

PORSCHE

Utgave 44 2008

CLASSIC

Et inspirasjonsmagasin for Porsche Club Norges medlemmer og venner

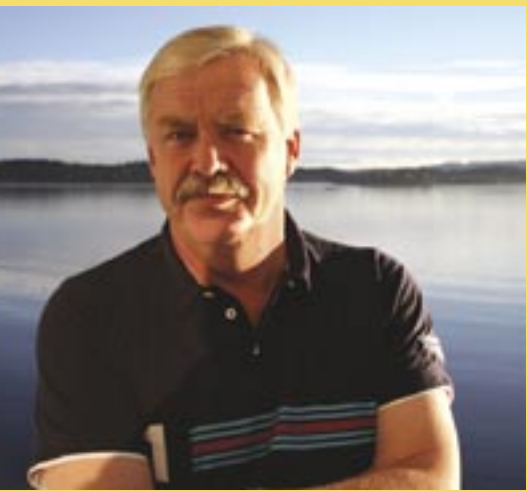
**Drømmepartner
Midtnorsk entusiasme!
Garasjeprodusert 964 racer
Master & Slave
Backdating**



Porsche Club
Norge



Formannen har ordet



Først og fremst. Takk for ny tillit! GF'en 2008 valgte å gjenvelge meg for to nye år. Jeg takker alle for tilliten. "Alle" de få fram-møtte riktignok, men likevel.

Jeg velger å ta dette som den tillits-erklæringen det er, og jeg vet at hvis det i klubben hadde vært stor misnøye mot min egen og styrets arbeidsinnsats og ledelse, ville salen vært fylt til trengsel. Tror dere ser at vi i de to siste årene har gjort en god jobb i å lede klubben vi alle bryr oss om, i riktig retning.

Fem medlemmer valgte å forlate oss i år. Det er naturlig at man velger kanskje å se klubben litt fra medlemsiden også. Takker dere alle for godt samarbeid i årene som har gått.

Fem nye villige tok på seg oppgaven med å fylle tomrommene etter dere. Det er bra at noen også kan bruke ordet ja, da valgkomiteen ber nye medlemmer å ta i et tak i styret.

Det ser ut som om vi har stabilisert oss på rundt 1000+ medlemmer og at vi ikke lenger mister et par hundre medlemmer hvert år, slik dere ser at vi før har gjort i grafene dere finner i GF-referatet angående medlemsutviklingen. Forhåpentligvis ser nye medlemmer at det er en spennende klubb de melder seg inn i og velger å videreføre medlemskapet.

Stabilitet er noe vi vil ta med oss videre. Vi ønsker nå å gjøre våre arrangementer

bedre, ikke flere i året som kommer. Vi vil at de enkelte regioner også skal satse. GF'en vedtok en økonomisk regions-pakke som gjør at de enkelte regioner vil få tilbakeført en god økonomi som gjør dem i stand til å drive bedre klubbarbeid ute i vårt lange land.

Styret valgte Jørgen Lønø til å lede utviklingen av regionene, og vi er sikre på at han leder disse mot å nå felles mål. Gledelig er det også å høre at i Nord-Norge er det også en gruppe medlemmer som prøver å samle seg i region-Nord . Muligheten for arrangementer er utallige der hvor kreativiteten finnes, det er bare å ta tak i mulighetene som ligger der og satse.

Et eksempel er den aktive gjengen i Midt-Norge som trår til med med et treff på Artic Circle Raceway på ettersommeren. Mål og ambisjoner er topp, nemlig å dra i gang noe som kan bli en årlig tradisjoner. En gang må ting starte. Håper flere sydfra velger å ta turen til polarcirkelen og midnattsolen for å treffes og å nyte den flotte banen. Dessverre er det ikke alle forunt å ha en bane i nærheten, og ikke lett å få tid der heller hvis du er så heldig å ha den i nærheten. Vi her sydpå sliter med å få banetid, det er mange om beinet. Slalom derimot er et meget bra alternativ og driftige medlemmer finner stadig nye plasser å arrangere disse populære treffene på.

Vi håper å kunne utgi Classic tre ganger i 2008, men er avhengig av skriveglade og fotograferende medlemmer. Club-shop vil bli oppgradert med nye produkter, her har medlemmer blitt med på å ta i et tak.

Våre samarbeidspartnere vil stadig bidra. De ser verdien av det å kunne samarbeide om felles mål og aktiviteter. Vår hoved-samarbeidspartner Autozentrum er selvfølgelig med oss i året som kommer. De har endog kjøpt en ny servicebil som de stiller med på våre treff, med egen mekaniker. Vi er sikre på at gutta på Porsche Center Oslo og Stavanger som de nye navnene er vil gi deg som PCN

medlem den best mulige service og også gode rabatter i 2008.

En annen samarbeidspartner Autotuning fyller 15 år i år. Vi i PCN gratulerer med jubileet.

Familietreffet på Gol blir sommerens store happening, det garanteres. Gutta på Gol er i gang med forberedelser til sommerens store event, og styret er i gang med programmet til glede for store og små. Følg med på vårt forum, det er der dere etter hvert vil finne info.

Norges største merkeklasse innen baneracing PCN-Racing har i løpet av vinteren ifølge informerte kilder, fått en mengde nye deltagere vi gleder oss til å følge tett i svingene. Vinterens vanlige enhetsdekkdiskusjon på forumet ble som vanlig avsluttet med en Michelinavtale som satte strek for årets heftige debatt. Formannen avventer nå den nye tråden Enhetsdekk 2009 som like sikkert som at vårsola begynner å varme nesetippen, snart ser dagens lys. Enkelte gir seg heldigvis aldri.

Vårt forum er klubbens samlingspunkt. Vi har i år implementert en betalings-løsning som vil gjøre det enklere for oss alle. Husk at med klubbens omsetning er det å være kasserer en oppgave som ligger langt over det som kan sies å være frivillig arbeid i en klubb. Vi ønsker å gjøre hverdagen enklere for vår kasserer. Derfor oppfordres alle til positivt å benytte denne meget enkle og 100% sikre betalingsløsning. Enkelt for deg, best for oss som vi sier om den.

I år ser det ut til at våren og sommeren kommer før vi aner. Ikke feil å være tidlig ute med vårpussen i år, slik at du kan ha glede av bilen lengre enn vanlig kanskje?

Kjør pent som vanlig!

Vi sees rundt omkring i 2008.

Innhold:

Side 04: Viktig melding fra klubben!

Side 06: Nyheter fra importøren

Side 08: Midtnorsk entusiasme!

Side 10: Garasjeprodusert 964 racer

Side 14: Backdating

Side 16: Stefan Bellof, rødt vann

Side 18: Én dag i paradiset

Side 24: Porsche Klubb 356 Norge

Side 26: Latmannsløsningen

Side 28: Porsche Carma Concept

Side 30: Drømmepartner

Side 32: Stafettippen

Side 34: En stemning og bevegelse

Side 38: Master & Slave

Side 43: I baksetet med Rune.

PORSCHE CLASSIC

Utgave 44 2008

Redaksjonen:

Ansvarlig redaktør: Steinar F. Linckert
Redaksjonsmedlemmer: Frode Flage Eriksen
Rune Melby
Pål Brekke
John Landsverk

Formgiving: Steinar F. Linckert/
sedesign

Annonsebestillinger rettes til:
Frode Flage Eriksen, tlf: +47 975 55 128

Annonsepriser:

En halvsides annonse (A5): kr 4.000,-
En helsides annonse (A4): kr 8.000,-

Classic utgis i medio april, august, desember.

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

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

Forsidebilde (Carrera GT) av: Marius Knutsen

PRE:CON

PÅL RICHARD EIDSVOLD CONNECTION

Takk for hjelpen

En stor takk rettes til Precon og Pål Eidsvoll og jobben han gjør med trykkingen av Classic. Precon (tidligere Reprografen) har levert Classic i (veldig) mange år. Takk skal dere ha!



08 Midtnorsk entusiasme!



10 Garasjeprodusert 964 racer



14 Backdating



16 Stefan Bellof - rødt vann



18 Én dag i paradiset



26 Latmannsløsningen



38 Master & Slave

NB! Betaling av medlemskontigent for 2008

De nye websidene til klubben har en intern del for klubbens medlemmer, hvor medlemmene kan oppdatere medlemsdata, betale medlemskontigent og melde seg på aktiviteter. Dette har vi laget for å forenkle driften av klubben og fordi det gir oss flere muligheter til å kontakte medlemmene.

De interne sidene finnes på www.p-c-n.no/ login eller ved å følge login-linken helt nederst til venstre på klubbsidene. For å logge inn på sidene brukes samme brukernavn og passord som på diskusjonsforumet. Brukernavnet er det fulle navnet til medlemmen, for eksempel "Ola Nordmann". Passordet fås tilsendt på epost ved å følge linken "glemt passord" på innloggingssiden.

For å betale medlemskontigenten velges linken medlemskontigent på de interne sidene. Da vises det om kontigenten er betalt, og hvis medlemskapet ikke er betalt vises en link til betaling som fører videre til betalingsløsningen hvor selve betalingen utføres via det danske firmaet Dibs, som også sørger for kryptering av kortinformasjonen som legges inn. (fig. 1)

På denne siden kan det velges om det vil betales med Mastercard eller Visa. Neste på neste skjermbilde skal det oppgis kortnummer, utløpsdato og sikkerhetskode og betalingen skal bekreftes.

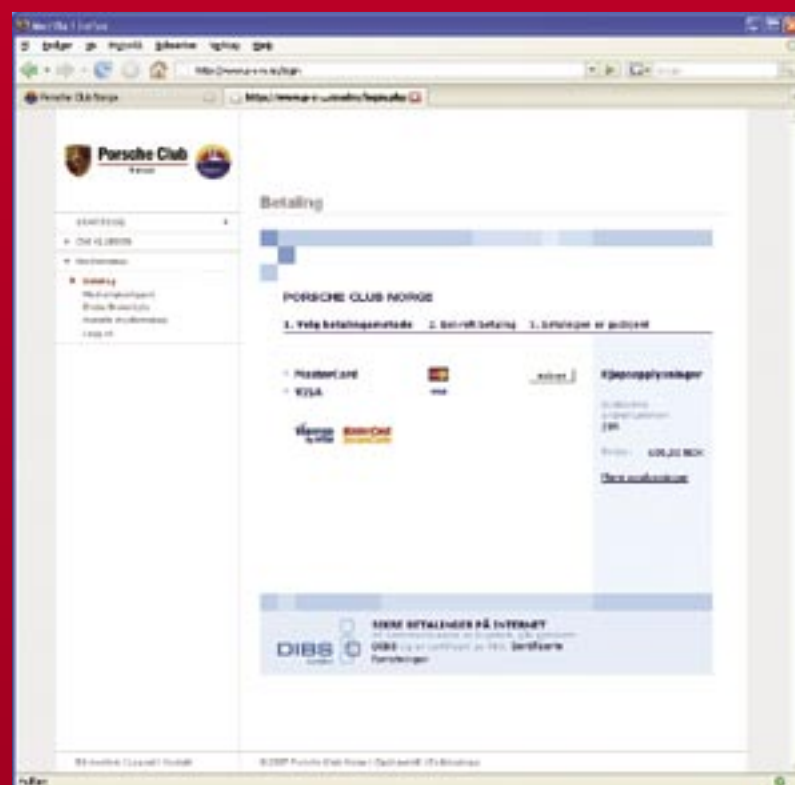
Når betalingen er bekreftet, vises en bekreftelse på at betalingen ble gjennomført. Den siden inneholder en knapp som sender viser kvitteringen for betalingen. (fig. 2)

Alle betalinger som er gjennomført skal vises på menyvalget betalinger på de interne sidene.

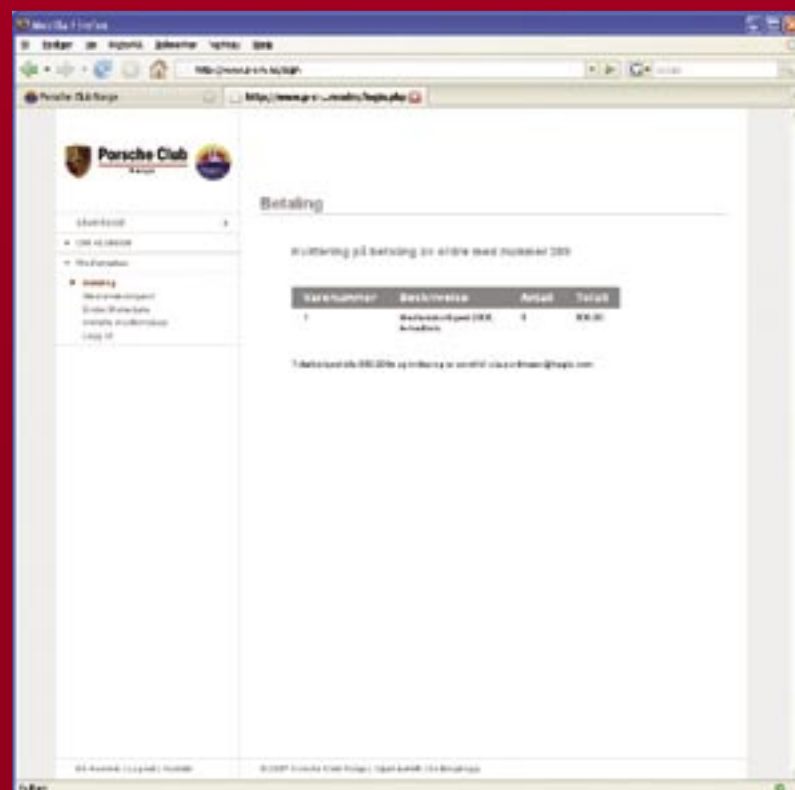
Hvis en betaling avbrytes kan betalingen finnes igjen på denne siden og eventuelt betales senere.

Medlemmene som har betalt medlemskapet for 2008 manuelt vil få betalingen registrert og skal selvsagt ikke betale ny kontigent. For mer detaljert informasjon om betalingsløsningen se www.p-cn.no/info.

Ole Andreas Hegle,
webmaster@porsche-club-norge.no



(fig. 1)



(fig. 2)



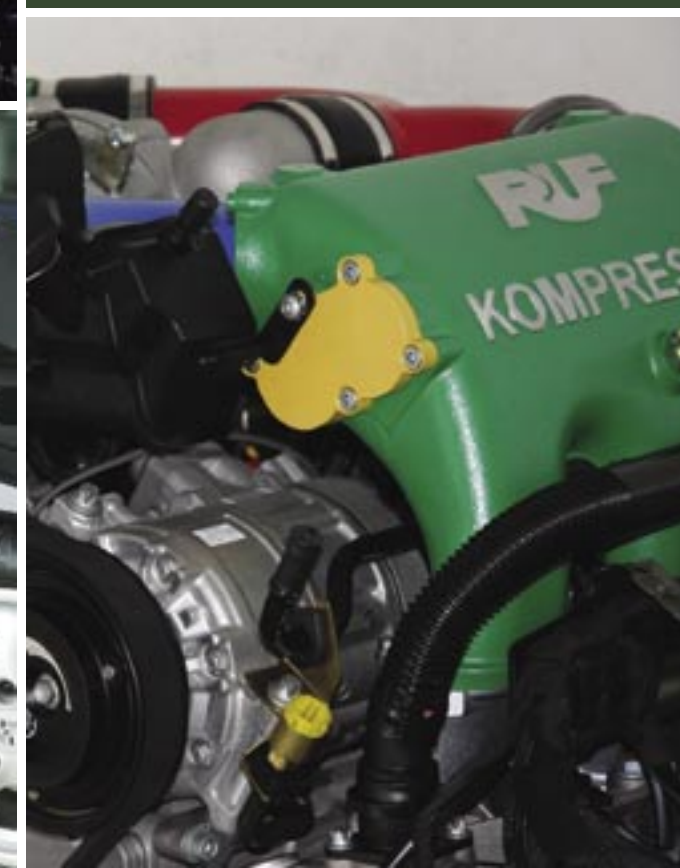
RUF



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 prøvekjør drømmebilen når solen skinner! Vi har et godkjent verksted som utfører alt fra enkle servicer til større operasjoner og overhaling. 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



Offisielt pressefoto Porsche AG

Foto: Porsche AG

Nyheter fra importøren

Våren er i anmarsj!

Kjenner dere det, sitringen, spenningen, sittestillingen og taket i rattet i familie-bilen endrer seg. Fokuset flyttes, man tenker "hvordan angripe svingen" i stedet for å bare kjøre gjennom den. VÅREN KOMMER!

Porscher kryper frem fra kriker og kroker, den siste finpussen før årets sesong gjøres, de siste detaljene må på plass, og så, så er man klar. Klar til å rulle ut smykket og glede seg til nok en sesong med banetreff, familietreff, oldtimer, PCNR og alt som følger med. **Våren er Porsche-tid!**

Vi merker det godt hos oss også i disse dager, spesielt hos delelageret, det haster liksom litt mer nå enn for en måned siden, man blir litt utålmodig,

man vil ha bilen klar, tørre og rene veier, og komme seg ut og kose seg. Og vi vil være der, klare til å hjelpe dere med å komme dere ut!

Når jeg tenker på sommeren som kommer, tenker jeg også tilbake på hva vi fikk til i fjor, og synes vi kom ganske bra ut av det. Vi gjorde det beste vi kunne for å stille opp på mest mulig banetreff, vi innførte nye "Europa-tilpassede" priser og ny rabattstruktur som gjør at det nå er mulig for PCN-medlemmer og kjøpe originaldeler til samme pris som i resten av Europa og vi føler i alle fall selv, og håper også at dere gjør det, at vi klarte å løfte servicegraden og tilgjengeligheten et hakk.

2007 gav oss også bilmessen på Lillestrøm som vi hos Autozentrum Sport ser tilbake på og føler at ble

vellykket, og at vi fikk vist frem noe av det beste som bilverdenen har å by på. Selvfølgelig hadde vi ønsket at alle besøkende på messa var PCN-medlemmer som skjønte hvordan man behandler en Porsche, slik at vi hadde sluppet å stenge av standen vår. Vi hadde bestilt opp fire nye biler som skulle videre i vår utstilling og selges til kunder i Norge, og ønsket derfor ikke å slippe til "storfamilier" med is, brus og barnevogner inn i, rundt, over og under bilene. Vi prøvde til å begynne med, men det fungerte dessverre ikke, derfor ble det satt opp sperrebånd rundt standen. Ingen, verken av dere eller oss ønsker vel å se en ny Porsche bli "utslitt" i løpet av fire hektiske dager på Romerike. Så skal dere vite at vi er til for dere, og ønsker dere å beskue bilene nærmere må dere ikke nøle med å ta kontakt, vi har det meste av

det beste på plass på Økern, og nå også i Stavanger. I november, nærmere bestemt 9.11 (selvfølgelig), åpnet Porsche sin andre forhandler i Norge, og dermed har også medlemmene i region sør et "Mekka" og reise til.

Porsche Center Stavanger er en fullverdig forhandler med nye flotte biler i utstilling og ansatte både i salgs- og ettermarkedsavdeling som står klare til å gi dere den servicen dere fortjener. Dermed har vi pr. i dag to fullverdige forhandlere, samt et servicepunkt hos Bavaria Autozentrum Gardermoen.

Og bedre skal det bli! Som flere av dere allerede har registrert har vi søkt etter forhandler i Bergen, slik at det etter hvert også kan åpnes et Porsche Center Bergen. Vi gleder oss til å gå igjennom de aktuelle kandidatene som melder sin

interesse, og er sikre på at vi skal klare å finne den beste løsningen også for denne delen av landet.

Årets sesong står som sagt for døren, og vi ønsker å være med på mest mulig av det som skjer også i år. Derfor har vi investert i en servicebil som vi vil prøve å stille på flest mulig banetreff med. Bilen er innredet med et "mini-delelager", arbeidsbenk, kompressor, jekk, tester og verktøy slik at vi kan tilby litt mer enn t-skjorter og capser på treffene. Vi satser på å stille med en deleekspeditør og en mekaniker på mesteparten av arrangementene som er i år, og at vi på den måten har mulighet til å yte service "der det skjer" og forhåpentligvis kunne hjelpe til slik at alle kan kjøre hjem for egen maskin dersom det skulle oppstå problemer underveis.

I juni arrangeres det, endelig, Porsche World Road Show igjen. Vi gleder oss til mange spennende og innholdsrike dager på Vålerbanen. Mer informasjon om dette arrangementet vil bli lagt ut på PCN sitt forum så snart vi har hele opplegget klart.

Men nå er det bare å trippe og vente, tenke igjennom det samme om og om igjen, har jeg alt klart, er alt på plass, kan våren komme, og forhåpentligvis kan vi puste lettet ut, smile og tenke, JA, jeg er klar, bilen er klar, VÅREN KAN BARE KOMME!

Ønsker dere alle en fantastisk Porsche-sommer!

Thomas Vidhøy
Ettermarkedssjef
Autozentrum Sport AS

Midtnorsk entusiasme!



Lånkebanen er den banen nærmest Trondheim, kun 20 minutter kjøring unna. Her fra et av banekjøringene til PCN-Midt Norge, sommeren 2006. Foto: Stian Engdal

Som tatt fra en actionthriller kommer gromme, lave sportsbiler trillende mellom containere og lagerbygg nede ved havna. Motorduren vibrerer i omgivelsene rundt idet de kommer trillende en etter en, gjennom bakgatene, forbi rustne hauger med rør og paller med gods, og inn til høyre ved gassflaskene. Møterommet "Mellom syv og halv åtte" er den muntlige avtalte tiden. Et nytt medlem stikker også innom for å hilse, og slår seg ned for litt kaffe, kaker og bilprat. Kvart på åtte er de aller fleste på plass. PCNs månedlige samling i Midt-Norge er i gang!

Latteren sitter løst mens kaffekoppene fylles opp. Temaene for kveldens møte blir drøftet kjøpt før noen nærmere diskusjon, og Oles noe sarkastiske "Hvilke nye feil verkstedet har gjort siden sist gang?" forslag, myntet mot Boxstern hans, setter praten i sving. Siden forrige møte har gjengen samlet seg på Heimdal

og kjørt gocart, hvor kollisjoner og taktiske genistreker blir diskutert løst og fast. "Taktikken min var å vente til dere to fightet inn mot svingen, så ta dere på innersvingen".."Ja, men du hadde ikke kommet forbi hadde det ikke vært for at Eigil brukte meg som brems!" Det kribler etter å få komme seg bak rattet på Heimdal igjen, hevnen blir søt, poeng skal taes igjen, og ære skal gjenvinnes. Som møtene skjer også gokartkjøringen en gang i måneden, midt imellom hverandre; Interessen skal pleies jevnt og trutt.

På agendaen er det flere punkter som skal taes opp. Våren er like rundt hjørnet, sommerdekkene skal på, og morroa begynner! Datoer til banekjøring på Lånke, invitasjoner til og fra andre klubber, Porsche-weekend med utstilling av biler i midtbyen er blant andre aktiviteter som står på planen. Sist men ikke minst blir turen til ACR-banen i Mo

i Rana med Beck Invest på plass med biler, et av sesongens store høydepunkt. Eigil Lyng, formann for Region Midt-Norge, tror dette blir en kjempesuksess. "Beck-treffet er for alle med Porsche, uansett region. Men såvidt jeg vet er det ikke spikret ennå. Men planen er at det skal være litt begrenset antall biler. Det blir kjøring fra 14.00 til 21.00 en fredag. Ren banekjøring uten fare for å få en drifter i trynet. Etterpå drar vi på byen for en matbit og en pils. Håpet var å få dette fredagen før ett BMW treff slik at vi eventuelt kan få kjørt lørdagen også. Så blir det hjemtur engang på lørdag" Et annet tema som brenner hos medlemene, er garasjen ut i Trolla. Planene er å bruke denne aktivt, og den er et kjempegodt alternativ for de som ønsker å skru og lære litt selv, samtidig som de ikke har plass til å gjøre dette hjemme. Men enda så står det igjen en del som må gjøres for at denne skal bli

enda mer attraktiv. Verktøy er noe som sårt trenges der, og en liste over de mest aktuelle verktøy og utstyr blir presentert og mottatt varmt. Å engasjere byens Cayenne-eiere kommer også på bordet. "Vi skal bli flere. Region Nord skal bli den desidert største region utenom Oslo. Vi skal prøve å ha aktiviteter for alle typer Porsche interesserte. Banekjøring, turkjøring, familietreff, klubbkvelder, gocart osv. Det skal ikke bare være en klubb for racing-interesserte med bensin i blodet." Engasjementet sprudler. "Trolla, eventuelt et annet lokale, skal etter planen være ett naturlig samlingspunkt. Dessverre fungerer det ikke slik ennå, men det kommer. Her skal det være mulighet til å avholde klubbkvelder, temakvelder, møtes for å ta en kopp kaffe, teknisk hjelp, litt verktøy og slikt" sier Eigil.

Robert David Olsen



Garasjen utti trolla er et naturlig tilholdssted for medlemene. Fra venstre: Frank Foss, Ole K. Grøtnes, Georg Johannessen, Martin Staur, Håkon Nashoug. Foto: Robert David Olsen



Garasjeprodusert 964 racer (del 1)

En 1990 modell 911 er utgangspunktet for denne lille historien om en far og en sønn som bestemte seg for å prøve å lage en rask racerbil hjemme i garasjen.

Med medlemsnummer 820 og 840 er det en selvfølge at dette ble en Porsche og ikke noe annet som vi bestemte oss for å konvertere. Guttene bak prosjektet

er Lasse Eidsvold 68 år og Pål Richard Eidsvold 32 år og vi har tenkt å delta i Roadsport og PCN racing samt banetreff med denne bilen og da kjøre annenhver gang.

1990 modell 964 med aircondition, el. skinnseter og soltak var da utgangspunktet. Det som har hvert hovedfokus med dette prosjektet har hvert å ha

som mål at bilen skal ha en egenvekt på under 1000 kg når vi er ferdige. En annen faktor vi har sett på som viktig er å bruke Porsches egne vinkler og avstander da det gjelder understell, felgvalg og hjulvinkler. Dette betyr at vi bygger bilen med original bredde og originalt cup-understell med Porsche delenummer. Dette betyr nødvendighvis ikke at dette er riktig og gjør denne bilen

meget rask på bane, men dette er noe vi tror på og håper vil fungere. Det skal nevnes at når du leser dette står bilen fremdeles på bukk i garasjen og ikke er blitt kjørt en eneste meter, så alt som blir presentert i denne lille historien er håp og klare mål.

Det hele starter med å ribbe bilen for alt som strengt tatt ikke er nødvendig



for banekjøring og en eu-kontroll. Seter, tepper, dører, panser mm blir fjernet for utskifting til race seter, sort lakk, plastpanser osv.

Lasse har jobbet i 40-50 timer med fjerning av lim og tepperester. Dette er en omfattende jobb som ikke har noen snarveiløsning unntatt syrebad. Ved et syrebad må alt demonteres og når

du har bakgrunn fra reklamebransjen blir det litt for dristig. Etter at det som kunne fjernes var fjernet er taket med takluke neste på liste. Dette bytter vi ut med carbon.

Vi bruker originaltaket som støpeform og limer fast den støpte takplaten etter at det gamle skåret ut med vinkelsliper. Det gamle taket veide 28 kg og den



Høvdingen skitner seg til for kameramannen...



Resultatet begynner å vise seg



Påliming av ferdig karbon-tak



Her gjøres det grundig arbeid



Karbon-dash...



Plastic fantastic!



I lakkboksen

støpte takformen av carbon veide 0,7 kg så det var virkelig verdt jobben. Da det gjelder det nye taket har vi valgt å ikke lakkere det, men beholde finnish med carbonfiber som jeg syntes er helrätt!

Da er det veltebur som står på "to-do-list". Ole Bentel som daglig trimmer biler og driver bilverkstedet ProMec sammen med Finn Hansen tilbød seg å være behjelpelig med innsveising av bur, bytte diff og monere motor og gir. Buret er ferdigbestilt på mål, men må fintilpasses bilen ved montering. Dette var en jobb som tok ca to arbeids dager. Pro-Mek skal være med på alle rundene, og

serve bilen vår. De har erfaring med bygging av Porsche motorer, girkasser og understell. alt fra std til race, og har alt utstyr som trengs for å sette opp bilen før løpshelgene. Greit at de har hvert med å bygge bilen da de har godkjenning for å ta årskontroll på løpsbiler:)

Steinar Eilertsen, som de fleste av oss kjenner, tente på vår vage idé om å lage bilen så diskre som mulig. Etter en lengre prat med Steinar på julebordet på Holmenkollen Park, bestemte vi oss for at bilen skal se helt original ut. Da uten høye vinger eller voldsomme front og bakfangere.

Det er langt igjen til å nå målet om en sluttvekt på under 1000kg. Vi fjerner alt som har med aircondition og varme-apparat å gjøre. Dette var totalt en vekt-reduksjon på 24 kg.

Varmepotter, grenrør og eksos blir byttet ut med raceanlegg og er en del lettere også. Dette har vi ikke målt vekten på da vi kjøpte en 1992 modell 3,6 av Espen Bratli som var frisert med avstemte grenerør og 3,8 kammer. Espen hadde også en kontakt slik at alt av glassfiber-deler til karosseriet kom levert på døren. Med motor og carbontak følte vi vel ikke at bilen var direkte klar så vi måtte ty til

hjelp fra andre i Porsche Club Norge. Jan Hunbeth, som har bygget sin flotte 72 Targa "RSR", har hjulpet oss masse med kontakter på diverse deler og kompetanse. Med Jan Hunstets sin hjelp fikk vi tak på plastvinduer, quife diff, aluminium dørhengslar mm.

Vi har også montert nytt bitte-lite batteri som vi har brukt på tidligere biler og sparer oss for ca 16 kg. Carbon dashbord ble det også. Dette er et dashbord vi lånte av Roy Hansen for å lagen støpe-form av, men det var å ta vann over hode. Dashbordet ble rett og slett litt ødelagt av amatørerne (Pål og Lasse), men bra

nok for oss å bruke så vi måtte overta det mot Roy sin egen vilje. Da var det lakking av bilen innvendig. Det må jo se litt skikkelig ut også! Oslo Autolakk v/ Øystein Morstang er selvfølgelig førstevalget da de har lang erfaring med lakking av Porsche siden Oslo Autolakk har hvert hoffleverandør på lakking for Autozentrum Sport i en årrekke.

Nye seter og dingser til bilens interør må også moteres. Med ørelappstoler og belter og ratt med blå detaljer begynner bilen å se virkelig flott ut. Vi begynner nå virkelig å glede oss til å ratte denne

bilen. En rekke detaljer bilr støpt i carbon for å få den riktige looken.

Da var dagen kommet for leveransen av plast og carbondeler til karosseriet. Vi monterer alt før vi sender det til lakking. Håper virkelig at det blir noen gode tider på Våler og Rudskogen med bilen. Målet er 1.01 på Våler og 1.02 på Rudskogen. Det viktigste er vel det artige med å bygge en skikkelig "snik RS" i garasjen på Vinterbro.

Følg med i neste nummer!

Pål Richard Eidsvold



Beskrivning

Det er rart hvordan trender endrer seg. Vi er vel alle kjent med trenden i Porsche miljøet med å oppgradere til en senere modell. Hvor mange pre-74 er det ikke som fikk G-type karosseri...

Teknisk sett, understellsmessig - hvis man tar utgangspunkt i innfestningspunktene til hjulopphenget, er det vel mulig å oppgradere alt fra en 64- til 86-modell. Karosserimessig kan man få en 64-modell til å se ut som en 993. Ellers fortsetter trenden med 996 til 997 osv. Men så kom da retrotrenden.

Det har blitt populært å tilbakedatere. En kan jo undre seg hvorfor. Trendforskere har nok klare svar på saken, men nå var saken altså oss Porsche folk i mellom. Kan det være slik at har du en sliten SC, 3.2 eller for den sak skyld en 964, - at når du da må gjøre alt likevel, hvorfor ikke ta den tilbake til en modell du ikke

fikk med deg og alltid har drømt om? Ikke å forakte en original SC, 3.2 eller 964, men er den skrudd eller modifisert på, så er det på en måte blanke ark.

Jeg har vært igjennom et par pre-74 restaureringer. Først en '67 911 S Targa. Her måtte alt gjøres. Den ble tatt tilbake helt til original. Så var det en racer basert på en '69 912 som fikk SC understell og motor.

Tanken på en tilbakedatering har nok ligget der en stund. Da en handel med min racer mot en nedplukka 3.2 kom i stand, materialiserte tanken seg mer. Det som egentlig fikk meg til å gå i gang var et bilde av en perfekt 911 RS '72 i Gulfblått i "911 & Porsche world".

Nå var det ikke meningen å begrunne mine valg, men heller gå litt inn på det tekniske. Det var sannelig en del mer omfattende oppgave enn jeg opprinnelig tenkte meg.

For at bilen skal få et pre-74 utseende er det i grove trekk snakk om skifte av panser, frontskjermer og, støtfangere. I tillegg kommer alt av blanke lister og deler som håndtak, speil, spyledyser, etc. Når det gjelder framskjermer er det i alle fall tre veier å gå:

- 1) Du kan ta dine G-skjermer (G-modell), kjøpe lyktehus til blinklys og "griller" samt bruke platebiten bak "G"-ens trekkspill til å skjøte på slik at skjermen når ned til fangeren.
- 2) Få tak i gamle skjermer (dyrt) - eller
- 3) Få tak i glassfiber.

I siste tilfelle er det viktig å få tak i skjermer som har god passform, og bruke mye tid på tilpassning, fester for lykter og få god passform mot støtfanger. Jeg var innom de to første først fordi jeg hadde en gammel skjerm liggende og fikk tak i en annen G-skjerm. G-skjermen var så dårlig at jeg heller gikk i boden og plukket frem to pre-74 skjermer i glassfiber jeg hadde liggende. Det ble mange timer. Alt måtte tilpasses og alle

innfestninger og åpninger mot dører og panser måtte bli korrekte. Jeg skar opp den ene innfestningen mot innerskjermen også fordi høyden ikke ble rett.

Det kan nok se ut som om innstøping av forsterkninger og lyktehus går litt fort hos produsentene og da må det gjøres om igjen for å bli rett. Når det gjelder lyktehus har jeg funnet ut at kanskje det greieste er å kjøpe for eksempel Dansk lykteboller til ca 3-400 pr stykk og plastre disse inn. Tykkelsen på skjermen må justeres inn mot døra slik at denne ikke butter. Ellers må tanklokk tas fra en plateskjerm. Tilpasning og overgang til gummimuffen rundt bensinpåfyllingen måtte også lages og plastres på.

For panseret fremme, hvis det skal gjøres skikkelig, må frontstykket skiftes. Her er det bare å finne frem punktsveisboret og gå i gang. Jeg tok alle de originale sveisene. I ettertid tror jeg det er bedre å kappe horisontalt og bare bruke øvre del. Nedre innfestning er festet mot to plater i gulv, noe som er rimelig kronglete. Med ny lås går da langpanser rett på. Her finnes og en del andre muligheter. Det er laget varianter bl.a. fra produsenter i fra Statene der det er støpt langpanserplate på kortpanser-ramme. En kan da beholde frontstykket og original lås. En annen fordel er jo klart at det er lettere å bygge tilbake. Bak må refleksplate av, men også boksen den er festet i. Her må igjen punktsveisene borres ut og panel fjernes. Dette er et punkt som synes godt når bakluka åpnes så bruk tid og få det skikkelig.

Da er vi kommet til fangerne. På noen fangere er det laget fester. På mine var det kun glassfiber (viktig å tenke vekt også...). Jeg lagde nye fester ved å lime braketter med innsveisede M8-bolter på glassfiberen. Deretter lagde jeg feste-braketter i firkantstål med plate inn mot platen på fangeren med store hull slik at noe justering var mulig. Det har vel gått noen diskusjoner på forumet om hva type lim som egner seg. Jeg har klocketro på PL400.

Til slutt må man ta seg tid til å bore alle skruehull, sette i lykter og legge på



alle pakninger og stramme alle skruer for å sjekke passform og at alt lar seg lett montere. Dette må en gjøre før lakking slik at en ser at alle åpninger er korrekte og at alle deler sitter som de skal. Det er litt sent etter lakking samt at muligheten for å skade ny lakk er stor.

Det var karosseriet. Skal en tilbake-datering bli riktig kreves blanke lister og dørhåndtak. Den største utfordringen var å sette på bakvinduer til å åpne. På B-stolpen ligger det en ekstra profil utenpå som må fjernes og det må lages slisser til hengslene. Skruehull ligger ferdig boret, men må gjenges.

For lukkemekanismen må det legges inn en festeplate som gjenges. Det er ferdig stansede hull i ytterplaten, men ikke nevnte festeplate på baksiden. Jeg skar en liten slisse i ytterplaten og lirket denne festeplaten inn. Vindusrammer og dørhåndtak er rene bolt-on jobber.

For speil må hullene enten sveises eller som jeg gjorde: - underlimte en aluminiumsplate, sparklet og boret opp på nytt. Grunnet til at jeg valgte underliming var muligheten til lett å kunne konvertere tilbake. Ved denne metoden beholder man formen til stålplatene.

Prikken over i-en var jo til og med å bytte spyledysene. Disse er her elektriske og er festet i en nokså stor innpresning i karosseriet. Løsningen ble igjen å underlime aluminium, sparkle og bore opp på nytt.

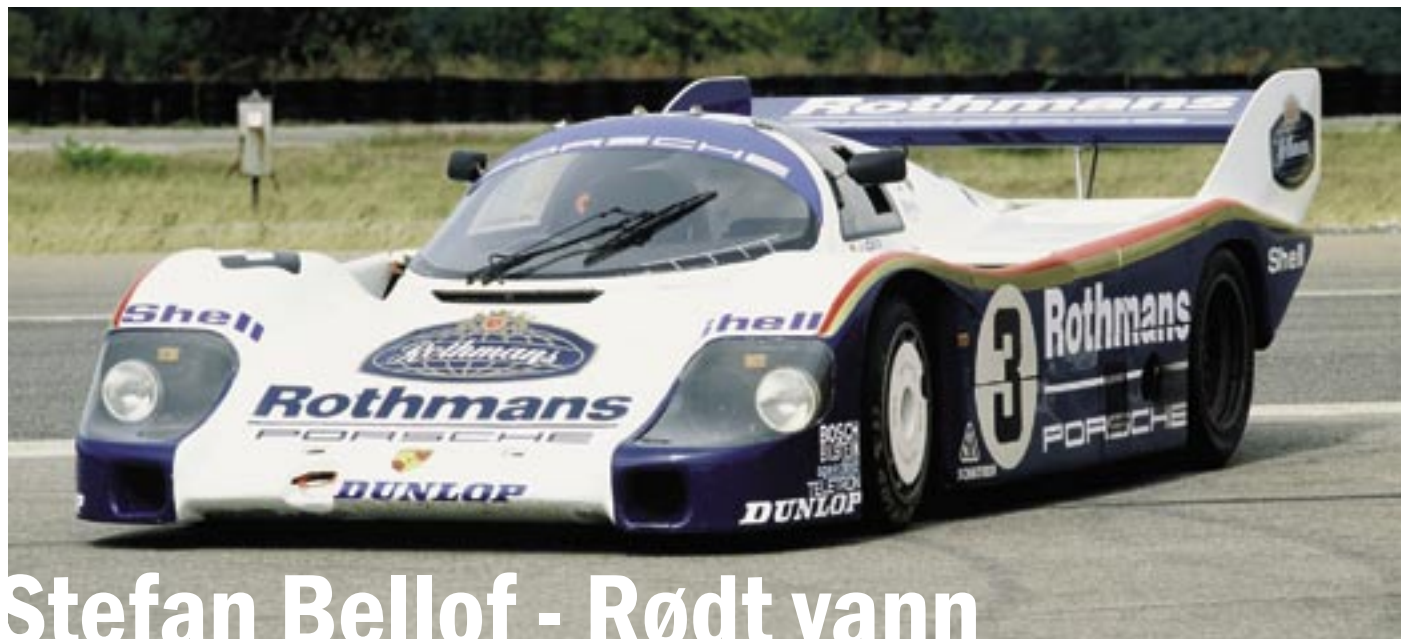


Jeg har sikkert glemt noe, men dette var i store trekk det jeg gjorde på min bil.

Interiørmessig kan en jo også gjøre mye med f.eks RS dørsider, retro stoler osv. Jeg valgte å beholde mitt mørke blåe interiør og ikke minst komforten fra '86ens seter og ventilasjonssystem.

Det var det. Foruten lakk og alt annet arbeid i henhold synes jeg det ekstra lille ligger i riktige dekaleringer. Fangerlista er rett og slett en bred el-tape og sidedekalene er bestilt på nett.

Tore M. Tveit



Stefan Bellof - Rødt vann

Etter en kort gåtur gjennom skogen åpner barer en bratt bakke seg mot horisonten. Nedover denne baken og videre ned i dalen, under en gammel trebro renner en grunn elv, eller bekk om du vil. Vannet er farget av det jernholdige jordsmonnet og har samtidig gitt navnet til en spektakulær, og ikke minst ekstremt utfordrende del av en en legendarisk racerbane.

Seksjonen heter "Eau rouge" og banen heter Spa-Francorchamps. Her endte en ung racefører, av mange sett på som det største talentet tyskland noen gang har født - Stefan Bellof sitt liv 1. august 1985. Det Belgiske Grand Prix ble kjørt på Spa-Francorchamps og Stefan stilte til start bak rattet på en Walter Brun preparert Porsche 956.

I et forsøk på å passere sin tidligere team-kamerat Jacky Ickx på utsiden, på vei inn i Eau Rouge var det platekontakt og begge førerne mistet kontroll over bilene.

Kollisjonen med armcoen var kraftig. Flammer kom fra begge bilene. Jacky Ickx klarte ved egen hjelp å klatre ut av cockpiten, mens Bellof satt tilsynelatende livløs igjen i sin bil. Han fullførte kun 78 runder og ble erklært død en time senere.

Karrieren

Stefan Bellof var et talent utenom det vanlige. Noe som ble mer og mer åpenbart etter som karrieren skjøt fart. Etter suksessen bak rattet på forskjellige klasser

Gokart vant han det tyske Formel Ford 1600 mesterskapet i 1980 og debuterte, mitt i sesongen i Tysklands Formel 3 mesterskap. Et mesterskap han nesten vant da han kjørte til gjeveste plassering i tre av de gjenstående syv løpene.

Neste steg på karrierestigen var da F2. BMW trakk i trådene og Stefan fikk et sete i Willy Maurers Formula 2 team. Her vant han de to første løpene i sesongen - Silverstone og Hockenheim. Flere seire i denne klassen ble det ikke. Men han hadde gjort så godt fra seg at han fikk en plass i Porsche's Group C- fabrikksteam i 1983. Her vant han sitt første løp direkte og fullførte sesongen med med tittelen "Endurance World Championship for drivers". Stefans co-driver i denne perioden, Derek Bell har ved flere anledninger de senere år uttalt at Bellofs aggressive kjørestil og ekstreme talent ikke ble kontrollert, snarere applaudert fra teamet. Bellof var lovet en fast plass i Ferraris F1 team fra 1986, og en kan undres hvor langt han hadde klart å kultivere talentet.

Et stk. fasinerende trivia – Stefan Bellof tok Pole Position på Silverstone i '83. Ned til nestemann var det 2.2 sekunder! En ting som vi ikke finner ofte i nyere tid er raceførere som konkurrerer i flere klasser samtidig. I dag fokuserer de fleste sjåfører 100% på en klasse og en bil. For Stefan og flere av hans konkurrenter så var det normalt å

kjøre flere forskjellige klasser i ett og samme år. Willy Maurer, Stefans manager hadde lyktes å få en plass i Tyrrells F1 team. Noen umiddelbar suksess ble det ikke, da doningen var underlegen datidens topp team. Allikevel, Stefan hadde noen opphenter og forbikjøringer denne sesongen som fortalte verden klart og tydelig at noe var i gjære. Tyrrell teamet, i frustrasjon over manglende konkurransedyktighet omgikk reglementet., og ble tatt med for lett bil. Alle opptjente poeng ble slettet fra resultatlistene.

6:11.13

For mange så er dette tallet lettere gjenkjennelig en fødselsdager eller innskriften i giftringen. 6:11.13 er den uoffisielle runderekorden rundt Nürburgrings nordsløye og ble satt av Stefan Bellof under kvalifiseringen til "1000km Nürburgring". Jacky Ickx, Thierry Boutsen, Gerhard Berger, Kekke Rosberg og Derek Bell bland flere hadde alle samme farkost, dog helt uten mulighet til å holde Stefans tempo.

Michael Schumacker, blandt flere andre topførere i moderne tid rangerer Stefan Bellof som en av de største gjennom tidene. Ikke utelukkende basert på reultatlistene, men hva han fikk til med den redskapen han hadde tilgjengelig. Gitt lik redskap – så var han utilnærmelig...

Frode Flage Eriksen



Vestlandsturen 2008



PCN Vestland 08:
Din sjanse til å bli med
på et bileventyr!



Årets store tur
12.-16. juli
Påmelding nå!





Lekker Merc McLaren SLR soler seg i spotlighten. Mindblowing!

Én dag i paradis

I år igjen, nei ikke igjen. Det er jo flere år siden sist. Autofil, det var vel 2004.

Hmmm, dette må jeg jo få med meg. Men hvordan skal jeg få tid til det med min jobb, kone og unger? Er innom en kompis på jobb som driver Vaskeland (Bilpleie). Han slenger en billett over kaffekoppen og sier "har fått et par gratisbilletter, har ikke tid til å gå selv men det har kanskje du". Ja nå må jeg jo få det til. Onsdag ringer jobben (Widerøe) og sier at på fredag

må jeg fly en morgentur til Gøteborg med retur. Hotellrom på dagen - så ut kl 1600 for et par rundturer til Gøteborg. Normalt en slitsom drittdag starter 0600 og ikke ferdig før 2200 på kvelden. Fly en tur på morgenen - så bilmesse - så fly litt igjen. Hmmm, dette blir knallbra.

Hvile på hotellet, nei bilutstilling må da være bedre rekreasjon en hotellsengen. Har jo hørt at Veyron'en, Koenigsegg og kanskje en Carrera GT skulle komme. Regner jo med at AZ har en fet utstilling med alt nytt på lager.

Ring-ring-ring (vekkerklokke), 0400 fredag morgen, opp ut på tur. 0645 avgang fra Gardermoen, varm kaffe og hyggelig flyvertinne. Eller var det motsatt? 45 min. ned, 20 min. på bakken, 45 min. opp igjen. Hmmm, klokka er jo knapt ni, litt tidlig å dra på bilmesse enda. Ut av uniformen, på med siviltøyet. Legger meg i godstolen på "crew-rommet", får en time på øyet. Perfekt.

Slenger meg på flytoget og av på Lillestrøm, bort på messen. Kl er 1200. Dag-Bjørnar (VW T-3 Ghia-freak) står utenfor og

venter med en kompis. Dette blir bra, ikke for mye folk. Vi entrør første hall. Bilsport, kult, liker fort-fort biler.

Jeg stopper å ser på alt. Ferrari F-1, DTM Audi den var ikke mye original!! Kun et par blekkplater som kommer fra fabrikken, tror jeg, men heftig. STCC bilen til Tommy Rustad - her kunne man i hvert fall se en del av originalbilen.

Gode minner kommer tilbake fra 98-99 når jeg fløy svensk TV rundt på alle STCC racene og fikk "Pressepass" på alle

race. Men Tommy Rustad var ikke i sikte denne gangen.

Kongebiler, ja fine gamle kongebiler. (liker gamle biler også).

Innerst: gatebil, noen sinnssyke kreasjoner med lystgass direkte fra "Snehvit" og alt for mye hester. Mangler vel bare en atomreaktor i disse taxiene. Hvor ble det av Dag & Co?

Neste hall: Der er Dag, langt foran meg i løypa. Det tar ikke mange sekundene før jeg skimter noe av det ypperste av

design. Er jo veldig glad i funksjonell design, mekanisk gode løsninger blandet med lekre linjer. Hmmm, er det derfor jeg digger Porsche?

PORSCHE CARRERA GT. Bare navnet beveger seg fort. Dette er PORNO på øverste hylle.

Der står den faktisk! Mitt første ekte syn av Carrera GT'n. Nam-nam. Ingen sperringer eller hinder i veien for en sulten rev. Her kan alt taes i øyesyn på nært hold. Dette var fett. Takk til Ferdinand Motor.



Frekk DKW med uoriginal lakk



Tommy Rustads lomme-racer

Vanker det ny kjerre, Jan?

Men hvordan skal jeg få råd til noe slikt. Pantsette huset enda mer, nei. Pantsette ungene, nei. Selge kona til en sjeik, - de liker jo blondiner! Det faller nok ikke i god jord, får nok bare fornye lottokupongen å drømme i mellomtiden.

Her skulle Oliver (guttungen) ha vært med, det står nemlig et par gokarter ved siden av. Det ser mektig moro ut!! Et par år så er det hans tur.

Hvor ble det av Dag nå da?

Jeg strener videre. Der er sandelig Bugattien! Navnet bringer med seg en viss mystikk, gammel racing osv. *Bugatti Veyron*, ikke gammel, bare ny dyr teknologi. Var det 13 mill eller noe? Var det med eller uten avgifter til Fru Halvorsen? Hvem vet, spiller ingen rolle, enda fjernere enn Carrera GT'n.



Lekker doning, men begynner den å dra på årene? Vi ønsker oss en facelift snart...

Bugattien er i hverfall rå, helt rå. Her kommer man også helt innpå. Takk til Arne Fredly som lar oss nordmenn få oppleve et stykke bilhistorie. 407km/t er faktisk bilhistorie. Det er privatpersoner som gir oss dødelige disse opplevelsene og ikke den Norsk stat. Det mangler ikke kjepper borte på stortinget i hvert fall. Heldigvis klarer de ikke å stoppe oss alle.

Neimen står det ikke en MB McLaren SLR ved siden av. Ikke akkurat kjedelig bil det heller.

En fyr møter meg ved SLR og viser meg rundt forteller ivrig mens jeg knipser, får ikke med meg så mye av hva han sier. Jeg er nok litt i drømmeland akkurat nå. Servicen er ihverfall helt upåklagelig. Prøver å lure ut hvem som eier SLR'en, men der sitter kortene tett til brystet. Bilen er rålekker. Ikke rart vi menn planter damer på panseret av fete biler. Da får vi jo det beste av to verdener. Noe neandertalsk men dog.

Hvor er Dag blitt av nå da.

Audi R8, Nice. Koenigsegg, Very Nice, også 2 stk.

Endelig har jeg funnet Porsche standen.

Men hva er dette, masse hindringer rundt standen? Favorittmerket mitt står på lukket stand?

Et par karer i ny dress står å snakker med hverandre og virker ikke særlig interessert i publikum. Luften går litt ut av meg, blir faktisk litt småsur (det skal noe til, særlig på en slik perfekt dag). Hva var poenget



med dette? Her bruker AZ store summer på en stand som bare kan beskues på avstand. Går ikke an i mine øyne.

Jeg går videre!!! Tramp, tramp...

MB stand; får ta en kikk. HVA? Enda en SLR, UTEN SPERRINGER! Mercedes må jo være gale. En bil til 5 mill. uten sperringer. Hva er det de vet som AZ ikke vet? Eller er det kanskje AZ som har bommet litt. Hva skjedde med skilt som "ikke rør" eller "ikke sitt i bilen". Da kunne man jo i hvert fall fått betraktet de nye Porschene på nært hold, men neida. AZ har vel funnet ut at dette er beste måte å selge biler på. Alle andre utstillere har vel ikke peiling. **NOT.** Dette skal jeg skrive om på PCN siden, kanskje det er flere av samme oppfatning. Ref: PCN.no og det var det.

Stian Sørli's BMW til ringen (Nordsløyfa), JAGUAR, Hennings Ford WRC, Subaru WRC, neimen sitter ikke Mads Østberg å kjører rally simulator. Norges fremtidige håp. Gutten kan dette her, det er tydelig. Morro. Der er jo Dag også, supert.

VW Beetle Cab, digger den bilen. Audi TT Roadster, enda en Audi R-8 uten



sperringer. Fiat 500 Retro, - kul. Ferrari, fett. De fyrte til og med opp 4 seters coupéen. Godt med litt ordentlig lyd på en bilmesse. Ikke noe Fiat 500 lyd det der nei. Hurra for Autostrada!

En hel hall med bare rekvisita og masse snadder. Sjekk f.eks www.diecast.no - pluss så mye mer som ikke er nevnt.

Til slutt en Lamborgini. Guttedrømmen var jo en Lamborgini Countach LP5000 QV.

Det er jo dette bilmesse handler om - drømmer!

Men drømmingen må ta en liten pause siden jobben kaller. Flytoget, Gardemoen, uniform og to rundturer til Gøteborg med varm kaffe osv. Dagens siste tur går hjem til min bedre halvdel Renathe som venter med et glass vin. What a perfect day.

Marius Knutsen.

No comments!





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

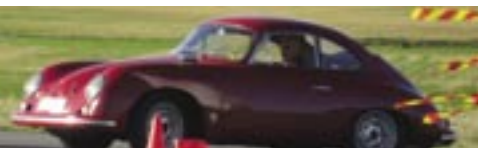
356 Klubben starter denne våren med et nytt arrangement som vi har kalt Vårstrekk.

Målsettingen er å gi medlemmene veiledning og tips til enkelt vedlikehold som det er naturlig å starte sesongen med. I år vil vi fokusere på smøring og lakkpleie. Det er i hovedsak smøring av forstillingen med spindler vi vil se nærmere på. Ofte glemt, men viktig for å redusere slitasje og for funksjon. Dette blir en kombinasjon av teori og praktisk utførelse - så langt tiden rekker.

Klubben stiller med egnet lokale, ustyr og forbruksmateriell. Og selvfølgelig behjelpelige mannskaper med kunnskap om temaene. Den sosiale delen vil også bli ivarettatt, med enkel bevertning. Vi vil også invitere kommende medlemmer til å delta. Kjenner du noen vi bør invitere, så gi formannen et hint! Vårstrekk 2008 finner sted i Østfold, 19. april. Eget nyhetsbrev med flere detaljer kommer. Klubbens arrangementsliste finner du på våre hjemmesider. Jeg vil samtidig oppfordre alle til aktivt å delta på Porsche Club Norges arrangementer. Her er det mye å velge mellom: Tur, familietreff og kjøretrening for å nevne noe. Og som alltid - bruk bilen og møt opp på våre og PCNs arrangementer.

Nyt våren og en kjøretur med din perle!
Formann for P356KN, Stein Holo

Riksmøtet i dalsland, Sverige 2007



I år holdt Porsche 356 klubb Sverige sitt riksmøte (nordiskt) på Kroppefjäll hotell & spa i Dalsland, 24-26 august.

Avreisedagen fredag 24. aug. 2007 rantopp med sol og smil. De norske deltagere stilte sterkt med 5 ekvipasjer: Anders Elnæs, Vidar Mellegård/Trond Hystad, Henrik Hansen/Peter Paszkiewicz, Stein Holo med sønn Henrik 11 år, og Peer Høvik/Gunnar Rosseland (som nå er omdøpt til Gunno Rosso(!) etter besøk av en trykkfeilsengel i programmet). Fra nært og fjernt ble troppen samlet på Fredriksten festning, Halden, før felles transportetappe derfra kl. 18.00 til møtets arena, Kroppefjäll Hotell i Dals/Rostock/Dalsland. Der landet vi presist til annonsert middag kl. 19.30, og ble mottatt av en hærskare av svenske deltagere med sine 356-ere oppstilt i rekke og rad på plenen foran hotellet. Det ble til sammen ca 35 356-juveler av alle modeller og i alle varianter.

Fredagskvelden gikk ellers med til gjensyn, "mingling", samtaler og utveksling omkring kun ett tema, Porsche 356.

Lørdag, 25. var programmert med "rally", som ble en vakker tur på spennende veier gjennom et frodig og vekslende landskap i Dalsland (anbefales også som privat turmål!). På løpet var det poster med teknisk/historiske 356-spørsmål og ferdighetsprøver for sjåførene.

Et høydepunkt på turen var lunsj på Håverud med det historiske sluseanlegget og viadukt for tilpassede turbåter.

Ettermiddagen var fri, bortsett fra årsmøtet til den svenske 356-klubben. Om kvelden var det festmiddag og premie-

utdeling. Peer Høvik/Gunno Rosso kapret 6. plass av 34 deltagende lag. Vinner ble Fredrik Brynte, leder i den svenske klubben.

Søndag, 26. kom det sportslige innslag med autoslålåm, hvor vi norske gjorde en hederlig innsats på ett unntak nær: Stein hadde feilinnstilt siktet.

Gunno Rosso ble premiert med en anvendelig dukke og som beste ikke-medlem (i den svenske klubben).

Henrik Hansen oppnådde 4. premie i "symmetri", der det gjaldt å ha minst tidsforskjell mellom 2 tellende omganger. Herreklassen ble ellers vunnet av racerkjøreren Kurt Bertilsson, og 1. premie i dameklassen tok like godt hans kone Ann-Britt!

Etter lunch var det avskjedsord med stor takk til arrangørene med Ingrid og Douglas Kennborn som de ansvars-havende for treffet og Lennart Larsson som sjef for rally og slålåm. Det var et fantastisk arrangement i et nydelig sensommervære. Neste år blir det Riksmøte nær Jönköping(?) og alle med 356-modeller er hjertelig velkommen, med eller uten medlemskap i den svenske 356-klubben.

(Medlemskap er ellers å anbefale, for klubben gir ut et meget leseverdig magasin med ca. 6 nummer årlig) Avslutningsvis samlet vi norske oss til kortesje og felles hjemtur, kun avbrutt av svenske tollere på Kornsjø, men som bare ville ønske oss god tur hjem

Med hilsen, Gunno Rosso og Peer Høvik
Bilder kan bl.a hentes her:
<http://veteranclassic.forum24.se/veteranclassic-about22.html>



Garasjemøte hos toastmaster Hermann Bergsjø

Tekst og foto :

Utskremt 356 disponent Morten Klouman

"Og jeg måtte vente i 3 måneder på at lakken skulle bli ferdig", sa Hermann etter noen kopper kaffe, pølser og cola.

Her var det bare å henge på med i svingene for her gitt det unna med toastmaster Hermann i sitt fulle ess!

Jeg trodde at undertegnede var skravle-sjuk, men der tok jeg feil gitt.

Å gå hodestups ned i et 356-prosjekt krever sin mann og dame, og de fleste som har skrudd på en eller annen vingmutter vet at dette er mye jobb og at det fort koster litt.

Hermann begynte forsiktig og ordnet med alle deler, men fant fort ut at det kunne komme til å ta av. Det tok helt fullstendig av!

Kort historien følger:

Et stykk meget ivrig Hermann fant sin kjærkomne over dammen en Porsche 356 av type 1959, farge sølv, 1600 super, og ja ikke minst med soltak vel og merke.

Hørte jeg eget mekke-lokale? Han har innredet et eget lekerom i leiligheten full av deler fra fjern og nær og velvillig fikk vi prøve og smake på alt som var.

Kronen på juvelen sto jo selvsagt klar i kjelleren, jeg kunne nesten ikke vente, og spente var vi, da vi dro gjennom en visning av prosjektet fra topp til tå i påvente av å høre og se og ja, ta litt på.

Mye av æren ligger hos Bruce Cooper som driver det sangomsuste Sportwagen i England, ved Essex, som har lagt sin sjel i å restaurere eldre biler til praktfulle perler med stort hjerte. Hakkeslipp fikk de fleste over hvor nøye

han er og hva han kan utføre, rene trollmannen, spør du meg. Hermann er ikke karen kjent for å vente på noe, han går rett på og skal ha det i MTV stil, nå med engang, helst i går.

Pent måtte han vente på å få henne hjem, og det ble en del besøk til England for å følge opp, jo mer man ser jo mer skal gjøres, hørte jeg finish? Alt gjøres for hånd, har de ikke deler, lages de, eller spesial-bestiller til minste detalj, tinn brukes som fyll, og kun det beste er godt nok. Bruce tar vare på gamle sjeler.

Gratulerer Hermann!

Lykkelig og meget stolt eier av en 356, klar for veien og ut mot de åpne vidder. Vi gleder oss!

Besøk Bruce hos Sportwagen på følgende: www.sportwagen.co.uk



Latmannsløsningen

Hva gjør man når man har en 1968 Porsche 911 som er i skrikende behov for restaurering og man mangler ressurser for å gjennomføre den?

Tekst: Einar Irgens

Foto Kjell Irgens og Kjetil Skoglund

Tilsynelatende fin 911.

Dette var et spørsmål som meldte seg da min bror Kjell og jeg hadde skrudd av kanallisten under høyre dør og avdekket et rusthull som man kunne stikke hele hånda inn i. Det kunne vært mye større, for kanalen var bare å pelle bort som et eggeskall, og det eneste spor av stål som fantes var et tynt, brunt rustlag på innsiden av sparkelen. Spørsmålet

ble ikke mindre påtrengende av at kanalen på motsatt side var i samme forfatning, samt at ytterligere områder ved nærmere undersøkelser viste seg å ha tvilsom konsistens.

Au...

Med mye pågangsmot, god tid og lang erfaring med sveiseapparat hadde det bare vært å spytte i nevene og sette i gang, men faktum var at det skortet på samtlige punkter. Alternativet å sette bort jobben til profesjonelle fortonet seg som økonomisk ruin siden en basic 911 fra denne tiden er ikke verdt all verden. Dette var definitivt et svart øyeblikk i Kjell sitt 5 år lange eierskap. Litt rust her og der visste vi at det var, men han hadde kjørt omkring lykkelig uvitende

om at karosseriet var delvis oppspist. Siden han var blitt glad i bilen avviste han mine formaninger om å selge den og heller kjøpe en tilsvarende i bedre stand. Dette var krise for min del også siden jeg i mangel av egen Porsche er avhengig av at denne er i orden hvis jeg skal få lindret kjøresuget.

Etter en del pønsking kom jeg på at min tidligere arbeidskamerat Edvin Kangro i Estland muligens kunne være til hjelp. Edvin kunne fortelle at timeprisen på bilverksteder i der i landet varierte fra 100 til 200 kr. Interessant. Via Porsche Club Estland fikk jeg vite at bilforhandleren Carmus i hovedstaden Tallin har et habilt verksted som driver med bl.a. motortrimming og tuning og har erfaring med vedlikehold og reparasjoner av



Porsche. Det viste seg at timeprisen her var 300 kr, uhørt dyrt ifølge Edvin, men fortsatt et stykke igjen til norske priser.

Vi tok kontakt med Carmus, sendte noen bilder av elendigheten og fikk tilbakemelding på at en restaurering kunne utføres til en overkommelig sum, så var det bare å få sendt bilen nedover. Estland er jo et stykke unna Tromsø, der Kjell bor, men han ble tipset om at det er ganske rimelig å sette bilen på toget gjennom Finland hvis man skal reise sjøl. På denne måten sparte han seg for vel 100 mils kjøring gjennom meget spennende natur og kunne sove seg til Helsinki. Tallin ligger kun en liten fergetur unna, og den kan med fordel benyttes til å kjøpe klunk til gutta på Carmus (et tips fra Edvin).

Man overlater ikke babyen sin til et hvilket som helst bakgårdsfirma i et tidligere østblokkland, men Kjell fikk et positivt inntrykk av geskjeften og hadde relativt lav hvilepuls da han reiste hjem med fly. På forhånd hadde vi satt opp en ganske detaljert arbeidsbeskrivelse, kontrakt som er "juridisk bindende" anså vi for å være en smule utopisk. Kanaler og bakplate skulle skiftes ut og alle andre rustskader repareres. Typisk nok omfattet dette gulvet i forkant av coupéen, rammevangene under torsjonsfjærene bak, bagasjeromsgulvet under batteriet og bakkant av en døråpning. For å nevne noe. Den hvite lakken skulle slipes bort og erstattes



merker med neglene, og at Carmus klarte å montere bilen igjen uten å lage ei eneste ripe er beundringsverdig. Det tryggeste hadde nok vært å kjøpe lakk, grunning og herder av god kvalitet i Norge og tatt med seg.

En del utfordringer med hensyn til kommunikasjon blir det naturlig nok på grunn av språkforskjellen, så tett oppfølging er av største betydning. Beskjeder skulle helst gis både telefonisk og pr mail og SMS for å være nogenlunde sikker på at de ble fulgt. Enkelte ganger var ikke det heller tilstrekkelig. Da bilen hadde vært hos Carmus i noen måneder skulle Kjell tilfeldigvis på jobboppdrag i Latvia, så han sørget for å avtale at bilen skulle være klar til avhenting når det var på tide å reise hjem. Da han møtte opp på avtalt dato viste det seg at Carmus hadde misforstått og bilen fortsatt sto i deler, så han måtte dra derfra tomhendt. Slikt kan unektelig være en smule frustrerende, selv om det vanket et lite prisavslag som plaster på såret. I alle fall: bilen fremstår nå i sin opprinnelige prakt og tett opptil 100 % original. Når man ser hvor fint den tar seg ut i blått kan man undres over hvordan noen kunne finne på å lakke over med hvitt. Må ha vært et utslag av total fargeblindhet.

Hvis du sitter med et tilsynelatende håpløst tilfelle eller har et rullende objekt som aldri blir ferdig kan Carmus være et alternativ. Ta gjerne kontakt med undertegnende for råd og veiledning.

Ble da bil til slutt.



med den originale fargen Preussisch Blau (også kalt Ossi).

Etter som arbeidet skred frem dukket det selvsagt opp en del sparkel, gravrust og spor etter dårlige reparasjoner. Slikt kan det fort bli penger av, men Carmus tok ikke urimelig betalt for ekstraarbeidet.

Carmus demonterte bilen, men utførte ikke selve karosseriarbeidet. Til det hadde de en stakkars, underbetalt sliter i kummerlige lokaler et annet sted i byen. En vesentlig årsak til at restaureringen ble såpass rimelig. Heldigvis var dette en mann med ryggrad og stor yrkesstolthet, for han gjorde virkelig en god jobb. Det var ikke mulig å finne den minste ujevnheter eller plateskjevhet noe sted på karosseriet og lakken så perfekt ut. Man kan selvfølgelig ikke vite hvor mye sparkel som er brukt eller om det er jukset på noe vis, spesielt siden fotodokumentasjonen vi ba om var ytterst mangelfull, men så langt ser det lovende ut.

Det eneste sjokket i ettertid var at lakken ikke hadde herdet flere måneder etter restaureringen. Antagelig hadde lakkereren vært ekstremt gnien på herder. Et par måneder etter lakkeringen kunne man fortsatt sette



Porsche Carma Concept

Et ungt team med bildesign-spirer fra Institute Supérieur de Design i Frankrike har utviklet denne spennende Porsche konsept-bilen. Teamets utfall fokuserer på forbedring av aerodynamikk mens de vil være tro mot Porsches lange tradisjoner. Det var svært viktig å ta vare på Porsches tradisjon og historie på den tekniske siden. Derfor har "Carma" en midtstilt bokser-sekser og viser tydelige tegn til Weissachs design-tradisjoner. Med retningslinjene klare, konsentrerte teamet seg om aerodynamikken på bilen.

Det tradisjonelle flate gulvet ble redesignet og har nå to venturi-rør som går langs under bilen. Disse produserer det viktige trykket mot asfalten bilen trenger under høy fart. Et annet bevis på teamets fokus på aerodynamikk er den strømlinjede bakenden som vitner om en integrert spoiler. Andre aerodynamiske designtrekk som kan nevnes er de to luftinntakene over motoren som skal suge luft inn i karosseriet og derfra kanaliseres ut bak bilen og motvirke løftet der.

De talentfulle designerene fra Germain Baillot er: Pierre Fichet, Delavault, Julie Dicks og Simon Menu.

Kilde: GT Purely Porsche, januar 2008



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



Drømmepartner

Klubben har mange tilbud.
Arrangementer med og uten gummilukt, internett-forum med kunnskap, provokasjoner, underholdning og gledesdeling i en salig blanding så man ikke alltid vet hva som er hva. Møteplasser som utvikler varige vennskap. Et av de viktigste tilbudene ved medlemskap er likevel å få ennå bedre tilbud hos leverandørene som vi er helt avhengige av. Derfor har vi laget en spørreundersøkelse på internett-forumet for å finne ut hvordan vår drømme-samarbeidspartner ser ut.

Litt om undersøkelsen
118 medlemmer har svart, det betyr at vi har fått med oss over 10% av medlemmene, og dette bør defor gi en klar indikasjon, uten at det forteller den hele og fulle sannhet. Det begynte som et uhøytidlig initiativ fra grasrota for å nyansere sterke meninger om våre samarbeidspartnere lagt ut på forumet. Men når så mange av dere svarte med så mange nyttige kommentarer ville det vært synd om styret ikke kunne bruke dette til noe. At formannen i klubben støttet spørsmålet om å annonsere undersøkelsen som en måling vi ønsket å bruke til videreutvikling av våre partnerskap, er et godt tegn for demokratiet i klubben! Forhåpentligvis kan styret sammen med våre samarbeidspartnere gjøre forbedringer. Eller sagt på en annen måte –hadde jeg vært leverandør til Porsche-eiere hadde jeg satt stor pris på å få denne type undersøkelser presentert en gang i året. Kanskje gjør vi det?

Blir Porsche-kunder noen gang fornøyde?
Det er ikke urimelig å tro at PCN-medlemmer er vesentlig mer krevende enn en gjennomsnittlig Toyota-kunde. Når du kommer over ☹-nivået på skalaen (dvs. 3-tallet i grafene) har leverandøren oversteget forventningene. Det er bra! Når grafen forteller at gjennomsnittskunden er på ☺-siden av skalaen, da ville jeg gått i meg selv og lurt på hva jeg kan gjøre for å komme

høyere på neste måling. Og det er mulig å komme langt opp mot ☺-nivået. Det fikk vi bevis på når vi spurte våre medlemmer hvordan de ser på ”sin favoritt”. Disse dataene har vi imidlertid valgt å droppe i denne artikkelen, siden det blir litt som å sammenligne pærer og lysstoffrør.

Hva ønsker vi av en partner?
Her er bildet ganske entydig: Vi ønsker at partnerskapet skal inneholde følgende, i synkende rekkefølge:

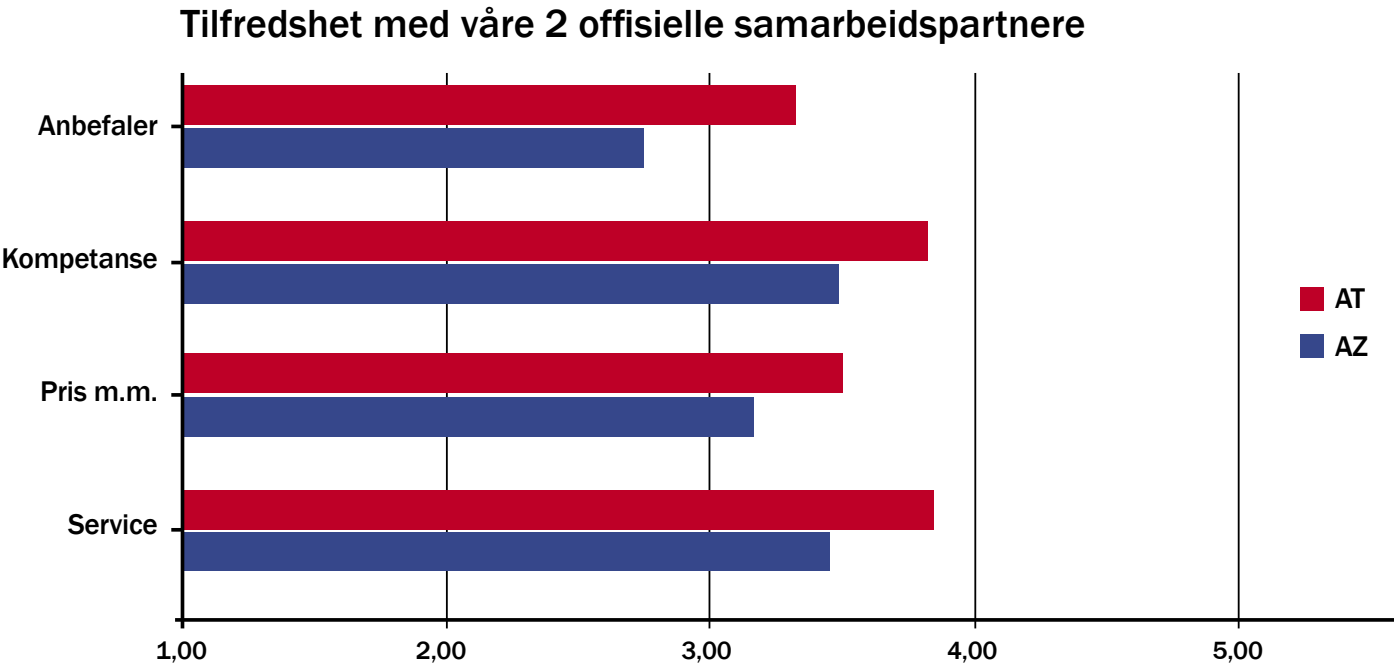
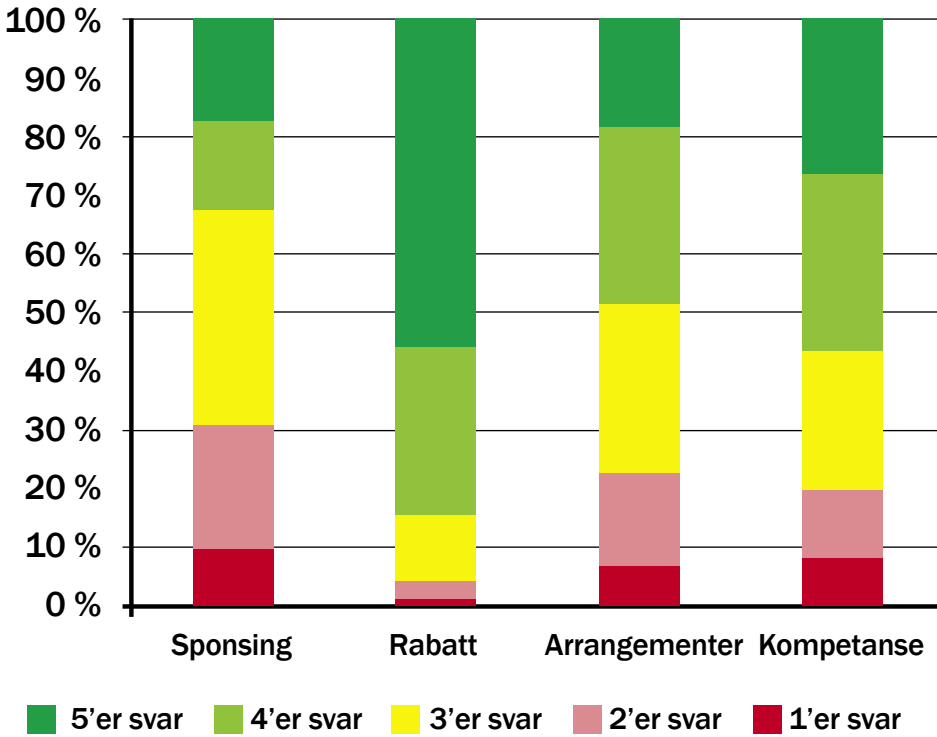
1. Rabatter (hjelp til å å redusere kostnadene våre – stordriftsfordeler)
2. Kompetanse (flinke fagfolk som kan Porsche)
3. Opplevelser (bli invitert på ulike arrangementer)
4. Sponsing av klubben (kick-back som gjør medlemsskapet billigere)

For å forstå grafen nedenfor: Alle som har svart med en 5’er (svært viktig) er grønn. Alle som har svart 1’er (helt uvesentlig) er rød. Så ligger svarene i mellom i fargenyanser imellom rødt og grønt.

Vi ønsker å betale for våre egne aktiviteter gjennom medlemsavgift og start-kontingenter. De økonomiske fordelene vi har ved å samle kjøpekraften vår vil vi ha i direkte rabatter. En alternativ tolkning er at vi er ole-brumm-preget og ønsker i pose og sekk. I så fall må vi nyansere spørsmålene neste gang og finne ut hva man velger, hvis alternativet er pose eller sekk.

Uansett: Vi er mest enige mht. rabatter, og mest uenig mht. sponsing. Siden tilgang til kompetanse er så høyt prioritert, så er det kanskje mulig å tenke andre samarbeidsformer enn de vi ser idag. En kreativ prosess her ville i alle fall være i tråd med medlemmenes ønsker.

Hva ønsker medlemmene fra samarbeidspartneren?



Så fornøyde er vi
Alle som lever av å selge tjenester eller produkter er opptatt av kvalitet. Hvis man ikke er så uheldig å drive innenfor et område hvor man har monopol, da er det nesten umulig å være våken og opptatt av utvikling. Summen av alle de opplevelsene som ligger bak svarene handler om kvalitet. Og kvalitet handler om å innfri forventninger. Det er derfor like viktig å skape riktige forventninger. Det spørsmålet som best summerer opp dette, er sannsynligvis dette spørsmålet med følgende svar-alternativer:

"Jeg anbefaler Autozentrum til mine venner":

- ☐ Ikke i det hele tatt.
- ☐ Med forbehold.
- ☐ Et helt greit alternativ
- ☐ Anbefaler varmt.
- ☐ Min favoritt.

Hos begge leverandørene er det flere som har krysset av for "Min favoritt!". Med andre ord har vi aktører som kan når de er på sitt beste.

Blir de med mest penger behandlet best?
Vi har sikkert alle hørt historier om

billkjøper'n som kommer inn i en eksklusiv bilforretning. Kunden er kledd på en måte som ikke akkurat oser av kjøpekraft, og blir behandlet deretter. Dermed glipper storhandelen til fordel for nabo-butikken som behandler alle som en potensiell beste-kunde. En god partner behandler deg med respekt. Også før vi har blitt partnere.

For å finne ut litt om dette har vi bedt de som svarer fortelle hvor mange ganger eller hvor mye penger de har lagt igjen hos de leverandørene de baserer erfaringene på. Og, ja, det er forskjell. Autozentrum har minst forskjell på de som har handlet mye og lite, men har tilgjengelig et stykke igjen før de er på nivå med de beste. Her har med andre ord alle forbedringsmuligheter.

Partnerskap går to veier
Forhåpentligvis kan vi som samarbeidspartner hjelpe leverandørene til å komme nærmere sitt potensiale. Den beste måten vi kan gjøre det på er å være åpen og konstruktiv. "Den som aksepterer dårlig kvalitet er med på å avskaffe kvalitet" har en klok mann sagt. For at leverandørene skal gjøre konkrete forbedringstiltak må de gå bak svarene

i grafene ovenfor. Og mange av de som har svart, har også gitt kommentarer som hjelper til med å forklare dårlige og gode opplevelser.

"Som å komme til bestemor"
Kommentarene spenner over hele registeret. Den som har sammenlignet leverandøren med besøk hos bestemor, har utifra antall smilekryss et godt forhold til bestemor! Et element som ofte går igjen i kommentarene er service på telefonen. Mange klager over utilgjengelighet og at de ikke blir ringt tilbake når de har blitt lovet det. Et par eksempler fra et par forskjellige leverandører (inkluderer flere aktører enn de to som er presentert i grafene): "Kun prøvd å ta kontakt på telefon for spørsmål ang dekk og deler. Ikke mulig å komme gjennom innen rimelig tid." "Ingen oppfølging, ringer aldri tilbake, svarer ikke på e-post."

Noen har opplevelser som er langt alvorligere, og lista over kommentarer er gull verdt for en bedriftsleder som ønsker å score høyt på PCN's neste spørreundersøkelse!

*Bård Stranheim
- frivillig målemedarbeider*



"Riktige leker"

Av Pål Brekke

Jeg har fortalt denne historien mange ganger før, men til ære for nye lyttere – og spesielt henvendt til de av dere der ute som er foreldre til små barn – gjentar jeg fortellingen om hvordan Porsche kom inn i livet mitt.

Minnet, slik det ser ut nå, er av meg på et tregulv i mine besteforeldres hus i Slemmestad. Jeg var tre eller fire år gammel, og jeg hadde en ny favoritt-leke. En trekkopp-bil. Den var liten og oransje, og hadde ducktail-spoiler. Og det aller tøffeste av alt: den hadde GIR. Man dyttet den litt hardt bortover mot gulvet, og trakk på den måten opp motoren, og når man slapp den, kjørte den videre en liten stund på "lavgir", før den plutselig – PANG! – giret opp og omtrent ble skutt bortover stuegulvet. Fantastisk! Det var mitt første møte med en 911, og jeg ble alvorlig preget av det.

Dessverre gikk leke bilen nokså fort i stykker (neppe produsert i Stuttgart), men den hadde gjort jobben sin. Jeg var smittet. Etter dette la jeg merke til Porscher overalt – jeg husker ellevill jubel blant alle gutta i bussen på klassetur da vi ble forbi kjørt av en 911. Og da vi fant en 911 Turbo utenfor et eller annet museum i Oslo, sto jeg klistret med nesa inntil ruta helt til læreren halte oss inn med på et aller annet oppbyggelig jeg

alldeles fullstendig har glemt. Men bilen husker jeg!

Ungdomstiden gikk med til å beundre biler i blader. Noen av gutta på boligfeltet var veldig opptatte av Opel og Ford med laksetrapp i bakruta og terninger i speilet, men denne kulturen beit ikke helt på meg. Jeg leste svenske "Automobil", og levde stort på fortellinger om tempreamentsfulle italienske superbiler, lukten av nytt skinn, minnerike kjøreturer gjennom svingete veier akkompagnert av eksosluke, dekkhvin og varme bremses. Plakatene på gutterommet var den klassiske hvite Countachen og en sølvgrå Porsche 959.

Jeg parkerte bildrømmene da jeg begynte å studere. Jeg sluttet å kjøpe Automobil, og kikket bare på bilblader av og til på Narvesen. Jeg var antakelig i ferd med å bli frisk. Jeg kjørte Golf, og tenkte ikke så mye på Porsche lenger.

Så, en vakker regnsværsdag i Bergen, er jeg hos en fotograf nede i sentrum. Og i garasjen man må gjennom på vei inn til studiet hans står en mørkeblå 911 SC. En 81-modell, om jeg husker riktig. Vi endte med å prate bil i flere timer, jeg fikk min første kjøretur i en 911, og ALLE minnene fra testene og bøkene jeg hadde lest, alle drømmene jeg hadde hatt; alt våknet på en gang, og det kjentes bare RIKTIG. Og jeg skjønte

at jeg ikke hadde noe valg: jeg MÅTTE ha en sånn bil! De fleste som leser denne spalten, kjenner den følelsen...

Dermed fulgte et par år med jakt; første stabler av bilblader og Porsche-bøker, og annonsene i auto motor und sport ble finlest på jakt etter det ultimate objektet. Så oppdaget jeg PCN og klubbens uante dybder av Porsche-kunnskap, og før jeg visste ordet av det befant jeg meg både på PCN-banetreff og på Autotunings vårsjekk som "sivilist" – bare for å sjekke ut markedet. Jeg følte meg klar. Mer enn klar. Overmoden, faktisk, og det måtte være en Carrera 3.2, hadde jeg kommet til.

En vakker sommerdag i 2003 dukket den opp, via et tips fra et annet klubbmedlem: min første Porsche. En nydelig, diamantblå 1987-modell 3.2 Carrera som jeg ble veldig glad i, og som fortsatt er bakgrunnsbildet på PC-en hjemme... Bare synd jeg ikke kunne dure rundt med den på stuegulvet.

At jeg senere fikk et ordentlig alvorlig tilfelle av tre-fot-syken får bli en annen historie, men moralen er enkel: hvis man først blir smittet av Porsche-syken, går det aldri over. Og den beste måten å sikre at barna vokser opp med den rette troen, så å si, er forsyne dem med subtile små hint i form av de riktige lekene.

Jeg utfordrer Nils Hafnor til neste runde!

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**



Foto: Porsche AG

En stemning og bevegelighet.

En liten tur til essensen av individuell mobilitet.

Hvor skal du? Hvor kommer du fra? Hva er formålet med reisen? Du vil aldri svare tilfredstillende på disse rutine spørsmålene fra en grensevakt, når svarene dine er; Vet løvet fra trærne hvor vinden vil ta det? Vet en dråpe i havet om sitt opprinnelsested? Hvilken ende jakter den skyen på, der vinden driver den avgårde?

Dette er alle svar som plager grensebyråkratene. Nå og da tar de deg med på et utvidet besøk til ingenmannsland, mellom bommen på den ene siden og glattcellen på den andre.

Men trusselen om leting etter skjulte lommer i kofferten og innholdet i bagasjen utløste lite og ingenting, og ingenting mistenkelig. Saken ble avgjort der og da og du kunne dra videre.

Svarene var sanne og de beskriver den innerste kjerne av mobilitet. Friheten til å legge ned samfunsplikten. De konvensjonelle formål, og de økonomiske målene. De er kildene til de enorme antall prosesser som smelter sammen til dette ene målet; Følelsen av å kjøre!

Kjøre der sjåføren vil, ikke der en buss eller ett fly går fordi det er lønnsomt.

Friheten til å bryte ut når du vil og som fører deg inn i de timer som ikke lenger er natt, men ei heller dag. Til det deilige riket av tid der nåtid er fortid før den får begynt.

Der er ett land av skygger og stillhet, en stillhet hvis dybde ikke blir deg bevisst før den blir brutt av et lite snurr på starteren også et brøl fra motoren.

Fram til dette har det bare vært ett mykt smekk i en dør, justeringen av kroppen i setet og knitringen fra klærne i det du utforsker rommet rundt deg og områdene mellom girspak og pedaler. Rattet og knappene, innstillingen av setepute og rygg.

Sammen med disse rutinemessige bevegelsene har du den fine følelsen av glede. Håndflaten glir over den pefekte kurven på dashbordet, fingertuppene tester hardheten på knappene. Hånden passerer med lett trykk over instrumentene og til slutt omslutter begge hendene rattet.

Nå er armene i en stilling der de tillater både hurtig respons og avslappet kjøring. Speilene er justert korrekt, setebeltet låser med ett bestemt klikk. Du er nå klar for de første kurvene. Før brølet fra motoren kom den klikkende lyden av tenningsnøkkelen som ble ført inn i tenningslåsen, og den nøyaktige vri

bevegelsen med din venstre hånd (evt høyre) gjennom stegene helt til aktiveringen av starteren. Motoren ruser lett opp og faller ned til ett stabilt tomgangsturtall.

Så tapper du lett på gassen, som teknisk sett er fullstendig unødvendig. Men så naturlig som det enn er, fra den primære logikken i mobilitet, ett must. Akkurat som i gamle dager, litt smatting med tunga, ett lite flikk med tøylen og spark med helene. Man red av sted.

Motoren varver grådig opp i ett lite sekund, som om den hadde ventet det lille tråkket på gassen. Som om den villig gjorde det, og utrykte villigheten med alle disse dynamiske bevegelsene og vel definerte sekvenser.

Støtfanger mot støtfanger i kø betyr ikke null mobilitet. Det er en trøttsom trivialitet, men også en sjanse til å meditere og gå inn i en dialog med ditt kjøretøy. Det kan konversere selv om det har sitt eget språk. Å forstå dette er det første steget på vei mot den rette relasjonen til det. Det er regler for etikette når det gjelder kjøring liksom i diplomati. Men de er lettere å forstå, og når du gjør det, er du mer fornøyd med bilen din i hver svingkombinasjon enn på den årlige singelfesten.

Bilens språk består av hemmelige lyder av subsonisk art og vibrasjoner, frekvenser, avgasser, varme og lukter. Pumper beveger essensielle vesker rundt om i motoren. Du har skvulpingen i tanken langt unna og der ett sted er det en olje-krets. Oljetrykket er like viktig for motoren som ditt blodtrykk er for din helse.

Du tenker på maskineriet når du starter den, veksler gjennom girene via girspaken og clutchen i prosessen med å gi som omsetter ditt ønske om mobilitet til virkelighet.

Denne vekslingen mellom menneskelig handling og mekanisk reaksjon. Denne beviste opplevelsen av presisjon. Det er en flott opplevelse og grunn til kjøreglede. Lagt inn riktig gir på de eneste rette stedene i en svingkombinasjon for så å ende opp med flat pedal, det er en flott måte å få en sjåfør til å smile! En glede over presisjon om du vil.

Eller den stille tilfredsheten med å være en del av denne skapningen som er dels menneske, dels maskin.

Gleden av å kjøre måles ikke i hastigheten man kjører i! Selv en stillestående bil er i bevegelse. Bare saktere - mye saktere. Hvem har ikke vært ung og sittet

ved rattet i parkerte biler, være det seg på utstilling eller i fars garage. Det var svimlede hastigheter da også, når tunnelsynet meldte sin ankomst, og tunga ble øm av alle lydene. Sløsing med tid er bare en trussel mot de som alikevel ikke har noen, uansett. Eller som enda ikke har forstått hvordan virkelig å bruke den.

Den mobilitetsbeviste fører kjører aldri fort med det for øyet som andre kaller "spare tid". Andre håper å vinne tid og taper de mer viktige kvalitetene i livet.

Den største feilen når en kjører for følelsene, er å prøve å nå dit raskere. Hvorfor skulle du med vilje forkorte denne fertile dialogen med din egen bil? Turen alene er til syvende og sist belønning i seg selv.

Vi starter ikke våre motorer bare for å bli flyttet raskt på en så rett linje som mulig mellom to punkter. For å oppnå det kan vi ta tog eller ett fly. Dét handler om nødvendigheten av transport.

Men du er ikke bare ett stykke gods som skal transporteres! Etter den første starten ut fra de første skyggene av dagslys skifter du til de høyere girene. Lavt turtall holder

motoren i godt humør og forsyner den gradvis med den varmen den trenger.

Så er veien fri!

Den første langstrekka er i sikte. En krapp skråning er til høyre, ett juv til venstre. En bakketopp er forsert rett før det smalner til. Du har bestemt deg for bremsepunkt foran den nærmeste svingen. Lydene fra motoren omslutter deg i ett ekko fra åsene på siden, og hårene i nakken reiser seg.

SÅ, brems, clutch, gi ned, clutch, gi gass!

Rett opp pent, hold gassen og lytt til og kjenn bilens chassis, svingen er fortsatt der! Mer gass! Bilen er fortsatt på sporet. Maskinen varver opp med noen godord fra deg, den svarer lydig.

Utover alle rettstrekker og svinger som er på denne planeten, er det ditt forhold til dette kjøretøyet som er essensen. Mer enn ett tonn med materialer, mekanikk og elektronikk.

Og den er en del av deg! Følelsen av å kjøre.

"John Doe"

Oversatt og inspirert fra ukjent kilde

Familietreffet på Gol

6.-8. juni 2008

Concour 'd Élegance

Underholdning

Klubbmesterskapet

Familiemesteren

Helikopter i år også?

Slalom i Hemsedal

Grand Galla buffét

Hyggelig samvær

Klubbgenser 2008

Spa og badeland

Årets høydepunkt



Sol, bading og Spa

10% rabatt for PCN medlemmer

oppgi bestillingskoden FIA PCN

Tropicana - Oline Spa - Bowling - Pinner - Gjestebur - Restaurant

Pers Resort • 3550 Gol • Tel 0PERS (07377) • www.pers.no



Master & Slave

Om ikke smertefull, så er i alle fall jakten på klutsjproblemer en frustrerende prosess. En klutsjpedal som ikke returnerte til utgangspunktet ble starten på beskrivelsen av hvordan man bytter Clutch Master Cylinder og Clutch Slave Cylinder på 968/944.

Allerede da jeg hentet bilen hjem for første gang, en tur på 6 timer, syntes det å være noe merkelig med klutsjpedalen. Jeg noterte meg etter hvert at jeg måtte hjelpe pedalen helt ut med oversiden av foten hver gang jeg hadde trykket inn pedalen. Klutsjen i seg selv fungerte helt fint, men da juleferien kom var det på tide å komme til bunns i mysteriet.

Problemstillingen ble luftet på forumet, det vil si Porsche Club Norges diskusjonsforum. Både bytte av klutsjvæske (altså bremsevæske, mer om det senere) og bytte av begge de hydrauliske sylindrene og slange og rør mellom dem ble foreslått. Jeg startet derfor i den billige enden, og byttet bremsevæsken i klutsjsystemet med påfølgende



Gammel Clutch Slave Cylinder

lufting. Bremsevæsken som kom ut så fin ut, og bytte av denne løste da heller ikke problemet. En bestilling til Autozenrum Sport ble derfor sendt, med utgangspunkt i sprengskissen i PET (gjelder 968, små endringer for nyere 944. Tidlige 944 har et litt annet oppsett med innfestning mot klutsjpedalen):

- 999 924 002 40 plain bearing
- 900 076 025 02 hexagon nut M8 (2 stk)
- 944 423 149 00 clutch master cylinder
- 928 423 191 00 gasket
- N 012 229 3 spring washer A8 (2 stk)
- 944 423 177 01 clutch hose
- 944 423 091 23 clutch pipeline
- N 020 680 1 clamp
- N 011 005 14 hexagon nut M5
- 944 116 237 02 clutch operating cylinder
- N 010 233 6 hex.-head bolt M8x28 (2 stk)
- 900 027 015 02 lock ring B8 (2 stk)

Her er med andre ord alt med: hydrauliske sylindere, slanger, rør, pakninger, lager, bolter, muttere, og skiver. Med moms, frakt og PCN-rabatt kom det på NOK 2.500,- og det er bortimot rimelig. Den blå silikonslangen som går mellom bremsevæskebeholderen og Clutch Master Cylinder byttet jeg i september, men når du først er i gang kan du likegodt bestille 35-40 centimeter av denne også.

På 968 og 944 fungerer klutsjsystemet som følger: Uttaket til klutsjsystemet på bremsevæskebeholderen ligger høyere enn uttaket til bremsesystemet, dermed vil klutsjsystemet gå tomt for bremsevæske før bremsesystemet gjør det. Bremsevæsken er ikke under trykk på sin vei fra bremsevæskebeholderen gjennom den blå silikonslangen til



Frem med støvsugeren!

Clutch Master Cylinder. Baksiden av klutsjpedalen er festet i stangen på Clutch Master Cylinder, så når du trykker inn klutsjpedalen komprimerer du bremsevæsken som er i slangen og røret mellom Clutch Master Cylinder og Clutch Slave Cylinder. Dermed presses stangen på Clutch Slave Cylinder ut, og platene i klutsjen blir separert.

Clutch Master Cylinder finner du på førersiden av bilen, nesten øverst på torpedoveggen. Clutch Slave Cylinder finner du under bilen, på klutsjhuset ved siden av starteren, sånn cirka under girspaken.

Så til det praktiske når det gjelder bytte av hele systemet:

Kjør førerretet helt opp før du kobler av batteriet, begge polene.

Skru ut de seks umbraco-boltene til førerretet, og koble fra ledningen(e) under setet. Ta ut setet, eller legg det over tunnelen og beskytt skarpe kontaktflater. Nå passer det fint å plukke opp mynter og støvsuge under setet... Fordi førerretet var justert helt opp, ble det forhåpentligvis mer utslag på umbrakonøkkelen slik at det gikk kjappere å løsne boltene.

Neste oppgave er å skli på ryggen innunder dashbordet og fjerne tre stykk 10mm muttere som holder en sort plastkasse på plass. Har du en hodelykt, er denne gull verd her, da det er for trangt til å bruke begge hendene. Den ene mutteren sitter horisontalt nærmest føreren, de to andre sitter vertikalt inn mot



Starter

forskjermen. Fjern så mutterne og plastkassen. Plastkassen er der trolig for å beskytte elektronikk og annet sårbart mot skotupper.

Med en flat skrutrekker fjerner du nå en klips som sitter litt over midten på

klutspedalen, se bilde. Deretter kan du skyve ut bolten som holder klutspedalen og stangen til Clutch Master Cylinder sammen.

Sett bilen på bukker slik at du kan jobbe trygt under bilen.

Kryp under bilen og skru ut lednings-klemmen som holder strømkablene til starteren (den ledningklemmen som er nærmest Clutch Slave Cylinder). Skru deretter ut de to 17mm boltene som holder starteren på plass, og dra ut starteren. I og med at bilen er såpass høyt oppe fra gulvet, bør du ha en liten kasse å legge starteren på slik at starteren ikke henger i ledningene. Fjerning av starteren er grunnen til at du koblet av batteriet, da det er mye juice i dette systemet, og ingen sikring, og en kortslutning ville blitt spektakulær.

Ta av gummiheten bakpå Clutch Slave Cylinder, og tre på en 7 mm fastnøkkel på luftenippelen. Press så på en klar slange (eventuelt bruk en slangeklemme for å få festet slangen skikkelig) på luftenippelen, se bilde senere i artikkelen. Den andre enden av slangen puttes oppi en klar beholder. Åpne luftenippelen, og vent til klutssystemet er tomt for bremsevæske.



Uttak til klutssystemet

Bruk en åpen 12mm fastnøkkel til å skru av røret oppå Clutch Slave Cylinder. Fjern deretter de to 13mm boltene og ta av Clutch Slave Cylinder. Tørk opp eventuelt bremsevæskesøl.

Åpne panseret og støtt det opp med noe, da demperne til 968 er kjent for å gi seg og du får panseret i bakhodet (eller det

som verre er: det klapper igjen over noe verktøy, og du får en bulk i panseret). Trykk filler og papir godt ned i kriker og kroker rundt bremsevæskebeholderen og Clutch Master Cylinder. Bremsevæske er korroderende, og ødelegger lakken. Ta så vekk den blå silikonslangen mellom bremsevæskebeholderen og Master Clutch Cylinder ved å løsne de to slangeklemmene. Dra forsiktig av slangen fra bremsevæskebeholderen.

Bruk en åpen 12mm fastnøkkel til å skru av røret foran på Clutch Master Cylinder. Fjern deretter de to 13mm mutterne og trekk ut Clutch Master Cylinder. Tørk opp eventuelt bremsevæskesøl, og fjern så pakningen. Sånn, kjapt forklart, men med mindre du er pianist eller gynekolog så tar dette litt tid! Det er så trangt rundt disse 13mm mutterne, at det å skru dem av og ikke miste verken dem eller skivene krever tålmodighet. Løsningen for min del lå i en 13mm hylse med universalledd og et fleksibelt ledd, se bilde. I tillegg brukte jeg en magnetisk skrutrekker til å trekke av skivene.



Hylse pluss universalledd pluss fleksibelt ledd pluss...

Siste oppgave er å løsne rørklemmen som sitter oppå klutshuset i motorrommet, ved å fjerne en 8mm mutter med skive, og deretter ta av rørklemmen. Hele slangen og røret mellom Clutch Master Cylinder og Clutch Slave Cylinder kan da dras ut. Dette er også en pirkejobb som krever en hylse og et fleksibelt ledd. I tillegg satte jeg på en stiv forlenger. Det vil lønne seg å fjerne noen av slangene og ledningene (med holdere) for å komme til skikkelig.



Klemme for hydraulisk rør, mot torpedoveggen

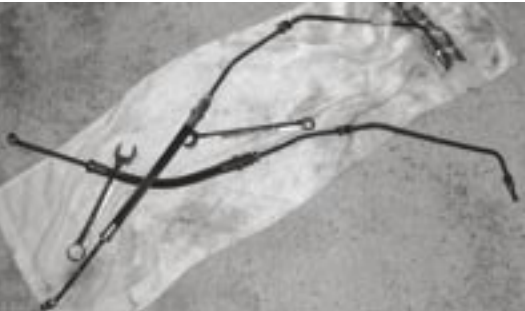
Sånn, da var demonteringsjobben ferdig. Dette tok meg en kveld.

I mellomspillet kan du preparere noen av de nye delene: Start med den gamle Clutch Master Cylinder, og mål avstanden mellom senter i hullet på innfestningen mellom klutspedalen og Clutch Master Cylinder, og pakningsflaten på Clutch Master Cylinder (se bilde). Denne avstanden skal være den samme på den nye Clutch Master Cylinder, (150 mm). Skru så av toppen på stangen ("clevis") og spar på denne og kontramutteren. Trykk ut det hvite lageret, og sett inn det nye. Skru kontramutteren og clevis på den nye Clutch Master Cylinder slik at ny avstand også er 150mm.



Gammel Clutch Master Cylinder.

Legg den gamle slangen og røret og slangeklemmen på benken, og sett sammen den nye slangen og røret og slangeklemmen slik at alle vinkler og posisjoner blir som på den gamle (se bilde). Det er ingen mulighet til å justere noe etter at slangen og røret er lagt på plass.



Gammel og ny hydraulisk slange og rør

Neste kveld går med til å sette på delene igjen.

Første oppgave er å sette på plass ny pakning til Clutch Master Cylinder. Heller ikke her rekker man frem til boltene som pakningen skal tres inn på, så jeg skled pakningen på en lang skrutrekker, og manøvrerte pakningen forsiktig på plass. Deretter skal stangen på Clutch Master Cylinder sklis gjennom torpedoveggen og bolthullene tres på boltene som stikker ut av torpedoveggen. Neste oppgave som krever tålmodighet er å sette på mutterne på nevnte bolter. Her stappet jeg hylsen full av fett og trykket mutteren godt inn i hylsen slik at ikke mutteren datt ut selv om hylsen ble holdt opp ned. Deretter brukte jeg samme verktøy som jeg brukte for å få av de samme mutterne. Det er vrient å få startet mutterne på boltene, men det går... etter hvert.



Ny Clutch Master Cylinder på plass på torpedoveggen

Mens du ennå er ren, er det greit å koble Clutch Master Cylinder til klutspedalen. Skli under dashbordet og sett i bolten i klutspedalen, og fest klipsen til bolten. Den sorte plastboksen som beskytter kabler og annet under dashbordet kan nå settes på plass. Førersetet kan så kobles til og skrus fast.

Under bilen kan du nå skli rør og slange på plass (slangen må du ordne fra motorrommet), og skru fast røret i Clutch Slave Cylinder med en åpen 12 mm fastnøkkel. Det er lurt å ikke skru til så hardt riktig enda. Så kan Clutch Slave Cylinder skrus fast. Deretter er det på tide å sette på plass starteren.



Ny Clutch Slave Cylinder på plass

Fra motorrommet kan du nå geleide slangen bort til Clutch Master Cylinder. Før du skrur den fast, er det lurt å sjekke at røret med klemmen på ligger i rimelig nærhet av bolten som skal holde rørklemmen på plass. Deretter kan du skru fast slangen i Clutch Master Cylinder. Så kan den nye, blå silikonslangen med to slangeklemmer settes på plass mellom Clutch Master Cylinder og bremsevæskebeholderen.

Nesten ferdig, kan du skru røret oppå Clutch Slave Cylinder skikkelig fast. Siste oppgave er å feste rørklemmen. Sånn, ferdig! Eller? Det gjenstår å trykkteste (se om systemet klarer å holde på 10-15 psi), og deretter fylle systemet med ny bremsevæske og luft. Å lufte klutsjen på 968 og 944 er en historie i seg selv, og kan få voksne menn til å bryte sammen i stille gråt...Selv etter hjelp fra et merkeverksted (ikke Porsche, dit er det 14 mil) til lufting av klutsjen har jeg akkurat samme problem som før jeg begynte.

Helt bortkastet var øvelsen ikke, da enten Clutch Master Cylinder eller Clutch Slave Cylinder går før eller siden på disse bilene, og selve byttet kun tok to kvelder. Et lite nettsøk avslører enkelte som er på sin tredje hydrauliske sylinder før 150.000 km er passert. Det er visstnok slik at når den ene er gått, går den andre litt senere. Selv om bare den ene av dem har gått i stykker, er det greit å ta begge, i og med at delene er rimelige mens verkstedtimene koster flekk. Med mindre man gjør det selv da, men hvor ofte vil man egentlig lufte den klutsjen?!

Porsche har tatt innover seg at lufting av

klutsjen er en utfordring på disse bilene, og anbefaler at man ikke fjerner Clutch Slave Cylinder når man bytter klutsj, men heller lar den henge i det hydrauliske røret! Siden hele systemet er byttet, og problemet er akkurat det samme som før, fortsetter jakten på synderen.



Lufting pågår

Kanskje er det klutsjen selv som er gåen? Da blir det nok en lettere og sterkere klutsj, og muligens en historie rundt dette byttet også.

Tekst og bilder:
Fredrik Johannesen

Neste nummer:



Steinars 1970 T Targa tilbake etter en runde under kniven.



I baksetet med Rune

Tekst: Rune Melby



Komfort. Venn eller fiende?

"Pre -74". Smak på den.

I forrige "baksete" dro jeg en lang harang om alle disse hjelpemidlene nyere biler er utstyrt med. Trenden var en stund at "hver knott sin funksjon". Så jeg satte i gang med å telle. En hel dag hvor jeg telte antall knotter i Porsches biler. Fra min egen til dagens Carrera.

Det er nesten til å bli svimmel av.

MINST 53 knotter i en C2. Og da må man huske at mange av de knottene har flere funksjoner. I min 912 er det en knott til nødblink. Det er en hendel til vindusvisker og en til blink og lys. Og en jeg har satt inn til skogslys (som om jeg kjører i skogen...). Ja, og tuten, da. Radioen telles ikke, da den ikke virker, men til sammen er det sju knotter på den også. Men vi kan grovt sett si en knott per år Porsche har masseprodusert biler. Fremskritt... Jadda.

En fabrikant som har skjønt at dette er i ferd med å nærme seg helvete på jord, er Mercedes Benz. (Benz er forøvrig en forkortelse for "benzodiasepiner" et fellesbegrep for stekt vanedannende beroligende medikamenter. Tilfeldig? Neppe).

Bare vent, snart har den alt automatisk og stemmestyrte, og en knott til å styre hele sirkuset med. Det går med et hektar regnskog pr. instruksjonsbok, evt. 45 Gb tekst å suge harddisken din med. Men kanskje heller det enn å sitte der med sine ti tommeltotter og trykke seg inn i en tung psykose. "Sport Chrono". Hvem er det som bruker den til noe annet enn å slippe å strekke SÅ langt på foten for å ha det moro? Ikke vet jeg. Før gjorde man sånt med en skrutrekker bak i gasseren. Ganske upraktisk i fart, tenker du nok.

MEN SKAL ALT VÆRE SÅ FORBANNA PRAKTISK?! HÆ?!

Hva er det som har gjort at vi nå tenker at GT3 og liknende er det nye "eksotiske", når spartansk utstyrte biler før var kjipe? Det er jo akkurat MANGELEN på komfort som gjør RS-biler til sikleobjekter.

Komforten brer seg. Det er stor grunn til å være aktsomme! Jeg vil rette en ladd pistol og en sterkt advarende finger mot Porsches salgs- og entwicklungsabteilung: NÅ MÅ DERE SCHEISSE MEG TA DERE SAMMEN!

Vil dere ha disse feite amerikanerne og pølsekrautene og bortskjemte arabere og snobbete skandinavene som kunder? Fankern heller, - de ødelegger jo all moroa med sine krav om komfort: Soltak, klima, elektriske vinduer, automatgear, seter, radio, sat-nav, drit og dra und Lederhosen så sinna jeg blir!

Hva er galt med Citroën?! Kan ikke Citroën få disse folkene, så vi andre kan få mindre vekt og mer moro? Hvorfor skal folk på død og liv kjøre rundt i soveposer? Eller, folk må gjerne luller i søvne av massasjeseter og Barry Manilow på mp3'en sin, men hvorfor skal de gjøre det i en Porsche? Hva med Bentley? Har dere hørt om dem?!

Er Porsche i ferd med å bli "Porsche Benz"? "Zett dich ned und zooooov". Cayenne er på vei, og jeg regner med at Panameraen (bare navnet minner meg om palmer og militærjunta i skjønn forening, avlappende, men skummelt) har elementer av komfort som kan måle seg med en seng fra Hästens. Jeg blir slapp. Skal man ha et minimum av komfort KOSTER DET MER!

En GT3. Svinedyr.

En RS. Svinedyr.

En GT2, gang tallet med to.

En CGT: Hallo.

Poenget mitt er at disse skulle kostet MINDRE enn de saccosekkene man kan få i dag. "Porsche Sacco". Bare vent. Den kommer. Den dagen Porsche gjør det kjedelig å kjøre Porsche, da er det slutt - og det er like før.

Jeg mener ikke med dette å hetse alle dere der ute som liker lyden av vindusheiser. Eller som dyrker interessen for kaffe når dere kjører. Man har jo ikke tid til å stoppe og ta en kaffe, liksom. Man har ikke det.

Ikke er jeg misunnelig heller. Dere har nemlig masse å være ekstra engstelige for, i motsetning til meg. Jeg kan til og med bytte batteri uten at det må reprogrammeres eller mappes eller gud vet. Ryker det en sikring hos meg, bytter jeg den selv. Uten å ende opp med en pose boller i luftfilteret, eller hva man får om man får hjelp på en bensinstasjon. Pølsevann på spylertanken, ikke vet jeg.

Men dere kjører rundt i en computer. Vær klar over det. En laptop. Med automatgear. Husk det.

Det er en grunn til at nødblinkbryteren er den største bryteren du har i bilen!

Ok: I rettferdighetens navn skal jeg liste opp fordeler og ulemper med komfort/ ikke komfort:

Komfort: Man møter avslappet og likeglad til møtet/hotellet/båten/butikken/bordellet/hjem.

Ikke komfort: Et bredt smil. Stiv rygg. Øm fot. Øresus. Svett lysk. "Kvart-over-ni"-grep. Ristede nyrer. Testikler/eggstokker i brysthøyde. Fråde fra en eller flere kroppsåpninger. Træler i hendene. Et bredt smil.

Kjærlighet trenger ingen ord. Et bredt smil. Slappe av kan vi gjøre hjemme.

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