

SUPERCAR

N. 18 Anno VI € 7.00 Italy only
Sped. in abb. postale - 70% Filiale di Milano

tutto

Le più belle immagini
dell'Universo Porsche



PORSCHE

Turbo e GT2 da 550 CV • Targa Tricolore Porsche Club Italia • Le quotazioni delle Porsche usate e classiche

**Carrera
4S 993**



**911 Carrera RSR
Turbo 2.1**



VW-Porsche 914/6



ESAGERARE: 550 CAVALLI

Un'elaborazione per Turbo e GT2 effettuata dalla Ebimotors porta la potenza della 911 Turbo a 550 CV; raggiunge 345 km/h di velocità

DI ANTONIO PAVONE DI SAN BARBATO
FOTO EDI TEAM

Non è un kit ufficiale Porsche, ma si avvale di tutta l'esperienza dei centri Motorsport. E porta la potenza del motore Turbocompresso della 911 GT2 e della Turbo a ben 550 cavalli. Tuttavia, un primo avvertimento è d'obbligo: il montaggio espone al rischio di vedersi negare la garanzia della Casa su quanto dovesse accadere in conseguenza dirette o indirette del potenziamento. "Ma c'è comunque la nostra garanzia e possiamo dichiarare con tranquillità che l'operazione non influisce sull'affidabilità delle vetture" assicura Enrico Borghi, patròn della Ebimotors, l'officina Motorsport che ha realizzato l'intervento su diverse 911 Turbo e GT2. Ma in cosa consiste questa iniezione d'energia? "Anche nello sfruttare l'esperienza fatta nella gare con le GT2 e GT3 RSR" ci dice sempre Borghi. Tre le possibilità di intervento, con tre

livelli di potenza e di costo. Il primo livello prevede l'intervento sulla sola centralina, con filtro aria BMC lavabile uguale a quello utilizzato sulle RSR: la potenza sale a 485 CV. Il secondo livello aggiunge gli scarichi e i catalizzatori sportivi (omologati comunque dal TÜV tedesco) con potenza di 515 CV. Il terzo livello, quello da 550 CV, prevede oltre alle modifiche precedenti, anche l'intervento sulle turbine, con la sostituzione della girante nella parte

Esteticamente la Turbo portata a 550 cavalli non differisce in alcun minimo particolare da un modello perfettamente di serie. Questo esemplare monta cerchi da 18" Sport Techno e scarichi sportivi sdoppiati

"fredda", per avere maggiore portata d'aria (e non maggiore pressione di sovralimentazione), così da evitare effetti di turbo-lag (ritardo di risposta). La pressione è aumentata



a 1,25 bar attraverso la centralina. Il costo della preparazione è di 8.500 euro + Iva per il kit da 485 CV, 14.000 per quello da 515 CV e 18.000 + IVA per quello da 550 CV. Per eseguire la modifica occorre un massimo di 15 giorni. Le 911 così modificate offrono prestazioni mostruose, 340 e 345 km/h di velocità massima (rispettivamente per Turbo e GT2), e 4" per passare da 0 a 100 da fermo. Questo crea alcune necessità particolari, come il rigoroso utilizzo



IL CAMBIO A LEVERAGGIO CORTO

UN FANTASTICO OPTIONAL UFFICIALE PER TUTTE LE PORSCHE

L'abbiamo provato e ne siamo stati subito conquistati. Costa pochissimo, 350 euro + IVA e montaggio (altri 150 euro in media) e offre un piacere di guida moltiplicato. È il cambio a leveraggio corto, disponibile per tutte le 911 e Boxster, anche per essere montato post-vendita. Questa modifica è anch'essa, come il kit di potenza, assolutamente invisibile dall'esterno, in quanto la leva e l'impugnatura del cambio non vengono cambiate, ma ci si accorge della sua presenza non appena si usa la vettura. Gli innesti diventano secchi e cortissimi e se prima d'ora il cambio della Honda S2000, così simile a quello delle moto sportive, ci entusiasmava, ora possiamo provare lo stesso piacere sulle nostre Porsche. Nella guida veloce e grintosa questo cambio è fantastico. Assolutamente un vantaggio - al di là della goduria - poter cambiar marcia senza grossi spostamenti della leva e nulla importa se gli innesti diventano leggermente più duri.

Un optional, insomma, che non esitiamo a montare sulle nostre 911 e che è capace di esaltare il piacere di guida di una Porsche e di farle avvicinare ancora di più le sensazioni di guida a quelle del pilotaggio di un'auto da competizione.



La 911 Turbo di queste pagine monta i freni di serie; forse, però, data la potenza in gioco, sarebbe preferibile poter disporre dello straordinario impianto con dischi in materiale ceramico (optional su Turbo e 4S, di serie su GT2)



della benzina verde a 98 ottani e, per la GT2, vista la coppia disponibile, dei pneumatici Pirelli PZero corsa o in quanto in accelerazione è necessario un grip eccellente non solo fra strada e pneumatico, ma anche tra quest'ultimo e il cerchio. Per la Turbo, a causa della capienza del serbatoio, occorre invece tener conto del consumo di carburante

piuttosto elevato se si sfruttano i 550 cavalli. Infine, queste modifiche sono assolutamente invisibili dall'esterno e anche sbirciando nel vano motore non c'è modo di accorgersene. A meno che non lo si scriva! Anche il Key-code della centralina, che protegge dai furti e serve per ottenere i ricambi originali dalla Casa, resta invariato.

