

PORSCHE

Utgave 42 2007

CLASSIC

Et inspirasjonsmagasin for Porsche Club Norges medlemmer og venner

R turbo

Min første Porsche!
914-heaven på Åndalsnes
Nyfrelst med GT2-prosjekt
Bryllup med hund og 911
En (R-)dekkhistorie

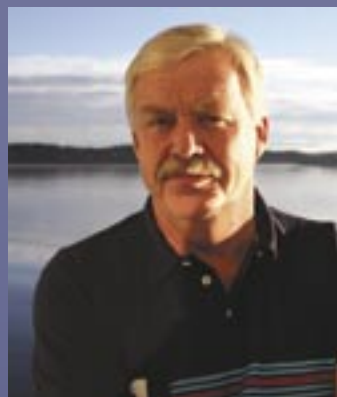


Porsche Club
Norge





Klubbens nye styre 2007



Øyvind Carlsen (Oslo)
Formann

Ansvarsområde:
Daglig ledelse og drift av klubben, kontakt mot samarbeidspartnere

Bakgrunn:
Driftskoordinator hos Hafslund

Kjører:
Porsche 911/964 turbo-look

Kontakt:
oyvind.carlsen@porsche-club-norge.no



Frode Flage Eriksen (Oslo)
Nestformann

Ansvarsområde:
Kontakt for klubbkvelder og regionsledere i klubben

Bakgrunn:
Forhandler og sluttkundeansvarlig, Hewlett-Packard

Kjører:
Porsche 993 Carrera

Kontakt:
frode.flage.eriksen@porsche-club-norge.no



Sjur Helstad (Larvik)
Kasserer

Ansvarsområde:
Økonomi

Bakgrunn:
Politimann

Kjører:
Porsche 996 GT3 CS Mk.1

Kontakt:
sjur.helstad@porsche-club-norge.no



Svein Ånnestad (Kongsberg)
Sekretær

Ansvarsområde:
Medlemsregisteret og distribuering av Classic

Bakgrunn:
Reparatør av elektroniske artikler

Kjører:
Porsche 993 Targa

Kontakt:
svein.annestad@porsche-club-norge.no



John Bergan Roligheten (Skien)
Styremedlem

Ansvarsområde:
Kjøretrening, Shoot Out, slalom, og PCN-Racing

Bakgrunn:
Daglig leder av Skien Trafikkskole

Kjører:
Porsche 964 CUP/993 CarreraRS
Porsche 996 GT3 Mk.1

Kontakt:
john.roligheten@porsche-club-norge.no



Espen Aass (Drammen)
Styremedlem

Ansvarsområde:
Materialforvalter, leder for slalomgruppen

Bakgrunn:
Bilmekaniker, kundebehandler og lagerleder

Kjører:
Porsche 944 Turbo

Kontakt:
espen.aass@porsche-club-norge.no



Per Olav Pedersen (Porsgrunn)
Styremedlem

Ansvarsområde:
Turansvarlig, kontaktperson

Bakgrunn:
Lærer i Porsgrunn

Kjører:
Porsche Boxster 2.5
Porsche 911 1966 (rally spec.)

Kontakt:
per.olav.pedersen@porsche-club-norge.no



Steinar Eilertsen (Oslo)
Styremedlem

Ansvarsområde:
Klubbkoordinator, profilansvarlig, Classic og deltagelsen på vårmønstringen, Øvrevoll

Bakgrunn:
Grafisk design, industridesign, e-business og skiltmakerbransjen

Kjører:
Porsche 911T Targa 1970

Kontakt:
steinar.eilertsen@porsche-club-norge.no



Nyheter fra importøren

Offisielt pressfoto Porsche AG

Kjære alle Porsche venner

For Autozentrum Sport AS (AZS) ble 2006 et travelt og innholdsrikt år, både som importør og forhandler av Porsche. I løpet av de siste 9 månedene har vi introdusert hele 5 nye modeller;

- Juli 06	911 Turbo
- August 06	Cayman
- Oktober 06	911 GT3 og GT3 RS
- November 06	911 Targa
- Februar 07	Cayenne (facelift)

Salgsmessig ble 2006 det beste året noensinne for AZS. Vi registrerte opp 80 nye biler i Norge, som fordelte seg som følger:

- 911	55 stk
- Cayenne	15 stk
- Cayman	7 stk
- Boxster	3 stk

I 2006 passerte vi også totalt 3000 registrerte Porscher i Norge. Det er brukt-importerte Porscher som står for meste-parten av denne bilparken, og jeg kan i den forbindelse nevne at det i 2006 ble bruktimportert 464 Porscher til Norge. 911 stod alene for 61 % av dette tallet. Porsche ble faktisk det 12. mest bruktimporterte bilmerket i Norge i fjor.

Utfordringen for oss som importør er at det etter hvert eksisterer en betydelig bilpark i Norge som skal betjenes både delemessig og servicemessig.

Å forbedre dagens situasjon er et område som vi har stor fokus på, og jeg kan garantere dere at vi jobber med både kortsiktige og langsiktige planer på hvordan vi skal bli bedre mht. dette. Dette kommer jeg fortløpende tilbake til i de neste nummerne av Classic.

Noe har vi imidlertid allerede gjort; Deleavdelingen hos AZS gjennomførte en fullstendig gjennomgang av prisstrukturen på alle våre deler i januar. Dette resulterte i at de alle fleste deler fikk en reduksjon av veil. utsalgspris. Som i resten av Europa ligger nå alle delene til Porsche fordelt i 10 pris-grupper, og størrelsen på evt. rabatter som gis følger disse 10 gruppene.

For Porsche Club Norge (PCN) er det dermed utarbeidet et sett med 10 nye rabattsatser. Husk derfor som før å oppgi ditt medlemsnummer ved kjøp av deler, så vil våre ansatte på deleavdelingen gi dere de rabattene dere skal ha som medlemmer av PCN.

Det er vår og jeg regner med at de aller fleste av dere nå gleder dere til å få på sommerdekkene og gjøre Porschen klar for sommeren. Deleavdelingen og verkstedet gjennomfører i disse dager en kampanje hvor vi ønsker å gi dere en mulighet til å velge oss til å gjennomføre vårsjekken. Se for øvrig egen annonse et annet sted i dette magasinet.

Når det gjelder aktiviteter i 2007, kan jeg røpe at Porsche kommer til å være godt representert på Bilutstillingen på Lillestrøm i november. Porsche har lagt beslag på i underkant av 200 kvm og kommer til å ha en stand som er helt på linje med det Porsche har på bilutstillinger i utlandet. Hvilke biler vi kommer til å vise der er ennå ikke klart, men jeg kan garantere dere at noe helt nytt og spesielt vil bli vist der

Ha en fin Porsche-vår, og jeg håper også at vi treffes på noen av arrangementene PCN skal arrangere i løpet av 2007.

Hilsen

Odd Rune Tufte Oppebøen

Odd Rune Tufte Oppebøen
Daglig leder, Autozentrum Sport AS

Viktig melding fra slalomkomitéén

Som dere muligens har lagt merke til, så blir årets slalåm cup lagt til søndag denne sesongen. Det er også nye tider for frammøte og når slalomcupen starter. De nye tidene er:

- Portene åpner kl. 11.30
- Registrering av forhandspåmelding og lisens avsluttes kl. 12.15
- Gjennomgang av løypa skjer kl. 12.30
- Utgivelse av startnummer kl. 12.45
- Det hele starter kl. 13.00

For de som ikke vet, eller lurar på hva slalomcup er, så kommer det en liten veiledning her. Dere som har vært med på dette før, les noe annet så lenge...

Til dere andre som da tydeligvis lurar på hva slalomcupen er (for du leser jo fortsatt) så er utgangspunkt å ha det moro, kjenne bilen bedre, deg selv som kjører den og trafikksikkerhet! - og, selvsagt å treffe likesinnede! Alle med førerkort skal klare å føre en bil på norske veier, men det er ikke særlig utfordrende. Det er bare og følge veien. Vet man ikke hvor man skal, er det bare å kjøpe en GPS og det klarer selv den som har hatt flaks med å skaffe seg førerkortet. Irriterende kanskje, men ikke utfordrende. Dette var en avledning, for å se om du fortsatt lurar på hva dette med autoslalom er...

Så.., Det som er tanken bak autoslalom er og takle situasjoner som kan oppstå i trafikken når en eller annen tulling gjør noe uforutsett i trafikkbilde. For å takle dette trenger man øvelse. Det er her autoslalom kommer inn - som en øvelse for å bli en bedre sjåfør, og hvem vil ikke det? Autoslalom er en yppelig måte å øve å bli en bedre fører på. Vi ser at dette virker bl.a. på tidene som blir betraktelig bedre fra runde til runde hos deltagerne og man takler bedre bilen og seg selv etter noen få runder. Helt sant! Vi i slalomgruppa setter en løype av kjegler (koner) med forskjellige kombinasjoner/øvelser som f. eks. unnamanøver (elgtest), sving-

kombinasjoner, slalåm o.l. Banen blir gjennomgått til fots kjegle for kjegle og alle får nøye forklart hvordan kjeglene fungerer. Det kjøres på raskest mulig tid.

Spenningselementet: Alle kjeglenes plassering blir merket i asfalten slik at man lett ser om det blir berøringer eller rivninger. Berører man en kjegle eller flere så de flytter seg, blir det lagt til 2 sekunder på totaltiden. Kjører man feil i en kombinasjon legges det til hele 5 sek, Denne banen blir så kjørt 4 runder med tidtagning. De 3 beste tidene blir tellende for din plassering på resultatlisten som senere blir lagt ut på forumet.

Det finnes 4 forskjellige klasser, hvor R-(rutinert) klassen er for mer spesielle biler, front-klassen for biler med motor foran, hekk-klassen og nytt av året har vi fått en nybegynner-klasse.

Nybegynner-klassen

Nybegynner klassen vil en bli blandet klasse av Porsche-biler med front-/ hekkmotor. Kriteriene for å starte her er minst 5 deltagere, at vedkommende ikke har deltatt i Autoslalom før og det er åpent for både jenter og gutter. Slalomgruppa har her myndighet til eventuelt og flytte deltagere til en annen klasse hvis prestanda/tider er for gode.

Ungdom i alderen 16–19 år kan delta uten førerkort, men lisens kreves. De må ha med ledsager som er over 20 år og har hatt førerkort i minimum 2 år. Det kreves også ledsagerlisens eller annen personlig lisens.

For mer informasjon, se NBFs regelverk: www.bilsport.no/reglement/.

Frontklassen

Her er det åpent for alle frontmotoriserte Porsche-biler. Bilen skal ikke være lisensiert og R-dekk ikke tillatt.



Foto: Frode Flage Eriksen

Hekk-klassen

Her er det åpent for alle hekk- eller midt-motoriserte biler. Bilen skal ikke være lisensiert, og R-dekk ikke tillatt.

R-klassen

Her er det åpent for alle Porsche biler.

Hver sesong har 5 runder og plasseringen i 4 av disse blir tellende for sammenlagtresultatet på slutten av sesongen. Det er 10 poeng for førsteplass, 8 poeng for andre plass, 7 poeng for tredjeplass osv til 1 poeng for niende plass. Dette gjelder for hver runde og i alle klasser. Man kan maksimum ta 40 poeng sammenlagt.

Det viktigste her er imidlertid ikke poengene. Dette er en virkelig morsom og lærerik måte og bli kjent med bilen og seg selv på. Deltagerene er veldig hyggelig og alle har engang vært nybegynnere, Jeg er overbevist om at også du vil trives med slalomcupen og ønsker at så mange som mulig stiller opp denne sesongen. Ønsker du mer informasjon om autoslalom, besøk du hovedsiden vår: www.porsche-club-norge.no under "Slalomcup" for mer informasjon.

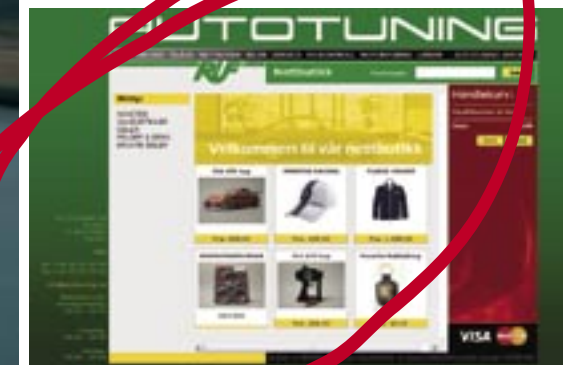
Vi i slalomgruppen håper du kommer og prøver dette og opplever dette selv. Velkommen skal du være!

Espen Aass, Drammen



Vi har fått nettbutikk!

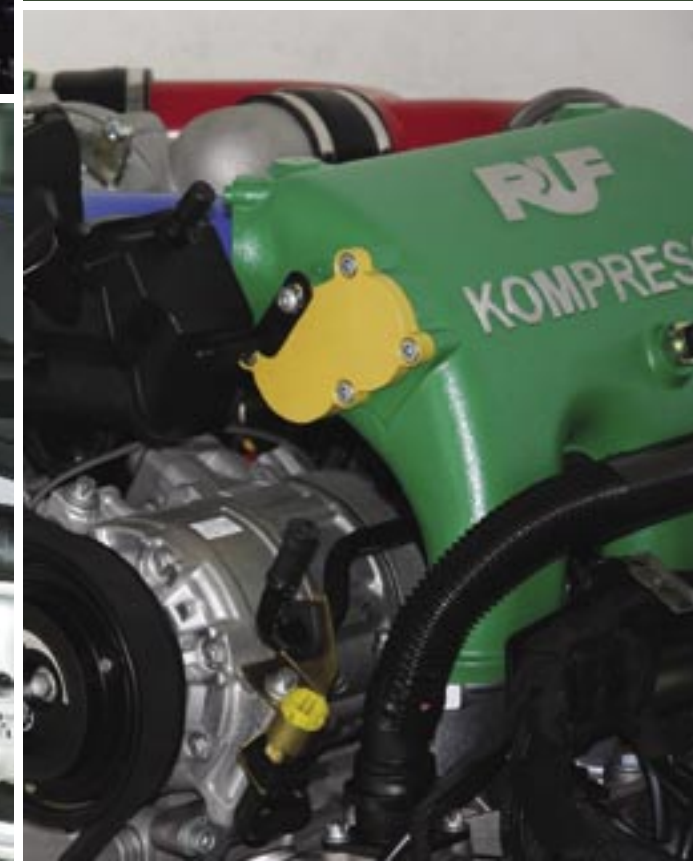
RUF



AUTOTUNING

Nytt for mange er vår nye og eminente **nettbutikk** som er oppe og går disse dager hvor våre kunder kan handle rett fra hyllene våre hele døgnet! Det er mye som skal plukkes fram fra gamle lager og vi jobber kontinuerlig med å fylle våre virtuelle hyller med nye og brukte produkter til alle Porsches og Rufs modeller. Følg med på sidene våre!

Vi fortsetter å gi vårt personlige og helhetlige tilbud til deg og din Porsche også utenfor nettbutikken. Du er velkommen til å ta en uforpliktende telefon eller enda bedre, kom innom og prøvekjøre drømmebilen når solen skinner! Vi har et godkjent verksted som utfører alt fra enkle servicer til større operasjoner og overhalinge. Vårt verksted er også autorisert av RUF. Lageret vårt holder originale Porsche deler direkte fra kilden, sammen med en garanti om både gode priser og rask leveringstid på deler som må bestilles.



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



Min første!

Tekst og foto: Bård Stranheim



Det er ikke mange hofter som slår denne!



Norske skilter og Cup-felger påmontert - hjemme i Brevik



"Hælla bæibe" - ja, det er min ja...

Før lurte jeg på hva slags folk det er som kjører Porsche. Nå vet jeg det!

Den 20. september dukket den opp: Søkemotorene på Finn.no og Mobile.de hadde lett etter drømme-objektet siden lidenskapen ble vekket sommeren året før. Det som har vært en drøm i alle år ble endret til en plan da en kamerat var raus nok til å låne bort en Ruf et par helger. Bortskjemt vil nok mange karakterisere meg som: Allerede gift med en drømmepartner som har delt 911-drømmen i årevis, pluss en snill bank med riktig fokus...

-*"Maten er klar"* fikk jeg høre da jeg kom hjem fra jobb denne onsdagen. (joda, bortskjemt, jeg har jo allerede

innrømt det). *"Jeg må bare sjekke en bil på mobile dott d e"* sa jeg. Søkeagenten har lett etter 964 C4 med kilometerstand under 80.000 og momsfradrag i mer enn et år. -*"Jeg må bare ta en telefon til Tyskland og kjøpe en bil først"* sa jeg bråkjekt. Heldigvis var ikke *"maten blir kald"* noe argument –det sto skalldyr på menyen.

Dette er ikke helt normalt, men likevel ikke helt utenkelig, så min kjære kom med en gang for å se hva jeg hadde funnet: En sølv metallic 91-modell med knappe 49.000 kilometer på telleren. Med en prislapp på €29.900 minus moms blir *"må ha"*-impulsen høyere enn prislappen, selv med norske skilt. Som regel finnes det en kamel som

må svelges i enhver bilannonse –en ting du har stilt krav til som du må si *"skitt au, det er ikke såå viktig"*. Hvor var kamelen her? Vi fant den ikke! Originale design 90-felger kan man sette ispigg på og teller ikke som noen kamel. Jeg slår nummeret, pulsen slår ennå forttere...

"Guten Tag, ich bin Herr Stranheim aus Norwegen". Tysk-ferdighetene er ikke så mye å skryte av, men det holder når samtalepartneren er velvillig. Selgere pleier å være veldig velvillige... (Ble spurt av en Hydro-direktør en gang om jeg kunne nok tysk til å jobbe i Tyskland. "Nja, jeg leser mye tyske bilblader. Og jeg er ikke så redd for å dumme meg ut" svarte jeg.

"Det er en god egenskap som jeg har lagt merke til ofte" svarte direktøren...).

Da skalldyra ble spist hadde vi kjøpt vår første Porsche! Selgeren og bilens historie virket troverdig. Prutinga ga kun €400 i avslag, men jeg hadde helt sikkert betalt €400 mer enn pris-antydning hvis han hadde argumentert med usikkerheten han følte ved å gjøre en deal på telefonen med en stotrende nordmann...

Den kvelden meldte jeg meg inn i Porscheklubben. Den natten sov jeg nok ikke så veldig godt.

Så snart det var praktisk mulig dro vi ned for å hente bilen, på grensa

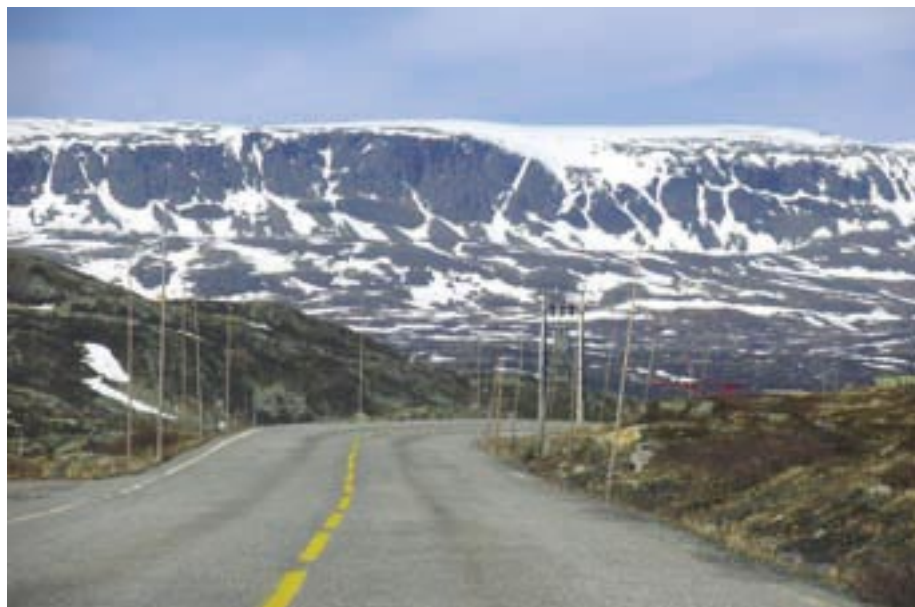
mellom Tyskland og Sveits, hvor bilen hadde vært kjørt mindre på 15 år enn mange kjører årlig.

Møtet med selgeren var hyggelig, men litt anspent inntil han hadde fått pengene: Banken min hadde fjernet sperregrensa på kortet, slik at vi kunne ta ut penger i minibanken der nede. Dette trodde ikke den tyske doktoringeniøren noe på. Men da minibanken spydde ut 29 bunker a €1000 i blandet valør, under observasjon av et par innbyggere i landsbyen som mer eller mindre tålmodig håpet på tur og at det var noen sedler igjen. Selgeren rev seg i håret og sa *"Er sprengt der Bank!"*. Stabelen med Euro ble svær! Tyskeren samlet på biler, og Porscha

måtte vekk for å gi plass til hans siste stolthet –en Miller –kjøpt i Norge! Kun en av bilene i samlingen var skjult under et rødt silketeppe. Bilen vår! Avdukingen var nesten erotisk...

Her stopper denne fortellingen, men følger du med på PCN's forum på nettet vet du at dette bare var starten. "En førstereisguttus bekjennelser" og "Bårds banebil" er to tips - og vil Classic-redaktøren trykke mer, (du har frie hender ☺. Red.) lover jeg å dele mer av mine bilgleder og skrivekløe med dere.

Bård Stranheim, Brevik



Hei alle sammen

Jeg og Anita (nå min kone) var på familietreff med PCN på Gol i fjor. Jeg må bare benytte sjansen til å reklamere litt for treffet nå til sommeren som jeg er sikker på blir minst like bra! Vi hadde noen kjempefine dager der oppe og en fantastisk kjøretur opp i vår gamle Targa. Vi kjørte langs fjorder og fjell, passerte flotte fossefall og snø på Hardangervidda - alt med taket av selvfølgelig!

Vi oppfordrer flere til å sette av denne helgen sammen med porschevenner for hyggelig samvær og fin kjøretur. Spesielt til dere som bor på Vestlandet, og om noen fra Østlandet skulle ha lyst, så er de velkomne til å være med på en uforglemmelig flott tur!

På veien hjem var det like flott vær, da stoppet vi og badet i en foss for å kjøle oss ned. Det har jeg ikke bilder av... Snakkes på Gol!

Olav Waldeland, Vigrestad



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**



Fart, snøføyke, sidelengs, snerr fra en sinnatagg, konsentrasjon og blikket festet på neste sving! Ingen grunn til ikke å smile da!!



Tekst: Åsmund Varden Foto: Erik Damsgaard



Filmstjernen på Gol!

Ruf Automobile produserte i 2002 en yellowbird-gul Ruf R-turbo basert på 996 karosseriet som ble brukt til utstillinger, demo video, nettsider, fartstesting, samt ulike promoteringsarrangement og biltester i diverse media. Denne bilen er nå i Norge, nærmere bestemt rett ved siden av meg i hotellgarasjen her på Pers. Livet er bra om dagen...

Min første bil var en gjennomrustet grå Opel Kadett 1,2 med 45 sensasjonelt slitne gamper under panseret. Jeg var 15 år gammel (Osterøy var mer eller mindre lovløst på 80-tallet), og enormt stolt over doningen. I regnvær måtte jeg stoppe for å øse vann ut av bunnen, og passasjeret hang fast etter gammel vane. Bremsene var laget etter Flintstone modellen og hjulspinn var utenkelig hvis det ikke var vannpolert blåis. Noen 0-100 tid var bare utenkelig, punktum.

Snakk om trang fødsel for min autofile CV! Jeg må smile av det når jeg - etter mange biler, motorsykler og båter - står ved siden av Espen Olsen (Autotuning)

og Alois Ruf i Pfaffenhausen en solfylt dag i november 2006 og nyter synet av den samme knallgule Ruf R-turboen som jeg har sett så mange ganger på bilder. *"I do not zink you will be dizzapointed, mein herr Varden"*.

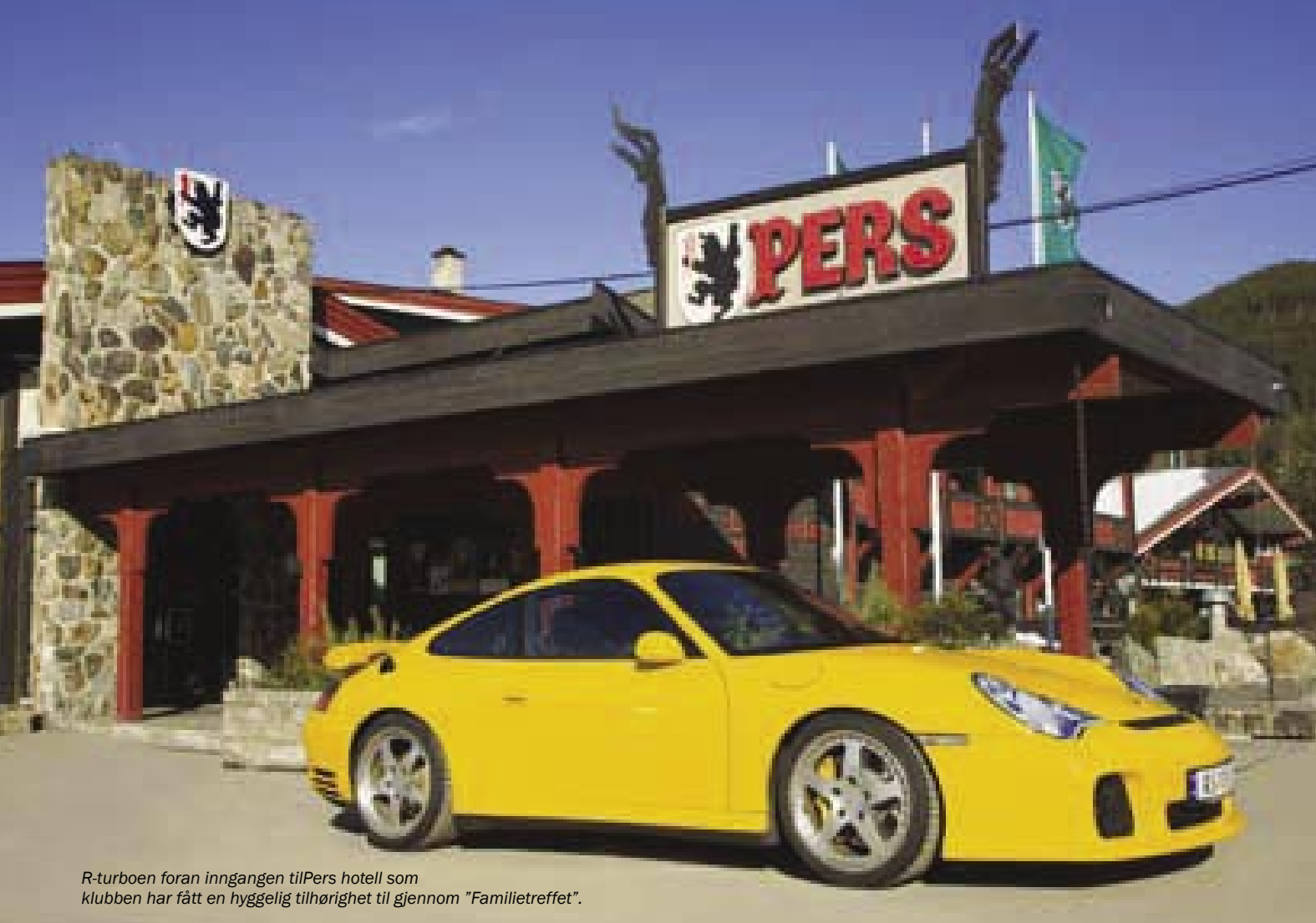
Jeg og Espen tripper som småbarn på julaften. Jeg har puls på 180, og letter klamme hender. Ekstasen min får både nakkehår og annet til reise seg, og det blir ikke bedre når han snur seg og med velkjent tysk humor sier: *"well, here iz your keez, mein herr Varden, try to keep it under 300. He, he, that waz a joke."*

Noen Eddie Murphy er han kanskje ikke, men du verden for noen biler han bygger. Jeg vrir om nøkkelen. Kjære vene.

Et deilig drønn og smell, og så en dyp, monoton, buldrende, hard boxerlyd. En liten touch på godpedalen, og så høres det ut som Darth Vader sitter og puster meg tungt i nakken. Jeg klikker den tettstegete gearkassen inn i første, og vi er av gårde mer forsiktig enn en hjernekirurgs første dagen på jobb.

I de små Ruf spillene ser jeg Nord-Europas største luftinntak, og en bakspoiler som dekker resten. Det går ikke lenge før bakspoileren kommer opp, og blir der. Jeg har ingen problemer med å tro Ruf når han i god tradisjon garanterer at det minimum er de offisielle 550 Hk og 780 Nm i twinturboen. Et enormt skyv jeg aldri har opplevd i noen bil tidligere. Alt skjer fullstendig u dramatisk og kontrollerbart selv om vi dunder opp i 200 på den tiden andre biler bruker til 100. Etter noen super-soniske drag på noen deilige svingete bakveier, snur jeg meg ukontrollert oppspilt til Espen og roper for å overdøve hylende turboer: *"Dette er ikke en sportsbil. Dette er supersportsbil"*. Jeg får et blick tilbake som sier *"No shit, Sherlock"* akkompagnert av samme barnslige lykkesmil som jeg sitter med.

Noen uker senere står bilen på norske skilter på Autotuning. Hverken biltilsynet eller forsikringsselskap skjønner hva Ruf er, men Espen og Autotuning ordner



R-turboen foran inngangen til Pers hotell som klubben har fått en hyggelig tilhørighet til gjennom "Familietreffet".

alt for meg. Så flyr et ukomfortabelt stort pengebeløp gjennom luften, og vips så er det klart for avhenting. Det er en perledag jeg henter bilen på tørre Østfoldveier, og snur nesen mot snøen på Gol. Jeg tenker at dette er egentlig litt galskap, og prøver desperat å overtale meg selv om at det gjelder å 'carpe diem'. Etter en pitstop på en bensinstasjon, er en lett trafikkert og tørr E6 for stor fristelse, og jeg mater den ut på motorveien. Det er som om Tor selv står med hammeren og dunderer meg i ryggen. Skyvet er helt enormt gjennom hele registeret. Bilen klistrer seg til asfalten med firehjuls-trekken, og på tross av Mach2 hastighet, føles det nesten som om bilen smiler til meg, og sier "kom igjen da, jeg har jo såvidt hvilepuls". Jeg kommer ALDRI til å glemme den uendelige lykkefølelsen jeg hadde denne dagen.

Vel hjemme blir bilen trillet inn i konferansesalen på Pers (bra garasje!), og rengjort og gjennomgått med lupe. Den er virkelig som ny. Inni er det innebygd veltebur og tverrgående støttestag i alcantara skinn, Ruf

instrumenter, stoler, ratt, pedaler og gearstang. Riktig hardcore. Alt er helt nytt, og er klart laget med funksjonalitet som hovedmål for design. Utenpå er det skrudde Ruf 18" felger og bremses, de klassiske små kulespeilene, Bilstein understell og fire kraftige, forkromede piper bak. Videre er karosseriet totallakkert med alle Ruf godbitene som presser bilen til veien, samt de

helt enorme luftinntakene som kjøler kraftverket for mer effekt. Det er fantastiske detaljer over det hele. Ingenting er direkte overdimensjonert utvendig eller innvendig. Alt er funksjonelt og henger sammen i en fullkommen helhet. Det er etter min mening forskjellen på Ruf og en del av de andre Porsche tunerne som monterer Boeing flyvinger og Picasso-inspirerte sparkelkonstruksjoner. Her er det kjemisk rensert for 'Harry' garasjekonstruksjoner og Reodor Felgen-løsninger. Her har alt en klar tiltenkt funksjon i forhold til å lage det til en fullkommen kjøremaskin som skal gå så sensasjonelt fort og kontrollert som mulig.

Bilen har en morsom historie. Det var denne bilen som satte fartsrekord på den italienske Nardo-banen i 2002 med 351 km/t. Det var også bilen som ble brukt i promotion-videoen til Ruf, 'Fascination Plus' som er i salg nå. Det er sikkert flere som har sett bilen dundre rundt Nordsløyfa som om den har fanden selv i hælene. Bilens panser er også signert av Le Mans vinner og Formel 1 fører Derek Bell (etter en livlig prøvetur), og har vært utstillings- og demobil i en rekke sammenhenger gjennom årene. Det er også denne som er avbildet på nettsidene til Ruf for R-turbo modellen. Til slutt skulle bilen selges i fjor, og en gæren amerikaner ville ha den totalrenovert slik at den ble 'som ny'. Bilen ble totalrenovert mekanisk og interiørmessig, samt at karosseriet ble hel-lakkert. Handelen ble imidlertid ikke noe av, hvorpå Alois ringte til Espen og spurte om det var noen potensielle kjøpere i Norge. God timing! Jeg hadde solgt min originale 964 Ruf RCT Evo noen uker tidligere, og lette etter et godt eksemplar av en 996 turbo som jeg kunne bygge om til R-turbo.



Lekker, hensiktsmessig og ikke minst svært innbydende!



Et stort og effektivt luftinntak unikt for Ruf R-turbo!

Når sjansen kom opp til å få en ekte R-turbo, i perfekt stand, og med denne historikken, var det ingen vei tilbake. Jeg pantet flasker, solgte kroppsorganer og knuste sparegriser for å få det til. Det er verdt hver krone. Hvem kan si at de er så privilegert at de kan bli glad som et bursdagsbarn hver gang de går gjennom garasjen, uansett hvor dårlig humør man måtte være i på forhånd. Da kan man snakke om at en fysisk ting har en reell livsverdi. Vi Porsche fanatikere er privilegerte i ordets rette forstand! Nå gleder jeg meg som et barn til snøen forvinner og gatene feies. Bilen fungerer meget bra på vinterføre, og ved en del anledninger har det blitt

noen brede nysnø-turer på de svingete fjellveiene rundt i Hallingdal. Jeg er overrasket over hvor mye bedre den fungerer på vinterføre enn tidligere 911'er jeg har hatt, og med fullstendig fravær av Heinz-effekt så er det faktisk en bil man kan leke kontrollert med.

Morsomme bilder blir det også av det. Men det er liksom sommer og asfalt som virkelig gjelder! De to første bane-treffene er allerede booket 10. og 20. april, og jeg håper at jeg og R-turboen kan henge oss på noen av de vel-organiserte klubbarrangementene til PCN i 2007. Dette tegner til å bli et bra år for mein herr Varden!

Åsmund Varden, Gol

Teknisk spesifikasjoner:

R-turbo

Årsmodell:	08/2002
Effekt:	404 kW (550 hp) @ 6,000 rpm
Specific Output	112,2 kW/L (152,8 hp/L)
Volum/komp:	3,600 cm ³ /9,4:1
Dreimoment:	780 Nm @ 4,000 rpm

Eksteriør og tekniske detaljer:

- Yellowbird yellow
- Firehjulstrekk
- Ruf spill, front- og bak spoiler
- Ruf intercooler luftinntak
- Ruf strut bar
- Ruf Bilstein (justerbar i høyde og stivhet)
- Ruf 6-stemplet bremsekaliper foran
- Ruf 18" felger (skrudde) med smidd senter

Interiør og utstyr:

- Sort helskinn, sorte tepper
- Ruf ratt med sort Alcantara/skinn
- Ruf "short shifter" og girkule
- Ruf aluminiums pedalsett og fothviler
- Ruf gulvmatter
- Ruf dørkarm-lister
- Ruf sportsseter i helskinn
- Ruf instrumenter med grønne tall, speedometer innstilt til 350 km/t
- Ruf integrert bur trukket med sort alcantara
- Ikke bakseter
- Porsche CDR22 radio
- 6-point sikkerhetsbelter
- Air conditioning

RUF historie:

Denne RUF Rturboen var først kjørt på A1-banen av Derek Bell, som også signerte bilen på innsiden av bagasjelokket. Dette er RUF-bilen som nådde 351 km/t under høyhastighetstesten på Nardo-banen og var senere demo-bilen brukt på Nürburgring Nordschleife under filmingen av "Fascination Plus DVD"-filmen.

For flere bilder: www.porschephoto.no



Er det mulig og få en Porsche 944 Turbo til under 50.000!? Ja, det er det, men da med en god del arbeid og mye flaks!

Høsten 2005

Jeg var egentlig veldig fornøyd med min 1984 Porsche 944 NA, og hadde vel egentlig slått meg til ro med den, for dette var en bil med god trivsel og meget bra kjøreegenskaper. Men så driver man og følger med på forumet da, og plutselig en dag var bare prosjektet der! Bilen hadde vært en tur i autovernet og hadde skade i fronten, venstre framskjerm, venstre dør og venstre bakskjerm. Ellers måtte bæreb-ru og støtdemper byttes venstre side.

Litt fram og tilbake, så ble vi enig, selger og jeg, om at jeg skulle reise opp til Mosjøen og se på bilen. Som sagt så gjort (noen sjanser må man ta) siden selgeren hørtes ut som en hyggelig kar etter diverse telefoner og e-poster. Bilhenger ble skaffet og noen gode venner ble med opp. Jeg må jo si at jeg hadde min tvil da vi kom opp til Mosjøen men selger var en trivelig kar som hadde vært uheldig med bilen, og det viste seg at det ikke var han som hadde forårsaket dette. *Lån aldri bort bilen er vel mottoet her.*

Etter en times tid ble det handel, bilen ble plassert på hengeren og vi satte

kurs for Drammen igjen. Vel tilbake i Drammen ble bilen nøye gjennomgått og en liste over deler ble skrevet.

Så var det deler som trengtes da. Jeg fant fort ut (hvis jeg skulle bli ferdig til neste sesong 2006,) så var det raskest og enklest og få tak i noen 944 NA deler og noen 924 deler. Her må jeg bare tilføre, at jeg ikke skulle lage en utstillingsbil, bare en bil som gikk rimelig bra og ha det moro med. I ettertid så har jeg fått en bil som går styggfort og ser helt ok ut. - men deler skulle skaffes og her er listen og pris jeg fikk på delene:

- **Forskjerm h/v (NA):** kr 1.500 (brukt).
- **Frontspoiler fra NA:** kr 1.000 (brukt).
- **Venstre dør:** kr 1.500 (brukt).
- **Bakskjerm:** kr 0 (brukt) Byttet i høyre forskjerm som var ok.
- **Bæreb-ru (knekt):** kr 1500,- (brukt)
- **Fjærbein h/v M030:** kr 3.000 (brukt)
- **Radiator:** kr 2.200,- (Ny, ikke original Porsche del)
- **Lykter foran (Toyota Hi Ace):** kr 200 (brukt fra huggeren).
- **Blinklys foran (Golf typ2):** kr 40 (brukt)
- **Tåkelys i spoiler (NA):** kr 300 (brukt)
- **Lakkering (ca):** kr 10.000,- (maskering og lakkering, ikke grunnarbeid)
- **4-hjulskontroll:** kr 650.

Ellers ble det byttet bremseslanger, bremsevæske, noen skruer o.l.

I tillegg så kommer hobby budsjettet (egeninnsats) og da snakker vi flere hundre timer, noen bokser med stål-plast og masse slipepapir. Ferdig på gata inkl. deler, kom denne herligheten på under kr. 50.000. Da ble noen deler jeg ikke hadde bruk for solgt. som: Lyktheve-mekanisme, spoiler under bak, støtfanger bak (da denne ble erstattet med en billig 924 fanger), seter, osv.

Om det er verdt det?

Selvsagt - men man trenger litt, la oss kalle det, "kompetanse". Man må kunne sveise og ha litt teknisk innsikt samt litt kreativitet. Dette er fullt mulig for en entusiast med litt skruferdigheter - og tålmodighet! Det viktigste er å undersøke hvordan man gjør det, så gjøre det! - og nok en gang er forumet svaret - eller internett.

Dette ble gjort på bilen:

Frontplate mellom lykter ble rettet ut, frontspoiler fra en 944 NA, (det som er mellom her er hjemmelaget), aluminiumsfangeren som sitter bak turbofronten originalt er det modifisert fester på og kortet inn 3 cm slik at gitteret som ble brukt ikke ble liggende på yttersiden av selve fronten. Lyktene foran fikk nye fester, blinklys og skilt likedan. Lyktebrønn mellom lykter og frontplate ble klippet og knekt til fra en vanlig stålplate.

På venstre forskjerm ble framkanten på innerskjermen rettet og brukte forskjerm fra en 944 NA ble montert. Venstre dør var bare å bytte over, det elektriske i døren ble beholdt så det ble litt jobb å trekke alle ledningene. Bakskjerm ble kuttet vekk, og en brukt skjerm sveiset inn. Litt tilpassing ble det, men resultatet ble bra (ikke synlig).

Det som gav meg mest jobb var grunn-arbeidet før lakkering, altså sparkling og sliping, dette pga. manglende erfaring, men øvelse gjør mester sies det og etter en DEL sparkling, sliping, sparkling sliping osv. ble det bra. Jeg er nesten sikker på at det ble slipt vekk 3-4 bokser stålplast, men men...

I ettertid er jeg selvsagt fornøyd selv om det kostet mange timer ekstra egeninnsats, men hobby er hobby...

Det merkelige er at når man holder på og trur at man skal bli ferdig til våren, så gjør man ikke det. Det gikk jo selv-sagt litt i rykk og napp og motivasjonen var ikke alltid på topp osv - men i korte trekk kom våren voldsomt fort og i mai trengte jeg ikke å tenke på finstasen for da ble all fritid brukt på bilen. Så kom sommeren endelig og i juli var det skilt på bilen. Stolt som en hane ble det mange minnerike turer resten av denne sommeren.

Det morsomste med denne bilen på norske veier er lyskryss og svingete veier. Gatekjøkken er ikke noe for en fersk 944 Turbo eier - man ringer og bestiller på forhand slik at maten er klar når man svinger inn. Du sluker hamburgeren for så og komme seg fortest mulig bak rattet igjen for å kjøre. Alle vet at man skal søkke maten først før kroppslige aktiviteter. Gjør du ikke det det, blir magen i uleie! Dette fant jeg ut på første turen så etter dag 1 med skilter på bilen, ble det kun korte frokoster og kveldsmat den første uken. Fylle bensin ble kun gjort med kort. Ikke tid til pøiser da...!

Denne sesongen (06) var turen til Oldtimern i Tyskland det absolutte

høydepunkt. Med gode venner på tur er medlemskap i PCN det ultimate for en tulling som meg og alle andre med inntresse for Porsche. At livet er herlig, trenger man ikke være reliøs for å forstå, når man opplever autobahnen (fri fart) med "ny bil" for første gang - på vei ned til "Ringene"!

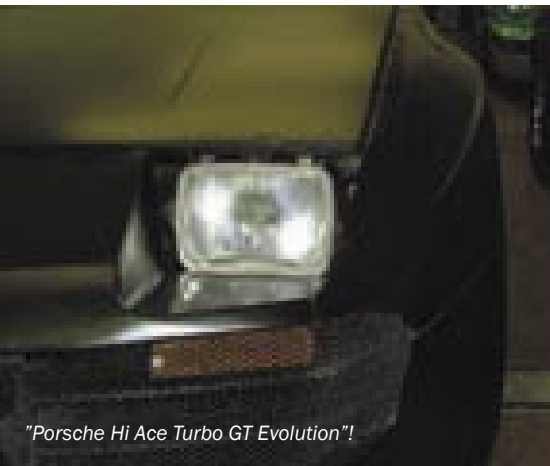
Det er nemlig på autobahnen en 944 Turbo kommer til sin rett og jeg ble overrasket over hvor stabil bilen er i hastigheter over 150 km/t. Selv i over 200 km/t er den en drøm og kjøre! - og turboskyvet da! Hadde aldri trudd at en bil fra 1986 kunne flytte seg så raskt fra 200 til 270 km/t! Bare spør Roy, som er en 911-entusiast og som var passasjer og sjåfør på denne turen. Det er mulig han ikke innrømmer det selv men det var noen kommentarer jeg ønsker jeg hadde tatt opp på bånd. Det holder sikkert ikke i en "rettssak", for objektet var påvirket av omstendighetene, og derav innhabil.

Tut og kjør sier jeg bare, og kommer du over ett prosjekt så gå for det - hvis ikke, ser du nemlig ikke etter noe prosjekt og går da muligens glipp av noe stort. Jeg var så heldig å ikke gjøre det! Skal du ha billig moro så er nok kanskje dette noe for deg? Det morsomste er vel å ha en bil til en billig penge samtidig med at man har gleden av og ha "skapt noe" selv og har mer til overs til eventuelle oppgraderinger.

Uansett så håper jeg at du også gleder deg til en ny sesong med gammel bil, ny bil eller noe du har skapt selv som du tar med deg på PCNs aktiviteter denne sesongen. I år skal jeg få med meg det jeg gikk glipp av i 2006 sesongen.

Ingenting er umulig! Det tar bare lengre tid!

Espen Aass, Drammen



Speed, Style and Beauty

- Cars from the Ralph Lauren collection



Fart, stil og ynde. Intet kan oppsummere høydepunktene i Ralph Laurens samling bedre enn dette, som kanskje er en av verdens vakreste presentasjon av biler - eller "Automobiler". Med tekst av Beverly Rae Kimes, forfatter av flere bøker om biler og merker, og Winston S. Goodfellow, også en kjent bilforfatter, og ikke minst, stilstudier i studio av fotograf Michael Furman, kjent som en av bilverdenes yppersteprest når det gjelder foto, er "Speed, Style and Beauty" vel verdt å bruke penger og ikke minst tid på.

Selv innbitte Porscheelskere finner noe å bite på her, men det er ikke Porsche alt som er gull!

I denne boken vises deler av RL's samling slik den ble presentert på Museum of Fine Arts i Boston. Boken er fra 2005, og undertegnede har siklet på denne siden den kom i Tanums avdeling i Paleet i Oslo. Først i år fikk jeg boken i gave, og kunne endelig sette meg grundig inn i materien!

Boken er en 240 siders paperback, er tykk, nærmest katalog, med vokset fremside. Innhold: 29 biler. Samtlige bilers historikk, eierskap og deltakelser i diverse løp. Historikk rundt type bil, noen godbiter når det gjelder bilen av

bildet spesielt, og bilder. Bilder, bilder, bilder. Detaljer, oversikt, bakfra, forfra, fra siden, og over. Jeg har etterhvert begynt å få en liten samling bøker om biler. Porsche er overrepresentert og det var naturlig å begynne å sette seg mer inn i andre merker og typer. Denne boken er en bok som gjør at jeg blir glad for at bøker varer. Jeg kan bla gjennom den, lese litt her og litt der, og så sette den tilbake på plassen sin. Jeg gleder meg allerede til jeg oppdager den på nytt!

Her finnes inngående detaljer om Bentley Blower, Mercedes SSK og 300SL "Gullwing", Alfa og Bugatti, Morgan, Jaguar, Ferrari, Porsche og Aston Martin. Nest sist og ikke minst: McLaren F1. Det er muligens aldri blitt tatt så fantastiske bilder av en McLaren før denne boken kom ut...

Porsche er representert ved en 550 Spyder og en RSK. Jeg er temmelig sikker på at bilene ikke engang da de

Tekst: Rune Melby

var nye fra fabrikk så så bra ut som disse. Samtidig er det mye interessant lesning rundt også disse modellene. Lauren kjører selv en 930 til hverdags, og ryktene sier at han leter etter en 912 for å komplett-ere samlingen sin...

Er du ute etter en bok du kan være stolt av å ha, glede deg til å bla i og la ligge på bordet: "Speed, Style and Beauty" er boken for deg!

Den kan bestilles gjennom de fleste bokhandlere, men er du nettbruker, lønner det seg å kjøpe den fra f.eks. play.com der prisen for øyeblikket er £25.49. Boken kostet det dobbelte i Norge... Terningkast 7.

Rune Melby, Oslo

"Speed, Style and Beauty. Cars from the Ralph Lauren collection". Kimes, Winston & Furmann ISBN 1-58423-202-1



Rigget Porsche Cayman S - klargjort for PCN Racing

2006 model, kun 6000 km, 19" sportdesign felger, Porsche Ceramic Composite Brakes, short shift girkasse, fullt carbon interiør, bur og 6-punkts seler, Techart styling og understell, Porsche Active Suspension Management, Sport Chrono-pakke, PCM - navi, Bi-Xenon, gule instrumenter, tykt sportsratt, Sparco lettvektseter +++

Autozentrum Sport AS kan være behjelpelig med å drifte, samt stille med sponsoravtale hvis bilen blir kjørt i PCN Racing 2007

Pris ferdig reg.: 1.090.000,-



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



PORSCHE



Tekst og foto: Mona Flom

Bakvendtland

Det var en gang sommeren 2005 mitt Porsche-eventyr startet. Vi hadde erklært evig troskap i seilbåten på vei til unionsoppløsningens 100 års feiring i Oslo og bestemt oss for at bryllupet skulle stå innen et år fra nå av.

Det gikk ikke mange dagene før Tore ropte entusiastisk at han hadde funnet den perfekte morgengaven. Med skinnende øyne viste han meg en staselig blå, original 70 Porsche 911E på finn.no. *”Jeg kan ikke tenke meg noe flottere enn å se min tilkomne kjøre en slik vakker bil. Kom så drar vi og prøve-kjører den!”*

Det var med en viss skepsis jeg satte meg bak rattet ved foten av Nesoddbakkene må jeg innrømme. “Jeg og Porsche” liksom. Den tanken hadde jeg aldri i livet tenkt før.

Spent og litt nervøs bar det oppover den svingete veien. Den skeptiske minen ble fort erstattet med et bredt glis.

Å kjøre Porsche ga en helt ny dimensjon på det å kjøre bil... det var rett og slett en fantastisk følelse. Bilen ble min den og det var en gledens dag da Porsche-mor stod nypolert og fin på tunet. Den ble studert og beundret mens Tore fortalte i vei om bilens alle finesser... at det var en 2,2 liters motor, 155 hk, alt om sportomatic-systemet, om Porschens utvikling fra 1970 og oppover (og nedover) i karosseri og motor. Den mannen er et levende leksikon! Tilslutt ba jeg om timeout og en gin and tonic på verandaen. Dette var mye informasjon på en gang for en stakkars motorgrønn jente som meg!

Her ble jomfruturen til Porschemor klekket ut. For selvsagt så måtte det bli bilferie det året. Vi bestemte oss å legge turen nedover sørlandet, ta kystveien til vestlandet og overnatte underveis på historiske hotell som krysset vår vei. Skjebnen ville det slik at venninnene mine hadde planlagt å drikke meg ut

på jentefesten noen dager senere. For slik som de sa: ”Dere er impulsive nok til å stikke av gårde for så å komme hjem med ring på fingeren!” Festen skred av gårde med masse sprell som hør seg bør og jaggu greide de ikke å lure meg inn i en brudesalong som jeg forlot med en kjole praktisk talt under armen.

Da jeg dagen etter satt på verandaen hjemme med en gin og tonic i hånda og fortalte min kjære om alle sprellene fra dagen før, sa min kjære: *”Vi tar dem på kornet!”* Det var bare det at turen var svært nær forestående, faktisk bare to dager unna.

”Umulig” sa jeg. Ingenting er ”umulig” sa min kjære og så hev vi oss rundt for å få de siste bitene på plass. Vi la turen om Flåm hvor vi ville bryllupet skulle stå. Et naturlig valg siden jeg ønsket å ta navnet til min kjære som er, ja nettopp, Flåm!

På en og en halv dag hadde vi sjarmert de gamle tantene på ligningskontoret og fått ordnet vigselspapirer på rekordfart, funnet en dommer i Sogndal som var sporty nok til å stille opp for å vie oss. Ordnet med vitner fra hotellet, brudesuite og romantisk bord for to i hotellets hage. Kjolen ble kjøpt og sydd inn, håret klipt og vigselspapirer levert ferdig undertegnet.

Porschemor, stadig like nypolert og fin, ble pakket for turen og bikkja plassert på gulvet foran. Så var det bare å feste frogeyes´ene på veien og kjøre av gårde med bilen full av forventning og glede.

Fevik var turens første stopp. Tanis tidligere matfar kom og hilste på med stor gjensynsglede når vi nådde Sola. Stavanger neste destinasjon hvor giftringer ble innkjøpt. Videre la vi turen innom kennelen hvor Tani kommer fra for å hilse på oppdreteren. Vi tok med oss valpen Otto fra kennelen som skulle overleveres i Bergensområdet. Det ble duket for et aldeles så lite sjalusidrama i bilen på vei til Bergen da Tani ikke ville ha noe med den lille hundelømmelen å gjøre nei. Dette var hennes bill!

I Voss ble brudebuketten ordnet og så nærmet vi oss Flåm hotell. På suiten satte vi oss til på verandaen med champagne og frukt. Tore fortalte om slekta si som bodde og arbeidet her når jernbanen skulle bygges og etableres. Vi glemte bort tid og sted nå som dommeren hadde ringt og gitt beskjed om at han ble forsinket. Rettsaken han satt i trakk ut og dessuten så måtte han kjøre to timer før han nådde Flåm. Vi rakk å bli ganske så brisne på den champagnen gitt.

Plutselig ringte telefonen igjen og dommeren var i Flåm. Det bredte seg en lettere panikk over det vordende ekteparet som satt i bare trusa med høy sigarføring. Hadde tiden virkelig løpt fra oss slik! Brudgommen hjalp bruden med å få på seg brudekjolen før han hoppet i sin snertne røde “Moods of Norway”-dress og løp ut for

å finpusse på gullet. Vi ønsket jo å bli viet foran Porschemor med Tani som brudepike.

Dommeren stod og beundret bilen da vi ankom stedet om noe heseblesende. Spørsmålene haglet. Han lurte på alt når det gjaldt den bilen. Vi måtte minne han på at han hadde en vielse å utføre... Brudgom med dommeren bak rattet forsvant med bilen for å parkere mens jeg satte meg til bords for å vente. Ventet... og ventet, men ingen brudgom kom. Det gjorde derimot busslass på busslass med japanske og amerikanske turister. De gjorde stort nummer ut av den forlatte brud, kom med sympati og lykkeønskninger om hverandre mens kameraene klikket. Jeg kunne ha sunket under bordet av forlegenhet.

Endelig kom min kjære som kunne fortelle at han lot dommeren få lov til å ta en liten runde rundt hotellet med bilen som takk for at han stilte så sporty opp for oss. Dommeren fikk fullstendig tenning, droppet avkjøringa og fór som et olja lyn gjennom tunnelen med det største gliset om munnen. Ut på den andre siden hvor dommeren skulle ta en u-sving tilbake stod det en politipatrulje. Brudgommen rullet ned vinduet og ropte på fleip at han satt på med en skikkelig fartssynder. Dommeren ble tomat-rød i ansiktet og politiet knegget. De kjente jo distriktets dommer!

Dagen etter var det nybakte ekteparet klar for sin mini-bryllupsreise og oppover Flåmsbanen bar med oss. Toget var fullt av japanske og amerikanske turister. *“Aaah”* - sa de da de nikket gjenkjennende til meg. Aaaah sa de enda høyere da de så min nybakte ektemake ved min side, nikket anerkjennende, tok bilder på nytt mens Good luck og congratulation-tilrop haglet over oss.

Etter lunsj bar det ut på veien igjen. Perfekte, svingete Porsche-veier ga masse kjøretrening . Mot Årdal, over Sognefjellet hvor temperaturmåleren i bilen var faretruende på rødt. Men Porschemor greide brasene. Fine bilen.



Ned til Otta bar det hvor vi fikk skiftet viftereima. Syntes at ladningen på batteriene ikke var optimale og det var dumt å risikere å stoppe midt imellom ingenmannsland. Hjemveien videre gikk som en drøm. Ikke nok med at Porschemor greide seg forbausende bra på turen tross sin høye alder og lite brukstid så ga hun oss også den perfekte ramme rundt en uforglemmelig tur.

Så gutter... her kommer det et lite tips til dere som ønsker å få deres bedre halvdel interessert i lidenskapen deres. Lidenskapen til alle biler som bærer navnet Porsche... - kjøp en Porsche til dem da vel, så blir det kanskje flere kvinnelige medlemmer i klubben også!

Mona Flåm, Nesodden
(også 1970 modell, stolt eier av en 37 år gammel Porsche 911E Sportomatic)



Sommersesongen nærmer seg med stormskritt og fjorårets kjøring har blitt til erfaring. Med denne erfaringen har jeg som så mange før meg kommet til et punkt hvor jeg leter etter sekunder og tideler der hvor det er mulig å hente dem. Spørsmålet er hva kan jeg som sjåfør gjøre for å hente ”tapt” tid på banen? Å forbedre egne egenskaper bak rattet seiler opp som det opplagte svaret, jo da jeg har masse å hente enda, men dette blir det jo gjort noe med hvert år og er ”work in progress” så det skal gå seg til. Da er utstyret neste post.

Jeg liker, som mange av oss, å oppgradere utstyret slik at det passer mine ønsker. Porsche lager noe av den beste redskapen som finnes for denne bruken, det er bare å spikke den litt til så blir den perfekt! Understell er en viktig ting, men det som står øverst på ”å gjøre lista” er dekk. Er det noe som virkelig kan forandre en bils egenskaper så er det denne sorte ringen av gummi som prøver å gjøre sitt beste der den skal håndtere alle kreftene.

I fjor var det vanlige gatedekk som fungerte bra, som en allround løsning, i år blir det R-dekk fordi ”det må du bare ha” som en bekjent sa. Ja vel jeg skal kjøpe R-dekk, men hva er dette egentlig og hva betyr de forskjellige begrepene? Etter litt sjekking har jeg dannet meg et bilde av hva det er og hva som er viktig

og det er dette jeg vil dele med dere, husk bare at jeg er absolutt ingen ekspert - bare en nysgjerrig førstegangs-kjøper som vil dele noen ”greit å vite” erfaringer. Noe av denne informasjonen vil også gjelde vanlige dekk.

Jeg skrev tidligere om den sorte ringen av gummi, dette er i beste fall en kraftig forenkling siden et dekk i utgangspunktet ikke er sort og stort sett heller ikke rundt. Det består også av en del flere komponenter en bare gummi. Den originale fargen på gummiblandingen er grå - sortfargen er tilsatt og det er ingenting som tilsier at et dekk ikke kan være rødt. Det vil bare ikke se pent ut.

Hvis du ser på dekk fra siden når det står på en bil så vil du se at det er rundt helt ned til bunnen der vekten av kjøretøyet hviler mot underlaget, der har det et flatt punkt. Det er sikkert mange som har opplevd ristingen noen mil etter at bilen har stått stille en stund. Det er denne forandringen i dekkets form som genererer varme, interne spenninger som løses ut i gummiblandingen i form av energi lager varmeeffekten som ikke bare endrer dekkets egenskaper, men som også ødelegger gummien hvis den blir sterk nok. Nøkkelen er enkel, jo mer spenninger eller bevegelser i gummi-blandingen jo mer varme genereres det.

Jeg skal knytte disse tingene sammen med noen kjente begreper etter hvert.

Hva er det som gjør R-dekk bedre egnet til hard kjøring? Som jeg har vært inne på så dreier det seg mye om varme, et vanlig dekk skal dekke mange variabler fra tørt/vått/slitestyrke/liten rullemotstand/støy osv.

For å klare alle disse tingene har det blitt gjort en del kompromisser, en av dem er mønster- dybde. For bra dreneringsegenskaper må du ha dypere kanaler i gummien som vannet kan følge. Når du har dette fører dette til høyere ”blokker” av gummi som vil være mer fleksible under press. Dette vil føre til at gummien gir seg som igjen fører til høyere intern varmeutvikling og en mindre nøyaktig styrerespons. Dere ser kanskje spiralen her?

Et R-dekk har en litt annerledes gummi-blanding, stivere vegger og ikke dype kanaler. Man leser ofte om dårlige våt-egenskaper også ofte omtalt blant PCNR- gutta. Fordelen ligger i mindre ”blokker” av gummi siden sporet ikke er så dypt som igjen fører til mindre varme og bedre styrerespons, man kan si at dekket holder formen bedre og har da bedre svingegenskaper. Det er mulig å ta dette et steg til, nemlig å ”shave” dekket - det vil si å fjerne enda mer gummi fra overflaten, nå høres nok dette litt ekstremt og lite økonomisk ut men det har en misjon, fordelene blir det samme som jeg skrev om tidligere, men i tillegg så vil man ved å fjerne materiale også bedre evnen til å fjerne varmen inne i dekket. Det er ikke friksjonen mellom dekket og underlaget som genererer mest varme, det er den interne spenningen fra bevegelsen i gummien som gjør det, det vil si at den farlige varmeoppbyggingen skjer inne i dekket og ikke på overflaten. Dette er noe å tenke på for de som bruker pyrometer for å sjekke temperaturen. Jeg har skjönt at man må bruke en type med probe for å ha virkelig nytte av målingene. Noe annet å huske på for alle som tenker at shaving er en god ide er at dekket da blir å regne som et rent banedekkk med veldig dårlige dreneringsegenskaper

og nok ikke er lovlig på veien mer.

Intern varmeoppbygging i gummien er viktig å unngå fordi det fører til varmere luft inne i dekket, med varmere luft får man også høyere lufttrykk. De av dere som har vært med på banekjøringer har sikkert lagt merke til en del folk som løper rundt og måler dekktrykk før og etter passene, det har med at dekkets egenskaper endrer seg når lufttrykket forandres. Trykket forandres mindre i et R-dekk enn i et vanlig dekk. Jeg har selv opplevd ganske heftige økninger i trykk med vanlige dekk og håper at dette vil være noe jevnere med R-dekk.

Dekktrykket er viktig å holde kontroll på både fordi det har innvirkning på dekkenes levetid, men også for hvordan bilen oppfører seg. En viktig regel er at dekket tar mer skade av for lavt trykk enn for høyt trykk, dette fordi et dekk med for lavt trykk vil deformere seg mer og miste noe av styrken, dette vil igjen føre til høyere temperatur som vil ødelegge gummien. Nå vil kanskje noen mene at det ikke er noe problem siden trykket da vil øke pga. varmen og det kan nok stemme, men det hjelper ikke mye hvis gummiblandingen har tatt skade av det.

Gummiblandingen i et R-dekk er mykere enn i et vanlig dekk fordi grep er viktig, Blandingen består av flere gummityper, kjemikalier og oljer som gir dekket de egenskapene det har. Dette vil variere fra merke til merke. Det finnes en prosedyre som anbefales på nye R-dekk og det er ”heat cycling”, dette går ut på å kjøre inn dekkene. Tanken er at i et nytt dekk vil det være mange komponenter som ikke har bundet seg til hverandre enda, både mekanisk og kjemisk. Dette må gjøres forsiktig for å sikre at dekkene fungerer optimalt gjennom hele levetiden. Den optimale metoden er å fylle litt for mye luft i dekkene og kjøre i ca. 15 minutter, begynne rolig for så å øke litt etter hvert uten å presse for mye. Etter ca. 15 min. så avsluttes kjøringen. Den ekstra luften slippes ut og dekkene kjøles rolig ned i 24 timer til vanlig temperatur. Dette er en noe upraktisk måte å gjøre

det på og det er mulig å få kjøpt nye dekk med denne prosessen gjort.

Det sies at R-dekk faktisk fungerer bedre på høyere trykk fordi det blir mindre varmeutvikling og mindre dekk-slitasje. Det føles som dekket har dårligere grep fordi opplevelsen blir en noe mer nervøs bil på grensen. Jeg må nok innrømme at jeg venter litt på konklusjonen her fortsatt. Det vil nok vise seg utover sesongen.

Det ble for en del år siden utformet en norm skulle hjelpe forbrukerne å velge rett dekktype. Denne ble utformet av *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) og de kom opp med *Uniform Tyre Quality Grade Standards* (UTQG). Denne normen tar for seg i hovedsak tre ting; slitasje, gripeevne og temperaturegenskaper.

Det er herfra vi har DOT-merkingen, DOT er forkortelsen for *Department Of Transportation* og NHTSA er en underavdeling. Hva betyr så alle disse begrepene, jo at dekket er testet og er godkjent for vei. Det som er viktig å huske på er at DOT ikke utfører alle disse testene selv, de får rapporter fra produsentene og andre frittstående testsentere, de fungerer mer som en godkjenningsnemnd og kan gi bøter ved feilaktige opplysninger.

”Treadwear” er en del av UTQG-standard og sier noe om hvor lenge man kan forvente at dekket vil holde. Kort sagt lavere ”treadwear” jo lavere holdbarhet. R-dekk har generelt en lav ”treadwear” pga. myk gummiblanding.

Referanseverdien er 100 og måten målingen blir gjort på er at det brukes et referansedekkk med spesifiserte egenskaper som monteres på en bil og nye dekktyper som skal testet blir montert på en tilsvarende bil og så kjøres det en fastsatt løype i kolonne slik at forholdene blir like. Det måles så slitasje i forhold til referansen. Det er viktig å være klar over at ”treadwear” kun indikerer slitasje under gitte forhold og har ingenting med dekkets øvrige egenskaper. Produsenter står også ganske fritt til å sette sin egen

”treadwear”-verdi, så bruk dette tallet som en indikasjon. Det er f.eks lett å bli lurt av et dekk med treadwear 200 og et med 220. ”Traction Grade” indikerer kun gripeevne på vått underlag rett frem, det sier ingenting om tørr-egenskaper rett frem eller i sving, våt-grep i sving eller høyhastighetsgrep. Dette er noe å huske på i vurderingen av dekk.

”Temperature Resistance Grades” er den siste delen av UTQG-standard. Denne testen indikerer hvor bra dekkets evne er til å tåle varme og avgi den til omgivelsene. Dette testes ved å belaste dekket ved forskjellige hastigheter og se temperaturoppbyggingen. Hvis dekket blir for varmt og går i stykker ved lav hastighet får den en dårlig rating.

”Traction Grade” er inndelt følgende:

- AA** - Over 0,54 G. på asfalt
- Over 0,41 G. på betong
- A** - Over 0,47 G. på asfalt
- Over 0,35 G. på betong
- B** - Over 0,38 G. på asfalt
- Over 0,26 G. på betong
- C** - Mindre enn 0,38 G på asfalt
- Mindre enn 0,26 på betong

”Temperature Grades” inndeles slik:

- A** - Over 185km/h
- B** - Mellom 160-185km/h
- C** - Mellom 137-160km/h

Her er noen eksempler på UTQG verdier på noen r-dekktyper:

Dunlop SP SuperSportRace: 60/AA/A
Michelin Pilot Sport Cup: 80/AA/A
Pirelli PZero Corsa: 60/AA/A
Toyo RA-1: 40/A/A
Yokohama A032R+A048R: 60/A/A

Vel, dette er hva jeg har lært meg om dekk og begrepene rundt dette, så langt og jeg håper dere også har hatt nytte av dette. Jeg har hvertfall blitt noe klokere hva dekk angår og blitt oppmerksom på at dette faktisk er noe av den enkleste og billigste måten å få bilen din til å gå raskere rundt en bane på.

Roar R. Johansen, Fjellhamar



Porsche Club

3 5 6 N o r g e



F.v.: Formann Stein Holo, Anders I. Elnæs, Tor I. Fagerhøy, Herman Bergsjø (ikke tilstede)

Formannen tar ordet

Endelig vår og ut på veien! En herlig tid. Følelsen denne første gangen hver vår når du vrir om nøkkelen er spesiell. 2 doble forgassere skal ha føde fra en mekanisk bensinpumpe. Bensintanken er foran. Med litt varsomhet på gasspedalen og fulladet batteri starte motoren. Den småputrer og oppfører seg litt underlig før alle sylindrene får jevn tilførsel. Men dette er en del av sjarmen og vi opplever det så gjerne!

Vår betyr også at årets Generalforsamling er unnagjort, og at klubben har fått nytt styre. Hermann Bergsjø er nytt styremedlem. Tor I Fagerhøy og Anders Elnæs fortsetter som styremedlem, og undertegnende er nyvalgt formann. Mer om Generalforsamlingen kommer i eget referat som blir sendt pr. mail til alle medlemmene.

Jeg ser frem mot en spennende "sesong" og til å møte mange av dere. Samarbeidet med PCN er godt i gang. Følg med også på terminlista deres. Jeg oppfordrer alle til å bruke bilene - møt opp på våre og PCNs arrangementer. Ha en fin vår!

Formann for P356KN, Stein Holo

Velkommen til nytt forum

Det var litt vemodig å forlate Veteran og Sportsbil, men av og til må det gjøres noen grep på veien videre. Selv om vi er opptatt av gamle biler er det Porsche som ligger oss nærmest. Hva er derfor mer naturlig enn et samarbeid med Porsche Club Norge.

Mange av våre medlemmer var med allerede de første årene etter stiftelsen av PCN. Det var den gang det var hilseplikt når to Porscher møttes, og antall medlemmer i PCN var på nivået som 356 klubben har i dag. Tiden før pick-up'ene strømmet inn i landet, bygget om på danskebåten med plexiglass fra en telefonkiosk om bord.

Da jeg importerte min første Porsche var det Harald A. Møller som var norsk representant, og utstedte papirer til Biltilsynet. Dette var den gangen du brukte navnet til venner og bekjente som skulle flytte til Norge slik at bilen kunne importeres som flyttegodt. Bilen ble så lagret i 2 år før den endelig kunne registreres på ditt eget navn.

Når jeg leser gamle Porsche Classic er det nesten som å bla i familiealbumet. Jeg kjenner igjen koner og tidligere kjærester/samboere og barna på bildene er nå voksne mennesker med egne familier. Du verden så mye moro vi hadde. Det var vel derfor jeg bekledde sentrale verv i PCN i 15 år før jeg gikk inn i P356KN. Det er mye som har endret seg siste 25 år.

Men det var ikke for å mimre at jeg nå er tilbake som skribent i Classic. Heretter skal dette være vårt klubbmagasin. Årets generalforsamling er unnagjort, og et nytt styre er valgt.

Båter og biler har ofte kvinnenavn og i år, som i fjor ble generalforsamlingen avviklet på den internasjonale kvinnedagen den 8. mars. Denne dagen har alle menn fri til å stille med kvinne nummer to, så 1/3 av medlemmene var tilstede. Heller ikke i år ble det de store diskusjonene.

Anders I. Elnæs



Takk fra styret

Når vi ser tilbake på P356KNs 12 år gamle historie kan det virke som noen av styremedlemmene er valgt på livstid. At en må nedsette en LO-lignende granskningskomisjon før noen i styret innser at de bør gå frivillig.

Dette var ikke tilfelle da Vidar Mellegård etter mange års innsats søkte avløsning. Vi takker Vidar for innsatsen så langt, og er sikre på å få se mye til ham også i framtiden. Nytt styremedlem ble Herman Bergsjø.



Ute og kjører 356 Speedster



Anders rydder i bagasjerommet



"Heaven, I'm in heaven"...

Litt om Porsche 356 Klubb Norge

Klubben ble stiftet av en gruppe entusiaster 26. januar 1995 og er registrert hos Porsche AG og er endel av et verdensomspennende nettverk av Porsche-klubber. Klubbens formål er å fremme interessen for klassiske Porsche, samt bidra til vedlikehold og restaurering av bilene.

Porsche 356 Klubb Norge er tilsluttet Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber (LMK) og samarbeider med Porsche Club Norge (PCN).

Klubben har i mange år vært drevet av et styre uten titler, men med tildelte oppgaver. Nytt av året er at vi igjen har en formann; Stein Holo. Han har ansvaret for nyhetsbrev, referater, tekniske spørsmål og er koordinator mot PCN. Anders har ansvaret for økonomi, medlemsregister, post, grillmerker og er LMK-kontakt. Tor I. er webmaster og vår ansvarlige i forhold til Classic. Herman tar seg av div. fortløpende oppgaver.

Professor 356

Les artiklene skrevet av "Professor 356" på de svenske websidene. Når du har lest gjennom disse artiklene husker du plutselig alt du skulle fikse på bilen din før sesongen starter.

Ta tak i dette i dag, så blir sommeren mye hyggeligere!

Les mer på www.porsche356klubb.se

Nordisk 356-treff i Sverige



Styret vil prioritere Nordisk Treff 2007.

Møtet er lagt sammen med det svenske riksmøtet og avholdes på hotell Kroppefjell i Dalsland 24.26. august.

Disse møtene gir utrolig opplevelser for en billig penge og innbydelser vil bli sendt ut i senere nummer av vårt elektroniske infoskriv "356 Nytt!" I tillegg vil den også bli lagt ut på vår hjemmeside.

Våre websider



Les mer om Porsche 356 Klubb Norges aktiviteter og treff på våre websider:

www.porsche356klubben.net



Dobbel coupé

Porsche Cayman mot BMW Z4 3.0Si

Tekst og foto: Pål H. Brekke

Det er når man våkner litt før seks en lørdag morgen i mars, nesten en time før vekkerklokken, at man skjønner at sesongen er i ferd med å begynne. Utenfor står en sølvgrå BMW Z4 3.0Si coupé og venter på at jeg skal kjøre og møte Rune som har en rød Cayman i garasjen.

Med armene fulle av kameraer, stativer, sugesupper og ekstra batterier, stabler jeg meg ut på gata og bort til bilen. BMWen har stått utendørs, og heldigvis har den fått stå i fred (Rune har ikke vært like heldig: en eller annen tufs har knekt av bakviskeren på hans Alfa Sportwagon i løpet av natten. Verden er full av tullinger...).

I morgenlyset ser Z4en ganske stilig ut, der den står mellom andre litt mer ordinære ekvipasjer. Det omdiskuterte Bangle-designet som preger nye BMWer har jeg ærlig tatt hatt store problemer med, men etter å ha vent meg til det

over noen år, begynner jeg å sette pris på særpreget. Og "flame effect"-linjene på Z4, sammen med det kjempe-lange panseret, er rett og slett ganske stilige, syns jeg. Morsomt også med den litt senkede linjen over taket, som gjør at kupeen får litt Zagato-look.

Fem-seks små og store bagger med utstyr går greit i bagasjerommet, og jeg hopper inn bak rattet. Sportsstoler og M-ratt preger førermiljøet og gir den som sitter bak rattet sportsbilfølelse, men jeg er mer skeptisk til den enorme aluminiumsbjelken som strekker seg tvers over dashbordet. Og det gummi-aktige plastbelegget som dekker alt som ikke er kledd i skinn – og det er ganske mye. For 830.000 ville jeg ha ønsket meg en betydelig mer påkostet følelse i cockpiten; bortsett fra sete og ratt kjennes dette som en Toyota. Men det meste er glemt så snart man fyrer opp motoren.

Rekke-sekseren fra Bayern er en perle. Rett og slett. Jeg mistenker ingeniør-ene i München for å ha gjort noen ekstra lyddesign-triks med eksosen for å få motoren til høres enda fetere ut, for det er ikke vanskelig å innbille seg at det var enda to sylindre foran der. På tomgang og lave turtall brummer denne treliteren fornøyd og fett, og samtidig har den masse karakter oppover i registeret, og hardner til og blir en aldri så liten "screamer" opp mot turtallssperren på litt under 7000 rpm, med et bra snev av racing-lyd i den øvre enden. Knalltøft.

Men vi bruker ikke sånt turtall på vei gjennom byen, selvsagt. For å putle bort til Rune, der hele firerbanden skal møtes for dagen, er det bare å smelle'n i D og brumme av gårde. Ja, D som i Drive – BMW Norge har bare én Z4 kupe pressebil, og den har automat-kasse. For bykjøring er ærlig talt

automat helt fantastisk, og motoren har mer enn nok guffe til at man ikke savner mer power. Det skal uansett vise seg at det ikke er dette som er bilens største problem når det kommer til mer sportslig kjøring.

Nevnte jeg firerbande? Joda, jeg møter tre andre trøtte tryner noen minutter senere. Klubbmann Alexander Bellizia og kamerat David Nilssen har uvitende meldt seg frivillige til å assistere med kjøring, foto og forefallende jobber. Påfallende ivrige var de også i begynnelsen av helgen – det spørs om de er like lette å lokke neste gang...

Idet jeg kommer kjørende bort mot Frognerveien, ser jeg en nyvasket, rød og blank Cayman fyke forbi på vei ned mot rundkjøringen på Solli plass. Rune er åpenbart våken. Ikke bare det; han har små horn i panna allerede. Selv om mannen er nesten to meter lang og bilen akkurat litt for liten til at han kan sitte komfortabelt, er det ingen tvil om at han digger Cayman. Han har vært tidlig oppe og gitt den en vask også. "Hadde jeg eid en sånn bil, hadde jeg vasket den med tunga," sier Rune. Jeg spør ikke hvordan bilen har blitt så blank.

Vi setter kursen sørøstover, kopperholderne fylt med pappkrus med kaffe, på jakt etter en litt ålreit foto-location et sted i Akerhus eller Østfold. Foreløpig er det ikke så farlig hvor vi havner – det er gøy å bare kjøre litt med de nye bilene, bli litt kjent. Jeg

brummer av gårde i Z4, og selv om panseret buler ut og fyller utsikten på en måte vi ikke har sett siden gode, gamle amerikanske "muscle cars", føler jeg meg litt mer som taxisjåfør enn sportsbilist så lenge Cayman'en er i synsfeltet. Den piler fram og tilbake i bakspeilet, ser ut som den er klistret til underlaget, og når den ligger en halv billengde foran meg i venstre fil på motorveien, ser den ut som en drøm. Den har rett og slett litt italienske linjer, klassiske sportsbil-trekk.

Selv om bilene virker nokså like i prestasjoner på motorvei, er det umiddelbart at Porschen, i hvert fall med dagens skotøy, ligger en god flokk hestehoder foran med en gang underlaget blir litt mer geometrisk krevende. BMW har utrustet denne Z4en med piggfrie Hakka-dekk, og de er glatte som dieselmarinerte helgummidekk. Under aksellerasjon slipper de på tredje gir(!), og de hyler som en amerikansk gangsterfilm fra søttitallet bare man vrir så vidt på rattet. Fullstendig håpløst forhold mellom understell og veigrep – det føles omtrent som å styre en lett jolle uten kjø. Det blir ganske fort klart at dette blir en umulig sammenligning når det gjelder kjøreegenskaper, for det er umulig å vurdere hva en Z4 egentlig er god for ut fra dette.

Etter nervøst å ha guidet en upresis Z4 gjennom noen egentlig nydelig svingete veier, uten å ha hatt mulighet til å kose meg i det hele tatt, er det deilig

å endelig ta plass i velkjente Porsche-omgivelser. Som sagt ørtten ganger før; interiøret i 987-serien Boxster, Cayman og 997 er et voldsomt framskritt i forhold til forrige generasjon, og i direkte sammenligning med BMW-cockpiten føles Cayman mye mer romslig, luftig, og oversiktlig. Testbilen har en stor carbon-pakke og ganske mye skinn, og gir et mye mer gedigent og luksuriøst inntrykk enn konkurrenten. Selv om Porschen er litt dyrere, hadde jeg i hvert fall ikke følt meg lurt om jeg satte meg inn i dette interiøret.

Men bortsett fra at jeg sitter godt i standardsetene og at alt jeg tar på føles godt, er jeg egentlig bare interessert i en ting; hvordan kjennes denne bilen over de samme svingete, humpete veien som ga meg anfall av kaldsvette i Z4? Det tar et sted mellom femti og hundre meter før jeg har svaret. Deilig. Nydelig, til og med. Dette er rett og slett noe helt annet. Som Porsches interne salgsmateriell i mange år har påpekt; det er forskjell på sportsbiler og sporty biler. Det er to forskjellige divisjoner. Tuft IL mot Rosenborg – eller Barcelona.

Selv om jeg savner mer skyv fra boksermotoren rett bak ryggen, er det et herlig snerr og et rimelig trøkk i den øvre enden av registeret, og framdriften er kvikk. Det morsomste er imidlertid hvordan denne bilen danser nesten uanstendig tett med underlaget – bilen reagerer umiddelbart og helt



intuitivt riktig på alle justeringer av styring, gass og brems, og er rett og slett inspirerende å kjøre.

Porschens Pilot Alpin-dekk er også bløtere og har mindre feste enn det Cayman-understellet kan håndtere, men faktisk øker det bare underholdningsverdien – en tendens til hjulslipp i svinger og ved brems og aksellerasjon gjør at man føler seg litt nærmere marginalene, uten at det går helt uanstendig fort. Egentlig perfekt for norske forhold.

I litt mer åpent landskap forsøker vi å sammenligne kreftene, og der må det innrømmes at det blir utlikning til Tuft IL, i hvert fall følelsesmessig. Uten å ha gjort noen forsøk på å måle prestasjoner, er de to bilene ganske likt matchet når det gjelder aksellerasjon. Likevel, treliteren i BMWen har nesten 50 newtonmeter mer dreiemoment og tjue ekstra hester i forhold til Porschen, og selv om den også trekker på mer vekt, virker motoren i Z4 sterkest. Automatkassen gjør umiddelbart responsen litt bløt, men hvis man velger gir manuelt (eller har trykket inn Sport-knappen), er det

et bunndrag og et skyv i BMWen som Cayman med bare 2.7 liter ikke helt kan matche. Lyden er ærlig talt også et snev tøffere.

Det er litt synd at sammenlikningen vi planla ble såpass ødelagt av feil gummi. Det er fristende å invitere til en returkamp senere på året, men Z4 burde egentlig hatt manuelt gir også, om kampen skulle bli litt mer rettferdig. Jeg hadde veldig lyst til å like denne BMWen, og de aller første minuttene ga den store rekkeseekseren og muskelbil-følelsen et visst håp, men etter en helg sammen er romansen ganske kald allerede. BMWen stikker av med prisen for beste motor, men må se seg slått på kjøreegenskaper, interiør og eksteriør.

Det kommer antakelig ikke som noen overraskelse på noen at en Porsche vinner sammenlikningen i en test skrevet i Porscheklubbens eget blad, men for ordens skyld: en 2.7-liters Cayman har akkurat samme problem som storebror S: det merkes så inderlig godt at denne bilen kunne håndtert betydelig mer power. Egentlig hadde det eneste rette vært

å trykke inn en 3.8-liters 355-hester og en diffbrems, for så å kjøre hekken av samtlige andre biler – Porschens øvrige modellrekke inkludert. På den annen side er de 245 hestene i Cayman mer enn nok for norske forhold, og antakelig er en litt mindre stall en fordel om du skal holde deg til venns med onkel blå, for du rekker i hvert fall å tenke deg om en gang eller to før du havner i seriøst ulovlige hastigheter.

Alle ordentlig bilinteresserte burde egentlig gjøre hva de kan for å få en tur bak rattet i en Porsche Cayman, bare for å oppleve hvor fantastisk balansert og kjøreglad en bil kan være. Det hadde vært så flott om en bil som dette ikke hadde blitt priset bort i natta av de norske avgiftene, for dette er en "begynner-sportsbil" av ypperste klasse. Veiene burde vært fulle av dem.

Hjertelig takk til BMW Norge og Autozentrum Sport for velvillig utlån av bilene, og takk til Rune Melby, Alexander Bellizia og David Nilssen for hjelp med foto, kjøring og praktiske gjøremål.

Pål Brekke, Oslo



MICHELIN – prestasjoner som holder fra første til siste kilometer.

Velger du dekk fra Michelin, velger du dekk som holder lenger. Du sparer penger fordi du ikke behøver å bytte dekk like ofte. Dessuten slår du et slag for miljøet fordi det blir færre dekk som går til gjenvinning. Michelins 4000 forskere rundt om i verden arbeider for at du skal få de beste ytelsene fra første til siste kilometer.

www.michelin.no





Bodil hilser Egil "The Man without a Nose" Haugen
Dette er heeeelt normalt på Kolbotn...

Jenta i røyken

Bodil er usnerpete, sjenerøs, morsom og åpen. Hun har, kort sagt, de egenskapene som skaper liten avstand mellom henne og verden rundt. I tillegg har hun energi som en mellomstor bulldoser, eller en GT3 – om du vil. Det jeg nå har sagt, er vel noe de aller fleste i Porschemiljøet vet, men nå skal du få vite litt mer om kruttlappen fra Kristiansund.

Bodil kom til Oslo allerede i 17 års alderen. " – og da jeg kom fra Frei til Oslo for 20 år siden, så var ikke det å ta lappen det første jeg tenkte på", ler Bodil. Der hvor hun kom fra kjørte det forbi en bil om dagen, mens i Oslo måtte hun krype langs husveggene for

ikke å bli kjørt ned. Lappen lot hun være, og det gjør hun fortsatt. Når man tenker på det, så er antagelig Bodil den personen i Norge som har tilbrakt mest tid i Porscher uten å ha førerkort. – Men hva gjør vel det når hun har Steffen Karlsen til mann. Det er nemlig sånn at Steffen foretrekker å kjøre, for å si det forsiktig.

Da Bodil var 21 år gammel, dukket Steffen opp i livet hennes. "What a match!" – spør du meg. Den nyutdannede kokka, med null bilerfaring, lurte veldig da Steffen fortalte at han gledet seg til våren - for da skulle han ta ut Porschen. "Er ikke det en bil, da?", tenkte Bodil. Etter det

har hun knapt nok kjørt i noe annet. "Bilene får så være", smiler Bodil. I livet hennes er det menneskene som er viktige – ikke så mye tyske biler. Av Bodils bilpark gjennom årene: 911 ´73 RS Replica, 944 T, 944 R, 964, 993 og 944 S2 Cab og favoritt-guttene: Geir, Even, Egil, Stein, Harald og Steffen – er det lett å velge. Guttene, naturligvis!

Gjennom årene har det blitt mye "gassing". "Gud vet hvor mange ganger Steffen og jeg har kjørt over Sirdalsfjella og ned til Vestlandet", smiler Bodil. Jeg tror hun synes det var digg å komme en tur "hjem" i ny og ne. Jeg forstår at de hadde Porsche-meets på Vestlandet i gamle dager – masser av dem. Sånn er det ikke lenger. Folk synes det er drøyt nok å kjøre fra Drøbak til Øvrevoll for å vise frem bilen sin på vårmønstringen.

Selv har jeg bare kjørt bil til Vestlandet en gang – og det var til Bodil og Steffens bryllup. Bryllupet var av den gromme typen. Det virket som Martin Scorsese hadde hatt regien. Det krydde av mennesker, meninger, Porscher, natur-opplevelser, galskap og misforståelser. Store, gode familier fra begge sider smilte og hilste om kapp, mens en stor vennegjeng sørget for mer enn nok oppmerksomhet til de nygifte. Bodils pappa synes jeg holdt en feiende flott tale, "men hva sa han egentlig?" – spurte han Bodil utpå kvelden. Bodil forklarte og forklarte uten at gubben forsto noe mer. Selv satt jeg i ivrig dialog med barkeeperen utpå kvelden. Han forsto ikke hva jeg sa – og i sannhetens navn forsto ikke jeg heller hva jeg sa.

Geir Espedalen var forsiktig. Han skulle tross alt kjøre racing på Våler dagen etter bryllupet. Jeg tror han kjørte fra Frei ved tre – tiden om natten. Hvilken disiplin. - Og så vant han i tillegg. Sånne kompiser har Bodil. – Men hun har jo også de kompisene som holder en fest gående. På Frei dundret det, og gikk - til det fløyt opp dau torsk med buken i været rundt fiskeværet hvor selskapet sto. Egil Haugen valset rundt med en diger blomsteroppsats, med levende lys og en seilskute på hodet mens Morten og Ane klappet i hendene sine. "Det er jo bare en lighter", sa Egil, mens folk fyrte opp røyken sin fra Egils hodepryd og jublet seg inn i natten. Sånne venner har Bodil. Venner som henne selv – uten keramiske bremses i hue.

Den flittige leser har vel forstått at Bodil har vært aktiv i Porschemiljøet en stund. Rundt 17 år, tror jeg. La oss gå tilbake til 1992, en liten tur. Bodil og Steffen dundret avsted, som to store smil, for å oppleve F1 på Hohenheim. Hotell, reiserute – ja, alt var planlagt. – "Men det er nå engang sånn at det eneste man ikke kan planlegge er det som foregår inni motoren din", smiler Bodil – for der gikk det galt. Ett eller annet sted ved Hamburg stoppet bilen. Men hvor ved Hamburg? Det er ikke stilig



Geir Espedalen (t.v)
Jenta i røyken
John B. Roligheten



Morten Hansen, Steffen og Bodil på Kinnekulle

å ringe redningsbil når du ikke vet hvor du er. Etter masse armer og bein dukket det opp en reddende engel og flyttet den ødelagte RS ´en til et verksted.

"Jeg forsto alvoret", hvisker Bodil. Steffen er i nærheten nede på Auto9 mens jeg intervjuer henne. "Det er ikke noe vits i å tenne på et 20 år gammelt bensinbål", smiler hun. Det ble Hohenheim med leie - Golf. Ikke noe stor nedtur for Bodil, men for Steffen – da stakkar.

"Etter at Stein Gildberg overtok 993 ´en vår, har vi fått 944 S2 Cab og båt. Båten er liksom et plaster på 993 – såret, forstår du?" – Bodil smiler lunt. Steffen peser i bakgrunnen. Han

driver og blåser vindusspylerene på bilen min rene. Min mening er dog at han er ganske fornøyd med bil- og båtparken. Sist sommer fikk Ellen og jeg besøk av Bodil og Steffen på hytta i Papperhavn. Det blinket i fortenna til Steffen tre nautiske unna. Jeg synes jeg så smilet til Bodil også. De kan kose seg også uten "denne bilen".

Over et lunt glass utpå kvelden, kommer det frem: "Tenk hva jeg hadde gått glipp av om jeg ikke hadde truffet dette miljøet", Bodil mener dette. Jeg våger å si: "Tenk hva jeg og mange med meg hadde gått glipp av om vi ikke hadde truffet "Jenta i røyken."

Per Charles Molkom, Drøbak



“Livet er til for å leve Lidenskap er dets krydder”

Tekst: Frode Flage Eriksen , Steinar Christiansen Foto: Steinar Christiansen

Uten litt galskap og lidenskap så ville det ikke blitt produsert eller solgt en eneste Porsche. Da hadde vi alle kjørt rundt i Avensis stasjonsvogn med tilhengerfeste og skiboksen fast montert på taket. Bilkjøring hadde kun vært ved behov for transport. Porsche Club Norge, med sine 1000 medlemmer er beviset på at lidenskapen absolutt er tilstede, til og med i et land som Norge. Et land hvor misunnelsen kun marginalt blir overgått av seksualdriften. Autophili er nå en sosialt akseptert diagnose?

Jeg har mange lidenskaper her i livet, men å bli kjent med nye personer er noe som jeg virkelig verdsetter. For ca 4 år siden møte jeg en person hvis interesse, lidenskap og ikke minst kunnskap om biler overgikk de fleste jeg tidligere har møtt. På toppen av det hele var han innmari trivelig. Steinar Christiansen var, som meg, relativ ny i klubben og vi begge syns slalom var skikkelig morsomt. Det eneste som

manglet var noen overdådige premier. Steinar og jeg ble enige om at den av oss som kjørte hurtigere enn den andre vant en iskrem under påfølgende premieutdeling. Det faktum at ingen av oss fikk topp 3 plasseringer måtte selvfølgelig kompenseres.

Steinar og jeg møttes og pratet sammen under mange treff i årene som gikk. Etter slalomen på BAMA i fjor inviterte Steinar meg hjem for å vise meg en bil han hadde snakket endel om. Når garagedøren åpnet seg, ante jeg omfanget av Steinars bilinteresse. Her sto det ikke bare ”Stuttgart-stål”. En og annen Bayersk doning måtte også kjempe om oppmerksomheten. Da jeg nå og da skriver for Classic, så ante jeg konturene av et tema og et intervjuobjekt.

Lidenskap til bil

Steinar var involvert med bil fra han var 5 år gjennom sin far. Ikke av interesse, men av nødvendighet. En

sliter av en far som var mekaniker på en av de gamle bedriftene i Porsgrunn, som forsørget familien på 6 etter beste evne, måtte som mange den gang sykle flere timer daglig på gamle grusveier til og fra jobb da økonomien ikke tillot noe annet. Det ble flere gamle biler av forskjellige slag og han reparerte og skrudde bil så fort det var noe som gikk i stykker. Som mekaniker og reparatør hadde han lært seg at det aldri var noe som ikke skulle være uprøvd om noe gikk i stykker. Fanten ikke delen var det jo bare å lage den. Steinar fulgte med og lærte naturligvis.

Som 17 åring skulle Steinar kjøpe sin første bil for hele tre tusen kroner og regnet med at han selv måtte sette denne i stand basert på det han hadde lært litt av sin far. Bilen som fanget hans interesse var nemlig også en bil med motoren bak, en NSU 110. Nå er det sikkert ikke så mange som husker disse bilene, men en ting er sikkert, dette var for mange en gryende start

til interessen for biler med ”Freude am fahren”. Nå er dette er riktignok BMW sitt ”slogan”, men passer minst like bra for Porsche.

Porsche på denne tiden (1973) var noe man hadde hørt om, men knapt sett på veiene her hjemme. Men som sagt, en liten gnist for sportige biler var allerede tent, spesielt på biler med motoren bak. Lett bil med mye vekt bak, bra på vinterføre og is og en utfordring å kjøre. Som Steinar sier; ”denne NSU’en var for meg min lille Porsche, som jeg kjørte med på veien, i skogen, på isen og trimmet etter alle kunstens regler”.

”Nitti, hundre og hundre og ti – dette begynner virkelig å bli triveli”
Selv i en situasjon med avkom i huset, spurte jeg Steinar hvordan han har løst kabalen? - og Steinar forteller:

Som far til tre sønner er det naturlig at det har vært mange gutteaktiviteter i familien i tillegg til bil opp gjennom disse årene og det ville være unaturlig om alle skulle ta opp bilinteressen. Det har i tillegg til bil vært hovedvekt på kampsport, hvor vi alle har mange år bak oss i forskjellige grener av dette, samt fotball, svømming og motorcross. De to største er fremdeles aktive i kampsport, men jeg og minstemann deler ”ekstrem-autofiliiiiii” eller hva nå dette skal kalles. I alle fall begynte yngste sønn allerede som 5 åring å modifisere trådbilen sin og laget tegninger på hvordan han skulle montere en gressklippermotor på den. Han rappet til og med et BMW ratt jeg hadde liggende og monterte på trå-bilen med strips! Som 15 åring hadde han allerede sin første Alpina ombygging på en 3 serie stasjonsvogn. Dette har etter hvert gitt mange år med bilbygginger og han driver i dag, sammen med Knut, ”SS-Performance” i Skien. Spesialiten er naturligvis innen bygging av motorer til Porsche og BMW, samt en del egne heftige utgaver av Porscher og BMWer. Spesielt er en GT2 Evo med komplette egenutviklede motorer med ”høy virkningsgrad”, samt en ganske

profilert BMW E30 med 1048 HK. **Ulv i fåreklær**
Etter dette har det rent masse vann i bekken, årene har gått og økonomien etter hvert endret seg litt. Dette har medført at jeg nok har utviklet en lidenskap for biler litt utenom det vanlige. Både privat og via min jobb har jeg opp gjennom årene fått kontakter og venner over hele verden, men spesielt i Tyskland, USA og England. Hva er en fellesnevner for disse



landene i denne sammenhengen? Nemlig bilsport, og bilentusiaster. Sikkert mye annet også, som ikke er tema i denne sammenhengen.

Denne lidenskapen er også tydeligvis uavhengig av alder, status geografi osv. Forskjellen er bare at økonomien styrer hvor dyrt kjøretøyet er. Lidenskapen er derimot ofte minst like sterk for den som har et lavt budsjett, da man derfor ofte må bruke mer tid på ombygging eller hva man ellers foretar med bilen og ofte blir sterkere knyttet til resultatet.

Av naturlige årsaker ble det for min del veldig mange år med ombygging av BMW, delvis foretatt selv eller via mine kontakter i Tyskland, som jobbet med utvikling og bygging av BMW for mange av de kjente firmaene som Hartge, Schnitzer, Krankenberg og med gode kontakter både mot BMW ”M” og

911 GT2

Alpina. Mange av disse kjørte også Porsche, både til gate- og banebruk. Nå tillot verken økonomi eller det faktum at en familie med tre barn vanskelig fikk plass i en 911 noe slikt kjøretøy den gangen, men en gang så skulle jeg ha det...

Jeg fikk da fortsette å drømme om Porsche og heller gjøre det beste ut av mine eskapader med diverse BMWer og heller se hva man kunne få til med

disse. Jeg må la BMW få henge med litt til for at dere skal skjønne opphavet til min hovedinteresse, nemlig det å bygge om bil. I løpet av årene kom jeg bort i bekjente i disse landene som virkelig kunne dette med bil. Fra en overingeniører i TÜV i Tyskland som kjørte Porsche Cup der nede, til den mest hardnakkede BMW-tekniker og bilbygger som kjørte i Porscheklubben med sin BMW... ja du leste riktig. - og nå demrer det vel for noen her...

Hva skal man velge? Vel, økonomi var den første hindringen, men som allerede nevnt var det viktig å tenke på familien også, for ferie og bil har alltid vært viktig å kombinere for å kunne rettferdiggjøre kostnadene. Så da var det greit å kunne kombinere.

Jeg begynte å bygge om BMWer selv etter alle kunstens regler, fordi jeg synes det var veldig morsomt, men også fordi

911 GT2

det i Tyskland var moro å kjøre fra Porschene med en BMW 525 diesel eller 316 Compact o.l, riktig nok med M5-motor, V8 eller V12 med effekt litt over det vanlige i slike biler - eller kanskje en av de andre bilene mine som hadde Porsche-ytelse, men med plass for familie og bagasje: en Alpina B10 Biturbo stasjonsvogn. Masse rå bil og moro for pengene.

Det ble selvfølgelig stor bil og mye vekt, men du verden så morsomt! 0-100 på 5,2 sek og toppfart på 292 km! På toppen av det hele lovlig og godkjent, for det har også alltid vært noe av det morsomme i denne liden-skapen, nemlig hvor langt det er mulig å tøye grensene med full godkjenning.

Følg lover og regler

Biltilsynet har alltid vært en stor utfordring for oss bilentusiaster og de leter ofte etter muligheter til å nekte en ombygging i stedet for å se på hvilke muligheter det finnes, men dette er jo noe vi dessverre opplever ofte ved det offentlige. Dette betydde for meg at jeg måtte finne ut hvordan lover og regler hang sammen i Norge og Tyskland. Dette, sammen med at det faktisk er ganske vanskelig å bygge om biler slik jeg ønsket det, medførte at det på den tiden var få som gjorde slike ombygginger og godkjente dette.

Opp gjennom årene førte dette til en del spesielle bilprosjekter for gatebruk og bane for meg selv og venner. Jeg lærte meg lover og regler i Tyskland og Norge for slikt og var alltid nøye med at en bil skulle være fullt ut godkjent hvis den var for gatebruk. Dette var spesielt morsomt den gangen jeg bygget om de første 3- og 5-seriene fra 4-sylindrede 1,6/1,8 til V12/5,6 basert på kun originale BMW deler og troppet opp på Biltilsynet for godkjenning. Ansiktet på dem som jobbet i hallen, når jeg skulle godkjenne fra en liten 4 sylindret til en stor 12 sylindret motor med all annen teknikk som hørte til, var verdt nesten alt strevet med å få dette til. Men godkjent ble det.



Etter som tiden gikk begynte jeg å nå grensen for hva som føltes riktig med mine ombygginger av BMW, spesielt med hensyn til vekten og det faktum at motorene ikke er enkle å få veldig mye effekt ut av, i alle fall ikke med den elektronikken som fantes tilgjengelig til inntil noen få år siden. Jeg følte at jeg hadde nådd grensen, men dette viste seg senere å være helt feil, men det er en annen historie (les BMW 3-serie med 1048 hk).

Fra BMW til Porsche

Etter hvert fikk jeg prøve noen Porscher av bekjente, både eldre 911, men også 964, 993 og sågar en GT3 Clubsport i Tyskland. Man kan jo som ekte bil-entusiast ikke unngå å bli påvirket av sånt. Jeg begynte å få interesse, men innså også at det ville være som å "banne i kjerka" blant en del av mine edsvorne BMW-venner å få en Porsche i garasjen, spesielt jeg som alltid hadde hevdet at BMW var det ultimate...

En kamerats venner i Tyskland hadde en original RUF CTR II, og etter hvert ble jeg "smålig" påvirket og skjønte at jeg måtte nok bite i gresset og finne meg en Porsche. Jeg skjønte at en Porsche i originalversjon hadde løftet en del av det som gjør en BMW sporty ennå et par hakk. Det var en stor innrømmelse for meg, og bil-entusiasmen fikk påfyll av det en ekte entusiast skal ha; rå motor-lyd, utseende, design og ikke minst noe av det jeg har veldig sans for, funksjonell teknologi i bremses og understell.

Samtidig som jeg prøvde litt av nyere og eldre Porscher, vurderte jeg hva naboer og venner ville si hvis jeg kjøpte Porsche! Dette var viktig i et sted som Grenland, hvor janteloven er vesentlig sterkere enn kjønnsdriften i området. Nå betyr ikke det at vi er impotente, bare at vi er så forbasket opptatt av hva andre har og ikke minst hvordan de har råd til sånt! Samtidig signaliserer ofte en Porsche et eller annet for de fleste og jeg er av den typen at jeg ikke liker å stikke meg frem, eller å være i sentrum som person. Dette blir man ofte om man har Porsche i et miljø hvor det nesten ikke fantes slike biler.

Uansett, jeg tok skrittet helt ut og kjøpte meg jeg en flott 4 år gammel sort 996 med GT3 Werks-look og tiptronic. Nesten før jeg fikk den hadde jeg naturligvis foretatt litt endringer på den ved hjelp av en av mine gode bekjente i Tyskland, som hadde mange år som utvikler hos Bosch, da Porsche og BMW som spesialfelt på motorelektronikk.

Super bil, som viste meg at Porsche egentlig fortsatte der BMWs beste "M"-biler stoppet, i alle fall om man tar standardbilene. Nå hadde jeg selvfølgelig en del erfaring fra de aller fleste versjoner av BMWer og kunne derfor sammenligne en del. Hadde også flere på "stallen" å sammenligne med, blant annet M3er med 4, 6, 8 og 12 sylindrede motorer, som hver for seg hadde ypperlige egenskaper til hvert sitt bruk.



Knuts 965 RSR Twinturbo

Jeg fant fort ut at denne utgaven 996 med Tiptronic ble feil for meg. Nesten alle M3ene var raskere og det ble jo feil synes jeg. Når min kone så, som er en meget forsiktig dame med sans for form og farge, synes denne sorte 996 var "nydelig" å kjøre, begynte jeg å lure på hva i all verden jeg drev med. Jeg var jo for søren ikke opptatt av at bilen skulle være nydelig å kjøre, men rå og brutal...! Derfor begynte jeg å tenke ombygging til manuelt gir og twinturbo, men skjønte fort at det var å begynne i feil ende. Jeg så meg derfor om etter noe annet og etter et års tid byttet jeg den i en original RUF RCT C4, kjøpt ny i Norge. Da begynte moroa for min interesse for Porsche. Det var kjempemorsom å kjøre, rå og brutal og snill på samme tid. Men etter kort tid fikk jeg en kraftig oljelekkasje som viste seg å være en sprukket sylinder, som igjen førte til at jeg måtte begynne å tenke på skruing igjen. Noe jeg egentlig ikke hadde mye lyst til.

Hvor skulle jeg få gjort dette på et fornuftig og skikkelig vis? Heldigvis hadde sønnen min Tarjei og hans kamerat Knut, allerede masse erfaring på dette feltet og de tok for seg bilen og plukket motoren fra hverandre, reparerte den, men gjorde også flere forbedringer med flow-preparering av innsug, eksos og turbo og litt annet. Det ble en økning fra 375 hk til 420 hk og den ble en ennå bedre bil.

Dessverre begynte tankene mine om

ombygging å surre igjen. Knut hadde allerede en kjempe-rå blå 965 RSR Twinturbo, naturligvis selv-bygget, kun 1140 kg og mye effekt. Dette var det råeste jeg hadde kjørt.

Beskjeden som Knut er, snakket han forsiktig om ca 500+ hk. Nå trenger man ikke være romforsker for å skjønnere at dette var meget forsiktige tall. Spesielt basert på elektronisk måling gjort på Gardemoen med 0-100 på 3,2 sek og 0-200 på 8,8. Kvartmilen, for de som skjønner seg på dette, på 10,88 med 221 km med gatedekk. Dette var for meg helrått! Sånt tenner skikkelig! Men hvordan var dette mulig? Jeg har jo en del erfaring fra Tyskland på hva en rask bil er, men dette skjønte jeg ikke.

Vel, ikke lett å forklare, men *effekt* er mye mer enn effekt. De fleste synser og tror en del om dette uten å vite hva de snakker om.

Det dreier seg blant annet om hvordan effekten kommer i forhold til vekt, luft-motstand og utveksling; eller som jeg ofte kaller dette; bilens virkningsgrad. Dette baserer seg på at jeg i mange år har benyttet aksellerometer, både med og uten GPS-korrigering, når jeg har villet bevise for meg selv hva endringer på motor, vekt og bremses har gitt av dynamiske forbedringer. Derfor ble jeg meget imponert av disse tallene. Ikke mange gatebiler på denne kloden klarte noe slikt. Faktisk hadde jeg aldri sett slike testtall på noen bil.

GT2 Evo

Knuts 965 RSR Twinturbo var kjempebra bygget, med bremses fra Porsche LeMans, 380 mm. skiver foran, 6-stemplede calippere fra Cayenne turbo og 993 turbo frambremses bak.

Girkassen hadde han også bygget om (Knut sin spesialitet), men motoren, den måtte jeg prøve i RUFen tenkte jeg, for hvordan ville ikke dette kunne akselerere med 4 hjulstrekk? Dette ble raskt avlyst etter å ha blitt truet av yngstemann (Tarjei) med at en original RUF skal ikke tukles med. Greit nok. I stedet kjøpte jeg Knuts bil og brukte denne en periode med stor nytelse. Så ble det litt diskusjon mellom oss "gutta" hva vi kunne gjøre med denne videre, hvorpå jeg en gang nevnte at GT2 Evo ble levert i et antall på ca 25 stk fra Porsche, med noen få for gatebruk og lavere ytelse enn race naturligvis.

Evo er en helt annen bil enn vanlig GT2. Den har mye lettere, mye mer effekt og mye mer brutalt oppsett. Derfor er tanken om en slik original bil bare å glemme - men en skikkelig replika lar seg høre, spesielt om vi kunne bruke det vi hadde i RSRen.

Som sagt så gjort. Vi plukket den helt fra hverandre og bygget den med samme deler som Porsche benyttet den gangen (via andre bekjente i Tyskland). Bilen hadde halvbur og FIA godkjente stoler og ratt, samt 4-punkts belter.

Designet ble hentet fra 996 Cup-bilene med dekor over hele bilen og jobben ble utført av Tarjei og Knut på SSP. Resultatet er etter vår mening meget bra og akkurat så rampete som vi ønsket.

Vi kan jo ikke stoppe med dette. Litt hobby må jo vi ha som ikke har noe særlig annet å ta oss til (lurer på hva det betyr??). Derfor begynte neste prosjekt å gry. Enten GT2 Evo eller RSR igjen, men i helkarbon og hel-integrert FIA-bur denne gangen for å bli skikkelig stiv og robust. Denne gangen skulle vi gjøre det helt hundre!

911 GT2



Bremser er det nok av!!



Bare dekal-jobben kan ta motet fra enkelte...



Nearly there!

Jeg ville helst bygge på en bil med høyere verdi i utgangspunktet for å rettferdig-gjøre de store byggekostnadene, som stort sett er de samme uansett hva man bygger når ombyggingen er så omfattende som dette. Basis ble en 1991 Turbo "Werks S", som jeg fikk tak i via en kamerat. Vekt og effekt sammen med detaljer av høy kvalitet ble målt og den ultimate GT2 Evo ble planlagt. Bilen hadde i utgangspunktet soltak og det kunne vi ikke ha! Så bort med det og uten tak ble det dessuten mye enklere å bygge et skikkelig helbur.

Vi dro tilbake til vår venn Zimmermann hos DP Porsche og bestilte alle karosserideler i karbon. Heftige bremses fra DTM-serien ble innkjøpt, ennå råere enn den forrige, med titanstempler og annet snadder. Understell fikk jeg bestilt via andre "venner" i Tyskland, satt opp for bilens vekt og satt opp mer for bane mer enn gatebruk. Finjustering får tas når bilen er kjørt litt med. Første jobb var å plukke bilen helt ned til råkarosseriet og bygge helbur etter FIA-spesifikasjoner. En kjempejobb som tok 14 dager med nesten døgnet-rundt jobbing. Det ble brukt 47 meter chrom-moly-rør, som gjør bilen meget stiv og robust og uten å gi mye ekstra vekt.

Deretter fjernet vi alle unødvendige braketter og detaljer til panser og motorlokkfester mm. som vi ikke hadde bruk for. Vi skulle jo uansett benytte utvendige hurtiglåser til lettvektsdelene. Det ble et meget bra resultat. Ruter er av typen utenpåliggende lexan i rammer, som hjelper både på vekt og luftmotstand. Hjul er de originale 18" magnesium, som passer bra til en slik bil.

Motoren og girkasse henter vi fra den hvite, som opprinnelig var i RSRen. Bedre motor skal man lete lenge etter. Den har jo allerede vist hva den er god for. Knut brukte i sin tid 200 timer bare på sammenbygging og "blueprintingen" av denne motorer, så jeg visste at denne er ideell for denne GT2 EVOen. Effekten er jo nesten identisk, da de heftigste originalbilene ble kjørt i race med 650 hk. Vi hadde også kjørt den på dynotester og hadde bremsset omtrent til samme tall.

Målet for vekten er ca. 1050 kg kjøreferdig, med to trinn på motorstyringen, 400 hk for gatebruk og ca 700 for "annet" bruk. Så får vi se...

Bilen er i disse dager i sluttfasen av

elektriske, mekaniske og alle andre detaljer som til slutt skal gjøre bilen slik vi har planlagt den. Håper å få den ferdig til de første banetreffene, slik at jeg kan bruke den til det den er beregnet for. Jeg kan deretter sende dere bilder når bilen er helt ferdig.

Siste hobbyprosjekt er også nesten ferdig, en heftig Mitsubishi Evo 6 bygget om til bakhjulstrekk og BMW M3 Turbo-motor. Bør bli morsomt.

Ellers har SSP nettopp bygget en 100% komplett og original BMW M3 CSL for meg, som er like heftig som en GT3 og har fire seteplasser. Har fremdeles masse BMW i blodet, det måtte bare nevnes.

Steinar Christensen,
intervjuet av Frode Flage Eriksen



PÅL RICHARD EIDSVOLD CONNECTION

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

Priseeksempel:

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

Porto kommer i tillegg.

Precon

v/ Pål Eidsvold
Hesteskoen 9
1407 Vinterbro

Mob 918 31 949
precon@online.no

Carrera



911 GT2

911 Carrera

Carrera GT

Boxster S

Turbo

GT3



964 før:

964 etter:

PERS RESORT - OPPLEVELSESHOTELLET

Favorittferie for alle!



10% rabatt for Porsche Club Norge medlemmer

Oppgi bestillingskode: FIA PCN

Tropicana Badeland, Oline SPA, lekerom, bowling, diskotek, pianobar, flere spisesteder og underholdning for store og små i ferieperioder.



**PERS
RESORT**



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

B O I HOTELL - MOTELL - HYTTET - LEILIGHETER



PORSCHE 914

- en fjern drøm i 1970!

Tekst og bilde: Knut-Tore Sylte

Det var virkelig stort da far kom hjem fra sin arbeidsplass som biloppretter for Harald A. Møller med en brosjyre på en ny sportsbil som het VW-Porsche 914. Jeg var bare 7 år men hadde allerede arvet fars interesse for biler.

Selv om det gikk mest i 52-modell Boble med 2,1 liters motor på den tiden så var det Porsche som var drømmen til far!

Tilbake til brosjyren. 914 ble levert i 12 forskjellige farger og i tre versjoner. Standard 914 og 914S (som hadde 5,5" felger, pile-type carpeting, lærtrukket ratt og krommede støtfangere), men toppen var 914-6 med seks sylindret Porsche motor på 110HK! Men så var det prisen da, nesten 80.000,- kroner i 1970!

Til sammenligning betalte far 40.000,- i innskudd på det nye rekkehuset samme året. Altså uopnåelig for oss.

Endelig Porsche!

Årene gikk og det ble ikke noe Porsche på gårdsplassen før i 1984, ikke en 914 men en varebil!? Porsche 928 1980 modell! Ja det var noen smartinger som rakk og importere ett større antall som varebiler (skillevegg bak forsetene) før myndighetene satt en stopper for dette. Bilen ble solgt senere samme år.

Men det var vel 914 dette skulle dreie seg om... og i 1985 fant far en "noe" medtatt rød/blå 914 i Mysen. Mye rust, uten motor men medfølgende girkasse. Dette skulle vise seg og være en av de tre første som Harald A. Møller tok inn til Norge på slutten av 1969 begynnelsen av 1970. Denne bilen ble første gang registrert 29.01.70, og det var Adelsten AS som kjøpte den. Reg. nummer var 35-50-50 og fargen var "adriatic blau". Kanskje noen av våre veteraner i Porsche klubben drar kjensel på bilen? Sven Furuly var eier nummer to av bilen (da med reg. nr.



Nybakt eier i 1996!

BL 49597) og han har skrevet en fin artikkel i Porsche Classic 1 i 1986. (kan lastes ned på PCN hjemmeside).

Min egen 914

Det er vel med bilopprettere som med rørleggere, dårlig med tid til og gjøre ferdig sine egne prosjekt! Bilen ble lagret og etter hvert totalrestaurert, men i 1996 ble far lei av hele prosjektet (etter en del prøving og feiling med Porsche seksere) og da var det at junior som hadde gledet seg i alle disse årene etter og få prøve fars 914 slo til! Overtagelse ble avtalt med klausul om at den måtte leveres

ferdig registrert. På den tiden var det dårlig med egne "mekke" egenskaper. Selv om motoren var donert av en pensjonert VW transporter så var det en meget stolt eier som hentet bilen i Molde september 1996 og satte kursen mot Oslo og Vålerenga. Innmelding i PCN ble det også for å treffe likesinnede det samme året.

Større motor

Porsche 914 er en utrolig morsom bil å kjøre med sin midtmotor og gode kjøregenskaper. Den elsker svinger! Synd ikke VW og Porsche utviklet den videre men avsluttet produksjonen i 1976. Jeg ble fort lei av 68 hesteren fra VW Transporteren så det neste var et sett med doble delorto forgassere, brom, brom.. ble i hvert fall mer lyd og den gikk bedre. Men mye vil ha mer, så en 3.0 liter fra en 911SC ble satt inn med dertil oppgraderinger av bremses og understell. Dette var veldig moro helt til min bror og jeg måtte sette den igjen på Verk 1, Porsches eget verksted i Stuttgart da vi var på fabrikkstur med PCN i 1997. Så da var det tilbake til Transporter-motoren igjen.

Vi 914 eiere var ikke så mange på denne tiden (er vel fortsatt absolutt i mindretall) men en kar fra Kongsberg ble jeg kjent med og hans helt utrolige 914-6GT prosjekt, det var Stein Gildberg. Vet ikke om Stein hadde så mye nytte av min ferske 914 erfaring, men jeg hadde veldig nytte og stor interesse for og følge byggingen av hans 914. I 1998 var bilen hans ferdig og man måtte jo bare være "litt" misunnelig for dette var jo den ultimate Porsche 914! Jeg puslet med min 914 og det var stadig utgifter til all verdens forbedring og noen ganger ble det kanskje ikke bedre, heller bare veldig dyrt.

Farvel Oslo

I 1999 tok jeg farvel med storbylivet på Vålerenga og flyttet til Molde, da kunne jeg benytte meg av fars verksted og lære meg mer om å skru på biler. Begynte med å bygge meg en skikkelig firer til min 914, 2.4 liter. Vass kam,

sinnsykt store ventiler (50x40) og to doble 48 Webers. Ekstern oljekjoler i fronten ble det også behov for da det fort ble varmt.

Drømmehuset "Høgtun"

I 2003 ble det en mulighet for meg og overta fars barndoms-hjem på Mjelva i Åndalsnes. Det er et bilverksted på 200 kvadrat med to løftebukker, kompressor og ellers alt man trenger på et verksted. Over verkstedet var det 4 leiligheter og ved siden av er det en garasje med tre porter, vaskehall og 150 kvadrat til lagring/parkering av biler!

Snakk om en drøm, og det ble realisert på min 40 års dag. Da ble papirene signert og jeg (eller banken) var eier av det perfekte hjem med hobbygarasje! Jeg kjøpte eiendommen på rot, dvs. at en bilkirkegård i hagen og 3 års arbeid med rydding og vedlikehold lå og ventet på meg, men når man tenkte på hvordan det kunne bli, så var det motivasjon nok.

Dette stedet ble bygget av min farfar og hans bror i 1957 og de kalte seg Brødrene Sylte. De drev Viking bilberging og Shell stasjon.

Noe av mitt mål hele tiden har vært å gjenskape butikken og mye av det slik det var på 50 og 60-tallet. Tanken var også at når far solgte sitt verksted i Molde for å starte sin pensjonist-tilværelse så kunne han fortsette å restaurere biler i min garasje. Men slik skulle det dessverre ikke gå. Han tapte mot kreften, ble bare 61 år gammel og døde i 2005. Jeg er bare så utrolig takknemlig for alt jeg rakk og lære av ham om restaurering og reparasjoner av biler, og jeg tror jeg fører hans minne videre i min lidenskapelige hobby.



To doble Weber 48!



"Høgtun"



Garasjen



"Heile slekta på ein gong!"



Knut-Tores 914-6 GT en solskinnsdag med Åndalsnes i bakgrunnen.
(Bedre reklame for den kommende Vestlandsturen 2007 finnes ikke!)



Ikke så mye som et lite oljedrypp...



Grei parkeringsplass.
(Legg merke til skiltet på veggen)



Et eget privat museum!

Enda en 914

I dag står det 6 ferdig restaurerte biler (VW T1-61-T2-77-T3-69-T4-74) i garasjen og enda 3 (VW T2-57-T3-64 og Golf 1 GTI) til som venter på tur. Rett før jul i 2005 så var jeg innom Egil og Steffen på Autoni for å se hva de hadde i butikken. Jeg visste at Steins 914-6 GT Replica sto der for salg, men den hadde jeg sett så mange ganger før, så jeg var nysgjerrig på hvilke andre biler de hadde. Men når jeg så står i butikken og ser bort på den signal-oransje bilen så melder det seg et behov. Denne bilen må jeg ha!

Noen uker senere så stiller jeg med bil og henger og henter hjem min andre 914 til Høgtun (navnet på huset mitt).

Jeg har spurt meg selv om jeg trenger to 914? Men den røde er jo mye mer enn en bil, det er så mye historie i den bilen, og ikke minst alt arbeidet som er lagt ned i den. Så den blir her inntil videre, men man skal aldri si aldri. Jeg husker Stein Gildberg sa at hans 914-6GT aldri skulle selges! - men snart var det en gul 993 som lokket og som senere skulle holde Dolly med selskap i garasjen.

Er noen av dere på tur i Romsdalen, ta kontakt og stikk innom for en prat! Fra huset mitt er det 15 minutters kjøring til toppen av Trollstigen, Campingplass 50 meter unna, (Mjelva Camping, hytter, telt, bobil) mye flott natur og mange spennende Porsche veier.

PS! Porsche 914 brosjyren har jeg fortsatt! Fattern kastet ikke noe og takk for det!

Knut-Tore Sylte, Åndalsnes
PCN1030



Skikk og bruk på vårmønstringen!

Tekst: Rune Melby Foto: Steinar Eilertsen

Like sikkert som julekvelden på kjerringa: Vårmønstringen! 13. mai er det nok en gang sexhibition på Øvrevoll og for erfarne vårmønstrings-deltakere gjelder fjorårets instruks, men til glede for nye medlemmer og svært gamle medlemmer kommer en liten gjennomgang av hvordan man planlegger og gjennomfører en slik dag.

Klipp gjerne ut og heng på kjøleskapet: Vårmønstringen er alltid en søndag. Tidlig. Måtehold med alkohol og andre stimuli dagen før anbefales. Bruk gjerne denne dagen til å støvsuge og rydde i bilen, tøm askebegeret og matter for smuss og gamle bombilletter og tørk støv av dashbord og hattehylle (husk også baksiden av solskjermer, der kan det gjemme seg mye rart). Tøm bilen for verdisaker. Poler antennen med egnet polish. Selv bruker jeg Autosol. Oppmøtested annonseres ofte på PCNs websider (www.porsche-club-norge.no).

Uansett er det som regel oppmøte på Fornebu, første inn til høyre etter tunellen, så opp til venstre der vi blir satt opp i rekker, og avreisen gjennomføres rekkevis i kollonne. Det vil si at man henger seg på den som kjører foran. Her gjelder det å følge med, man vil jo ikke kjøre feil med 30 biler bak seg?!

Vel fremme på Øvrevoll innretter man seg etter type, årsmodell og evt. klasse. Her anbefaler jeg at man er litt tålmodig og retter seg etter funksjonærenes veiledning. Ikke stress, det er både tid og pølser nok!

Porsche Club Norge er sterkt representert på vårmønstringen. Det står respekt av at vi sammen klarer å mønstre så mange biler av forskjellig type og tilstand! Vi var i fjor i underkant av 200 biler bare fra klubben! Det betyr at dette er en populær begivenhet og for mange det eneste treffet de reiser på. Vi har plass til mange fler i år! Møt opp og delta, det er veldig hyggelig!

Tips ellers: PCN tildeles indre bane på Øvrevoll og dette kan bety at det blir en våt og sølete opplevelse. Allikevel har vi sett at flere ankommer med skoskift og en paraply eller to i bilen. Dette er veldig lurt, og man trives bedre i regnvær med paraply enn uten! Blir det bra vær, er det også lurt å huske på solkrem! - noe å sitte på er også veldig lurt, campingstoler finnes på de fleste bensinstasjoner, eller hva med klappstoler?

Det er gratis inngang for klubbens medlemmer, og det er mye å se på både

for store og små. Det lønner seg å ha med kontanter, da det er flere salgsboder med diverse mat og rekvisita og modellbil-butikker om hverandre som venter på deg i tillegg til utstillingene.

Toiletter er lett tilgjengelige og stemningen er jevnt over bra. På slutten av dagen er det defilering av utvalgte biltyper og modeller, samt premiering av "Beste bil" og "Beste klubbstand". Porsche gjorde rent bord i fjor, men det er ingen grunn til at vi også i år ikke skal imponere tilskuere og dommere!

Gled deg også til "Classic & Sportscar-meeting" 11-12 august! Da får du se mange av de bilene som denne dagen står stille for fri eksos på Vålerbanen! - og ett lite tips sånn helt på tampen: still opp for PCN! Om ikke du gjør det, snyter vi den berømte tolvåringen for din bil. Og det vil du ikke!

En siste ting: Når du skal hjem: Kjør pent. Det står ofte representanter fra blåserekka i politikorpset og "følger med" på langrekka etter avkjøringen - ja, også fotgjengerne, da.

Møt opp og støtt PCN og bil-Norge!

Rune Melby, Oslo

Bokanmeldelse

“Porsche Boxster Story - the entire development history” av Paul Frère

Hvis man bare har plass til noen få Porsche-bøker i bokhyllen, enten på grunn av plassmangel eller manglende forståelse hos bedre halvdelene, bør man sørge for at Paul Frères navn står på ryggen til et par av dem. Denne belgiske tidligere Formel 1-føreren, Le Mans-vinneren (riktig nok i en Ferrari) og biljournalisten er en legende innen bilindustrien, og holder det gående selv om han snart runder 80 år. Hans stadig reviderte bok om 911-serien, “The 911 Story” (nå i syvende utgave) er obligatorisk lesestoff for alle 911-fans, og nå i år kom hans første verk om Porsche Boxster/Cayman. Med 911-boka friskt i minnet, var forventningene til denne utgivelsen store.

Og det er ikke noen grunn til å spare på konfekten her, for “Porsche Boxster Story” er også en suveren bok - ikke bare for alle eiere av midtmotorbiler, men også for oss andre som har mer enn forbigående interesse for det meste med Porsche-våpenet på.

Boken er inndelt i seksjoner som tar for seg de vesentlige periodene i bilens utvikling, og hver seksjon inneholder også utdrag av hva den internasjonale motorpressen har ment om variantene underveis. Siden boken er splitter ny, har den også fått med seg et langt kapittel om Cayman S. Muligens litt dumt at det ikke refereres til Cayman på frontcoveret eller ryggen, for jeg kan ikke tenke meg at det finnes noen mer seriøs informasjonskilde om denne bilen tilgjengelig i markedet.

Det som særpreger Frères bøker, er måten han går gjennom alle de vesentlige systemene som utgjør en bil (karosseri, interiør, understell, girkasse, motor), og får med seg de mest utrolige detaljer om

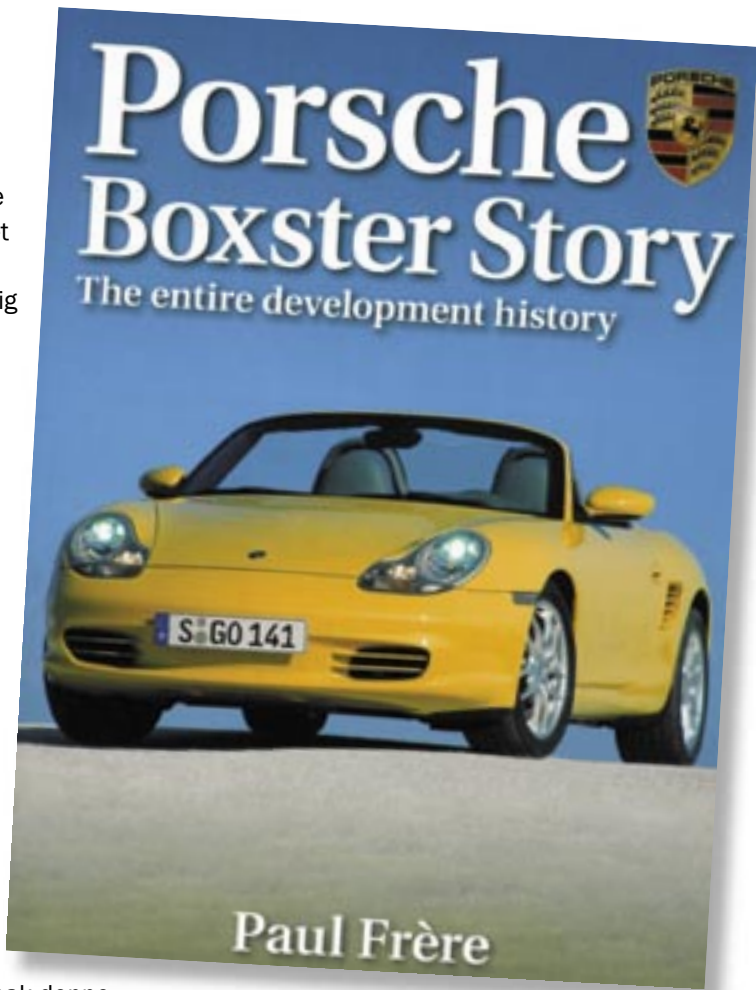
Tekst: Pål Brekke

konstruksjonen. Her får du vite hva slags plast som ble valgt for dashbordet i bilen og hvorfor, han forteller nøyaktig om fjærringsrater, torsjonsstivhet i Newtonmeter pr grad, vekten av nye felger, hvordan det ekstra resonans-kammeret mellom innsugsmanifolden på 2.7-motorene fungerer, og hvilke vurderinger som ble gjort underveis i endringsprosessene ettersom bilene har utviklet seg videre.

Det ligger en fenomenal mengde research bak denne detaljrikdommen - det er ikke enkelt å finne alle disse opplysningene uten svært gode kontakter sentralt hos Porsche, og teksten er mettet med detaljer. Denne samme detaljrikdommen kan av og til gjøre noen partier litt tungeste for de som ikke har de sterkeste nerde-genene, men undertegnede setter stor pris på å ha tilgang til all denne informasjonen.

Ikke all informasjonen er klemmt inn i flytende tekst. Underveis i boken er det masser av bra bilder, tekniske tegninger, diagrammer, grafer og tabeller som bidrar til forståelsen av stoffet. Og det aller meste er i farger. Faktisk har vel hvert eneste oppslag i boken en eller annen “fargeklatt” som liver opp og gjør boken med leservennlig.

For de som bare ønsker å slå opp etter noe spesielt, er det en seksjon bakerst i boken med tekniske detaljer og prestasjonsdata for alle årsmodellene.



En bra indeks gjør det også enkelt å finne akkurat det du leter etter. Nå er uansett ikke boken mer enn drøyt 200 sider, så det er ikke så vanskelig å finne fram, uansett :-)

Oppsummert er dette en av de bedre Porsche-bøkene jeg har lest, og den ga meg faktisk et litt nytt syn på og ny respekt for Boxster-serien.

Boken anbefales helhjertet til alle som lurte på om de burde teste, låne, leie, lease eller kjøpe en Boxster eller Cayman, og til alle generelle Porsche-entusiaster: Frères bøker er som nevnt svært trygge kjøp.

Pål Brekke, Oslo

Utgiver: Haynes Publishing, 2006
224 sider, farger, hardback
ISBN 1 84425 009 1

I baksetet med Rune

Tekst: Rune Melby



“Til døden skiller dere ad”... Jeg innrømmer det gjerne: Jeg er utro. Jeg er notorisk utro. Jeg liker nemlig å titte og om jeg får muligheten: kjøre andre biler og biltyper enn min egen. Eller mine egne.

Jeg er jo stemplet gal av enkelte i Porschemiljøet, for jeg kjører en FIAT (eller Alfa-Romeo som vanlige folk kaller det) i tillegg til Porsche. Som om ikke det var nok,- jeg har sluttet å kjøpe “911&Porsche world” med mindre det står noe relevant der for meg. I stedet søker jeg play.com etter bildesignbøker, historiske bøker fra bilsportens barndom, og kjøper det jeg kommer over av interessante ting.

Ok, jeg heller ofte over til det Italienske når jeg tenker design. For Alfa’n er kjøpt med hjertet. Ikke hodet. Da hadde jeg kjøpt en Golf eller Passat eller Skoda eller en gammel Audi (eller DKW som folk spydig kaller den i Porschemiljøet). Eller noe annet.

Men IKKE Alfa!

Det er bare tullinger som kjøper skrot. Til sammenlikning kan det sies at min svigermors Mercedes (eller Taxi, som noen i Porschemiljøet kaller den) har gått 8000 km nå, mellom verkstedsoppholdene. “Skikkelig mandagsbil”... tysk ingeniørkunst av særklasse.

Det er morsomt med Alfa. Jeg får med nød og neppe sklidd inn barnevogna baki der. Bagasjen legger jeg bak der hvor jeg sitter. Guttungen sitter svært lite politisk korrekt MED kjøreretningen i en Recaro (eller Reutter, som enkelte nostalgiske Porscheeiere kaller det). Kona klemmer seg ned i Momo-skinnssetet ved siden av mitt, og ut på tur det bærer. Det er leit med forhjulstrekk. Uff, så kjedelig. 150 hester er jo ikke moro i det hele tatt, ei heller at rødlinja begynner på syv... Tusen, altså, ikke hundre. Er ikke diesel heller! Nei, Fiat er noe drit.

Og det vet jo vi Fiatgutter og jenter VELDIG godt, da. Jeg sier “vi”, for nå er jeg en av “dem”. De gærningene som kjører Fiat, det vil si, det påstås det totalt eies 2500 Alfaer i Norge. Hvor mange av dem som til enhver tid står på verksted og ruster vites ikke. (men noen i Porscheklubben vil vel si “ca. fire fem-deler”.)



Uansett: Det er allmenn oppfatning i Alfamiljøet at vi blir sett på som totalt ansvarsløse tullinger. Javel,- det ble importert endel Alfaer til Norge som var ment for det sydlige Europa: Det vil si: mindre batteri, nix varmeapparat, ikke saltbeskyttelse, etc, etc. Tenker det var lurt å hente en sånn en til Norge, ja. Så på et forum vi ikke nevner ved navn (Noen i Porscheklubben vil vel mene fiatforumet) er det tydelig at “Vi er gærne, vi!”-holdningen er en grei holdning. Når vi Porsche-eiere møtes, hilser vi (med mindre man kjører Cayenne eller 997, da). Alfa eiere VEIVER! “Åh- gudskjelov! Jeg er ikke alene!” –virker det som om de sier. Det sier ihverfall kona. Men hun har jo humor.

Jeg ønsker på ingen måte å bre rundt meg med moralske hentydninger og sarkastiske meninger om Porsche-eieres arroganse overfor andre folks valg av motoriserte kjøretøy, og

IHVERTFALL IKKE PORSCHEEIERES BIL NUMMER TO!! For det er og blir “Nummer TO!!!!” Uansett! Står Alfaen (subtil, den der) på verksted? Uff, får vel ta Porschen, da. Jeg vil bare be om forståelse.

Husk at Renault har bil som kjører i F1. Det samme har Toyota. Og for dere som har historiekunnskapene i orden: Uten Alfa, ingen Ferrari (Eller Fiat Sport som enkelte Porscheklubbmedlemmer kaller den).

Uten Ferrari, ingen Lamborghini, og uten den igjen ingen Miura.

Kjære venner: Husk at vi som kjøper bil med hjertet er en utdøende rase i disse miljørestriksjonstider. Jeg sier ikke at alle som kjører bensinbil må hilse på hverandre, men vis nå litt entusiasme overfor en døende rase av bileiere, vi selvhevdende, egosentriske, snobbete, ansvarsløse bilbøller av noen fartsfantomer som ikke klarer å ligge bak folk i kø og vinner alle lyskryss.

Vi som er mer opptatt av design og historie, kulturarv og ekte kjøreglede. Vi som tenker på ordet “ringen” uten å tenke koffert, og som er opptatt av hvilken polish som egentlig er best. Vi som vasker bilen med klut for den lille ekstra følelsen av sensualitet, vi som gir gass gjennom hele svingen, vi som bruker vintrene i garasjen heller enn på ski, vi som tenker på hva Odd kan ordne denne sesongen, men ikke fotballaget - og som har bilblader på do, vi som tar nøkkelen på feil side i andre biler, eller omvent etter en tid i abstinens, vi som velger “Livet” bak rattet! Vis glede over mangfoldet, og medfølelse med de som ennå ikke er over på “vår” side. Vink til en Alfa-eier neste gang du ser en, eller Morgan- eier eller Saab Sonett og husk at den største gleden er å glede en annen!

God sommer og husk; bilsetet!



**Har du klargjort bilen for sesongen?
Din Porsche fortjener kun den beste pleie**

**PCN får nå ny rabattordning med opptil 20% på
Porsche originaldeler**

Ta kontakt med vårt ettermarked for informasjon



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



PORSCHE