt, så gummien ble skåret av, og nye, løse gummiforinger ble montert. Jaggu bra kvalitet! 3 måneder senere "sagget" bakstillinga igjen, så da var det å prøve plastforinger. De holdt for så vidt, men så var det knirkinga da... Etter 3-4 demonteringer for å smøre med silikonfett gav jeg opp. Autotuning og pent brukte fjærplater fra en Carrera 3.2 var redningen. Disse fjærplatene er forresten stillbare i høyden og gjør det enklere å både stille høyde og balansere vekt på det enkelte hjul.

Erfaringer

Bilen er en fryd å kjøre. Den er mye

lettere å styre, mer "nimble" for å ta et nynorsk uttrykk, enn senere SC og Carrera. Effekten er nesten fraværende opp mot 5000 omdreininger. Men da skjer det! Som min svigersønn sa etter at jeg hadde dratt fra hans 525 BMW så det holdt opp bakken hjem i litt over fartsgrensa: Hva f... er det egentlig du har i den bilen? "Nei", sa jeg, "omtrent det samme som du har, pluss ca 350 kg mindre vekt!"

Turer har det blitt noen av etter hvert. Til Bohuslän, Telemark rundt, og helt til Oldtimer via Polen, Berlin og Amsterdam på hjemturen. Premie ble det i Klubbmesterskapet i 2004, og samme år ville arrangørene på Øvrevoll ha bilen på "podiet", dessverre var det noe som ventet hjemme, så det får heller bli ved en senere anledning.

Alt fungerer som det skal, og det skulle da bare mangle. Bilen både føles og er som ny. Selv forbruket synes jeg er til å leve med: På Autobahn i rundt 150-180 lå det rundt 1,2 liter pr mil.

Hva kostet moroa da, og hvor lang tid tok det? Tja, jeg har gjort mye selv. De største enkeltkostnadene har vært overhaling av motor og girkasse samt lakking. Men også innkjøp av deler, pakninger, lister samt fornying av interiøret har kostet. Prisen på bilen, inkl transport og avgifter samt rustfri eksos og varmevekslere var i 2001 ca 165.000,-. Senere påkostninger er i overkant av 100.000,- så da kan dere regne sammen selv.

Tiden som går med til en skikkelig jobb av denne typen varierer med hvor nøye du er, og hvilken erfaring du har. Jeg er nøye og har noe erfaring, så jeg brukte ca 2 år (ca 1000 arbeidstimer). Det er ikke så vanskelig en jobb, men du må være pågående og ikke gi opp så lett. Å ta noe fra hverandre, restaurere og bygge opp på samme måten er overkommelig. Å bygge om og endre på ting er (mye) mer krevende. For å si som Gro: "Alt henger sammen med alt".

Begynner du først å tukle med motor og drivlinje vet du ikke alltid hvor du ender, - i alle fall ikke med hensyn til kostnader! Og tenker du økonomi er det originalt som er "riktig".

Vil du først gå i gang mener jeg at en RS er bedre enn en S, mens en S bedre enn en T fordi jo mer spesiell og anerkjent bil, jo mer er markedet villig til å betale for bilen den dagen du skal selge den. Og tiden og kostnadene for å restaurere en S er ikke særlig høyere enn å gjøre en tilsvarende jobb på en T, eller på ei boble for den saks skyld...

I år blir det ikke noe nytt så langt jeg har planlagt. Det eneste som ikke er helt pent er dørlommene på innsiden av dørene, så om det er noen av dere som har noe slikt er jeg interessert. I fjor ble det ny ommøblering i garasjen: Vår 914-6GT ble tatt i mellomlag av Steffen Karlsen på Auto9 på hans egen 993 Carrera i Speedgelb farge. Heldigvis har min ex 914-6GT nå funnet et godt hjem hos Knut Tore Sylte. Og glad er jeg, for en slik ombygget bil krever en eier som har innsikt litt ut over det normale.



Så da er jeg vel der jeg ville være da jeg skrev første artikkel om Dolly i 2001 og ønsket meg en klassisk, strøken 911S og en "moderne" 993. Nå står de der. Sommeren ligger foran og livet er herlig! Vi sees!

Stein Gildberg

Takk til:

- Gosia, tålmodig ektefelle
- Stigs Garasj, Vara, Sverige
- Regnbuen Lakking, Kongsberg
- Egil Pedersen, Akkerhaugen
- Oppegård Elektrodiesel, Oppegård
- Terje Åker, Sandsvør
- Volvo Aero Norge, Kongsberg
- Eiker Overflatebehandling, Mjøndalen

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**



911 Carrera RSR! OH MAMA!

OTGP

Oldtimer Grand Prix, nr. 34 i rekken.

For mange så vekker navnet i seg selv umiddelbare assosiasjoner om kameratskap, god mat og drikke og sist men ikke minst klassiske racerbiler fra den tiden da menn var menn og den tøffeste av racingbanene ble beskrevet som <<die grüne hölle>>. For andre så er dette bare en av mange bilsport-arrangementer som de har hørt snakk om, men som de aldri vil ta seg til til å oppleve. En har jo så mange andre, mer presserende saker som kommer først. Oscar Wilde sa det så utmerket: <<Livsnytere lever ikke lengre enn andre, bare mer>>. (les sitatet en gang til..)

Selv er jeg så heldig at jeg har hatt mulighet til å delta noen ganger tidligere. Det er få ting som kan måle seg med dette. Selve arrangementet er bygd rundt en løpshelg med historiske racerbiler. Alle disse bilene har deltatt i riktige F.I.A løp i årenes løp og konkurrerer om heder og ære rundt både den gamle og den nye Nürburgring sløyfa. Her finner du alt fra CanAm biler

med tusenvis av hester og lite, om noe veigrep, til Bentley Blower fra før krigen. For å gjøre det hele ennå mer tiltrekkende har store merkeklubber over hele Europa blitt invitert nedover. Her vil du kunne se flere Lotuser, Jaguarer og Ferrarier enn du noen gang tidligere har sett. For ikke å glemme alle de Porschene du kun har lest om og sett på bilder. Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG har sydd sammen en VIP pakke som de tilbyr medlemmer i Porscheklubber over hele Europa, samtidig som de benytter muligheten til å vise frem et bredt spekter av biler – både nye og gamle.

Turen nå i 2006 er min tredje tur. Jeg får nesten ikke nok av kombinasjonen fart og morro. Det er alltid en god grunn for å bli med en gang til sammen med andre medlemmer. I alle andre sammenhenger enn i PCN, så er jeg han ivrige fyren som snakker bil 24 timer i døgnet. I dette selskapet er jeg bare en blant mange autofile. En trivelig gjeng som synes motoriserte fremkomstmidler



Ohh...! Karakteristiske tegninger på asfalten og en klassisk 11'er som kryper inn i svingen! Hør...!!

er noe av det mest fascinerende som finnes. Flere av klubbens medlemmer har gjort dette til noe mer enn bare en guttetur. I stadig større utstrekning så velger nå også familiens bedre halvdel også å delta, og i år er intet unntak. Pr. medio mai er vi ca 80 påmeldte



No comments! (Red.)

”Livsnytere lever ikke lengre enn andre, bare mer”

Oscar Wilde



Meget godt oppmøte i Porsches VIP-telt!

– det vil si den største delegasjonen i Europa, og kvinnene utgjør en stadig større del :-)

Så hva skjer egentlig under denne racingweekenden for gamle og ærverdige biler? Som nevnt innledningsvis så er dette primært et sosialt arrangement. Her vil en kunne dele gamle minner med nye bekjentskaper og ikke minst skape noen nye. Det er mye å se på. Mye å oppleve. Lurer du på selve programmet så ta en tur innom klubbens sider. Der har vi opprettet en egen seksjon dedikert til Nürburgring og Oldtimer Grand Prix. Her vil du finne hele turprogrammet,



”Har de tatt for mye Møllers tran??”

løpsprogrammet for helgen, og også om informasjon om muligheten for å selv kjøre egen bil rundt <<die grüne hölle>>.

Målsetningen er å bidra til å styrke klubbtilhørigheten. Jeg tror det gjøres best ved å legge til rette for at alle har samme informasjon, og derigjennom har samme mulighet til å velge hva en vil oppleve under turen. Sist, men ikke minst går det på å skape forutsigbarhet, og da på sikt; gjenkjøp.

Det er over 2 mnd. til avreise – Gleder meg skikkelig og jeg tror at nr. 34 blir den beste av alle!!

Frøde FE





Tekst: Frode Flåge Eriksen

Kjøreteknikk

Kan en kort artikkel om kjøreteknikk bidra til at du får det mer moro bak rattet? Vil denne artikkelen gjøre deg til en bedre sjåfør? Litt pretensiøst velger jeg å si at de fleste av oss vet for lite om de fysiske lovene som påvirker en bil og vedkommende som ratter doningen. Kjennskap til hva som påvirker, og om mulig forhindrer deg fra å kjøre sikrere og derigjennom hurtigere kan en aldri få nok av. Jeg har hentet stoffet til denne artikkelen fra bøker om temaet, samt flere artikler om temaet publisert på web og i bilmagasiner, samt noe fanget opp fra PCNs instruktører.

Hvis du som eier av en Porsche ennå ikke har kjørt noen runder rundt en bane, så har du sikkert notert deg at mange av klubben medlemmer har et veldig entusiastisk forhold til banekjøring, og de fleste har også en tendens til å overtale andre om at nettopp banekjøring er det sanne Nirvana! Disse lar ingen ting stoppe seg fra å fortelle om erfaringer - noen dyrkjøpte, fra forskjellige baner rundt i Norge og i Europa. Kanskje føler du selv at dette fenomenet er noe du vil undersøke nærmere. Spørsmålet er som regel; hva trenger jeg å vite? Hva må jeg tenke på? Hva bør jeg kunne? Har jeg stilt alle de kritiske spørsmålene? Hensikten med denne artikkelen er ikke å gjøre deg til en fullblods bane-racer. Målsetningen er å lære deg de

grunnleggende prinsippene bak det å kjøre sikkert, kontrollert i et ikke-konkurranse miljø. Derigjennom gi deg kunnskap som ikke bare gjør hele opplevelsen morsommere og sikrere, men også kunnskap du kan dra nytte av i hverdagstrafikken.

Samtidig må det påpekes at aktiv kjøring på bane eller under en slalom-omgang ikke skal tas lett på. Det er morsomt, men aktiviteten må tilnærmes med en stor grad av seriøsitet og konsentrasjon. Bilkjøring er pr. definisjon en konsentrasjonssport! Ett sekunds konsentrasjonssvikt, og en kan selv være, eller sette andre i store problemer.

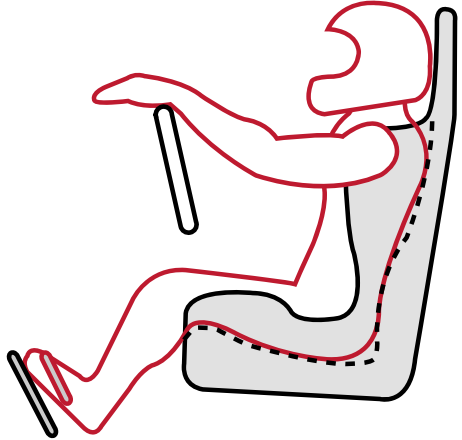
Som nevnt innledningsvis så er en teoretisk forståelse av hvilke fysiske lover som påvirker deg som sjåfør og bilen grunnleggende for å bli en mer effektiv sjåfør. Men teori er langt fra nok. Praktisk øvelse og repetisjon er grunnpilarene i all form for bilkontroll. Skal du bli flinkere så er du nødt til å tilnærme seg oppgaven med en viss grad av ydmykhet og samtidig ha en klar formening om hva du ønsker å tilstrebe. Er du ute etter å kjenne på egne grenser? Kanskje føle litt på hva bilens er god for? Her kan det samtidig være greit å fastsette ambisjonsnivået. Har du bestemt deg for å vie resten av ditt voksne liv til bilkjøring og racer-banen, eller er du som de fleste av oss preliminært ute etter å delta på noen banetreff i året. PCN, og arrangementer som banetreff og slalomcup har til hensikt å appellere til alle – uansett ambisjonsnivå.

Instruktør

Det er mange måter å tilegne seg ny kunnskap på. Prøving og feiling er en velkjent metode. En langt bedre måte er å tilnærme seg oppgaven med et åpent sinn og spørre om råd og vink. Det er mange etablerte sannheter som er tatt for gitt, og andre viktige forberedelser som ikke alltid er åpenbare å fange opp. Har du ambisjoner om å hurtig og smertefritt nyte bilen i dynamisk utfoldelse så er instruksjon ikke til å komme utenom. Det er alltid

noen som har kjørt opp sporene før deg. Det finnes alltid noen som har noe å tilføre. PCN har et eget korps av instruktører som arrangerer klubbens banetreff. Disse har ofte en bakgrunn fra motorsport/racing og vil inneha kunnskap om hvordan på en mest mulig effektiv måte navigere seg rundt en bane. Jeg kan ikke understreke nok hvor viktig det er for videre progresjon å nyttiggjøre seg av instruktørkorpsset. Kun 5-6 runder bak rattet, med instruktør som passasjer, vil bidra til ny selvinnsikt og med riktig holdning føre til økt mestring.

Enhver form for kommunikasjon mellom en lærer og elev er avhengig av språket. Det er kritisk at begge har samme forståelse av de samme ordene/ instruksjonene. Det er liten tid til å forklare betydningen av forskjellige ord og kjappe instruksjoner når en kritisk situasjon oppstår. Da må det handles hurtig og bestemt. Dette er ikke tiden for meningsutvekslinger. En instruktør vil signalisere når spesifikke oppgaver på utføres. Når et nær forestående problem kan oppstå, eller at du må utføre en mindre justering. Tidlig i denne læringsfasen kan det være vanskelig å filtrere ut hvilken informasjon som er kritisk, og hva som kun er støy. En av instruktørens viktigste oppgaver er å bistå i å filtrere bort denne støyen.



Sitteposisjon

En av de første tingene som må sjekkes før du i det hele tatt vrir om nøkkelen er å justere sittestillingen. Dette er noe som ofte blir oversett, og som i tur fører til dårligere kontroll

over bilen, samt at det er veldig fysisk anstrengende. Sitteposisjonen en har når en bruker bilen til daglig skiller seg i stor grad fra hvordan en bør sitte når en kjører på bane/slalom. Det er tre parameter en må tenke på når en justerer sitteposisjonen. For det første, er selve stillingen du har i setet. Ryggen skal støttes av sete-ryggen i en oppreist posisjon, med ditt egen endestykke godt plassert helt bakerst på seteputen. Undersiden av lårene bør også berøre seteputen. Hensikten med dette er å legge forholdene til rette for at det er størst mulig kontaktflate mellom førerens kropp og setet. Dette har både sikkerhetsmessige fordeler, samtidig som du som fører mottar så mye feedback som mulig. For det andre snakker vi om armenes posisjon og vinkel. Når du som fører er godt sikret med 3, 4 eller 5 punkts seler så skal det være mulig å plassere håndleddene over rattet (som illustrert), samtidig som da ryggen er plassert godt tilbake i setet. Hensikten er å forhindre armene fra å bli overbelastet under kraftig, repetitiv svinging. Å unnlate å gjøre dette vil føre til utmattelse relativt hurtig, noe som igjen vil redusere din evne til å kjenne feedback gjennom rattet. Sist, men ikke minst er det beina. En viktig målestokk her er at du skal være i stand til å trykke ned alle tre pedalene (en av gangen) med helen, uten å måtte rette ut kneet. Hensikten her er lik den beskrevet for armene. Du må sikre deg at alle bevegelser er så lite ressurs-krevende som mulig.

Styring

Størstedelen av den feedback du får fra fordekkene, understellet og bremsene kommer gjennom rattet. Å styre bilen virker veldig ukomplisert og enkelt, men for maksimal kontroll er det noen teknikker det kan være greit å lære seg. Hendene vil tilbringe en god del tid på rattet, så både med tanke på feedback og komfort så er det viktig at rattet føles godt å holde i. Det er forskjellige modeller ratt å velge mellom.

Noen små og nesten firkantede, andre veldig tykke og massive. Uansett hvilket du har, eller velger å kjøpe – velg ett som gir deg en god følelse med kjøreanskene på

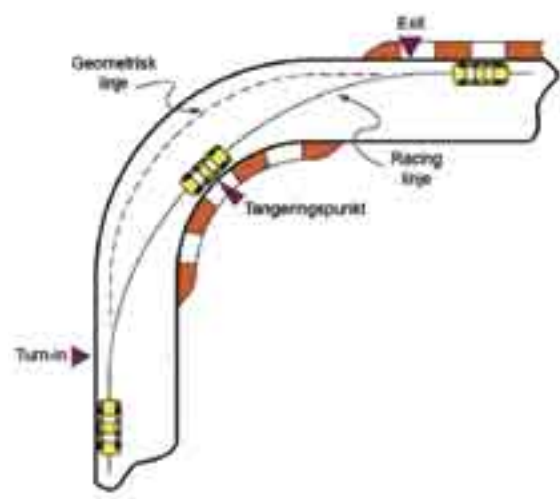
I motsetning til hva du lærte på kjøre-skolen så er ikke 10 på 2 grepet optimalt til aktiv kjøring. Tilstreb et grep der venstre hånd ligger kl. 09.00 og høyre på kl. 03.00. Du vil da få et bedre utslag og kontroll. Grepet skal være avslappet – ingen vite knoker. Målet er å føle hva som skjer gjennom rattet, da kan en ikke tviholde, men kun holde et bestemt og avslappet grep. Desto mer avslappet grep, det mer informasjon vil du være i stand til å fange opp.

Når du styrer inn i en sving (eks. til høyre), skyv i fra med motsatt hand (her: venstre), og stabiliser med andre. Prøv alltid å "dytte" mer enn å "trekke" rattet. Det vil sikre at håndledet ikke bøyes, og det blir enklere å svinge mykt og jevnt. Myk og jevn styring og et minimum av justeringer vil sikre en mer stabil bil og derigjennom høyere kurvehastighet

Gir

Du tenker kanskje på det å bytte gir som en tanketom, instinktiv handling, men også her er det mye å hente. Porsche har levert biler med forskjellige girkasser. Noen automatiske, andre halvautomatiske, men disse tipsene er tenkt å primært dekke standard, manuelle girkasser. Vanlig kjøring i trafikken gjør at en legger til seg noen uvaner ettersom årene går. Den mest vanlige er at høyrehånden forblir liggende på girspaken, selv når du ikke skifter gir. Hånden hører hjemme på rattet! Hver gang du fjerner hånden fra rattet, så reduserer du mulig feedback med 50% samt at din evne til å kontrollere bilen er redusert med MINST 50%. I kritiske situasjoner så kan gode rutiner, som dette være det som sikrer at du klarer å redde inn situasjonen, og ikke havner i sandfella. En annen feil er å bruke overdreven makt når du bytter gir. Å nappe giret ut av posisjon, for

deretter å brutalt slenge den i neste vil føre til økt slitasje på girkassen, og vil føre til nykkete kjøring. Myke overganger sikrer at bilen til enhver tid er i balanse.



Bremsing og akselerasjon

Som nevnt så er en av de viktigste komponentene i effektiv og hurtig kjøring er holde bilen i balanse og sørge for myke overganger mellom akselerasjon og bremsing. Gass og bremsepedalene må behandles bestemt, men mykt.

Bremser

Ordinær kjøring i trafikk betyr som regel at bremsene sjeldent brukes opp mot sitt potensiale. Det bremses pent og forsiktig. Disse innarbeidede rutinene må du midlertidig se bort i fra under banekjøring. Akselerasjon og bremsing på en bane gjøres primært i forbindelse svinger. Du bremser inn i svingen, og akselererer ut av den. Da målsetningen er å få bilen til å bevege seg så hurtig som mulig gjennom svingen, så er det kritisk at dekkenes grep blir utnyttet maksimalt. En hurtig endring her, det vil si å bremse mitt i svingen, eller å plutselig gi mye gass vil få bilen ut av balanse. Kjører du opp mot dekkenes maksimale grep, la oss si 95% så har en kun 5% tilgjengelig grep til å hente bilen inn igjen. Det er som kjent kritisk at alle styre, gass eller bremseinput gjøres så mykt og konsekvent som mulig

Bremsing kan deles inn i tre faser. Først så begynner det med at du hurtig bremser så mye som mulig. Hvor hurtig

du kan gjøre dette avhenger bla. understellet på bilen. Biler med mykt understell vil da lene godt over forhjulene og vil bruke litt lengre tid på å stabilisere seg. Dette er typisk et punkt du søker å minimere hvis du velger å oppgradere bilen.

Den andre fasen inntreffer når bilen har stabilisert seg over forhjulene og du prøver å redusere bremselengden. Det betyr at du må bremse opp mot det punktet før hjulene låser seg. Her vil god input fra pedalene og rattet sette deg i stand til å kjenne dette punktet. Sist men ikke minst er ved slutten av bremsesonen, når bilen nesten har oppnådd ønsket fart. Det er nå kritisk at du slipper bremsen mykt og jevnt og at du forsiktig gir tilstrekkelig gass til at bilen stabiliserer seg og er i balanse og du kan begynne å svinge inn i svingen, mot tangeringspunktet.

Akselerasjon

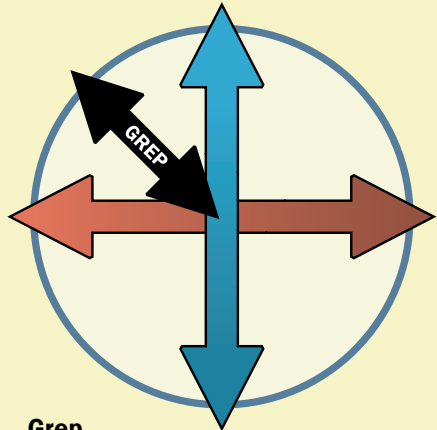
Fra dette punktet og videre så skal bruken av gasspedalen, av samme grunn som forklart ovenfor med bremsepedalen, være mykt og bestemt. Gjennom svingen har bilen "satt seg" med en gitt belastning på hvert dekk. En plutselig endring i input kan føre til at belastningen på de forskjellige dekkene endres, og derigjennom tap av kontroll. Etter hvert som svingen åpner seg skal det gis gradvis mer gass. Bilen vil da naturlig drifte ut mot exit (svingens siste tangeringspunkt)

Svinger

En kan argumentere så mye en vil, men racing som vi kjenner det, avgjøres til stor grad i svingene. Gitt like biler/lik ytelse så vil den bilen som kan opprettholde størst fart gjennom svingen ha de laveste rundetidene. For å sikre at vi bruker samme terminologi, en sving deles typisk inn i tre deler; Turn-In, Tangeringspunkt og Exit.

Målet med å kjøre en sving, eller en kombinasjon av svinger er å ha den høyest mulige farten ved svingens utgang. Det er ikke viktigst å ha de høyeste farten inn i en sving, eller ved

tangeringspunktet. Siste sving's utgang (exit) er det mest kritiske momentet. Farten du har her vil påvirke hastigheten under og ved enden av langsiden. Hvilken vei, eller linje du velger gjennom en sving vil avgjøre utgangshastigheten. Hovedregelen er at den linjen som tillater den største radius, eller retttest linje er hurtigst. Som nevnt så er målet å ha den høyeste utgangshastigheten.



Grep

For å bedre forstå hvordan en bil reagerer når vi kjører gjennom en kurve må du innse, først som sist, at et dekk kun kan ha et gitt mengde grep. En har da grep i to retninger. I fartsretningen og sideveis. (Illustr: Røde piler viser sideveis grep, blå piler er rulle- eller fartsretning).

Mengden grep er da distribuert over disse akser. Når du svinger hardt så bruker du nesten all tilgjengelig grep sideveis, det gir deg veldig lite grep å bruke til å enten bremse eller å akselerere.

Typisk feil er da å kjøre hardt inn i sving, på grensen av tilgjengelig grep, for å så oppdage at dette går faktisk litt for fort. En uerfaren sjåfør gjør da en av to mulige feil. Enten så vil da bilen understyre (ploge) ut av svingen og ut i sandfella (eller i rekkverket hvis du er på "ringen"). Det andre alternativet er at du får bilen ut av balanse ved at bakhjulene overstiger tilgjengelig grep og begynner å slippe. Bilen er da overstyrt (bakhjulene mister grepet - bilen vil begynne å rotere rundt sin egen akse). Hekken vil da bytte plass med fronten gitt att ikke korrekt styre-input blir gitt. Så husk – *sakte inn, hurtig ut.*

Mitt beste tips:

De fleste av oss, meg selv inkludert har begynt i feil ende når det gjelder å kjøre hurtigere rundt en bane. Jeg vet ikke hvor mange tusen kroner jeg har brukt på understell, dekk, stoler og motor for å forbedre bilens potensiale. Samtidig nesten oversett at det største forbedringspotensiale ligger på meg som sjåfør. Du vil ikke tro hvor mye hurtigere utgangshastighet en dyktig sjåfør kan oppnå, sammenlignet med en som ikke har så mye erfaring...

Neste gang du søker på nettet eller i en katalog etter komponenter som lover å øke ytelsen med 5-10% eller redusere vekten med noen kilo – la VISA kortet ligge. Prøv å motstå fristelsen. Bruk heller pengene på bandedager og hvis mulig prøv å booke tid med instruktør. Jeg deler selv min erfaring med min bil før jeg mottok instruktørtimer, og etter. Jeg husker det som det var i går. Jeg fikk huket tak i Geir Espedalen under ett av PCNs banetreff. Fikk beskjed om å kjøre som vanlig noen runder, før han sakte men sikkert ga klare ordre om bremsepunkter, sporvalg osv. osv. Utrolig hvor mange uvaner jeg hadde klart å legge til meg i løpet av noen korte år. Jeg prøver alltid å få instruktør med meg noen runder under hvert eneste banetreff – det er alltid noe å lære.

10 Typiske nybegynnerfeil

1. Ikke mentalt forberedt

Desto mer kompleks oppgave, det større er nyttet av å gå i gjennom oppgavene som ligger foran deg mentalt. Visualisering av banen og de oppgavene du har bestemt deg for å løse. Samtidig sikre at det ikke er andre ting som kan stjele konsentrasjonen din under turen. Dette punktet kan ikke understrekes sterkt nok...

2. Å ikke bruke øyene

Av alle våre sanser er synet det som er det dominante. Husk alltid å skanne omgivelsene og "løfte blikket". Å se utgangen av en sving, og ikke stirre seg blind på utgangen vil sikre bedre referansepunkter underveis og også

bidra til bedre flyt. Det vil samtidig bidra til at du oppdager hindringer i banen tidligere enn du normalt ville ha gjort. Når du er på vei inn i en sving, hvilket punkt velger du å fokusere på? Ofte har vi en tendens å ikke fokusere langt nok frem. Prøv hele tiden å tvinge blikket litt lengre frem enn det som føles naturlig.

3. *Skremme eller overraske en selv*
Hjernen tillater deg å forvente hendelsesforløp og er derfor din nærmeste allierte. Men hvis du begynner å overbelaste hjernen med sanseinput – så vil du risikere å overraske eller å skremme en selv. Resultatet er at hjernen reagerer ufrivillig, dvs. irrasjonelt. Et typisk eksempel at etter hvert som farten øker, så må en også løfte blikket og skanne terrenget lengre frem. Unnlater en å gjøre dette vil følelsen av fart kunne bli overveldende og også skremmende. Frykt tvinger frem irrasjonelle, panikkaktige avgjørelser. Midt i en sving vil du kanskje bli litt skremt, og bestemme deg for å slippe gassen brått, eller til og med bremse hardt. Utfallet er da gitt. Bilen er ute av balanse.

4. Halvferdige oppgaver

Den enkleste måten å identifisere en uerfaren sjåfør er måten vedkommende stresser igjennom oppgavene. Det være seg bremsing, turn-in eller gasspådrag. At en stresser gjennom oppgaver vil ikke si at en påbegynner en oppgave for tidlig, men at forrige oppgave ikke ble avsluttet riktig. Kort og godt hastverk. Akkurat som et fotballspiller som mottar en pasning, må først få kontroll over ballen FØR han enten vurderer å gå på et løp, eller sparke ballen videre til en annen medspiller. Det er et paradoks, men å ta seg tid, sparer tid. Gjennom erfaring og repetisjon så vil en tilegne seg kunnskap som gjør en i stand til å gjøre hvert enkelt oppgave hurtigere uten å stresse igjennom ett sett av oppgaver. Leveregel; du må roe deg ned for å kjøre hurtigere.

5. Kjøre for hurtig inn i en sving

Hva er for hurtig? For hurtig er når farten er så høy at du ikke klarer å plassere bilen der du hadde tenkt.

Å kjøre hurtig inn i en sving gir deg inntrykk av at du kjører fort, men det virker mot sin hensikt. Inngangshastigheten er muligens høyere, men utgangshastigheten blir veldig skadelidende. Bak rattet føles det som om du presser bilen maksimalt, men du i virkeligheten går fra den ene nybegynnerfeilen til den andre.

6. Å Overdrive

Når en uerfaren sjåfør prøver å kjøre fort, så blir det ofte litt hektisk. Hastighet kommer alltid som en konsekvens av å løse ovennevnte oppgaver på en tilnærmet optimal måte. Hastighet er ikke en funksjon, den kommer som et resultat. En erfaren sjåfør vil hele tiden prøve å redusere input til et minimum. Ikke svinge mer enn absolutt nødvendig – derigjennom blir en det tilgjengelig grep for akselerasjon eller bremsing.

7. Motivasjon

Med en gang du har klart å utføre en oppgave slik at du er fornøyd med deg selv, så har vi en tendens til å slutte å lete etter forbedringspotensiale. Du og din bil kan ha et potensiale som ligger langt over ditt nåværende nivå. Målet bør være å aldri slutte å lete etter områder som kan forbedres. Små feilsteg bør hele tiden brukes som motivasjon for å få det riktig neste gang. Din jobb er å lære å gjøre vanskelige oppgaver så lett som mulig. Spørsmålet blir da; hvor lett vil du ha det? Kan det noen gang bli for lett?

8. "Ikke i form"

Følelser er viktige. Det er kritisk at du er 100% til stede når du sitter bak rattet og skal utføre noen oppgaver. Du kan ikke alltid bestemme deg for å "ha dagen" men du kan legge alle negative tanker, som påvirker din konsentrasjon på en negativ måte tilnærming til oppgavene vil som regel gi de beste resultater. Vi kan lage roboter som kan replisere samme bevegelse gang på gang uten noen avvik. Mennesket er noe mer komplekst og vi trenger å ta høyde for "X-faktoren".

Vær ærlig med deg selv. Føler du deg uvel så bør du kanskje gjøre andre ting en å kjøre bil.

9. Ikke gjenkjenne signaler på utmattelse

Alt som involverer banekjøring er dynamisk, det vil si endring av variabler: Temperatur, dekkslitasje, baneforhold, begeistring og UTMATTELSE. Når du er fysisk utslitt så er den første sansen som påvirkes din dømmekraft. Etter som du legger bak deg flere og flere runder og du blir mer og mer sliten så vil dette også gi kjøretekniske utslag. Idealsporet holdes kanskje ikke 100% av tiden, turn-in blir litt uvørent og du både bremser og gasser litt for brått. Og du blir suksessivt dårligere til å selv bedømme denne endringen. Da er det bare å kjøre inn i pitlane og hente seg inn igjen og samle tankene.

10. Teknisk stand

Når sjekket du sist bremsevesken? Hvor slitt er bremseklosser/skiver. Er bilen for øvrig i teknisk god stand?

Som nevnt tidligere er det ingen grenser for hvor mange penger du kan legge i å oppgradere bilen. Det er IKKE det jeg snakker om her. Her mener jeg at du må sikre at bilen er forberedt på den økte belastningen som banekjøring representerer. Sist men ikke minst; **husk å ha det moro.** Vi sees!



Kilder:

- E. Paul Dickinson
- John Hajny, Central NY Region Chief Instructor
- Geir Espedalen, instruktøransvarlig PCN
- Brian Beckman, No Bucks Racing Club



Tilbud til Porsche Club Norge sine medlemmer

- 20% på Selection ved bestilling ut juli
- 40% på Michelin dekk
- 30% på originaldeler til 993 og eldre



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



Tekst: Per Charles Molkom Foto: Jørgen Lønø, Per Charles Molkom, Espen Aass, Gunnar Karlsen, Steinar Eilertsen

GUTTEDAGEN!

Sportsbilmønstringen på Øvrevoll er jul, bursdag, farsdag og 17. mai på samme tid for store gutter som får ståpels av fine biler. Årets jubeldag på Øvrevoll ble ikke noe unntak.

Det er ikke ofte jeg står opp klokka 07.00 på en søndag, men 14. mai gjorde jeg et unntak. Mens jeg rotet meg og 968'en inn til klubbens samlingssted på Oksenøya, hadde innpå tusen mennesker for lengst lagt grunnlaget for den vellykkede vårmønstringen på Øvrevoll.

Da Porsche-kolonnen dundret inn på Øvrevoll litt over halv ti, drev røyken fra hamburgersjappene mens drevne klubb-funksjonærer parkerte biler som de skulle ha jobbet i trafikketaten hele livet. Hvilket arbeid som var lagt i planlegging og utstyr! Jeg tar av meg hatten sammen med resten av Porsche-gjengen og alle som besøkte oss på indre bane.

Vår venn Olav Bonesmo har en velutviklet skepsis for ustabile luftmasser og var fundamentalt utrygg på bråtevis av cumuluser søkklastet med hagel. De seilte faretruende over hodene våre, men for en gang skyld ga jeg blaffen i hele været. Og pussig nok ga været blaffen i Øvrevoll.

Pent, men kjølig ble det. Akkurat kjølig nok til at folk ikke kokte over i myldret av flotte biler. Selv ble jeg ble rimelig varm i hatten av en AC Cobra (replica), som sto rett ved padokken. Men etter et moralsk og etisk oppgjør med trøkk i falt jeg sikkert og trygt tilbake til våre egne rekker, og rettet beundringen min dit den egentlig hører hjemme.

Gratulerer igjen

Det har skjedd noe på indre bane. En eller annen form for magi trakk hundrevis av ivrige tilskuere inn i Porsche-land. Enormt hyggelig for oss alle. Særlig med tanke på to Morgan-mennesker som for et par år siden snakket nedlatende om alt som foregikk på indre bane. Jeg så ikke en Morgan, eller noe annet engelsk for den saks skyld, under vinnerbilenes defilering. Derimot to Porscher; Per Fjelds 993 RS Club Sport som vant hovedpremien "The Sports Car of the Year 2006", og for ikke å glemme Ketil Danielsens klassiske Carrera RS fra 1973 som vant folks hjerter.

Magien på indre bane fikk også sin velfortjente oppmerksomhet. Porsche Club Norge ble kåret til årets beste utstillar. Gratulerer igjen til styret, "gutta boys" som sto for arbeid og utførelse, og til resten av klubben naturligvis.

Over: Dagens vinner, Per Fjeld, vant hovedpremien "The Sports Car of the Year 2006" med sin lekre 993 RS Club Sport i Blutorange!



- Gir æ 270.000 for 'n!
- Nope...
- Hæ!? 300.000,- da!!



Stein Gildbergs 911S

Fargerike

Mange av oss hadde tatt turen til Øvrevoll, rundt 140 Porscher lå over det vårgroen underlaget som et gigantisk lappetepp. Alt fra høyt spesialiserte farger, som Blutorange, Rein Orange og Dunkel Violett til de



Ketil Danielsens 911`73 Carrera RS
- Grand Pris Weiss



mer daglige fargene som Indisch Root og Grand Prix Weiss var representert. Farger opptar mennesker mer enn vi aner. To eldre gutter tok oppstilling ved bilen til Egil Haugen, en skikkelig orange 996 turbo. "Detta tror jeg går noe styggfort", sa den ene – etter å ha tenkt seg lenge om. "Ja, men den rødfargen ´a", sa den andre. "Den er jo ikke skikkelig rød, engang!" Den første av de to syntes også at rødfargen var i blasseste laget. Gutta var helt enige om at bilen trengte en hellakkering, før de ruslet videre.

Alle smilte vi omkapp på "Guttedagen". Nye bånd ble knyttet og nye erfaringer ble gjort, og Tom Solberg klarte å fikse en utmerkelse for sin praktfulle Carrera i år igjen.

Selv har jeg akkurat fått igjen matlysten etter en slitsom sykdom, og måtte prøvekjøre den dampende pølsejappa midt i Porsche – området. Det røyk som fra et Tyrkisk bad ut av bua, og inne skyen jobbet en gjeng på spreng for å fylle slunkne mager. "Pølsene er ikke varme før det brenner i dem!" var den en som sa, mens han serverte en svart-brent grillpølse. Og som det smakte. Som en blanding av varm motor og godt røkt svinekjøtt. Hva mer kan man forvente seg av en pølse på selveste Guttedagen? Brenner du for bil, må du orke en brent feststilk også.



Rune Melbys 912

Jørgen Lønæs 911S



Flerbruksbil: Fredrik Kristensen lunsjer med familien



Klubbens 944´er
møtte mannsterke opp.



993 RS Club Sport



Outch! Bærre lækkerert, men hva med lille speil på veggen der?



Klubbens unge og lovende med guttemat og Pepsi Max i solen.



Stein Holos ekstreme 356! Rune - har du sett setene!?



Ordnung muss sein! - men så fikk vi plakett for beste klubbstand også. Bra jobbet.

Parker bilen og nyt livet



Faste rabatter for PCN's medlemmer i 2006

Hele året: **10% rabatt** på ordinære prislister – pensjonsopphold og selvhushold.
Utenom skoleferier: **20% rabatt** på ordinær prisliste – hotell og motell. **40% rabatt** på ordinær prisliste – hytter og leiligheter.
Rabatten forutsetter bestilling senere enn 30 dager før ankomst.
Oline SPA- og velværesenter: **20% rabatt** på behandlinger i midtuke (man.-tor.) utenom skoleferier.
Oppgi bestillingskode FIA ved bestilling. Medlemskort fremvises ved innsjekking.



www.pers.no - tel. 07377 (0PERS) - Rv. 7 mellom Oslo og Bergen

PERS RESORT - NORGES BESTE OPPLEVELSESHOTELL

Porsche RS Spyder (type 9R6)



Tekst: Jan Hunsbedt Foto: Porsche AG

Porsche er Le Mans. Dessverre må vi helt tilbake til 1998 da Porsche sist stilte med en vinnerbil, den gang GT1. Etter dette har det blitt vel mye kommers fra Porsches side på bekostning av sporten. De prøver så godt de kan å klore seg fast i GT2 klassen med en bil som i utgangspunktet ikke burde være konkurransedyktig, men på grunn av sin utrolige holdbarhet er det like vel. Ikke rart hjertet hoppet over et slag da det i fjor sommer ble annonsert at Porsche kom til å stille i LMP2 klassen i American Le Mans series for 2006 med to nye biler som skulle drives av Penske Racing med støtte fra Porsche. De videre planene er

å gjøre bilen tilgjengelig for privatteam fra 2007 både i USA, Japan og Europa.

Bilen har en nyutviklet 3,4 liter V8 motor som i følge Porsche leverer 480 hk ved 10100 omdr. Penske på sin nettside mener at motoren yter mellom 550-600hk ved 11000 omdr. Med 750 kilo matchvekt blir det uansett ikke ytelser som kan gi Porsche totalseieren i et fremtidig Le Mans. Til det er Audis nye monster turbodiesel i klassen LMP1 altfor rask og tydeligvis også driftssikker.

I motsetning til begge Porschene som fikk elektronikkproblemer ganske tidlig i løpet på Sebring gikk den ene Audien som en klokke på jomfruturen

og vant overlegent. En kan da med rette spørre seg hvorfor Porsche gjør dette fremstøtet. Amerikanske forståelsepåere mener at det ligger en dypere plan bak det hele. Den nye 9R6 motoren skal være svært nær i konfigurasjon motorene som brukes i Indy bilene. Porsche har jo fra tidligere noe ugjort i forhold til Indianapolis 500. I 1980 ville man med en turboladet vannkjølt boksermotor på 2650 ccm og 904 hk forsøke seg på seier i Indianapolis 500 løpet, men ble nektet start på grunn av "nye" regler som livredde konkurrenter hadde fått på plass i løpet av forbausende kort tid. Porsche forsøkte seg senere på start i CART klassen fra 1988 til 1990 og vant ett løp i Ohio

i 1989 med March som chassis-leverandør. Det spekuleres derfor i at Penske ser for seg den nye motoren som innsatsfaktor i sin fremtidige IndyCar deltakelse.

Bilen er i alle fall omgitt av voldsomt mye hemmelighetskremmeri. Porsche og Penske går ikke lenger i sin presentasjon av bilen enn dit øyet ser. De vil ikke diskutere noen spesifikasjoner og eller tekniske detaljer. Det blir unektelig mye mer spennende med litt ekstra rykter rundt slike holdninger.

Mange i konstruksjonslaget til Spyderen kommer fra teamet rundt Carrera GT'en. Her har de tydeligvis tatt med seg alle gode erfaringer fra et carbonchassis med fullt ut tilfredsstillende sikkerhet i forhold til gjeldende regler. Dette bekreftes også av 60 manns teams leder Hartmut Kristen. Det spesielle med dette prosjektet var at det ble fullt og helt gjennomført i datamaskinens verden. Alt ble beregnet og simulert i datamaskinen. Ikke en del ble håndlaget. Målsettingen var å få en så rimelig og driftssikker bil som mulig. Designet på dagens prototyper er i stor grad preget av flere likheter enn forskjeller.

Hondas nye Acura som skal ta opp kampen med Porsche i LMP2 i 2007 er et godt eksempel på dette. Siden de berømte flippene til Mercedes CLK-LM i sesongen 1999 har både regler og øket fokus på sikkerhet i designet ført til biler som er nokså like i utseendet. Likevel ligger det et stort utviklingsarbeid både bak Pc-en og i vindtunnelene i Weissach bak formen på 9R6'en. Her har Porsche tenkt både ytelse og rimelig produksjon. 9R6'en har derfor også gjenbrukt svært mye av det avanserte fjæringssystemet fra Carrera GT'en. Den har også fått uvanlig store kjøleåpninger på sidene, noe som umiddelbart har ført til spekulasjon om gjenbruk i LMP1 klassen med en turboladet V10'er.

Motoren har de faktisk allerede. Den ble konstruert av Norbert Singer i 2000 med henblikk på nettopp Le Mans. Som vi alle vet ble det i første omgang ingen Le Mans, men en Cayenne og deretter en Carrera GT som ble bygget over nettopp denne motoren med så vel chassis og fjæringssystemer fra LMP1 bilen. Med dagens aksjekurs å forsvare har Porsche dessverre ikke råd til et LMP1 stunt i Le Mans som vil være svært kostbart og lite egnet for "etterbruk" av privatteams på samme måte som de har tenkt med 9R6 modellen.

Suksessen med salg til privatteams vil i stor grad være avhengig av i hvilken grad hele drivverks pakken anses som vellykket av potensielle fremtidige kjøpere. Motoren en 90 graders V8 med ett spjeldhus per sylinder henger sammen med en nyutviklet sekvensiell 6 girs kasse med rettskårne drev. Nettopp denne girkassen har vært Porsches hodepine i utviklingen av bilen.

I løpet av en 12 timers test på banen Road Atlanta klarte de faktisk å ta livet av 3 girkasser med en utsatt sesongdebut som resultat. Ryktene sier at det faktisk var selve girdrevene som gikk i stykker. Også i løpet av 12 timers på Sebring var det elektronikken i girkassene som laget problemer for begge Porschene. Det jobbes nok intenst med å få bukt med disse problemene fra Porsches side. Dessverre blir bilen i 2006 sesongen bare å se i USA. Om dette er en anerkjennelse av at de ikke har noen reell sjanse til en sammenlagt seier i Le Mans vil Porsche på direkte spørsmål ikke svare på.

Porsche innrømmer imidlertid at innsugsrestriktorene LMP2 bilen må ha vil være et betydelig handikap på de lange rettstrekene på Le Mans. Uansett planer og rykter er det for en ihuga Porsche fan en fornøyelse å se en Porsche i Prototypklassen igjen. At Honda også skal inn i LMP2 klassen i 2007 burde ikke gjøre forventningene til Porsche noe mindre – tvert i mot.



Bilen har en nyutviklet 3,4 liter V8 motor som i følge Porsche leverer 480 hk ved 10100 omdr.



På Penske Racings nettside mener de at motoren yter mellom 550-600hk ved 11000 omdreininger. Med 750 kilo matchvekt blir det uansett ikke ytelser som kan gi Porsche totalseieren i et fremtidig Le Mans. Til det er Audis nye monster turbodiesel i klassen LMP1 altfor rask og tydeligvis også driftssikker.

Kan Porsche Turbo med firehjulstrekk hamle opp med Audi Turbo Quattro?



Porsche mot quattro

Like, men helt forskjellige

Etter å ha kjørt Audi quattro de siste 12 årene var det med stor spenning jeg kjørte ut på isbanen med min relativt nyervervede Porsche 993 turbo med firehjulstrekk. I bilen foran satt min sønn Henrik bak rattet i min gamle Audi quattro som han nå har kjøpt. Den gamle quattroen er en såkalt ur-quattro, men modifisert kraftig med RS2 motor 2,2 l 5 sylindret 20 ventiler (opprinnelig trimmet av Porsche), men med større turbo, sport-grenrør, stor ladeluftkjøler, skarpere kammer og modifisert eksos-system. Den yter ca. 415 hk, veier 1250 kg og utstyrt med rallypigg er dette virkelig en potent sak på isen.

Porschen er en 993 twinturbo med modifisert innsug og eksos, GT2 turboer og Ruf R kamakslar. Den yter ca. 490 hk og veier 1500 kg. Med denne trimmingen burde den kunne hamle opp med de fleste biler, men hvordan den ville fungere på is var jeg spent på å finne ut av. Jeg hadde bange anelser om at isbanekjøring kanskje var litt utenfor Porsche turbo sitt normale virkeområde.

Porschen og urquattron er begge turbo-biler med omtrent samme vekt/

effektforhold og begge firehjulsdrevne med rallypigg. Far og sønn er klare til real banekjøring.

Går det an?

Før vi kom så langt var det store spørsmålet, - er det plass til rallypigg-hjul på en Porsche? Espen på Autotuning hadde aldri fått det spørsmålet før, men hadde et felgsett med 6x16 og 8x16 liggende. Med 15 mm spacere viste det seg at det var en hel millimeter klaring til bremsekalipperne. Rallypigger er verre enn en vinkelsliper dersom de tar tak i skjermen, så for å være på den sikre siden ble bilen hevet 50 mm. Med Bilstein PSS 9 understell var dette relativt enkelt. Den ekstra bakkeklaringen var også fordelaktig på den 400 km lange turen på svingete fjellveier til Funäsdalen hvor isbanen lå. Til og fra Funäsdalen kjørte vi på vanlige piggfrie vinterdekk og denne turen var også en fin opplevelse. Piggdekkene til isbanekjøringen er rallypiggdekk som fås i 15" og 16" med noenlunde samme rullediameter som standardhjul. De har en bredde på bare 100mm som er beregnet på 5,5" felgbredde og er absolutt i smaleste laget for 8" felg. Dekkene har ca 400 pigger som har et utstikk

Tekst: Hans Frisak Bilde: Frisak/Hamberg/Thorstensen

på ca. 6mm. Dette gir et fantastisk grep på is noe i hvert fall quattroen utnytter effektivt.

Hvordan kjøre quattro på is

Alle Audier er tunge i fronten og er understyrte, dvs. de går rett frem når man kommer for fort inn i en sving. Enten man gir mer gass eller bremsar går den fortsatt rett frem. Ved vanlige hastigheter og på grensen til skrens er dette et sikkert oppsett for folk flest. Understyringen kommer av at Audi er tung i fronten (60% av vekten er på forakselen). I utgangspunktet går det meste av motorkraftene til forhjulene, men ved hjulspinn fordeles kraften til det hjulet som ikke spinner gjennom en torsen (torq-sensing) mellom-differensial. Med et ladetrykk på 2 bar har urquattroen en betydelig turboforsinkelse. Dette sammen med kraftig understyring gjør den ikke spesielt lett kjørt. For å unngå understyring må quattroen kjøres brutalt, både med ratt, gass og brems. Den må "stilles opp" før svingen, det vil si å kjøre bilen inn i svingen med full sladd. Dette er en egen teknikk som kalles "The Scandinavian Flick". Uttrykket kommer etter at Stig Blomquist benyttet denne teknikken i rally med sin quattro

tidlig på 80 tallet. Når man har fått sladd inn i svingen, er det "bare" å svinge og samtidig gi gass. Quattroen vil da dra seg inn i svingen og klore seg inn og gjennom svingen uten noen form for dramatik. Selv med driftvinkel på 90 grader eller mer, er det aldri fare for å snurre forutsatt at man holder passende gasspådrag og styrer riktig. Kjørt riktig kan man imidlertid kjøre fort og da er det vanskelig for Porschen å følge den (på is i hvert fall).

Porsche med firehjulstrekk

Med Porsche er det helt annerledes enn Audi. Den oppfører seg ganske nøytralt, inntil et visst punkt hvor alt går galt. Med ladetrykk på bare 0,9 bar er det lite turbolag og det er lettere å dosere kreftene enn i Audien. Understellet er bedre og man har mer følelse av kontroll. Men Porschen er lumsk, den er umulig å kontrollere når man kommer over en viss grense. Nyere Porscher har derfor et stabilitetsprogram som gir deg et visst spillerom til å sladde litt, men ikke mye før systemet tar over for sjåføren. Min 993 twinturbo har ikke dette systemet.

Porschen har 60% av vekten på bakhjulene og har en viskosekobling i midt-differensialen. Normalt går 90% av kraften til bakhjulene og det er først ved mye hjulspinn at forhjulene blir tvunget til ta i et tak og inntil 40% av kraften kan overføres dit. I praksis slites viskosekoblingen fort ut og etter 20.000 km er det ikke mye motstand igjen i den. Av den grunn skiftet jeg viskosekoblingen før vinterøvelsene tok til.

Til tross for ny viskosekobling er Porsche sitt firehjulstrekk bare en vits i forhold til quattro.

Med totalvekt på 1500 kg og 900 kg på bakakselen er Porschen i sannhet en håndfull å håndtere. For å få forhjulene til å gripe, må det være mye spinn på bakhjulene og som alle Porscheførere vet, da kommer bakparten fort opp på siden og ønsker å ligge foran. I praksis betyr dette at i svingene er det litt, men ikke mye

hjelp i forhjulsdriften og bilen må kjøres som en vanlig bakhjulsdrevet bil. Ved utgangen av svingen og ved akselerasjon er det noe å hente av firehjulsdiften. Min erfaring er at Porschen virkelig er vanskelig å kjøre på is fordi dersom man får en driftvinkel på mer enn 30-35 grader, så snurrer den umiddelbart. Med så mye vekt bak blir bilen helt labil dersom driftvinkelen blir for stor. Dette er vel neppe noe nytt for Porscheførere.



På is blir man imidlertid utsatt for dette i hver eneste sving og man må ratte og gasse med 100% konsentrasjon absolutt hele tiden. Med mye effekt og et voldsomt dreiemoment må man være varsom på gassen og lynrask på rattet for ikke å snurre. Jeg har kjørt Subaru WRX STI og Mitsubishi EVO 6, men disse er nøytrale og kan styres direkte inn i firehjuls-skrens uten særlig dramatik. Med andre ord ingen utfordring i forhold til ekte urquattro og Porsche på glattisen.

Far mot sønn – Porsche mot quattro

Jeg må innrømme det, min sønn på 21 kjørte fra meg på de svingete partiene på banen. Å kjøre tøffere gjorde bare saken verre, jeg ble lenger bak for hver sving. På langsiden var det imidlertid rå kraft, vekt og alder som gjorde at jeg tok ham igjen – heldigvis. Det var naturligvis mange av kompisene som bemerket at jeg ble frakjørt av min egen sønn, noe som ikke ble forbigått i stillhet fra hans side

heller. Jeg velger riktignok å glede meg over hans kjøreferdigheter etter han har vært med meg på uttallige biltreff gjennom hele oppveksten. Jeg antar imidlertid at leserne av Classic er enige med meg i at han burde ha litt mer respekt for sin gamle far på banen.

Jeg har nå kjørt Porschen på to isbanetreff i vinter. Det er utrolig moro! Porschen takler ujevn bane og humper mye bedre enn Audien, så det er jo noe.



Den som liker å kjøre bil vil synes at isbanekjøring er toppen av kjøreglede, forutsatt at man kjører med rallypigg. Porsche er ikke det letteste å kjøre, men når man får det til, er det utrolig tilfredsstillende.

Jeg vil på det sterkeste anbefale leserne å få fatt i piggjul og å prøve dette. Jeg vet det legges opp til et vintertreff neste sesong, så da er det bare å slippe seg løs.

Hans Frisak



Å fly lavt over Østlandet

En reiseskildring fra en 996 GT3 Club Sport

Det kunne ha blitt en ny RS, men med 996 tok Porsche et lite skritt til siden i sin lettvekts- og banebil-strategi, og i stedet for en 996 RS fikk vi den første Porsche GT3 i 1999. Nå som en ny generasjon GT3 er på vei ut fra Stuttgart, benytter vi anledningen til å se nærmere på den første utgaven av dette rasedyret.

Steinar Johansen er en en skikkelig Porsche-feinschmecker. En *kjenner*. Han har hatt flere Porscher i garasjen enn de fleste av oss har på ønskelisten, og de aller fleste av dem i premie-tilstand. Imidlertid blir bilene ofte ikke så lenge i herr Johansens eie, for det er ofte en annen modell som er enda litt mer

attraktiv, og da må det byttes. Men GT3'en har fått være familiemedlem ukarakteristisk lenge. Steinar skylder på at kona liker den. Jeg tror han er veldig glad i den selv. At jeg derfor fikk lov å snuse rundt i - og ikke minst kjøre - hans superstrøkne GT3 mk 1 Club Sport ser jeg derfor som en stor ære, og jeg er svært takknemlig for å ha fått muligheten.

Hva er egentlig en GT3?

Selv i Porsche-klubben har kanskje ikke alle full kontroll på "mark 1" og "mark 2" eller "Club Sport", så en liten modellhistorikk er kanskje på sin plass. Den første versjonen av 996

GT3 ("mark 1") ble lansert i 1999 som en 2000-modell. Bilen er bygget på det stivere råkarosseriet til Carrera 4, men noen mindre endringer var nødvendig for å få plass til den separate oljetanken – ja, GT3 har i motsetning til andre 996-modeller ekte tørrsump-smøring, og har en motorblokk som er basert på den man finner i 964, 993 og GT1. Toppene er vannkjølte og har VarioCam og fire ventiler per sylinder. Kompresjonen er økt til 11.7:1, og den spesifikke effekten er akkurat 100hk/liter – i hvert fall etter boka. For selv om Porsche oppgir 360 hester fra 3600 cm³, er det en dårlig bevart hemmelighet at de fleste ligger noen

prosent over dette, gjerne opp mot 380. Røddinja ligger på 7200 rpm, og dreiemoment-kurven når toppen på 370 Nm. For å få kreftene ned i underlaget er bilen levert med diffbrems 60/40 sperre.

I forhold til standardbilen er GT3 senket 30 mm og avstivet, har fått justerbare stabstag, og større bremses på 330 mm i diameter. En smule vektbegrensning oppnås ved at baksetene og nedre del av midtkonsollen er fjernet. (Bilen veier 1350 kg, som faktisk er 30 kg MER enn en Carrera 2.) Bestilte man i tillegg bilen i "Club Sport"-utførelse, kunne man få racing-stoler i stoff i stedet for skinn, 6-punkt seler, et lettere svinghjul, brannslukker, strømbryter, innskrudd bur og side-airbagene fjernet. Man kunne også velge å få bilen uten aircondition og stereoanlegg.

Oppdateringen som kom i 2003 kalles "Mark 2". Det er enkelt å se forskjell på de to, da den nyere utgaven har de nye frontlyktene og en stor, rett vinge bak i stedet for den C-formede. Denne utgaven kunne fåes med Porsches keramiske bremses (PCCB) som sparer en del kilo uavfjæret vekt, motoren var tunet til 381 hk og 385 Nm, og fikk enda litt høyere sperregrense på 7400 rpm.

Siden vi har fått en god håndfull GT3-biler i landet de siste årene, har det dannet seg en "GT3-klubb", og der debatteres visstnok kontinuerlig hvilken av de to seriene som er best, om aircondition kan forsvares i en banebil, og ikke minst om rom-cola eller gin-tonic er beste middel for å fordrive vinter-sesongen :-)

En GT3 med personlighet

Kikker man inn i en bil bygget for bane og løp, forventer man ikke annet enn funksjonalitet. Ribbede overflater, synlige sveisesømmer – funksjon milevis foran form. Men en GT3 er ikke fullt så råbarket som man kunne tro. Og Steinar Johansens utgave har et par mer personlige trekk som gjør den spesiell i Club Sport-sammenheng. Den som opprinnelig bestilte bilen må ha tenkt at GT3-interiøret var litt

spartansk, så han (eller hun?) bestemte seg for å piffe opp inntrykket litt med noen eksklusive detaljer. Dermed finner man noen velplasserte, små hint av luksus rundt omkring. Skinnen rundt girspaken er i rødt, selve knotten er i karbon og aluminium, området rundt instrumentene og midten av dashbordet er lakkert i sølv, understellet til førerstolen er i rødt aluminium, og åpner du panseret finner du et tårnstag i rødt også – metalldelene selvsagt med GT3-logoen diskret innfrest. Delikat og lekkert. Disse små endringene er fabrikk-originale, og det er resten av



bilen også, med unntak av to ting man legger merke til med en gang man ser den; de lekke, delte Cargraphic-felgene med grå stjerne og blank kant, og det faktisk hjemmekomponerte "GT3 CS"-scriptet i lyst grått langs sidene – inspirert av GT3 RS, og et veldig vellykket påfunn som flere norske GT3-eiere har kopiert. Det klistremerket kunne faktisk godt vært en offisiell Porsche-option!

Inntrykket

Og siden vi er inne på utseendet, må jeg være ærlig og innrømme at jeg aldri helt har falt for 996-serien. Verken utenpå eller innvendig har denne serien det uttrykket jeg personlig forbinder med 911-bilene. Likevel har jeg alltid likt GT3, og særlig bakvingen på Mk. 1, med den nydelige bufasongen, omtrent som en liten skulptur bakpå

motorlokket. (Hadde den bare hatt frontlyktene fra mk. 2...) Men som kjent spiller ikke bilens utseende allverdens rolle når man sitter bak rattet, og det er der man ønsker å befinne seg hvis man har en GT3.

For så vidt er det ikke så dumt å henge ut av bakluken på en RS2 heller, når man har en erfaren jagerflyver til å drive "formasjonsflyving" en meter vekk fra linsen. Det var en sjeldent takknemlig oppgave å ta fartsbildene av denne GT3'en forfra. :-)

Etter at minnekortet hadde fått sitt, var det endelig på tide å få noen meter under hjula. Steinar tok meg først på en liten demorunde, og det første jeg la merke til, var motorlyden. Til forskjell fra andre 996er, høres en GT3 mer ut som en "god gammel" Porsche, en



tørrere og sprøere motorlyd som vekker gode minner. Det neste var kjøre-komforten. Selv i et land der veimyndighetene gjør sitt beste for å demontere alt som ruller, er en GT3 forholdsvis komfortabel. Jeg hadde i hvert fall ventet meg noe mye verre.

Det jeg ikke hadde ventet, var at bilen skulle være så "fartsblind". Eieren demonstrerte enkelt at her var det krefter og fartsreserver i overflod, og jeg ble ikke mindre ivrig etter å klemme mitt eget legeme ned i førerstolen. Heldigvis for meg er Steinar en forståelsesfull fyr, og ga meg ganske raskt tømmene.

Det er klart at en GT3 ikke akkurat kan "testes" på vanlig vei – man trenger en skikkelig bane, kanskje helst en lang og rask en, for å gi den en utfordring. Men hvordan kjennes denne bilen i forhold til en "vanlig" Porsche på vanlige veier? Vel, den er absolutt ikke noe beist – faktisk er den veldig lettkjørt. Det som er vanskelig, derimot, er å overholde fartsgrensene!

Aksellerasjonen i en GT3 er ikke brutal, den er snarere helt jevn og insisterende – bilen skyver deg lett av

gårde med en helt jevn kraft mens motoren trekker glad og fornøyd mot turtallsperra. De første hundre kilometerne kommer opp i et veldig greit tempo, men det som virkelig er sjokkerende, er hvor fort de neste hundre kommer krypende (kremt... eh ... ikke at vi hadde muligheten til å sjekke dette på lokale veier, selvsagt, men, eh... jeg har, eh, sett det på video?) :-). Motoren kjennes virkelig sterk, og du har en fantastisk respons i alle registre, akkurat det man savner i en turbobil. Det fortelles også troverdige historier om hvordan 996 turboer (endog RUF-tunede sådanne) ikke klarer å dra fra en standard GT3 på autobahn – ingen tvil om at disse bilene går *godt*.

Første generasjon GT3 har fått litt kritikk for at bremsene, særlig foran, er underdimensjonerte, at de går varme og mister effekt ved hard kjøring på bane. Jeg kan i hvert fall skrive under på at de holder mer enn bra nok til kjøring på vanlig vei. Da den alltid sindige herr Johansen tørt kommenterer "Der bor lensmannen," i det vi suser forbi et hvitt trehus i et noe "ivrig" tempo, bringes vi i hvert fall meget raskt ned i vanlig luntefart. Imponerende greier.



Men det morsomste av alt er styringen, eller på godt nynorsk "handlingen", som tilhører en helt annen klasse enn andre 911-biler (uten om RS-modellene), for her kommer klisjeen "telepatisk" mer til sin rett enn i de fleste tilfeller. Du er *virkelig* ikke i tvil om hva en GT3 kommer til å gjøre når du ber den om å gjøre noe; turn in er umiddelbar, chassiset er balansert og uten noen treghet noe sted, og du suser gjennom svinger helt som på skinner. Du føler deg rett og slett temmelig uovervinnelig bak rattet på en bil som dette. Ganske vane-dannende, og veldig moro.

Kjøreturen med Steinars nydelige og så vidt innkjørte GT3 (knappt 15.000 km på telleren) ble selvsagt alt for kort, og man skulle virkelig gjerne fått leke med en bil som dette på en bane en eller annen gang, men først må litt solid kronerulling til. Ryktene vil ha det til at GT3 mk 1 faktisk har begynt å *stige* i verdi allerede, så det spørs om anledningen byr seg noen gang. Jeg er i hvert fall svært glad for at det finnes folk som Steinar Johansen, som er villig til å dele GT3-opplevelsen med andre.

Michelin

En merkeracing serie for Porsche i Norge

Ikke nok med at jeg lot meg rive med for å få etablert en egen merkeracing serie, for øvrig noe som skulle vise seg å være en brattere og lengre bakke enn jeg evnet å se da vi satte i gang, innlegg i vårt eminente klubbmagasin ble jeg derfor også oppfordret til å skrive.

Her sitter jeg da, og skal prøve å formulere noe vettugt i sakens anledning, og basert på egen intuisjon, tror jeg nok jeg gjør meg bedre med tale enn med skriften. Dere får derfor leve med det som kommer, og målet med innlegget blir å nøste noen tråder fra tiden før dette bladet holdes i dine hender, historie kalles det visst, og deretter rulle ut noe av garnnøstet igjen, som skal belyse hva som trolig skjer etter at du har lukket bladet. Det kalles visst fremtidsutsikter. Jeg vil også gjøre oppmerksom på at de betraktninger jeg her serverer i temaet ”Bakgrunn for PCN Racing”, er ene og alene mine, og jeg uttaler meg således ikke på vegne av noen gruppe personer eller kan hevde at det er den eneste og fulle sannhet om temaet.

Bakgrunn for PCN Racing

Kjøpte min første Porsche midt på 90-tallet etter at Per Tore Lunden hadde dratt meg med på et par, tre slalom-runder med PKN, som det den gang het. Med lånt bil og null peiling på den slags gale aktiviteter med bil, gjorde jeg det faktisk rimelig bra. Det utløste et sug etter egen bil, og det endte med anskaffelse av en -81 SC i standard utførelse. Meldte meg selvfølgelig inn i klubben og var aktiv både i slalom og på klubbens banetreff på slutten av 90-tallet. Ble kjent med en verden jeg trodde var alt annet enn det jeg fikk oppleve. Arrogante pappagutter og folk med ekkelt mye midler var det jeg forventet. Så feil går det an å ta. Dette var en meget likandes gjeng, og jeg følte meg velkommen umiddelbart. Det la jo ikke akkurat noen demper

på min involvering i klubben, og da jeg fikk stifte bekjentskap med en utrolig kar fra Larvik, var jeg solgt. Geir Espedalen het han, og kan ikke ha grått da han ble født. En slik kar går det ikke an å ikke like. Han trengte ikke mange, lange timer for å overtale meg



til å satse på Roadsport. Dette var klassen for meg. Hadde alltid hatt en drøm om å kjøre racing, men slike prioriteringer kunne jeg ikke tillate meg. Ikke før jeg ble gjort kjent med Roadsport. Midt i blinken. Bruke bilen til daglig og med klubben, og i tillegg kjøre racing noen helger i sesongen. Kunne det bli bedre?

Kjørte mine første løp i -99 med en tilnærmet standard bil. Byttet torsjons-staver og dempere, og puttet inn det som var av krav til sikkerhetsutstyr. 11 biler i klasse B det året, og 4. plass etter endt sesong. Tror dere jeg fikk oppleve en drøm bli virkelighet? Så langt, så bra. Det som så skjedde, var en utvikling i Roadsport som jeg personlig ikke likte.

Det jeg opplevde første og andre året jeg var med, var at formålsparagrafen i Roadsport faktisk lå til grunn for racingen. Dette bli imidlertid fjernere og fjernere følte jeg.

Ikke misforstå, jeg ser at utvikling og endringer må til. Verden stopper ikke. Men jeg tillater meg å sitere fra Roadsport sin formålsparagraf:

”Roadsportklassen er dannet med grunntanke i tidligere dagers racing hvor eiere av sportsvogner kunne delta i konkurranse i helger og bruke

Tekst: John B. Roligheten Foto: Frisak, Jørgen Lønø m.fl.

bilen til vanlig transport i ukens øvrige dager. Denne form for bilsport er kjørt i Sverige i over 25 år, hvor interessen for sportsvogner er et bærende element, samt ønsket om å opprettholde den tradisjonelle ånd fra gamle dager med gentlemannsracing. Denne ånden er kanskje ikke helt forenlig med dagens bilsport slik den har utviklet seg, på godt og vondt, men fungerer

allikevel gjennom selvdisiplin og justis blant utøverne i klassen. Her prioriteres høyt hyggen og gleden ved å kjøre mot likesinnede som også er opptatt av å ta vare på sitt kjøretøy, uten at konkurransemomentet er fjernet”

Hvor ble det av gentlemannsracingen?

Det ble tøffere og tøffere kjøring, med mer og mer bulking. Enkelte tilfeller fortonet seg, etter min mening, som rene kamikazeangrep hvor fører måtte forstå at det kom til å gå galt.. Hvor var formålsparagrafens selvdisiplin og internjustis? Bilene ble mer og mer rene racere som, for de fleste, ikke kunne/ønsket å kjøre på gata. For meg føltes det som at de andre racingklassene i Norge like gjerne kunne favnet denne klassen. Hva var da så poenget med Roadsport? Mulig jeg oppfattes som noe sutrete på dette stadium, men jeg tok det opp internt og fikk lite gehør for det jeg så på som problemet, og spådde at rekrutteringen kom til å utebli til en viss grad. Jeg var ikke alene om disse oppfatningene om Roadsport, men ingenting ble gjort, noe som førte til at Jan Hunsbedt og jeg en gang i 2003 satt og synset litt om denne utviklingen. Det ene tok det andre og før vi visste ordet av det, eller rettere sagt omfanget av det, var vi seriøst i gang med planer for PCN Racing.

Veien derfra

Vi så mot Sverige og ønsket å kopiere deres reglement, som vi så hadde det

i seg som vi oppfattet Roadsport hadde mistet. Vi innkalte til et ”brainstorming” møte høsten/vinteren 2003. Åtte personer dukket opp, som alle syntes dette var spennende. 5 personer startet å rulle snøballen. Per Fjeld, Morten Hansen, Lasse Eidsvoll foruten Jan og undertegnede utgjorde den spede start. Men ingen må komme her å tro at det å kunne vise til et regelverk, er ensbetydende med aksept fra NBF. Her startet nemlig en kanossagang. Vi som trodde vi kunne ha en ny racing-klasse klar i 2004, tok styggelig feil. Ting tar tid, og om det ikke gjør det, så **skal** det ta tid. Og tiden den gikk.

En vakker dag i 2004 dukket det opp en hyggelig mail fra en nyinnmeldt kar i klubben, som antydte at han hadde noe fartstid rundt temaene vi slet med. Og han kunne gjerne hjelpe til om vi hadde bruk for han. Om vi hadde. Karen het Øyvind Carlsen, og er pr. i dag formann i PCN som de fleste sikkert vet. Han ble fort en ”døråpner” de rette plassene og nå begynte ting å skje. Enden på den visa ble aksept i NBF for et prøveår i 2005. En annen grunn til at ballen rullet litt fortere i NBF´s sine lokaler, var nok avtalen vi fikk på plass med Gatebil, om å få kjøre på deres arrangementer i 2005.

Sesongstart

Nå gikk innsatsen ut på å skaffe tilveie så mange førere som mulig, slik at vi kunne mønstre en fyldig og levedyktig klasse. Gatebil satte som krav at vi måtte stille min. 10 biler til start, og møteaktivitetene og ringerundene ble hyppigere. Jeg fikk nok av henvendelser som mente at dette vil utarte på samme måte som Roadsport hadde gjort, og at serien snart ville dø igjen. Derfor var det spesielt viktig for oss å ta tak i det vi savnet i Roadsport. Vi ville ha en regelkommite som skulle være suverene med tanke på håndheving av vår formålsparagraf. Morten Hansen fikk ansvaret for denne og samlet en gjeng bestående av Sverre Sørensen, Ola S. Bekken (osbekken), Rune Melby (912 Rune) og Tom Solberg. Disse spilte en helt sentral rolle i å få til det vi i etter-



Bjørnar Aass foran Arild Vorkinn



Roy Hansen i velkjent driv!



Espen Jogert i sin Carrera RS replika

8.-10. juli, trakk ca. 25000 mennesker i løpet av helgen. Her skulle vi få vist oss fram. Dessverre ble ikke Roy

Hansen klar med sin bil, heller ikke Espen Jogert - og Espen Lundh hadde andre gjøremål, så det så litt skummelt ut med tanke på startfelt. Men to nye navn dukket opp denne helgen, nemlig Arild Vorkinn fra Vestlandet med sin nydelige 964 RS, og Bjørnar Aas med ditto bil, ex. Per Fjeld´s mintgrønne RS. Det resulterte i 8 påmeldte, men igjen fikk vi lov å delta i et stevne med bare tørr bane hele helga.

Med høy selvtilit etter en vellykket start på serien på Våler, var det duket for årets folkefest. Gatebilarrangementet

Årets første og eneste lille platekontakt



Petter Nilsen i bra driv nedover langsiden.

fikk vi på lørdag, da Per Tore og Lars dunket borti hverandre i siste sving før målgang. Regelkommiteen gav resolutt begge tidstillegg og Lars ble også disket for å veie inn med for lav vekt etter målgang.

Publikum på disse arrangementene har vel en snittalder på rundt 20 år, vil jeg anta. PCN Racing er vel ikke spektakulært nok, sett fra deres øyne, men vi førere hadde det utmerket med så mye oppmerksomhet.

Før vår siste tellende runde på Rudskogen 16. - 18. sept., inviterte NSK til Classic Sportscar Meeting 3.-4. sept. også på Rudskogen. Dette ble en knallsuksess hvor også Jan Hunsbedt hadde fått bilen i gang. En annen nykommer denne helga, i alle fall i PCN Racing, var Hans Frisak. Denne mannen kjørte i Gatebilmesterskapet på Våler i mai, med en Audi, og ble så revet med av PCN Racing at han hentet hjem en 993tt fra Tyskland og ble med oss. Dette står det respekt av. Han har sett lyset. Denne helga kjørte også 4 PCN-R biler i heat med Roadsport. Per Wiencke, Lars Faale, Roy Hansen og undertegnede gjorde godt fra oss, Per, Lars og jeg tok hendholdsvis de tre første plassene sammenlagt.

Da var det finale på Rudskogen i et godt besøkt Gatebilarrangementet. Deltakerantallet fra PCN Racing ble skummelt lavt. Jan Hundsбет hadde fått ødelagt motoren på NSK treffet, Per Wiencke og Lars Faale prioriterte Roadsport på Våler. Men heldigvis stilte Hans Frisak opp utenfor konkurranse da bilen hans klasset ut i klasse 1.

Nok en nykommer denne helga ble Marius Flaaten med sin flotte 996 GT3. Han stilte også utenfor konkurranse, men det førte til at vi stilte 8 biler på startstreken. Vi fikk denne helgen prøve stående stert, noe jeg personlig synes er spennende og morsomt. Bjørnar Aas rakk så vidt tidstrening, men satte beste tid, og i begge løp utklasset han resten av feltet. Kan det ha noe med nye, ferske dekk å gjøre, eller har mannen satt standarden for 2006 sesongen? For undertegnede, som for øvrig hadde tatt livet av bakdekka på lørdag, ved å oppvise en noe i overkant publikumsvennlig målgangsprosedyre, ble det en lykkelig sesongavslutning, da poengene viste at jeg var totalvinner av cupen. Ikke minst takket være Per Wiencke sin prioritering av siste helg. Takk Per!

Totalt sett en meget vellykket debut-sesong for PCN Racing, som frister til

gjentakelse. Oppsummert var det 13 førere som deltok første sesong i PCN Racing. To riktig nok utenfor konkurranse, men det var i 2005. Totalregnskapet viste da en liste som bak meg bestod av: Per Wiencke, Per Tore Lunden, Bjørnar Aas, Jan Myrvoll, Roy Hansen, Petter Nilsen, Lars Faale, Arild Vorkinn, Espen Jogert og Espen Lundh.

Vår eminente webmaster Pål Brekke var høyt og lavt, inn og ut av bilene og har forevige mesteparten av sesongen 05 på DVD, og for de som ennå ikke har sikret seg et eksemplar, vil jeg anbefale å investere i den. Her kan det læres mye om hvordan svinger skal tas, men også hvordan man ikke bør gjøre det.

Vi har ikke blitt nedringt av Gatebil for å få oss til å delta i 2006, for å si det slik. De mente vel at deltakerantallet, kombinert med noe manglende spektakulær kjøring, gjorde at de skulle klare seg uten oss. Og, ærlig talt, tror jeg vi vil trives best i et noe mer modent miljø.

Fremtiden

Noe av det første vi tok tak i etter sesongen 2005, var utvidelse av klassene i PCNR. Med en nedre grense på 4 kg/hk var det både biler levert standard fra Porsche og andre med



Lars Faale klemmer ut det 944´en har å tilby!!

modifiseringer, som ikke lenger klasset inn i PCNR. Vi søkte derfor NBF om aksept for utvidelse til en klasse kalt GT med vekt/effektforhold 3,0-4,0 kg/hk. Denne klassen er nå bakt inn i reglementet, og vi vil få flere biler som faller inn i den klassen for 2006.

Enhetsdekk?

Et annet brennbart tema, var dekkproblematikken. Personlig mener jeg enhetsdekk for serien vil være kostnadsdempende og derigjennom skape grobunn for bedre rekruttering. Jeg mener også at enhetsdekk gir en mer rettferdig konkurranse, da de med store ressurser ikke kan profitere på å stille med flere ulike dekksett til hver konkurranse. Her er det mange delte meninger blant medlemmene, og ikke alle er enig med meg. Flertallet har imidlertid bestemt at vi skal gå for enhetsdekk i 2006, særlig fordi vi fikk til en meget god avtale med Michelin. Takk til Øyvind Carlsen og Jan Hundsбет for den jobben.

Hvor skulle vi få delta i 2006? Det var et tema vi måtte få avklart, da vi ikke lenger var aktuelle i Gatebil. Arrangørene på Vålerbanen og Rudskogen var positive til at vi kunne delta som gjesteklasse på enkelte av de løpshelgene som inngikk i NBF´s

serie. Videre er vi aktuelle som klasse i NSK sitt Classic Sportscar Meeting i september på Vålerbanen. Da har vi blinket ut 3 helger som til sammen skulle gi oss 6 tellende runder. Vi ønsket å arrangere en runde selv i forbindelse med "dobbelthelga" på Våler 17.-18. juni, men restriksjoner på hvor mange helger som kan brukes til racing på Våler, stengte den muligheten. I skrivende stund ser det ut til at vi kan mønstre 18 førere for 2006 sesongen. Dette er meget bra vil jeg påstå. Eneste skår i gleden er at det ser ut til å bli bare klasse GT og klasse 1 biler. Skulle gjerne sett rekruttering i klasse 2 og 3 også. Så til de av dere som leser dette og har en brennende lyst til å kjøre racing forholdsvis rimelig. Hiv dere rundt og bli med.

Årets 18 førere som har meldt sin deltakelse er: Arild Vorkinn, Bjørnar Aas, Jan Myrvold, Jo Sundheim, Steinar Mikkelsen, Per Wiencke, Jan Hunsbedt, Marius Flaaten, Hans Frisak, Sten Granberg, Espen Jogert, Runar Vatne, Petter Nilsen, Even Pedersen, Espen Lundh, Pål R. Eidsvoll, Lars Faale og undertegnede.

Nye av året i PCNR sammenheng er Jo Sundheim og Steinar Mikkelsen som



Starsky & Hutch (Per Tore og John)

ryktene vil ha det til utgjør et team. Skal vi tro et farlig team? Sundheim med GT3 RS og Mikkelsen med en versting bygd på 996. Pål R. Eidsvoll er nok kjent for de fleste i klubben fra tidligere. Han er ikke kjent for å spare på redskapen og vet å ratte bil.

Kommer med en GT3. Så har vi Jan H. da, som blir å regne som ny da han sleit med bilen i fjor og ikke fikk deltatt. Han vil nok reise kjerringa. Sten Granberg blir et spennende innslag som skal ratte en nyinnkjøpt 964 RS. Han får 5 andre 964 RS´er å bryne seg på. Even Pedersen har overtatt bilen til Roy Hansen, som er en av to fjorårsførere som uteblir i år. Den andre som uteblir er Per Tore Lunden. Even har satt inn en nybygd 3,6 som skal være skikkelig potent, og han er også en som ikke er kjent for å gi ved dørene. Runar Vatne skal visstnok ha bestilt seg en 997 for racing, men den kommer ikke til Norge før på ettersommeren, så mannen får en Autozentrumrigget Cayman å ratte inntil videre. Det blir spennende.

Dessverre ønsker Morten Hansen å trekke seg fra regelkommiteen, så vi får håpe det å styre med fast hånd blir videreført. Takk til deg Morten, håper å se deg på banen snart.

Så til dere som ennå ikke har gått lei dette innlegget, vil jeg bare oppfordre til å møte opp, om dere har anledning, og bidra til å skape den atmosfæren vi ønsker på disse racinghelger.

God sesong alle sammen!!

Blown away

Tekst og bilde: Pål Brekke

996 RUF *Kompressor*



"En helsvart bil med lav frontleppe og diger vinge bakpå er åpenbart veldig interessant for onkel blå..."



Da Porsche gikk over fra luft- til vann-avkjøling av sine bokser-seksere, gikk det også kaldt vann i blodet på enkelte av de meste hardbarkede av Porsche-fansen. En ekte elver skal være luftkjølt, lød omkvedet, og de konservative nikket megetsigende og smilte litt lurt i skjegget da ryktene om barnesykdommer på de første 996-motorene begynte å bre seg. Hadde de på det tidspunktet også visst at 3.4-literne ikke alltid levde opp til varedeklarasjonen på 300 hester, hadde forståsegpåerne blant oss antakelig ikke verdt til å stoppe.

Det har lenge gått rykter om at de første 3.4-liters 996-motorene ikke er så spreke som de er oppgitt å være. RUF og andre tunere har en stund hevdet at de ofte "bare" yter rundt 280 hester, og hvis noe slikt skulle være sant, må det jo være bra marked for en oppgradering som lokker de manglende hestene tilbake til stallen.

I fjør høst fikk jeg muligheten til å konfrontere han som har ledet motorutviklingen for de vannavkjølte motorene hos Porsche, Stefan Fegg, med ryktene om slappe Stuttgart-travere, og til min store overraskelse

la han umiddelbart kortene på bordet: Ja, de første motorene på 3.4 liter hadde i gjennomsnitt rundt 2-3 prosent lavere i ytelse enn DIN-klassifiseringen, fortalte han meg, men med 3.6-literne var de helt på høyden og over 100 prosent ytelse i snitt.

Jeg må innrømme at jeg aldri har tenkt over at en tidlig 996 skulle virke spesielt slapp, men man øyner jo her at en enkel "fiks" kunne være svært kjærkomment for de som hadde hatt sin 996 en stund og ønsker seg litt mer trøkk. Enter RUF.

Utpå høsten 2005 lanserte RUF et kompressor-kit som passer til alle 996 og 997-modeller – vel, turbo-motorene holdt utenfor, naturligvis! Konverteringen er forholdsvis enkel (og dermed også overkommelig rent prismessig), og gir 80 til 100 ekstra hestekrefter; dvs at selv en "slapp", tidlig 3.4-liter yter rundt 350-360 hester etter modifisering – en effekt-økning man KLART merker. Snaut 50 Nm ekstra dreiemoment er også en forbedring man umiddelbart kjenner.

Det morsomme med kompressorer er naturligvis at de lader helt jevnt over hele turtallsområdet – man får ikke



RUF har heller ikke glemt detaljene på bilene sine og interiøret er innbydende i lekkert skinn.



noen "ketchup-effekt" der trøkket *plutselig* kommer. I stedet føles det omtrent som om noen har montert et par ekstra sylindre på motoren.

RUF-kittet består av en beltedrevet sentrifugal-kompressor, nye innsugs-manifoldre med et nytt kjølesystem, nye katalysatorer, egne injektorer og selvsagt en omprogrammert kontroll-enhet. Kompresjonen reduseres noe, og kompressoren gir maksimalt 0.6 bar boost. Hele kittet er stort sett "plug-and-play", sies det, og omtrent umulig å se når man åpner motorlokket (sikkert viktig for enkelte).

Opplevelsen

Den demobilten Autotuning hadde inne i vinter, og som Espen lot oss leke med en helg, var imidlertid IKKE usynlig. En helsvart bil med lav

frontleppe og diger vinge bakpå som suser rundt i Akershus/Østfold på prøveskilter en tidlig lørdag morgen er åpenbart veldig interessant for onkel blå... Ikke mindre enn to patruljer måtte se nærmere på denne ekvipasjen bare i løpet av noen timer. Buyer beware!

Det virkelig lekke med en tuning-pakke som denne, er at bilen beholder sin opprinnelige karakter, den blir bare sterkere og kjappere. Motoren gikk akkurat like greit på alle turtall som en ikke-trimmet versjon, men helt fra en håndfull omdreininger merker man et ekstra skyv som en standard motor mangler. Som nevnt tidligere får man følelsen av å kjøre en sugemotor med stort sylindervolum, noe rundt 4-5 liter. Gassresponsen er helt umiddelbart og lineær, og kompressoren gjør virkelig at denne bilen får et "nytt liv" – de ekstra hestene flytter prestasjonene et godt trinn oppover på stigen, rett og slett, og forbikjøringer og kjappe mellomaksellerasjoner i trafikken blir helt overlegne og uanstrengte. Deilig.

Akkurat som en standard-motor fra Porsche lar den RUF-tunede versjonen seg "mishandle" på lave turtall på høye gir – faktisk protesterer denne versjonen enda mindre enn en

standardbil. Du kan la motoren jobbe fra 12-1500 omdreininger på sjette gir og dra deg derfra opp til seriøst ulovlige hastigheter uten at kraftverket protesterer et eneste øyeblikk. På høye turtall får den også en virkelig lekkert vræl som virker enda mer sinna enn en utunet P-motor. Etter at vi testet bilen fikk den visstnok også et nytt eksosanlegg som ga enda bedre lyd og enda mer kraft i frasparket – ikke at vi egentlig savnet noen av delene.

Det eneste problemet med en bil som denne er at det er helt umulig å gå *nedover* på den nevnte stigen igjen. Har man først prøvd en 996 eller 997 med dette kompressor-kitet, blir det helt umulig å kjøre en bil *uten*. Tenk deg 80-100 hester på toppen av de allerede spreke gampene i en 997 Carrera S ... *da* begynner vi å snakke superbil! Har du begynt å bli vant til kreftene i 996'en din og lur på om det er på tide med en oppgradering (også kjent som "3-fot-syken") er dette en tuning-mulighet man absolutt burde ta med i vurderingen.

Bare spør om å få bilen din *uten* det håpløse "RUF kompressor"-klistre-merket på bakluken. Jeg lur på om noen burde tipse RUF om PCNs residente designer Steinar Eilertsen... :-)



Profesjonelle og entusiaster velger





forhandler av
Meguiars proffprodukter

FORHANDLERE:

ARENDAL
Bilutstyr Arendal AS
tlf 37 05 83 70

BERGEN
Vest Bilutstyr AS
tlf 55 52 62 50

GJØVIK
Oppland Bilutstyr AS
tlf 61 18 35 40

Mjøsbil-Vesterås AS
tlf 611 38 888

HAMAR
Jahre Motor AS
tlf 62 55 00 00

HARSTAD
Bilutstyr Nor AS
tlf 77 01 87 00

KONGSBERG
Steglet Bilutstyr AS
tlf 32 72 50 30

KRISTIANSUND
Ronneberg Auto Industri AS
tlf 71 56 57 30

LILLEHAMMER
Hoistad Bildeler AS
tlf 61 27 98 50

MOLDE
Ronneberg Auto Industri AS
tlf 71 24 04 40

OSLO/AKERSHUS/ØSTFOLD/VESTFOLD
Norsk Prol AS
tlf. 32 84 27 00

SKIEN
Telemark Bilutstyr AS
tlf 35 50 45 80

STAVANGER
Billakk og Verktøy
tlf 51 63 01 80

TRONDHEIM
Maskinagentur Engros
tlf 72 89 72 89

Høytrykk Midt-Norge
tlf 72 90 07 30

ÅLESUND
Ronneberg Auto Industri AS
tlf 70 17 79 50

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

Husk klubbfilmene!

Når det blir litt for lenge mellom hendelsene på termin-listen er det godt å ha noe å kose seg med for Porsche-entusiasten - og hva er da mer opplagt enn å kikke på en eller flere av PCNs klubbfilmer?

DVD nr. 1, 04-sesongen PCN:

2004-videoen, med 912Runes røde tyttebær på coveret, inneholder klipp fra 04-sesongen, inkludert de nesten legendariske scenene fra slalom-runden på Gardermoen. Her finnes også testen av Boxster S (987-serien). Lengde: ca 30 min. **Pris: kr 200,-**

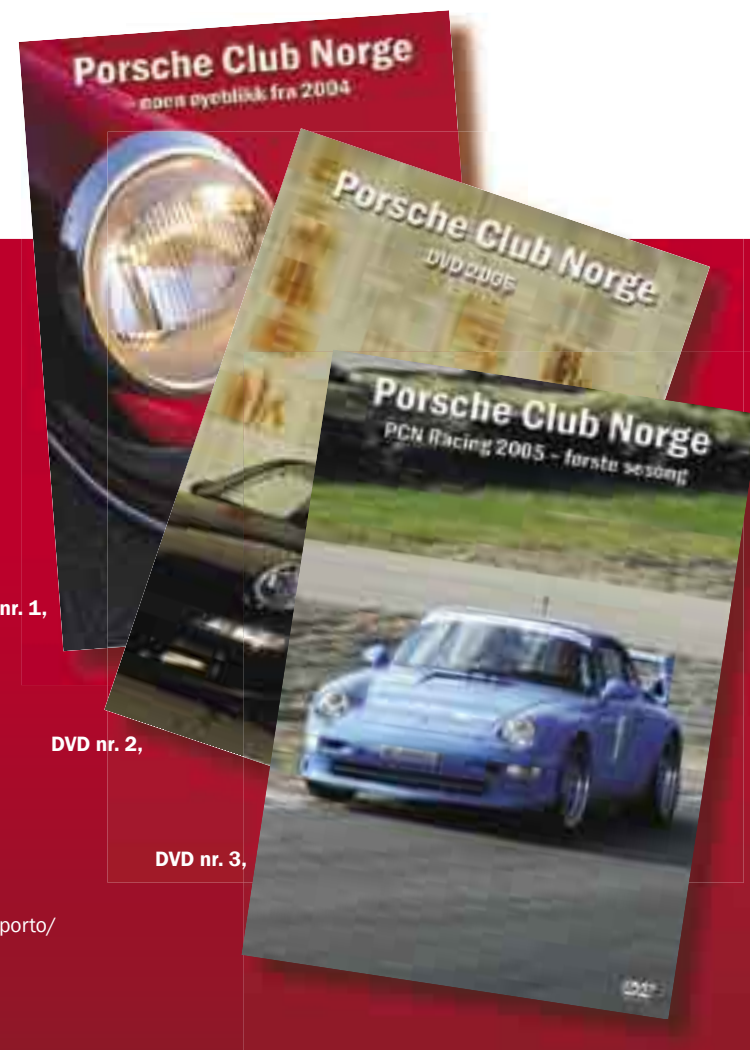
DVD nr. 2, 05-sesongen PCN:

DVD-plate nummer to (svart 997 på coveret) gir en oversikt over hele 2005-sesongen utenom racing-aktivitetene. Her er de fleste punktene på termin-listen for fjoråret dokumentert på video. Bonus: test av 997 Carrera S. Lengde: ca 60 min. **Pris: kr 200,-**

DVD nr. 3, 05-sesongen PCN-Racing:

Denne filmen omhandler den første sesongen med PCN Racing, med reportasjer fra fem av de seks løpene i 2005-sesongen, og masse lærerik inboard-film! X Filmen er til inspirasjon for deg som lur på om du skal bli med, og til underholdning for alle som liker Porsche-racing! Lengde: over 60 min. **Pris: 200,-**

Alle de tre DVD-platene kan bestilles ved å sende mail til: webmaster@porsche-club-norge.no. Filmene koster kr 200/stk, pluss porto/forsendelse - dvs. en femtilapp i tillegg for to filmer, en åttilapp for tre.



Porsche Club Norge

avd. Marbella

Tekst og bilde: Pål Brekke

Et møte med Remi Eriksen og hans illsinte 993 turbo

Som en god del andre i klubben, har jeg fordrevet ganske mye av vinterens Porsche-løse tid på PCNs diskusjons-forum. En av brukere vi alle har lagt merke til, er "993turbo", eller Remi Eriksen, som hans mor mente han burde hete. I antall innlegg er han den tredje mest aktive, men det er ikke bare frekvensen som kjennetegner Remis innlegg. "993turbo" kommer stadig med detaljerte svar på alle slags Porsche-spørsmål, han viser en voldsom entusiasme for alt som har med Porsche å gjøre, og han bruker penger på sin helt spesielle 993 Turbo på en måte som får de fleste her hjemme til å anta en svak grønn tone. En ting til; han har en total

mangel på respekt for janteloven. Jeg møtte Remi og hans mørke skjønnhet – ja, bilen, altså – i påsken.

Det er ikke vanskelig å skjønne hvorfor mange nordmenn har gjort "trekkfugler" av seg og tilbringer den mørke og kalde årstiden i Sør-Spania. Etter å ha forlatt snø og kuldegrader hjemme i Oslo tidligere samme morgen, var det *helt greit* å komme til circa tjue varmegrader i Malaga. Men det spørs om så mange av de som lander her har en like bra hente-service som jeg fikk: rett utenfor flyplass-terminalen kom Remi kjørende med sin illsinte, svarte 993 Turbo. Eksoslyden avslørte ham før bilen var innen synsvidde, og

den lyden, sammen med måten bilen beveget seg over parkeringsplassen, gjorde det klart at det gikk mot en interessant bilopplevelse.

Vi satte kursen mot Marbella og Puerto Banus, der Remi tilbringer akkurat litt mindre enn halvparten av året (et faktum som gjør underverker for skatteprosenten...). Med jobb som cruisebåtkaptein med to og halv måned på og like lang tid av, har han periodevis alvorlige problemer med å fylle fritiden - og det forklarer hvordan han rekker å følge opp alle diskusjonene i forumet, og at han har tid til å gjøre alle slags modifikasjoner på Turboen.

Rent bortsett fra at det er en 993 Turbo (1996-modell), som i utgangspunktet er en modell som henger svært høyt på veldig mange Porsche-fans' ønskeliste, var Remis bil ikke noen helt vanlig bil da den ble levert fra fabrikken. Originalt hadde den X50-option, altså en fabrikktrimmet motor på 430 hester, og en ekstra omfattende skinnpakke der til og med instrumentene er omringet av rødt skinn. Dette var imidlertid ikke nok for den kommende eieren, som sendte bilen direkte til et tuningfirma som installerte en FVD Stage 3 tuningpakke, som ikke skulle være langt unna 500 hester og rundt 750 newtonmeter.

Da bilen endelig var ferdig, ble visst likevel enten motor eller interiør i meste laget for han som hadde bestilt bilen, og den endte opp med å stå uregistrert i nesten to år, før den endelig kom ut på veien 1998. Og for å ta igjen for tapt tid, har bilen gått som bare f... helt siden den gang. :-)

Den illsinte turboen har ikke vært i Remis varetekt så veldig lenge. Han kjøpte den i 2004, i en byttedeal der hans forrige (originale og utrimmede) 993 Turbo inngikk. Som han sier selv, etter å ha kjørt denne rå maskinen, er det ingen vei tilbake. Han bare *måtte* ha den. (Selv med de sinnssyke avgiftene som påløper ved import til Norge, må jeg innrømme at jeg tenkte i samme baner da jeg litt seinere på dagen satt bak rattet.)

Siden han overtok nøklene, har Remi imidlertid jobbet intenst med å forbedre alle de små tingene som var bare *litt* annerledes enn akkurat det han ønsket seg. Nye Bilstein PSS9 i alle fire hjørner, GT2-bakvinge, S-front med ekstra lufting til bremsene, og ikke minst er understellet nå satt opp som en 993 RS; betydelig lavere enn originalt for en turbo – noe som medførte innkjøp av RS justerbare stabstag foran og bak. Apropos bakvingen: Jeg hadde avtalt at jeg skulle ta noen bilder av bilen, og da GT2-spoileren ikke hadde *helt* riktig



993 turbo kler godt et liv mellom vinranker og olivenlunder, men liker seg best på asfalt

fargenyanse i forhold til resten av bilen, hadde den kvelden i forveien blitt byttet til fordel for den originale Turbo-spoileren. Remi er en kar som bryr seg om detaljer, skjønner du.

Under huven har det også skjedd et og annet; Remi har prøvd ut flere ulike dumpventiler, han har fjernet en lyddemper eller to, og de allerede nokså voksne KKK K24 turboene har måttet vike plassen for noen spinnville stage 3 ZC hybridturboer, ny bensinstrykksregulator, ny ECU, nye dumpventiler (Remi prøvde like godt alle tilgjengelige typer for å finne sin favoritt), og selvsagt har det meste av dempende ledd i eksosen fått permisjon. Resultatet er, både lydmessig og i kjøreopplevelse, rett og slett *hissig*.

Første demo er veien ut av en bomstasjon. Med hjulspinn på alle fire rett og slett *spretter* vi av gårde de neste par hundre meterne, med en aksellerasjon som ville få gutta på store sykler til å nikke anerkjennende. Svarte helsike! Dette er noe av det råeste jeg har kjent, rett og slett. Noen minutter langs EU-finansiert motorvei i drøye 200 og et par halvbrede runder i Marbellas rundkjøringer senere, sitter vi i båthavnen over en lunsj – undertegnede med et bredt smil om munnen og hodet travelt opptatt med regnestykker om moms



Remi Eriksen er flink til å minne oss gjennom frosne nordmenn i PCN på at livet lenger syd kan være meeeget behagelig.

og engangsavgifter. Jeg spør om Remi kjører noe på bane med bilen sin, og svaret er nei: – Med disse veiene og farten i Spania, er det en daglig foreteelse å kjøre i godt over 200, jeg trenger ikke en bane for å få utnyttet denne bilen. Den er perfekt til dette bruket, og jeg bruker den til alt mulig – det er dagligbilen her nede.

Når man kikker seg rundt i Puerto Banus, er faktisk Remis Porsche noe av de *minst* påfallende man ser: her går det omtrent 15 SL 55 AMG på dusinet, det svermer av Aston Martin, nyere Porscher, Bentleyer og annen luksus, og ikke noe er mer enn 2-3 år gammelt. De stakkars rike moteløvene aner ikke hva de går glipp av...

Etter lunsj er det min tur til å synke ned i det lipstickrøde skinnsetet og



Auto9



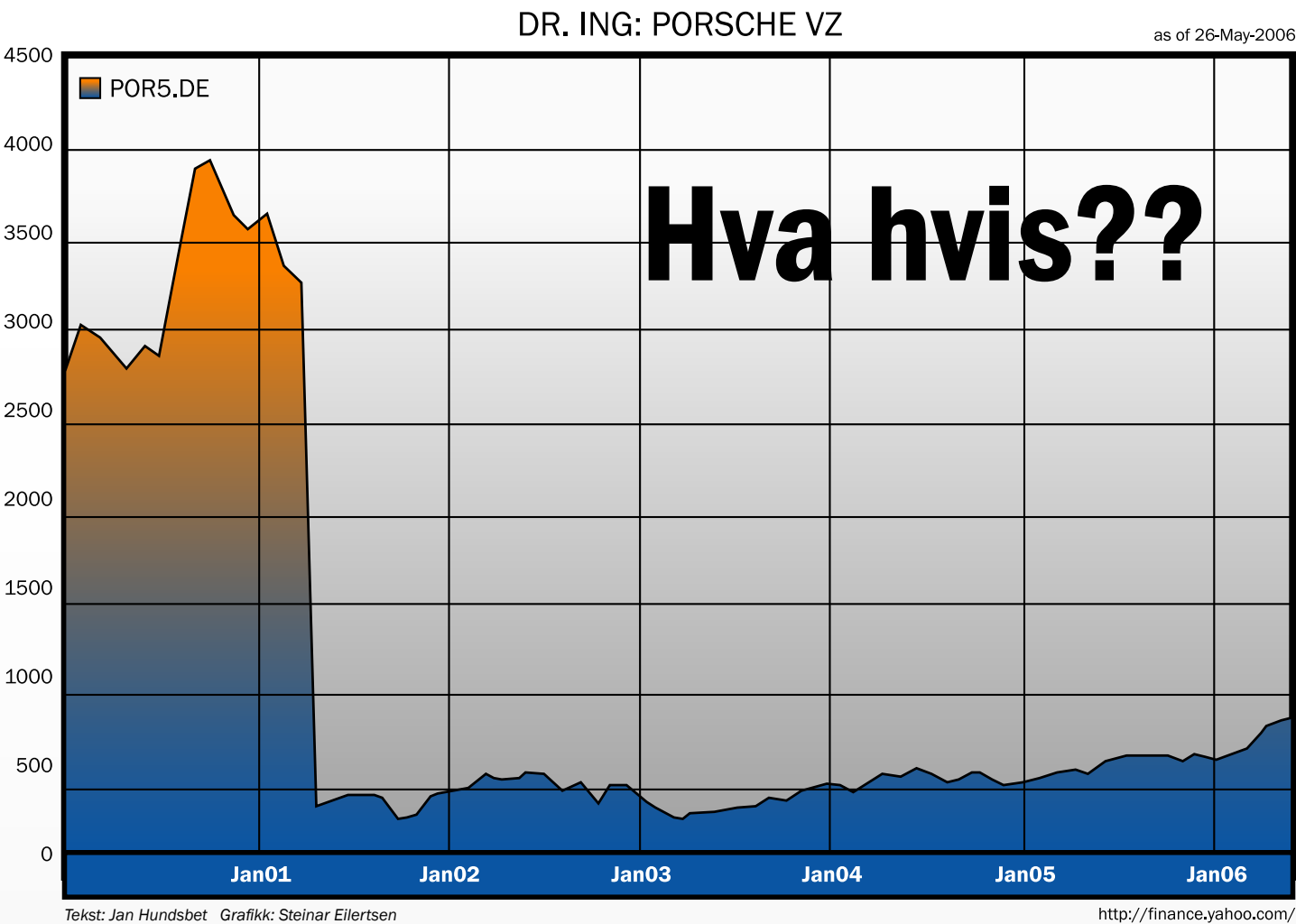
kjenne på hva bilen er god for på veiene opp mot Granada. Førsteintrykket er av en helt usannsynlig sterk motor. Det kjennes som en syv-åtte liters sugemotor dytter oss over fjellpassene, og motoren protesterer ikke et øyeblikk selv om man lar den falle ned til 60 km/t og 1000 omdreininger i en oppoverbakke – den drar like reint, og kjapt, opp i god ”flytefart” på rundt 200 igjen. Virkelig imponerende! Man merker også hvordan bil og understell finner en ny ro og rytme i høyere hastigheter

– når man passerer 160-170, blir bilen mer komfortabel og rolig, og responsen fra motoren er hele tiden like fenomenal. Et lite klem på gasspedalen, uansett gir, og du kjenner du virkelig blir trykket bakover i setet. FOR en bil!!

Dessverre begynte det å regne lett et stykke ut i kjøreturen, og med så mye krefter under foten var det bare å trille rolig videre mot Granada, som var min endestasjon på denne reisen. Og selv om påskefeiring i Granada gir

Når en 993 turbo i utgangspunktet ikke er eksklusiv nok, er det bare å bestille spesialsjinn i lipstick red, og kle inn alt som kan kles inn, inkludert instrumentringene. Legg merke til rotert turteller og ”rett fram”-merket på rattet. Remi BRUKER bilen sin...

overveldende sanseinntrykk, var den svarte turboen som bragte meg dit minst like sterkt preget i hukommelsen da jeg en uke senere satt på flyet hjem. Og som mange av dere vet, endte jeg med å kjøpe en 993 turbo selv for noen måneder siden. Det er bare en bil man må ha når man først har kjørt en... :-)



Hva hvis jeg i stedet for å ha sunket så mye penger i denne jæ...la bilen hadde investert det samme beløpet i Porsche aksjer?

Av og til popper det opp snodige tanker i hodet. En av disse som poppet opp på vei hjem fra Rudskogen med bråtevis av bøyde ventiler tikkende bak ryggen, var “Hva hvis jeg i stedet for å ha sunket så mye penger i denne jæ...la bilen hadde investert det samme beløpet i Porsche aksjer”.

La meg med en gang tilføye, slik at ingen sender bud etter menn i hvite frakker, at dette selvfølgelig er en latterlig og skremmende tanke som ingen ved sine fulle 5 reflekterer på. La oss likevel bare for moro skyld se på hva resultatet ville vært.

Kursen på Porsche aksjer i januar 2000 var på 2680€. I dag er den på 768€. Det ser i utgangspunktet ut som det

var lurere å kjøpe bilen. Ved nærmere studie, av noe som nødvendigvis må være feil, viser det seg at aksjen ble splittet i mars 2001. Da ble en gammel Porsche aksje omgjort i 10 nye. Regnestykket blir da dessverre på bekostning av bilen at for hver krone jeg hadde investert i Porsche aksjer i 2000 ville jeg i dag selv etter forrige ukes turbulens hatt 2,9 kroner i dag.

En bra 911 3,2 Carrera kostet i 2000 ca 240.000 kr. Den koster ca det samme i dag. Hadde jeg investert 240.000 kr i Porsche aksjer i 2000 ville jeg i dag sittet igjen med 456.000 kr etter å ha kjøpt den samme Carreraen.

Eller sett på en annen måte; kjøregleden per år har kostet meg 91.200 kr per år

som ”opportunity loss”. Dette beviser til ettertrykkelighet at det ikke er økonomi som er den primære driveren hos porschekjørere – hvilken uventet overraskelse!

For meg som jobber med penger hver dag kunne slike snodige tanker lett bli en potensiell kilde til manisk depresjon. Jeg velger imidlertid å se litt annerledes på det. Har jeg råd til å svi av over 90.000 kr årlig i tapte muligheter samtidig som jeg klarer å sno vedlikeholdsutgiftene (les oppgraderingsutgiftene) ut av husholdningsbudsjettet kan jeg nødvendigvis ikke ha det altfor ille. Når jeg i tillegg er frisk og har en vakker og tålmodig kone som er god til å lage mat, må jeg nødvendigvis ha det jævlig bra. Skål for det!

Vårmønstringen på Øvrevoll

Tekst: Rune Melby

Det er egentlig ganske typisk av meg å bruke en halv flaske Glym for å få bilen til å skinne. Det minner meg stygt om “hårstyling” før klassetreffene på 80-tallet: Joda. Men det finnes alltid noen som er kjekkere. Å drukne i mengden. Femte hjulet på vogna. “Alle fine damer har ei stygg venninne...” etc. SÅNN føler jeg det hvert år jeg deltar på Vårmønstringen. “Vakreste eventyr”. Mer en pliktfølelse. Mer sånn at om jeg ikke deltar, er det en bil mindre for folk å titte på. Den fortjener å bli tittet på, eller hva? Synes jeg skylder alle 12-åringer i verden å bli bitt av Porsche-syndromet. Lurer på hvordan det hadde vært på Øvrevoll om bilene våre virkelig kunne snakke? Alle klubbene hver for seg, nedlatende blikk på “andre merker”, engelsk, italiensk, tysk, fransk i salig blanding, tøffe Ferrari-er “Vi er tøffest”, og et ekko av dette over plassen. Morganeierne med sine pelsjegerkoner og Engelsk-setter-fetisj, Porscheeiere med vår typiske “Joda, sikkert fin den, men kjører du den på bane?”, “17-mai-biler” man bare ser den ene dagen, Ferrari-eierne med sin “ja, det er den du husker på bil-kortstokken din, bare ikke rør den!” og så videre. Og dyre pølser, dyre burgere, bilvoksdemo, defilering, oppstart av en veldig spesiell bilmotor, innhegning for det aller aller fineste onaniobjektet, - og konemor? Tar ikke med deg sklie på lekeplassen, vet du. “Bli hjemme du, sikkert ikke noe morsomt for deg der, dessuten skal du bare hjem midt i moroa og det går ikke!”

Vel: I mangel av entusiasme,- det er vanskelig å skrive om Vårmønstringen. Det er intet annet enn et Sodoma og Gomorra for oss bilentusiaster. En syndens pøl vi ser frem til hvert eneste år med blandede følelser. Jeg synes ikke det er så veldig gøy, egentlig. Jo, det er morsomt å se 186 Porscher line opp på morgenen, kjøre i overraskende spredt orden opp til en travbane for så å bli anvist plass. Jeg har alltid ment at Porsche Club Norge burde hatt Godt-templarordenens merke på medlemskortet! Vi er som regel ALLTID kjempe-tidlig i gang, og slikt fordrer en asketisk og ensom tilværelse i helgen for mange

av oss. Har knapt tall på de gangene jeg og vår venn Pål har møttes enten i garasjen klokka 0630 for en siste finish, eller bare utenfor med et morratryne sikret evig plass i skremmeboka. På en søndag. Og dette elsker vi. Rett og slett. Vi kjører gladelig til Fornebu tidlig for å møte andre morratryner, og er det en ting et klokt hode i PCN kunne tjent gode penger på, så er det kaffe! Tenk på det til neste gang!

Vårmønstringen, ja!

Det er av en eller annen grunn koseligst med det morramøtet. Vi har kanskje ikke sett hverandre på en stund, og det er greit, vi har garden nede så tidlig, alle er støgge, så personligheten får endelig sine “fifteen minutes of fame”, og det fortjener vi. Og så er det fraser som: “Er det DU som har kjøpt DEN?”, “Få se på setene dine, a” og sånne ting. Selv har jeg som regel lurt på meg nypussede småsko, selv om jeg egentlig burde ha søletruger og slagstøvler. Man vet jo aldri, Øvrevoll er et gjørnehull om den vil. Og det sømmer seg bare ikke at Morganeierne skulle få flekker på Saville Row-skoa sine. Vi får tåle det. Vi er flest, vi er best! (“Sjekk mitt nye spel,a’!”)

Vårmønstringen, ja!

Det er som “Daffyd” i serien “Little Britain”: “He’s the only gay man in the village, and no other shall be!” Sånn føler jeg det. Jeg har da for fankern den fineste 912’ern i klubben? Men så kommer det steike meg andre med 912, og de er MYE FINERE enn min, og da går jeg litt i baklås. Misforstå meg rett, jeg synes det er veldig moro, men jeg får litt “hvor er dere når jeg trenger dere ellers”-følelse. Skjønner? Sjikaneklubben trenger flere medlemmer!

Men dette skulle handle om Vår-mønstringen! For Vårmønstringen er så veldig mye mer enn akkurat det: Jeg har en gammel klassekompis som har syslet med bil fra omtrent da han fikk sko. Han treffer jeg på Vårmønstringen. Så mumler vi litt om bil og sånt, livet generelt, og “dett var dett”. Så går jeg litt rundt og er blå av misunnelse. Egentlig er jeg mest misunnelig, og ønsker meg alle pengene i verden, slik

at den Miura’n kan bli min, og da kan PCN og alle de andre kjøsse seg. Eller den Ferrarien, eller den Healy’n eller ALLE Alfaene, skjønner? Og så Porschene, da. Jeg beklager. Jeg skulle mer enn gjerne hatt en GT3, jeg. Slik det er nå, er det jo egentlig bare å ta med kona i banken og true til seg et lån. Og vips har man GT3 i mitt tilfelle. Så det er ikke det at jeg ikke KAN,- men jeg tør ikke. Og får jeg sitte i en bil og brumme litt for meg selv, gjør det meg til en der og da, lykkelig mann. Så tar man bilder. En haug. Igjen. Som man fånyttes skal vise sin bedre eller dårligere halvdel når man kommer hjem. Som man ikke får. Men man har da bildene, om ikke annet.

Men en Miura SV og fritid samt et utømmelig reservoar av bensin og lommepenger er sikkert kjedelig etter tre måneders liv i Italienske fjellområder (Ja, særlig!), og da er det godt å huske på at man ennå ikke behøver å etterleve sine drømmer. Vårmønstringen er et drømmested, og jeg kan ikke fatte og begripe at ikke fattern tok meg med på dette da jeg var 12 år. Jeg skjønner det ikke i det hele tatt. Tenk dere å være 12 år og få komme til dette paradiset?! Se for dere den forventningen i kanskje forsetet denne dagen til man kommer til Vårmønstringen første gang! Kjenn litt etter! Tenk dere: En Ekte Ferrari, en Porsche TURBO man kan TA PÅ, en “Lancia Delta åssåvare’no’greier’igretale eller no”, pølse, cola og BIL. Dette er min grunn for å delta på dette opplegget. Jeg skal gi en 12-åring i hvilken som helst alder muligheten til å få “kjenne på drømmen” og få noe å tenke på. Ikke mange årene med avisbæring som skal til før du har en grei sportsbil i pappas oppkjørsel! Og kan jeg bidra litt til den tanken er det verdt hele turen. Og det er merkelig nok litt “godt” å polere en gammel Porsche. 12-åringer i alle aldre: Dette fortjener dere!

Nå er det bare å glede seg til “Sportscar meeting” på Rudskogen til høsten. Da kan vi se disse doningene kjøre også! Snakker om dobbel glede!

Vi sees!



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