

SUPERCAR

N. 74 - Anno XV - Bimestrale
€ 8.00 Italy only - Poste Italiane SpA
Spedizione in Abbonamento Postale
D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n.46)
art. 1 comma 1, DCB Milano
ISSN 1590-3656

tutto

PORSCHE

La rivista dei porschisti

40 ANNI DI RS

ISSN 1590-3656
300747
9 771590 365008



• DOSSIER MACAN

• TEST PANAMERA 4S 3.0

SPECIALE: SEI GENERAZIONI DI 911 RS

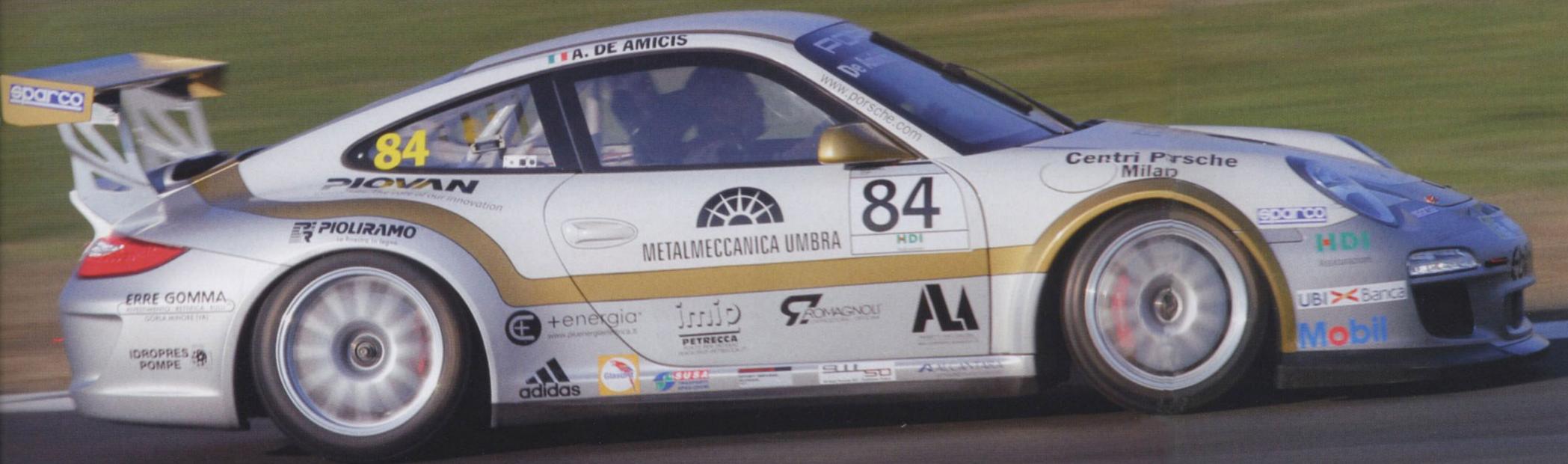


RS 40 ANNI DI VEEMENZA

DAL 1973, ANNO IN CUI INIZIÒ LA PRODUZIONE, LE 911 RS SONO LA MASSIMA ESPRESSIONE DELLA GUIDA SIA SU STRADA SIA SU PISTA. DA LORO SONO NATE LE 911 VINCITRICI DI MIGLIAIA DI GARE, DALLA TARGA FLORIO ALLA 24 ORE DI DAYTONA E LA SUA STORIA NON SI FERMA QUI. TUTTOPORSCHÉ LE CELEBRA CON QUESTO DOSSIER FOTOGRAFICO... ASSAPORATELE

DI ANTONIO PAVONE DI SAN BARBATO CON FOTOGRAFIE DI EDOARDO BAJ MACARIO, EDI TEAM, MARCO ROCCA

2012 GT3 CUP 450 CV



Non si chiama RS né RSR ma è la 911 da corsa che più direttamente deriva dalla GT3 RS ed è l'auto da corsa più venduta al mondo con quasi 2.500 esemplari venduti. La Porsche 911 GT3 Cup modello 2013 si basa per l'appunto sulla 911 GT3 RS (tipo 997) stradale ed è per questo che l'abbiamo coinvolta in questo servizio. Il motore di questa automobile da corsa corrisponde sostanzialmente al propulsore di serie. Comune alla GT3 RS 3.8 è anche la potenza di 450 CV a 8.500 giri. Ovviamente diverso l'impianto di scarico da competizione con differente catalizzatore che comunque garantisce emissioni estremamente ridotte di sostanze nocive. Diversa anche la parte telaistica con cerchi e pneumatici da corsa Michelin. Le barre stabilizzatrici a coltello su retrotreno e avantreno sono regolabili in entrambi i lati su sette livelli e consentono quindi una taratura estremamente precisa della vettura per ogni circuito, la parte in cui i vari team possono cimentarsi per ottenere la migliore prestazione in quanto la preparazione e messa a punto del motore è standard e realizzata direttamente dalla Porsche, come ci dicono alla Ebimotors del cui team fa parte la vettura del nostro servizio che ha vinto il Trofeo Michelin nella Carrera Cup 2013. La GT3 Cup è fornita con il serbatoio carburante di sicurezza FT3 da 100 litri, rifornibile tramite apertu-

re sul cofano anteriore. Ha porte, portellone e scudo posteriore in fibra di carbonio, alettone regolabile e diverso spoiler anteriore, martinetti pneumatici per il sollevamento rapido, oltre a tutti gli accorgimenti per l'utilizzo in pista.

Completamente diverso dalla GT3 RS è il cockpit della Cup, come auto da competizione monoposto, completamente svuotata di ogni rivestimento, gabbia roll-bar completa e posto guida orientato alle esigenze del pilota con strumentazione digitale davanti al piantone di guida. Tutti i comandi per questo info display si trovano sul volante che dispone di sei interruttori. Oltre allo spostamento in direzione longitudinale, il volante può essere regolato in altezza come nella GT3 RS di serie.

La 911 GT3 Cup è stata impiegata in 19 campionati monomarca Porsche in tutto il mondo, e può correre ancora in gare GT e in gare di durata. Oltre questa 911 GT3 Cup che rappresenta una base perfetta per i team privati, la Porsche Motorsport offre la 911 GT3 R per i campionati basati sul regolamento GT3 e la 911 GT3 RSR per il GT2. Ovviamente le differenze di guida con la GT3 RS stradale sono enormi pur avendo molto in comune: questa è un'automobile da corsa molto più leggera, con un comportamento più diretto che richiede una guida ancora più precisa, per tempi sul giro ben diversi, pur a parità di potenza.



Questo servizio fotografico è ambientato nel nuovo e moderno circuito Tazio Nuvolari di Ceresina, in provincia di Parma attualmente in corso di ultimazione e che sarà inaugurato nella primavera 2014. 2,8 chilometri stupendi con curve ad ampio raggio, tornanti e un lungo rettilineo, tracciato ideale per assaporare le nostre protagoniste

GUARDATE IL FILMATO E
ASCOLTATE IL ROMBO DI QUESTE AUTO
SU AUTO DIGEST TV



TuttoPorsche ha parlato di tutte le versioni della 911 RS
con vari dossier sui numeri: 3, 10, 17, 22, 27, 28, 36, 38, 45, 54, 70, 71

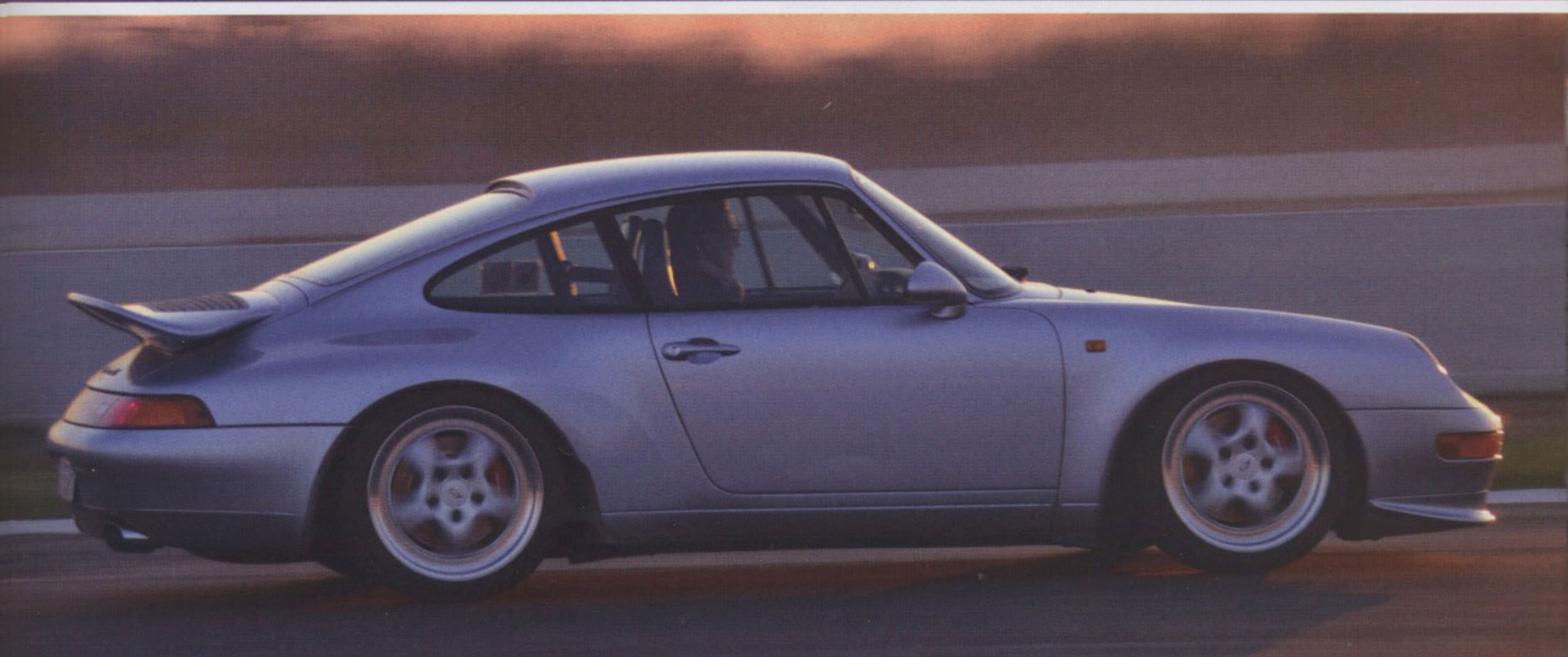
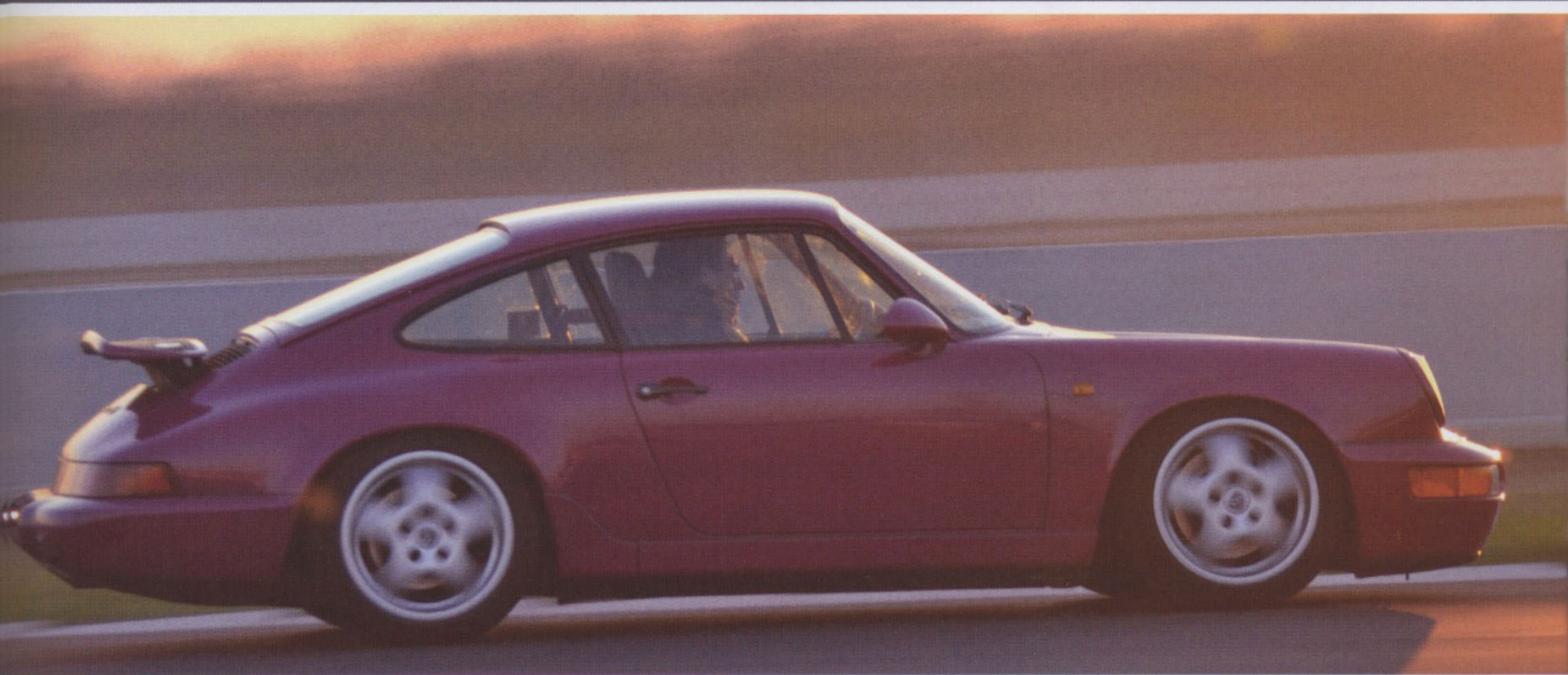
LE CARATTERISTICHE A CONFRONTO

	2.7 Carrera RS	964 Carrera RS	993 Carrera RS	996 GT3 RS	997 GT2 RS	997 GT3 RS 4.0	997 GT3 CUP
ANNO	1973	1991	1995	2004	2010	2011	2012
CILINDRATA	2.687 CC	3.600 CC	3.796 CC	3.598 CC	3.600 CC	3.996 CC	3.797 CC
POTENZA	210 CV	260 CV	300 CV	381 CV	620 CV	500 CV	450 CV
CAMBIO	5 MARCE	5 MARCE	6 MARCE	6 MARCE	6 MARCE	6 MARCE	6 MARCE
PESO	1.075 KG	1.230 KG	1.270 KG	1.360 KG	1.370 KG	1.360 KG	1.130 KG
VELOCITÀ MASSIMA	240 KM/H	circa 260 KM/H	277 KM/H	306 KM/H	330 KM/H	310 KM/H	-
ESEMPLARI PRODOTTI	1.590	2.507	1.350	circa 800	500	600	-

IL DUBBIO DEI FUSTINI

Come nello spot di un famoso detersivo, scambiereste una 918 Spyder con 5 delle sette protagoniste di questo servizio o con tutte le 6 stradali pagando una differenza del 10-15%? Le attuali quotazioni delle RS permettono questo scambio alla pari. È una divertente riflessione.







Veemente dio d'una razza d'acciaio, Automobile ebbra di spazio, che scalpiti e fremi d'angoscia rodendo il morso con striduli denti... Formidabile mostro germanico, dagli occhi di fucina, nutrito di fiamma e d'oli minerali, avido d'orizzonti, di prede siderali... lo scatenano il tuo cuore che tonfa diabolicamente, scatenano i tuoi giganteschi pneumatici, per la danza che tu sai danzare via per l'asfalto di tutto il Mondo!... Allento finalmente le tue metalliche redini, e tu con voluttà ti slanci nell'Infinito liberatore! All'abbaiare della tua grande voce ecco il sol che tramonta inseguirti veloce accelerando il suo palpito, all'orizzonte... Guarda, come galoppa, in fondo ai boschi, laggiù... Che importa, mio démono bello? Io sono in tua balia!...Prendimi!... Prrrendimi!... Sulla terra assordata, benché tutta vibri d'echi loquaci; sotto il cielo accecato, benché folto di stelle, io vado esasperando la mia febbre e il mio desiderio, scudiscian-doli a gran colpi di spada. E a quando a quando alzo il capo per sentirmi sul collo in soffice stretta le braccia folli del vento, vellutate e freschissime... Sono tue quelle braccia ammalianti e lontane che mi attirano, e il vento non è che il tuo alito d'abisso, o Infinito senza fondo che con gioia m'assorbil!... Ora le montagne già stanno per gettare sulla mia fuga mantelli di sonnolenta frescura... eccole superate... e odo il vago echeggiante rumore che sulle strade stampano i favolosi gommoni da venti pollici dei miei piedi colossali... O montagne dai freschi mantelli turchini!... O bei fiumi che respirate beatamente al chiaro di luna! O tenebrose pianure!... Io vi sorpasso fulmineamente Su questo mio mostro geniale!... Stelle! mie stelle! l'udite il rombo del suo boxer?... Udite voi la sua voce, cui la collera spacca... la sua voce scoppiante... e il tuonar de' suoi ferrei polmoni crrrrrollanti a prrrrecipizio interrrrminabilmente?... Accetto la sfida, o mie stelle!... Più presto!... Ancora più veloce!... E senza posa, né riposo!... Molla i freni! Non puoi? Schiàntali, dunque, che il polso del motore centuplichi i suoi slanci! Urrà! Non più contatti con questa terra immonda! Io me ne stacco alfine, ed agilmente volo con la mia RS sull'inebbriante fiume degli astri che si gonfia in piena nel gran letto celeste, Veemente RS!

Liberamente - ma non troppo - tratto da "La Ville Charnelle", "All'automobile da corsa", di Filippo Tommaso Marinetti

La dinamicità come principio base della moderna civiltà fu l'inno del Futurismo fondato da F.T. Marinetti ai primi del secolo scorso. È la stessa anima della 917 RS, una delle automobili più esaltanti che si possano guidare su strada come in pista. In ogni generazione di RS, non fa differenza, l'anima è sempre quella, la nostra che al volante ti fa divenire un'unica cosa con la sua meccanica e ogni chilometro diviene un'avventura meravigliosa che vorremmo durasse all'infinito. Questo è il nostro omaggio ai 40 anni della RS: ne abbiamo portate sette, di ogni generazione, sull'asfalto dell'Autodromo Tazio Nuvolari di Casei Gerola che verrà inaugurato la prossima primavera, assaporandone in anteprima il tracciato che sembra progettato ad hoc per godersi i meravigliosi mostri di acciaio e che probabilmente avrebbe ispirato ancor meglio Giacomo Balla per il suo dipinto che porta il medesimo titolo del poemetto di Marinetti, "Automobile da Corsa"

1973 CARRERA RS 210 CV



Con la presentazione al Salone di Parigi dell'ottobre 1972 - le consegne iniziarono l'anno successivo - nacque il mito 911 RS: nella prima settimana del Salone, l'intera serie di 500 esemplari prevista per ottenere l'omologazione in Gruppo 3 e 4 era stata prenotata dai concessionari. Tutte le vetture costruite per l'omologazione avevano un allestimento definito "alleggerito"; una volta superata positivamente la verifica, molte ritornavano in fabbrica dove venivano modificate nella versione "Touring" con l'allestimento più comodo e lussuoso della 911 S 2.4, al fine di renderle più gradevoli a coloro che non l'avrebbero impiegata nelle competizioni. La 911 Carrera 2.7 RS è molto diversa dalla 2.4 S da cui era sostanzialmente derivata: innanzitutto è ridotto lo spessore della lamiera della carrozzeria da 1 - 1,125 a 0,7 mm. Lo spoiler anteriore, che integra lo spazio per il radiatore dell'olio della versione Gruppo 4, è in vetroresina come il cofano posteriore con il mitico spoiler "Becco d'anatra", in tedesco "Bürzel". Queste modifiche alle appendici migliorano sensibilmente il coefficiente di penetrazione (da 0,41 a 0,40) che, alla guida, si traduce in un leggero aumento della velocità massima e della stabilità alle andature elevate. La sigla RS ricorda la 550 spider del 1953 e appare con vistose serigrafie alla base delle porte nello stesso colore della parte centrale dei cerchi ruota, in verde, blu o rosso. L'abita-

colo si caratterizza per leggerezza ed essenzialità. Perciò mancano i sedili posteriori, l'orologio, il coperchio del vano porta oggetti; i rivestimenti delle porte sono sostituiti da un pannello con cinghia a strappo e i sedili sono Recaro avvolgenti. Il motore 2.7 ha il medesimo blocco in magnesio della 911 S 2.4, ma beneficiò dell'esperienza maturata con la 917: cilindri trattati al nikasil e pompa di iniezione meccanica Bosch. I 210 cavalli sono erogati a 6.300 giri. Sotto il parafrangente anteriore destro si trova un radiatore supplementare per l'olio, che vi è convogliato quando la temperatura del circuito supera gli 85°. Il cambio è a 5 marce con pompa del lubrificante autonoma. Il differenziale, autobloccante al 40%, era optional. Grazie al peso, poco più di 900 kg, la vettura supera i 240 km/h accelerando da 0 a 100 km/h in poco più di 6". Le versioni prodotte sono due: la base, più spartana, nota anche come "Sport" o "Leichtbau", la "Touring" con abitacolo più lussuoso (orologio, sedili posteriori, vetri elettrici, radio ecc.), paraurti con listelli in gomma. C'era poi la Gruppo 4 RSR, pura auto da corsa: 2.808 cc, 300 cavalli e freni della 917/30. Il serbatoio carburante, infine, era da 110 litri con riempimento mediante bocchettone centrale. Appena omologata, nel 1973, trionfò nella famosa 24 Ore di Daytona con Gregg-Haywood.



1991 CARRERA RS 260 CV



Dopo quasi vent'anni dalla 2.7, all'inizio degli Anni 90 tornò la sigla RS sulla 911, generazione 964, con la medesima filosofia di modello stradale che, con lievi interventi, potesse divenire una vera auto da corsa. In verità c'era già la 964 Carrera 2 Cup ma non era un'auto utilizzabile su strada. Partendo quindi dalla Carrera 2 standard si spogliò l'abitacolo di tutti gli accessori non consoni allo spirito di una sportiva pura: niente sedili a regolazione elettrica sostituiti da quelli a guscio, via gli alzacristalli elettrici, la chiusura centralizzata, l'impianto di allarme, il climatizzatore, i sedili posteriori, i materiali per l'isolamento acustico, il servosterzo, i motorini elettrici degli specchi esterni, la radio, gli antinebbia e le maniglie interne delle porte, sostituite da un semplice tirante di nylon). Ridotta pure la protezione antiruggine. Porte e cofano anteriore sono di alluminio e i vetri laterali hanno minor spessore. Optional un serbatoio carburante maggiorato a 90 litri. Tutto ciò si traduce in un deciso guadagno di peso: 1.230 kg, il 10% in meno rispetto alla Carrera 2. A questo si affianca una rivisitazione del telaio: assetto ribassato di 40 mm e irrigidito, ruote e pneumatici della 911 Turbo 3.300: 205/50 ZR 17 su cerchi 7,5J x 17 all'anteriore e 255/40 ZR 17 su cerchi 9J x 17 al posteriore. Lo spoiler posteriore è quello di serie, estraibile. Dalla Turbo

anche i dischi anteriori, autoventilanti e forati, i posteriori sono di derivazione Carrera Cup. La frizione è più leggera, adattata l'ABS. Il cambio è a cinque marce + RM. Il motore non ha modifiche strutturali: 3.600 cc. monoalbero a camme in testa, 2 valvole per cilindro, iniezione elettronica Bosch Motronic M 2.1 e doppia accensione. Guadagna 10 Cv con coppia massima invariata di 31,6 kgm a 5.000 giri. L'impianto di scarico ha catalizzatore a tre vie e sonda lambda caratterizzato da una sonorità più vigorosa e "metallica". La 964 RS fu presentata al Salone dell'Automobile di Birmingham nel settembre 1990 e la produzione iniziò nell'estate 1991. Oggi è una delle RS più ricercate e amate anche per il suo aspetto molto coinvolgente grazie al vistoso abbassamento con le ruote da 17" e pneumatici ribassati. La guida è altrettanto coinvolgente con il rauco ruggito degli scarichi che agli alti regimi si trasforma in urlo che invade l'abitacolo. Di questa RS sono state prodotte altre due versioni: la 964 Carrera RS Light (o anche Clubsport), e la Touring con allestimento interno simile alla Carrera 2, climatizzatore e stereo. La RS America infine aveva lo spoiler posteriore fisso e la messa a punto per l'omologazione USA. Del 1993 è una piccola serie della Carrera RS 3.8 da 300 Cv con alettone maggiorato (vedi TuttoPorsche n. 28).



1995 CARRERA RS 300 CV



La RS della generazione 993 fu presentata al Salone di Amsterdam nel febbraio 1995 con l'obiettivo dei 1.200 esemplari necessari per l'omologazione nel gruppo N/GT nazionale. Pur restando una biposto con omologazione stradale trasformabile facilmente in un'auto da pista per correre senza problemi sia nelle attività agonistiche dei Porsche Club così come nelle gare sulla lunga distanza, la RS 993 era decisamente migliorata rispetto alle precedenti nell'idoneità all'impiego quotidiano. Il peso di 1.270 kg (100 in meno della Carrera) fu ottenuto anche in questo caso rinunciando agli optional "comfort" (alzacrystalli elettrici, chiusura centralizzata, lavafari...) e addirittura adottando un serbatoio dell'impianto lavaparabrezza di soli 1,2 litri contro i 6,5 del modello di serie mentre l'illuminazione interna è affidata a una piccola lampada presa dalla 964 Speedster. Gli airbag per conducente e passeggero erano disponibili solo a richiesta. Inoltre cristalli a vetro sottile, rinuncia al lunotto termico, cofano anteriore in alluminio facevano risparmiare altri 7,5 kg così come nell'abitacolo i sedili a guscio e i posteriori soppressi. Le porte sono come sempre provviste di pannelli semplici con fascetta di nylon per l'apertura. Di serie il serbatoio da 92 litri. Il propulsore ha importanti modifiche: alesaggio maggiorato da 100 a 102 mm con una corsa invariata di 76,4

mm, per una cilindrata di 3.800 cc. L'impianto di aspirazione adotta i condotti di aspirazione d'aria a lunghezza variabile di serie. La potenza è di 300 Cv con coppia massima di 355 Nm a 5.400 giri. Il cambio manuale a 6 marce + RM ha i primi tre rapporti allungati e c'è un sincronizzatore a doppio cono per prima e seconda che riduce lo sforzo di innesto di quasi il 40%. Per ridurre la rumorosità degli organi di trasmissione, la RS è equipaggiata con volano a doppia massa che impedisce i movimenti oscillatori degli ingranaggi del cambio. Di serie l'antipattinamento ABD. Le sospensioni sono tarate specificamente con asse anteriore ribassato di 30 e posteriore di 40 mm. Le barre antirollio sono regolabili (anteriore in 5 posizioni diverse, la posteriore in tre). I freni tutti autoventilanti con ABS. La velocità massima dichiarata è di 277 km/h, con un'accelerazione 0-100 km/h in 5 secondi. Della 993 RS c'è anche la versione Clubsport, più esasperata in chiave competizioni e con elementi specifici per le corse (gabbia roll-bar, sedili con cinture di sicurezza a sei punti... diversi spoiler anteriore e posteriore). Le prestazioni, naturalmente, sono entusiasmanti: l'accelerazione bruciante e un suono del motore che permea l'abitacolo con potenti tonalità. Il motore di 3,8 litri è peraltro molto elastico e consente di recuperare velocità anche con un rapporto alto.



2004 GT3 RS 380 CV



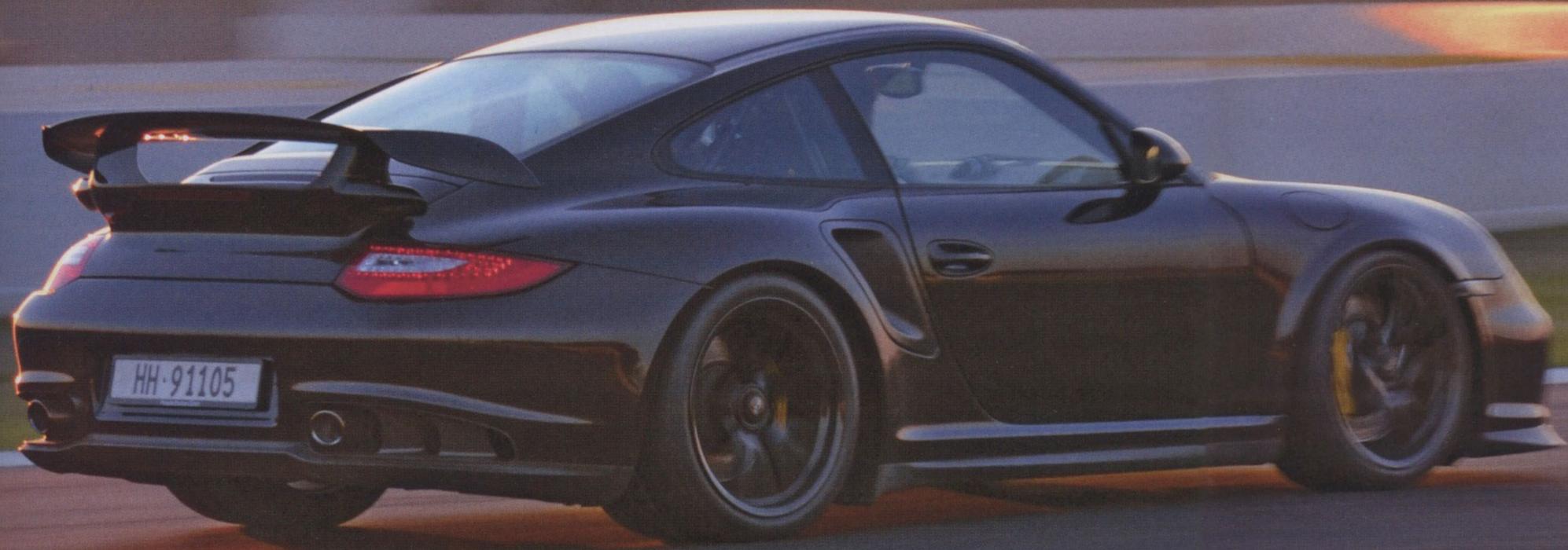
La 996 RS del 2004 è ancora più emozionale delle precedenti generazioni, in quanto deriva dalla GT3, dunque da una versione già piuttosto spinta e "pistard" rispetto alla Carrera standard. Inoltre, mentre la 996 di base è attualmente la 911 meno amata e idolatrata fra tutte, la sua versione RS è estremamente affascinante e forse anche la più bella fra le sette RS portate in pista per questo servizio. Probabilmente gioca anche il colore volutamente "revival" della 2.7, bianca (unico disponibile) con cerchi e bande laterali rossi o blu. Insomma, la 996 GT3 RS si lascia ammirare con grande emozione sia da ferma sia in movimento e riscatta la 996 dal ruolo di Cenerentola fra le Noveeundici. Il motore di questa GT3 RS è il 3,6 litri delle altre 996 ma sviluppa 380 Cv a 7.300 giri dati simili a quelli della GT3 standard, rispetto alla quale ha però un peso ridotto di 50 chili grazie al cofano anteriore e alla grande ala posteriore entrambi in fibra di carbonio, interni come sempre semplificati e il condizionatore fornito solo come optional gratuito. Eliminato anche il navigatore satellitare. L'assetto è ulteriormente ottimizzato per essere adattato facilmente all'utilizzo agonistico. Di serie, e quindi omologato, il roll-bar, il serbatoio da 90 litri, i sedili a guscio con rivestimento in tessuto e il volante con impugnatura antisivolo, particolari che contribuiscono a



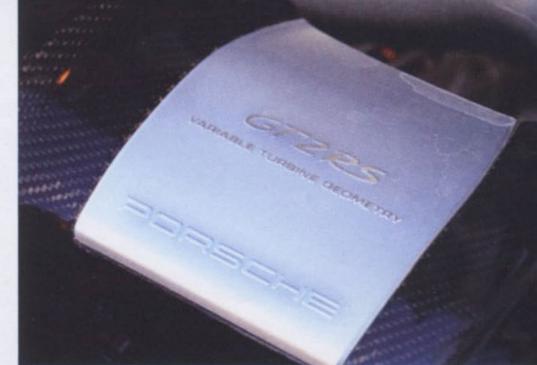
esaltare l'aspetto racing conferito decisamente dalla grande ala posteriore in fibra di carbonio che ottimizza anche il convogliamento d'aria verso il motore rendendo ancora più corposa l'erogazione. Di serie anche la voluminosa gabbia roll-bar. I dati prestazionali sono a tutt'oggi straordinari: 0-100 in 4"4, 0-200 in 14" e 306 km/h di velocità massima raggiungibili con facilità disarmante. Ed è sempre straordinario verificare ancora oggi, a quasi 10 anni dalla sua presentazione, come questa meravigliosa automobile si lasci guidare anche quotidianamente e docilmente senza mostrare alcun segno di "fastidio". Allo stesso tempo è capace di dare soddisfazioni uniche in pista con un carattere che sta a metà fra le Porsche classiche e le moderne, dote di ogni 996, esaltata ulteriormente dalla filosofia RS. Bene, se non lo si fosse capito, tutta la redazione si è innamorata di questa RS e non è che le altre sei fossero quisquillie...



2010 GT2 RS 620 CV



La più estrema RS stradale realizzata finora nasce da una scommessa che fece giurare il "Board of Management" di dare un seguito commerciale a una versione esasperata della GT2 solo se fosse scesa sotto il muro dei 7'30" al Nürburgring. Così la GT2 RS debuttò al Salone di Mosca nell'agosto del 2010 per una produzione di soli 500 esemplari. Che questa RS nasconda qualcosa di speciale lo rivela subito il cofano anteriore in fibra di carbonio (poco visibile in questo esemplare tutto nero), elemento appariscente di una spasmodica ricerca dell'alleggerimento che ha portato a un risparmio di quasi 70 kg rispetto alla GT2 "normale". Ma ciò che rende unica l'RS è il biturbo, siglato "M 97/77" che sfrutta un'evoluzione di quello stesso carter che equipaggiava la prima Turbo del 1975 così come la leggendaria 959 del 1985 e che è arrivato anche sotto il cofano del motore centrale della 911 GT1 vincitrice a Le Mans nel 1998, il che rende ancor più speciale la GT2 RS. Un motore che pur essendo praticamente da competizione è capace di girare a basso regime in città come di liberare la sua indole selvaggia quando le due turbine a geometria variabile (VGT) soffiano a pieno regime. Il valore di coppia è straordinario, 700 Nm, disponibile già a partire da poco più di 2.000 giri. Raffinatissimo l'impianto di aspirazione a espansione che gestisce al meglio



la quantità e la temperatura dell'aria che arriva nei cilindri, così da migliorare ulteriormente il rendimento del propulsore che sviluppa 620 Cv, 90 in più della GT2. Come in tutte le RS il peso è calato bruscamente: appena 1.370 kg ottenuto grazie a cofano anteriore, prese d'aria laterali (per gli intercooler), lamelle delle prese d'aria anteriori, labbro inferiore anteriore e dello spoiler posteriore, tutti in carbonio. Contribuiscono poi anche i freni PCCB in carboceramica e l'assenza di elementi isolanti per gli interni e dei rinforzi per il fissaggio delle cinture di sicurezza nella zona posteriore.

Su strada come in pista la GT2 RS è letteralmente "bestiale" con una spinta feroce che lascia storditi. La successione delle marce è fulminea così come la perdita di aderenza del posteriore persino all'innesto della 4ª marcia se si pigia sull'acceleratore senza la necessaria gradualità. La RS va ovviamente trattata con cautela e un'elevata abilità di guida e resistenza visto che è in grado di giungere fino a ben 1,5 G di accelerazione laterale.



2011 GT3 RS 4.0 500 CV



Fra le GT3 RS della generazione 997 abbiamo scelto l'ultima, la 4.0 (che mandava in pensione la precedente con motore da 3.8 del 2010 da 435 Cv che a sua volta aveva sostituito la 3.6 del 2006 da 415 Cv). Suo l'onore di avere il motore aspirato più potente della gamma 911, praticamente il medesimo che equipaggia la RSR che ha corso nel mondiale FIA GT3. Il lavoro dei tecnici per questa versione si è sviluppato intorno all'impianto di aspirazione variabile per il motore e alla cura di nuovi spoiler per il pack aerodinamico. Il motore si caratterizza per un carattere "hard" molto vicino a quello di una vera auto da competizione, sofisticata e tecnologica, a partire dal sistema di distribuzione in cui, per garantire elevati valori in termini di giri e coppia e un ampio margine d'utilizzo, oltre al condotto di distribuzione convenzionale ci sono due ulteriori condotti comandati da valvole a risonanza. Ai bassi regimi entrambe le valvole sono chiuse. Ai medi regimi si apre la prima valvola più piccola che si chiude mano mano che i giri aumentano, per consentire l'apertura della seconda valvola più grande. Ai regimi più elevati sono aperte entrambe. Inoltre, un air-box specifico, in carbonio, ottimizza i flussi d'aria riducendone la resistenza. Risultato: 500 cavalli erogati a 8.250 giri al minuto (contro i 455 Cv della GT3 RSR) e la coppia che tocca i 460 Nm a 5.750 giri. Solo la contemporanea Turbo arriva a tanto. Pensate che nel più classico dei test, il giro sul cir-

cuito del Nürburgring, la GT3 RS 4.0 ha fatto segnare solo 7'26". Nei rilevamenti cronometrici la GT3 RS 4.0 impiega solo 3,9" nello 0-100 km/h e poco meno di 12" per arrivare a 200. Particolarità ulteriore per una Porsche omologata per la strada, sono le alette mobili aerodinamiche poste lateralmente sul frontale che assicurano ulteriore aderenza al terreno. Aumentando la deportanza all'asse anteriore, è stato necessario, tuttavia, "compensare" aerodinamicamente anche il posteriore adattando i profili alari dello spoiler. La grossa ala può essere regolata per l'impiego in pista riuscendo a garantire un carico aerodinamico pari a 190 kg alla velocità massima. Altro dato fondamentale da tenere in considerazione è il peso: 1.360 kg grazie all'impiego di materiali leggeri: cofano anteriore, passaruota spoiler posteriore fisso e scatola del filtro dell'aria sono di carbonio, cofano e fascia centrale posteriore in materiale plastico, lunotto e cristalli laterali posteriori sono in policarbonato. Il pacchetto Club Sport è di serie.

