

SUPERCAR

N. 10 Anno IV € 7.00 Italy only
Sped. in abb. postale - 70% Filiale di Milano

tutto Le più belle immagini
dell'Universo Porsche



PORSCHE

Campionato Porsche Club Italia • 924 Carrera GT • Le quotazioni di tutte le Porsche usate e classiche



**LA NUOVA
GT3**



Dossier RS



Scomode, spartane,
rumorose, selvatiche:
sono le straordinarie
911 Carrera RS,
nate per la strada e
pronte per la pista

L'ESSENZIALE

DI ALVISE-MARCO SENO
CON FOTOGRAFIE DI ROBERTO ZINI



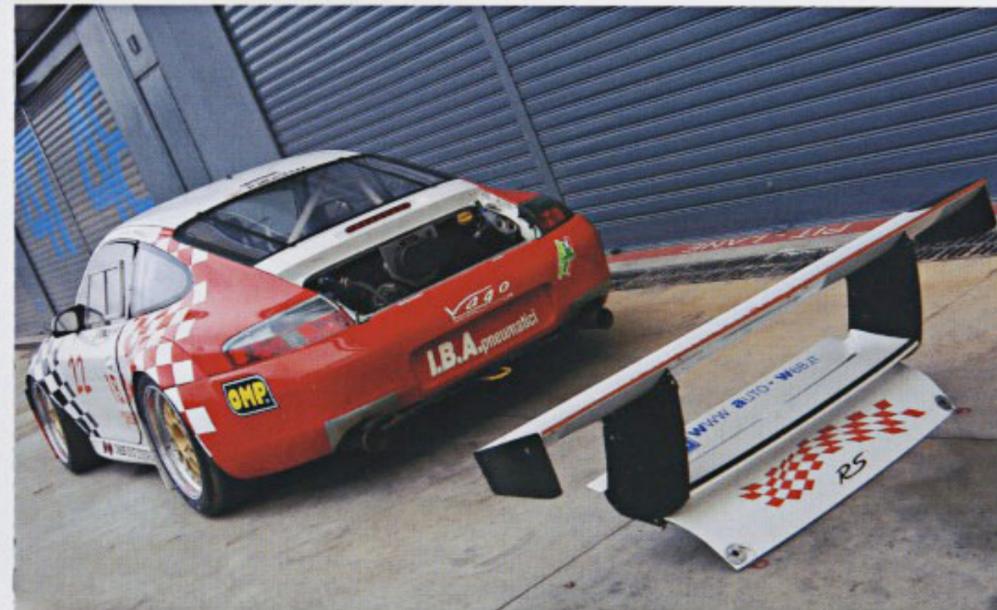
ribassato di 30 mm, quello posteriore di 40 mm. Per adattarsi alle più diverse condizioni di guida, l'RS presenta barre antirollio regolabili (quella anteriore su cinque posizioni diverse, quella posteriore su tre). L'impianto frenante, debitamente sviluppato, è stato dotato di quattro dischi autoventilanti forati di 322 mm di diametro con pinze in alluminio a quattro pompanti; di serie è presente il sistema antibloccaggio ABS 5 a quattro canali.

Le grandi ruote da 18" (con canale da 8" davanti e 10 dietro) calzano pneumatici 225/40 ZR 18 all'anteriore e 265/35 ZR 18 al posteriore. La velocità massima dichiarata dalla Casa è di 277 km/h, con un'accelerazione 0-100 km/h in 5 secondi. Ancora più estrema della 993 RS è la versione Clubsport (CS), un'auto più esasperata in chiave competitiva. Questo modello, che nella maggior parte dei paesi è disponibile con omologazione stradale, è particolarmente indicato per gare di lunga durata. Rispetto alla Carrera RS standard, comprende elementi di sicurezza addizionali, studiati specificamente per le corse: nell'abitacolo sono presenti una gabbia roll-bar saldata alla scocca, sedili avvolgenti speciali con cinture di sicurezza a sei punti, nonché un interruttore generale per l'impianto elettrico e un estintore. La sua vocazione per i circuiti traspare anche dalle modifiche all'aerodinamica: nuovi spoiler anteriore e posteriore (quest'ultimo, particolarmente vistoso, è dotato di ala regolabile tra 0° e 12°). Per quanto riguarda l'allestimento, la CS è ancora più spartana: l'interno, verniciato nello stesso colore della vettura, non prevede alcun rivestimento o utilizzo di materiale insonorizzante. Telaio e motore sono i medesimi della RS standard. Complessivamente, sono state realizzate poco più di 1.000 vetture. L'esemplare presente al nostro

I particolari delle fotografie evidenziano l'abbondanza di appendici aerodinamiche. Le portiere e il cofano posteriore si "sfilano"



straordinario summit presenta alcuni aspetti caratterizzanti: robusta gabbia roll-bar, cinture di sicurezza a cinque punti e impianto di scarico sportivo (con catalizzatore sportivo di serie): produce un suono grave e rabbioso, una perfetta armonia con il suo aspetto aggressivo e affascinante. Le prestazioni, naturalmente, sono entusiasmanti: l'accelerazione è bruciante e, come una vera RS, si apprezza ancora di più grazie al suono del motore che permea l'abitacolo. I 300 cavalli proiettano la vettura ad andature elevatissime con estrema facilità e anche la ripresa è poderosa con una spinta energetica fin dai bassi regimi. Il motore di 3,8 litri, molto elastico,



consente di recuperare velocità anche con un rapporto alto, la tenuta di strada è superba e la frenata straordinaria.

996 GT RS 2002

L'ultima opera d'arte di questo "politico" superbamente inserito nello splendido scenario del circuito di Monza è una vera vettura da corsa: si tratta di una 996 GT3-RS, versione 2002 studiata e omologata per le competizioni dalla Porsche.

Se, a causa della sua denominazione, l'appartenenza alla famiglia delle Carrera RS può non risultare immediata, in realtà i principi informatori che hanno portato alla nascita della versione alleggerita dell'attuale gamma 996, sono i medesimi: continuare a proporre ai clienti una 911 con cui correre nei campionati per vetture GT o monomarca Porsche che si svolgono in tutto il mondo e contare sulla presenza di una 911 di temperamento selvatico che offra le sensazioni di guida tipiche di un'auto naturalmente votata alla pista. A Stoccarda, insomma, nel nuovo millennio, Carrera RS si legge GT3. Pur rimanendo un'auto sportiva idonea all'uso quotidiano, è anche un'auto da corsa con cui raggiungere primati nello sport automobilistico. Il suo motore è stato sviluppato a partire da quello della 911 GT1 vincitrice della 24 Ore di Le Mans del 1998. Salvo le opportune modifiche all'aerodinamica in ragione delle elevate velocità che può raggiungere, la carrozzeria corrisponde a quella della Carrera. Il cambio, lo sterzo e l'assetto sono stati modificati in previsione delle esigenze di un utilizzo agonistico. La GT3 esiste in due versioni: normale e Clubsport, quest'ultima ancora più sportiva. Essa costituisce la base di partenza per le GT3 da corsa, prodotta in due versioni. Quella del servizio di *TuttoPorsche* è un esemplare di GT3 RS 2002 e rappresenta il livello di preparazio-

La "cabina di pilotaggio" della GT3 RS. Dai comandi al centro della plancia si agisce sull'elettronica. L'accensione, ovviamente a sinistra,



ne più esasperato. Si tratta di una evoluzione della precedente GT3 R, rispetto alla quale l'RS presenta nuove sospensioni, nuova elettronica di funzionamento e un muso più aerodinamico. Essa viene prodotta secondo due specifiche di omologazione: FIA GT e ACO Le Mans. Nell'ambito della prima normativa rientrano vetture strettamente derivate dalla serie; tra l'altro, hanno una cilindrata massima di 3.600 cc, cambio e scocca di serie e peso complessivo di almeno 1.100 kg. Il secondo regolamento prescrive quasi le stesse caratteristiche. In questo caso, però, è possibile apportare modifiche alle vetture. L'auto ritratta in queste pagine è l'u-

996 GT3 RS

MOTORE: posteriore, longitudinale, 6 cilindri boxer raffreddato a liquido (tipo M96.77). **Alesaggio x corsa:** 100 x 76,4 mm. **Cilindrata:** 3.598 cc. **Rapporto di compressione:** 13,5:1. **Distribuzione:** bialbero a camme in testa, 4 valvole per cilindro. **Alimentazione:** iniezione elettronica Bosch MS 3.1. **Potenza massima:** 420 cv a 8.200 giri. **Coppia massima:** 380 Nm a 7.000 giri.

CORPO VETTURA: telaio: scocca in acciaio. **Tramissione:** trazione posteriore. **Cambio:** meccanico manuale a 6 marce + RM. **Carrozzeria:** in fibra di carbonio. **Sospensioni anteriori:** ruote indipendenti, schema McPherson, triangolo inferiore in alluminio ammortizzatore (regolabile) e molla elicoidale co-assiale, barra anti-rollo regolabile.

Sospensione posteriore: ruote indipendenti, bracci multipli in alluminio (sistema LSA), ammortizzatori regolabili bi-tubo a gas, barra anti-rollo regolabile. **Ruote:** ant. 10J x 18, post. 11J x 18. **Pneumatici:** ant. 245/645 x 18; post. 295/680 x 18. **Freni:** a disco ventilati (diametro ant/post 380/355 mm); pinze in lega leggera a 4 pistoni. **Peso:** 1.100 kg.

nica esistente in Italia con omologazione ACO Le Mans (per via di un roll-bar supplementare e una carreggiata anteriore maggiorata di 30 mm). Essa viene prodotta presso il Reparto Corse di Weissach: a partire dalla nuda scocca in acciaio della GT3 stradale (dopo che la produzione si è conclusa nel 2000, nel 2003 è attesa la commercializzazione di una nuova versione), viene montata la gabbia roll-bar, un serbatoio da competizione da 100 litri, un cruscotto digitale, un sedile da competizione con cinture di sicurezza a 6 punti e un estintore. Quindi viene completamente ricostruita la carrozzeria utilizzando pannelli di fibra di carbonio. Per quanto riguarda il motore, il basamento resta quello di serie ma vi sono bielle e pistoni in titanio e un nuovo albero motore in acciaio. Il circuito di raffreddamento è privo di aria: di conseguenza esso lavora a temperature di esercizio anche prossime a 120°C. L'aspirazione presenta opportune flange di ostruzione; la potenza risulta, così, diminuita di circa venti cavalli. La potenza massima è nell'ordine dei 420 cavalli a 8.500 giri. La gestione elettronica del motore prevede tre tipi di mappature: "qualifying", "race" e "pace car", attivabili mediante una pulsantiera posta nell'abitacolo. La Porsche certifica che questo motore ha un "timer vita" di 38 ore durante le quali esso lavora al 100% delle proprie prestazioni. Superata questa soglia temporale, è consigliato effettuare una completa operazione di smontaggio per controllare (e, eventualmente, sostituire) qualche componente. L'unità motrice della vettura ritratta in queste pagine, grazie ad alcune modifiche introdotte da un esperto team di meccanici, è stata incrementata fino al valore record di circa 65 ore! Nuova è anche la frizione (da corsa). Il cambio, ad azionamento meccanico, è il 6 marce della Carrera: esso mantiene i sincronizzatori ma viene adeguatamen-

te rinforzato per sopportare il notevole stress meccanico cui è sottoposto. Il circuito di lubrificazione è sdoppiato, con due differenti serbatoi per l'olio. L'impianto frenante prevede smisurati dischi ventilati, anteriori da 380 mm di diametro e posteriori da 355, spessi ben 32 mm, con pinze a quattro pistoni. È privo di servofreno e ABS. Lo sterzo, molto diretto, conserva la servoassistenza e ha il volante a sganciamiento rapido. L'impianto luci, infine, in considerazione dell'utilizzo in gare di durata, monta proiettori allo xeno. A seconda dei rapporti di trasmissione utilizzati, la velocità massima di questo autentico mostro

varia tra 250 km/h e circa 320 km/h. L'auto utilizza benzina speciale senza piombo a 102 ottani ad alto rendimento (costa oltre 2,5 euro il litro). Mediamente (in gara) percorrere 1,5 km con un litro. Inoltre è provvista di sistema di telemetria (non analizzabile mentre la vettura è in movimento), con cui il team ha la possibilità di tenere sotto controllo numerosi parametri di funzionamento del motore e dello stile di guida adottato dal pilota, alla ricerca della massima prestazione durante le competizioni.

Attualmente, nel mondo, esistono circa sessanta 996 GT3 RS, dodici delle quali sono omologate ACO Le

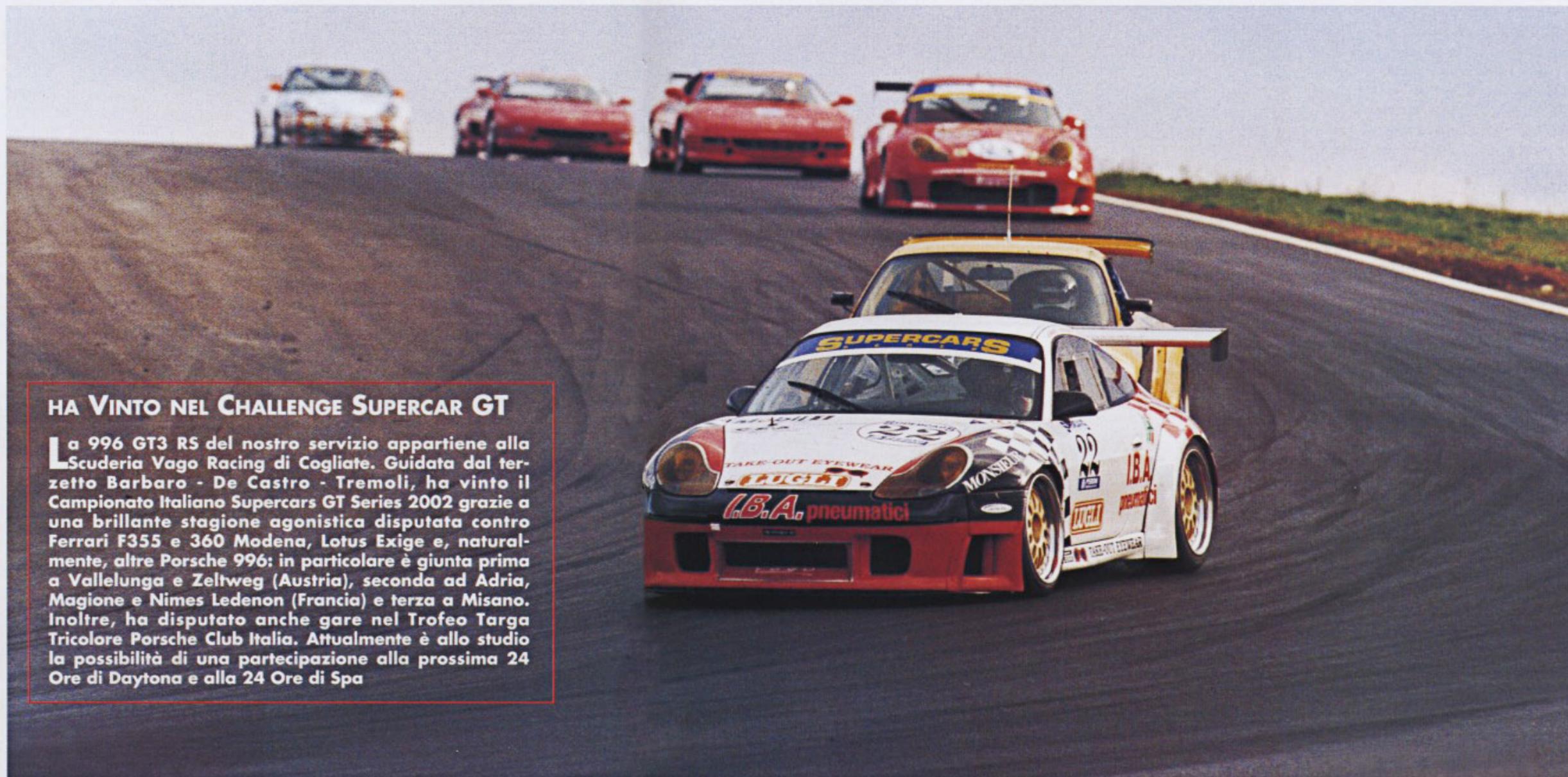
Mans.

LE ALTRE CARRERA RS 911 CARRERA RS e RSR 3.0 1974

Procedendo nello sviluppo della RSR 2.8, nel 1973 un aumento dell'alesaggio da 92 a 95 mm portò alla nascita del motore 3 litri. La Carrera RSR 3.0 aveva una potenza di 330 cavalli a 8.000 giri. In competizione, queste nuove caratteristiche si tradussero in nuovi e numerosi successi, tanto da rendere l'auto competitiva quanto lo era stata la favolosa 917 qualche anno prima, nonostante fosse stata iscritta in Gruppo 5: con un gesto di lealtà verso i clienti, infatti, la Porsche,

che desiderava continuare lo sviluppo della RSR 2.8 direttamente sui circuiti, decise di iscrivere la vettura in Gr. 5 piuttosto che in Gr. 4. Così facendo toglieva ai clienti la concorrenza più difficile da battere; quella della Casa stessa. E nonostante questo significasse confrontarsi con i prototipi 3 litri, la RSR 3.0 colse una spettacolare vittoria alla Targa Florio '73 con la coppia Muller/Van Lennep. Pochi mesi più tardi, lo stesso equipaggio, con una vettura ulteriormente alleggerita e potenziata, si piazzò quarto assoluto alla 24 Ore di Le Mans. Questa straordinaria Porsche da corsa aveva, naturalmente, la sua diretta

filiatura stradale che, idealmente rappresentava lo sviluppo della RS 2.7. Infatti, il travolgente successo commerciale di quest'ultima preparò il terreno a una nuova Carrera RS, la 3.0. Mantenendo il carattere sportivo tipico della famiglia delle Porsche sportive, vide la potenza incrementare a 230 cavalli a 6.200 giri. Peralto, fu la prima vettura di Stoccarda a montare uno spoiler posteriore "a coda di balena" che diede l'avvio allo sviluppo degli alettoni posteriori sulle 911. In termini di fascino, tuttavia, essa non raggiunse il medesimo successo della progenitrice, anche a causa di un comportamento stradale non



HA VINTO NEL CHALLENGE SUPERCAR GT

La 996 GT3 RS del nostro servizio appartiene alla Scuderia Vago Racing di Cogliate. Guidata dal terzetto Barbaro - De Castro - Tremoli, ha vinto il Campionato Italiano Supercars GT Series 2002 grazie a una brillante stagione agonistica disputata contro Ferrari F355 e 360 Modena, Lotus Exige e, naturalmente, altre Porsche 996: in particolare è giunta prima a Vallelunga e Zeltweg (Austria), seconda ad Adria, Magione e Nimes Ledenon (Francia) e terza a Misano. Inoltre, ha disputato anche gare nel Trofeo Targa Tricolore Porsche Club Italia. Attualmente è allo studio la possibilità di una partecipazione alla prossima 24 Ore di Daytona e alla 24 Ore di Spa

La 996 GT3 RS del nostro servizio impegnata nel Campionato Supercar GT series contro un manipolo di F355

così agile e disinvolto come nel caso della 2.7. Complessivamente sono stati realizzati 109 telai.

911 SC-RS 1984

Dalla seconda metà degli anni Settanta e per tutto il corso degli anni Ottanta, nei listini Porsche non apparve mai un modello in grado di riproporre il carisma e l'appeal della prima Carrera RS, per quanto questo tentativo venisse, comunque, intrapreso. Nel 1984, in prossimità dell'uscita di produzione della 911 SC, apparve la SC-RS, la nuova arma della Porsche per il Campionato Europeo Rally 1984, all'epoca dominato da Audi, Lancia e Peugeot. Nelle gare endurance la Rothmans era lo sponsor ufficiale della Casa di Stoccarda (come non ricordare, a tal proposito, le 959 in versione Safari, o da corsa, denominata 961?) e fu proprio lei a commissionare la realizzazione di una 911 per i rally. Dal punto di vista meccanico, le modifiche al propulsore di 2.994 cc (alesaggio per corsa, 95 x 70 mm) agirono sul sistema di aspirazione (migliorando la portata d'aria verso le camere di scoppio) e scarico (liberando maggiormente l'uscita dei gas combusti). La potenza massima, in tal modo, era di 255 cv a 7.000 giri, con 250 Nm di coppia massima a 6.500 giri. La versione da corsa poteva contare su ulteriori 25 cavalli. La cura dimagrante cui fu sottoposta l'intera auto (abitacolo in particolare), permise di ridurre il peso fino a circa 1.060 kg. (100 kg meno di una SC standard). Le modifiche andavano a tutto vantaggio delle prestazioni: la vettura accelerava da 0 a 100 km/h in 5 sec, da 0 a 160 in 11 sec e toccava i 244 km/h. Dei venti esemplari costruiti, venduti nel 1984, a una cifra equivalente a 120 milioni di Lire, cinque erano vetture ufficiali Rothmans.

964 CARRERA RS 3.800 1993

Realizzata per il campionato tedesco per vetture GT, è una delle Porsche 964 più estreme, almeno per la sua veste estetica: nella coda spicca l'enorme spoiler, regolabile su sei posizioni differenti. Diverso è



Nella pagina a fianco, dall'alto in basso: due viste della 911 Carrera RS 3.000 e della SC-RS. In questa pagina, la 964 Carrera RS 3.800; ne sono stati realizzati 129 esemplari RS (WPOZZZ96ZPS497001 - 129) e 104 RSR da corsa (WPOZZZ96ZPS496001 - 104)



anche il piccolo labbro anteriore mentre, al posto dei fari antinebbia, vi sono due prese d'aria per convogliare aria fresca verso i freni anteriori. I parafanghi, infine, sono gli stessi della Turbo. Il propulsore 3,6 litri è stato radicalmente trasformato: il diametro dei pistoni è aumentato da 100 a 102 mm, la corsa è rimasta invariata a 76,4 mm, per una cilindrata totale di 3.746 cc. Il rapporto di compressione è stato lievemente ridotto (da 11,3:1 a 11:1). Nuovi sono anche bilancieri, valvole e l'impianto di alimentazione Bosch Motronic che gestisce in modo più efficace iniezione e accensione (dispone anche di un apposito sensore per evitare il bat-

tito in testa). Ogni condotto di aspirazione ha una propria farfalla, è presente un radiatore anteriore dell'olio supplementare e un filtro dell'aria più sportivo. Anche l'impianto di scarico è stato parzialmente rivisto: ha terminali di differente disegno, ed è integrato da due catalizzatori a tre vie (uno per bancata) con sonda Lambda.

Con queste modifiche, la Carrera RS 3.8 eroga 300 cavalli a 6.500 giri. La coppia massima è salita a 36,6 kgm a 5.250 giri. Il cambio ha prima e seconda marcia allungate la frizione è quella di serie e lo sterzo, non servoassistito, è stato rivisto per aumentarne la precisione. Possente è l'impronta a terra dei grossi pneu-

matici Dunlop SP Sport da 235/40 ZR 18 davanti e 285/35 ZR 18 dietro, montati su cerchi in lega scomponibili rispettivamente da 9J x 18" e 11J x 18". Rispetto a una Carrera RS 3.6 standard, la RS 3.800 pesa 1.210 kg, circa 140 kg in meno. Tale risultato è dovuto, soprattutto, all'uso di alluminio in luogo di acciaio (per porte e cofano anteriore), e al fatto che i vetri e il lunotto sono più sottili. L'assetto, sviluppato dalla Bilstein, è irrigidito attraverso l'utilizzo di molle e ammortizzatori a gas dalla taratura specifica; vi sono, inoltre, nuove barre antirollio regolabili. Anteriormente è presente anche un arco di irrigidimento dei duomi per rendere più stabile e omogeneo il comportamento della sospensione, soprattutto in curva e nelle frenate più violente. Le prestazioni, infine, migliorano nettamente: accelerazione 0-100 km/h in 4,9 sec, 0-200 in 16,6 sec, velocità massima di 274 km/h. Ineccepibili i freni che, grazie a enormi dischi autoventilanti e a un efficiente impianto ABS, consentono arresti perentori. Il prezzo della vettura, nel 1993 era di 220.000 DM.

Per partecipare al campionato GT con la RSR 3.800, la Porsche metteva a disposizione due kit di preparazione: il primo, una sorta di pacchetto Clubsport le lasciava gli stessi connotati della versione stradale: riceveva una gabbia roll-bar, una frizione alleggerita e un estintore.

Il secondo, più radicale, trasformava l'RS in RSR utilizzabile solo in pista: l'abitacolo era spogliato di ogni rivestimento e tessuto, si provvedeva alla sostituzione dei pannelli della carrozzeria con altri di alluminio o materiale plastico; veniva, inoltre, montata una frizione da corsa, un sistema di scarico libero, sospensioni con attacchi uniball e un impianto frenante da competizione; infine, nuove modifiche al motore innalzavano la potenza fino a 364 cavalli a 7.400 giri.

Le Carrera RSR hanno corso la stagione 1993 con ottimi risultati: i primi quattro posti alla 24 Ore del Nürburgring, i primi sei alla 24 Ore di Spa e vittoria di classe alla 24 Ore di Le Mans.



Esiste una famiglia di 911 in cui la proverbiale armonia tra strada e pista raggiunge la propria quint'essenza: motore potenziato, assetto irrigidito, peso drasticamente calato, abitacolo ridotto all'essenziale e caratteristiche di guida marcatamente

più sportive sono il leit-motiv di un gruppo di mostri sacri che la storia dell'automobile ha consegnato al mito con il nome di Carrera RS e che *Tuttoporsche* ha voluto riunire in uno dei templi dell'automobilismo sportivo mondiale: l'Autodromo di Monza. Qui sono giunti, desiderosi di sfoderare in totale

La 996 GT3 RS pare insegnare alle sorelle il corretto ingresso alla seconda variante di Monza

libertà il loro innato istinto selvatico, sei stupendi esemplari, rappresentanti di quattro diverse "età della 911": 911 Carrera RS 2.700 del 1972, 964 Carrera RS 3.600 del 1991, 993 Carrera

RS 3.800 del 1995 e 996 GT3 RS del 2002.

911 CARRERA RS 2.7

Il 25 giugno 1972, alla 1.000 Km dell'Osterreichring fu iscritta una "strana" 911 modificata per correre come prototipo nel Gruppo 5: si trattava della prefigurazione di un modello che avrebbe dato origine a una delle più formidabili stirpi di auto da corsa. Qualche mese prima, Ernst Fuhrmann, appena arrivato al vertice del comitato esecutivo Porsche, in un periodo in cui la Casa attraversava un periodo grandioso grazie ai successi delle 908 e 917, aveva dichiarato l'intenzione dell'azienda di proporre, per le competizioni, un modello specificamente derivato dalla serie. Il risultato emerse proprio in occasione della gara austriaca: partendo da una 911 2.400, la cilindrata fu portata a 2.700 cc; furono, inoltre, montati parafanghi più ampi e fu testato, per la prima volta, il sistema antibloccaggio per i freni Teldix, antesignano dell'odierno ABS. La vettura concluse la gara in 10ª posizione assoluta, dimostrando che le modifiche adottate potevano fare della 911 una temibile avversaria per tutti.

Fu allora che Norbert Singer, nominato respon-

sabile del progetto, decise di produrre 500 esemplari, indispensabili per ottenere l'omologazione in Gruppo 3 e 4. Invero, il via libera alla realizzazione pratica aveva sollevato alcuni dubbi sul suo successo: prima d'allora erano già state costruite alcune 911 da corsa (come la 911 R) ma si era sempre trattato di piccole serie, nell'ordine delle 20, 30 unità. Gli obiettivi da conseguire ora erano principalmente due: alleggerire e potenziare. A tale scopo si ridusse lo spessore della carrozzeria da 1 - 1,125 mm a 0,7 mm, lo spoiler anteriore, che integrava lo spazio per montare il radia-

In questa pagina, la Carrera RS 2.700 Touring. La prima serie della RS, ha il contachilometri con fondo scala fino a 250 km/h. Le successive a 300 km/h



Carrera RS



tore dell'olio per la versione Gruppo 4, era in vetroresina come il cofano posteriore, sicuramente la parte più caratteristica della carrozzeria per la presenza di una nuova ala di inedito design che presto avrebbe dato avvio a una incontrollata produzione di soprannomi come "Becco d'anatra" o, in tedesco, "Bürzel". Rispetto alle 911 standard, le modifiche aerodinamiche consentivano di migliorare sensibilmente il coefficiente di penetrazione (sceso da 0,41 a 0,40), che si traduceva in un leggero aumento della velocità massima, nonché dei valori di deportanza, che miglioravano la stabilità della vettura alle andature elevate. Oltre allo spoiler, l'elemento caratterizzante della nuova 911 era la denominazione Carrera RS che appariva con vistose serigrafie applicate lateralmente alla base delle porte (sulla prima serie erano verniciate, assieme alla parte centrale dei cerchi ruota, in verde, blu o rosso). Per l'abitacolo si ragionò esclusivamente in termini di leggerezza ed essenzialità. Perciò furono eliminati i sedili posteriori, l'orologio e il coperchio del vano porta oggetti; i rivestimenti delle portiere furono sostituiti con un semplice pannello con cinghia a strappo e, infine, i sedili sportivi erano forniti

dalla Recaro. Mantenendo il medesimo blocco motore in magnesio della 911 S 2.400, il motore tipo 911/83 di 2,7 litri beneficiava dell'esperienza maturata con il tipo 917; aveva cioè i cilindri trattati al nikasil e una nuova pompa di iniezione meccanica della Bosch; erogava 210 cavalli a 6.300 giri. Sotto il parafrangente anteriore destro si trovava un radiatore supplementare per l'olio, che vi veniva convogliato quando la temperatura del circuito superava gli 85 gradi. Il cambio, Tipo 915/08 a cinque rapporti, era munito di una pompa del lubrificante autonoma che provvedeva a spruzzare olio in pressione sugli ingranaggi. Il differenziale, autobloccante al 40%, fu uno degli optional più richiesti. Grazie al peso contenuto in poco più di 900 kg, la vettura raggiungeva i 240 km/h e accelerava da 0 a 100 km/h in poco più di 6 secondi.

Con la presentazione al Salone di Parigi dell'ottobre 1972, furono

fugati tutti i dubbi relativi alle vendite: già prima dell'apparizione alla rassegna erano giunti 51 ordini e, alla fine della prima settimana del Salone, l'intera serie di 500 esemplari 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 con l'allestimento più comodo e lussuoso della 911 S 2.400, al fine di renderle più gradevoli a nuovi potenziali acquirenti. Tale fu l'apprezzamento manifestato dalla clientela che alla Porsche decisero di produrre due serie aggiuntive che, oltre a un diverso attacco della sospensione posteriore, avevano il sottoscocca trattato per una migliore difesa contro la corrosione. In totale, furono prodotti 1.590 esemplari. Le ver-

La Carrera RS 2.7 Light ha la carrozzeria priva di parti in gomma e abitacolo più spartano; è privo, tra l'altro, del cassettino portaoggetti e dell'orologio



Carrera RS



sioni disponibili erano tre: la base, codice M471, era la più spartana, nota anche come "Sport" o "Leichtbau": aveva, come detto, un abitacolo molto spartano. La successiva, codice M472 e denominata "Touring", si segnalava per un interno più confortevole (erano presenti l'orologio e i sedili posteriori, si potevano montare i vetri elettrici, l'impianto radio ecc.); esternamente si poteva distinguere per i paraurti dotati di protezioni in gomma. Il codice M491, infine, identificava la versione Gruppo 4, meglio nota come RSR. In quest'ultimo caso si trattava di una pura vettura da



911 CARRERA RS 2.7 (LIGHT)

MOTORE: 6 cilindri boxer raffreddato ad aria. **Distribuzione:** monoalbero per bancata, 12 valvole. **Alesaggio per corsa,** 90 x 70,4 mm. **Cilindrata:** 2.700 cc. **Potenza:** 210 cv a 6.300 giri. **CORPO VETTURA: Telaio:** scocca portante. **Sospensioni:** ant. a bracci trasversali, barre di torsione; post. a semiassi oscillanti, bracci longitudinali di guida, barre di torsione; ammortizzatori telescopici. **Trasmissione:** trazione posteriore. **Cambio:** 5 marce + RM. **Dimensioni (m):** 4,10 x 1,32 x 1,65. **Peso:** 1.075 kg (960). **VELOCITÀ MASSIMA:** 240 km/h.

corsa: la cilindrata era portata a 2.808 cc e la potenza raggiungeva i 300 cavalli. Anteriormente era montato un radiatore dell'olio più grande, i parafanghi erano più larghi per ospitare ruote da 9" all'anteriore e 11" al posteriore. Tanta potenza, con un peso ancora più contenuto, conferiva prestazioni tanto poderose da richiedere l'impianto frenante della Porsche 917/30 da 1.100 cavalli. Il serbatoio carburante era da 110 litri con riempimento mediante bocchettone centrale.

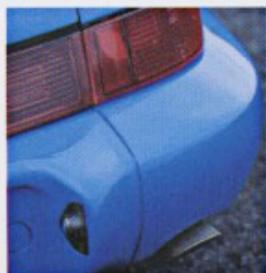
L'omologazione di questo modello fu ottenuta all'inizio del 1973. Appena cinque giorni dopo, due esemplari furono iscritti alla 24 Ore di Daytona: la RSR numero 59 guidata da Gregg e Haywood meravigliò per la resistenza e l'incredibile ritmo imposto alla gara, riuscendo a trionfare alla media di 170,875 km/h. Per tutta la stagione, le RSR si dimostrarono vere mattatrici, con magnifici risultati: 12 Ore di Sebring, Campionati Europeo GT, Endurance, SCCA Trans-Am GT. Per altre notizie sulla RS 2.7 rinviamo anche al dossier pubblicato sul numero 3 di *Tuttoporsche*.

964 CARRERA RS 3.600

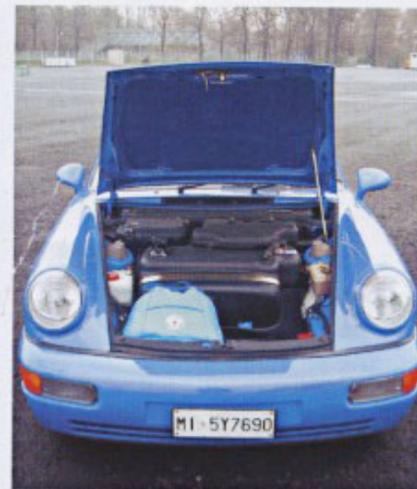
Carrera RS

Solo all'inizio degli anni 90, dopo quasi venti anni, il suffisso Carrera RS ritorna su una speciale versione della 911. Nel 1989, nonostante la grave crisi economica che stava subendo l'azienda, veniva alla luce la nuova 911 (sigla di progetto 964) da cui, nel 1991, derivò la naturale erede della Carrera RS 2.700. L'intento era quello di produrre un'evoluzione del tipo 964, una vettura da competizione per il Gruppo N (vetture turismo di produzione in grande serie) e il gruppo GT (categoria Gran Turismo) nonché per i guidatori con ambizioni sportive

La 964 Carrera RS del servizio è una "Sport". Si riconosce per l'assetto ribassato, le ruote, i pneumatici, le pinze e i dischi forati della Turbo, l'assenza dei fari antinebbia e la particolare foggia del paraurti posteriore



Peraltro, esisteva già una vettura così: la 964 Carrera Cup, una veloce e agile macchina da pista. Ora, il nuovo obiettivo era quello di portare una vettura del genere su strada. Nonostante la diretta discendenza dal modello preparato per le corse, lo sviluppo della nuova RS partì dalla Carrera 2 standard. L'evoluzionismo della gamma 911, nel tempo, aveva prodotto vetture sempre più versatili che abbinavano, al comportamento di un'auto sportiva, un'abitabilità e una qualità della vita a bordo vicina ai canoni di ergonomia di una berlina di alta gamma. Non a caso, sulle Carrera 2 la dotazione risultava particolarmente ricca e, quindi, poco adatta al nuovo modello. Di conseguenza, la prima operazione intese "spogliare" l'abitacolo degli accessori ritenuti non consoni allo spirito di una sportiva pura. Così furono eliminati i comodi sedili a regolazione elettrica (a favore di quelli sportivi, sottilmente rivestiti in pelle), gli alzacristalli elettrici, la chiusura centralizzata, l'impianto di allarme, il climatizzatore, i sedili posteriori (la RS è omologata per 2 persone), il materiale di isolamento acustico, il servosterzo, i comandi elettrici per la regolazione degli specchietti esterni, l'autoradio (pur mantenendo, in



caso di un successivo montaggio, il parabrezza con antenna integrata), le luci di cortesia (ne rimaneva una nel vano portaoggetti), le protezioni sul fondo della vettura, il regolatore dell'assetto fari, le luci antinebbia (al loro posto, un semplice coperchio di plastica o le prese d'aria per i freni anteriori) gli ammortizzatori ai paraurti e le maniglie interne delle portiere (sostituite con un semplice tirante costituito da un tubolare di tessuto di nylon). Per guadagnare ulteriormente peso, alcuni elementi sono stati sostituiti con altri di minor spessore o di altro materiale: le portiere e il cofano anteriore sono di alluminio e i vetri laterali sono di minor spessore. Infine, è stata ridotta la poderosa protezione antiruggine delle 964 normali, tanto da spingere la Porsche a garantire la RS "solo" per tre anni contro la ruggine passante. La plancia è la medesima della 911 standard. Il volante a quattro razze, di minor diametro rispetto a quello di serie, è caratterizzato dal logo RS impresso al centro; tra l'altro, non può montare l'airbag, (mentre, successivamente all'acquisto, era possibile installare uno o più degli accessori sopraccitati). L'esemplare della nostra prova, in particolare, è equipaggiato con un serbatoio carburante maggiorato (optional) da 92 litri. L'eliminazione di tutta questa componentistica si è tradotta, complessivamente, in un consistente guadagno di peso: dai 1.350 kg. della Carrera 2 si è passati a circa 1.220 kg, (così ripartiti: 490 kg sull'asse anteriore, 730 su quello posteriore). Alla riduzione di peso si è voluto affiancare una rivisitazione del telaio: l'assetto è stato ribassato di 40 mm e adeguatamente irrigidito, ma non al punto da precludere un qualsiasi impiego stradale; sono state applicate barre antirollio regolabili (anzitutto su cinque posizioni, posteriormente su tre) e le ruote in magnesio con i

pneumatici della 964 Turbo 3.300: 205/50 ZR 17 su cerchi 7,5J x 17 davanti e 255/40 ZR 17 su cerchi 9J x 17 dietro. Dalla versione sovralimentata proviene anche parte dell'impianto frenante: suoi sono i dischi anteriori, autoventilanti e forati, del diametro di 322 mm. Quelli posteriori sono di derivazione Carrera Cup, con un diametro di 299 mm. Le pinze, in lega leggera, sono a quattro pistoni. L'impianto ABS, di serie, ha una diversa taratura. La frizione, più leggera di 7 kg, presenta un volano sportivo. Il cambio (codice G50/10) è a cinque marce con la quinta accorciata e un leveraggio più corto.

Il propulsore, al contrario, non è stato oggetto di significative modifiche: mantiene la medesima cilindrata di 3.600 cc con distribuzione monoalbero a camme in testa e 2 valvole per cilindro. Gli angoli di accensione sono stati anticipati e l'iniezione elettronica Bosch Motronic M 2.1 presenta una nuova mappatura. Infine, i supporti con cui il motore è agganciato alla scocca sono in gomma anziché idraulici. La potenza massima è salita a 260 cv a 6.100 giri, appena 10 cv in più rispetto alla Carrera 2; leggermente maggiore la coppia massima, pari a 32 kgm a 5.000 giri. Per la normale circolazione stradale, l'impianto di scarico è munito di catalizzatore a tre vie e sonda lambda, ma sulla

964 CARRERA RS 3.600

MOTORE: 6 cilindri boxer raffreddato ad aria. **Distribuzione:** monalbero per bancata, 2 valvole per cilindro. **Alesaggio per corsa:** 100 x 76,4 mm. **Cilindrata:** 3.600 cc. **Potenza:** 260 cv a 6.100 giri. **Coppia massima:** 314 Nm a 5.000 giri. **CORPO VETTURA: Telaio:** scocca portante. **Sospensioni:** ant. a triangoli trasversali e gambe elastiche; post. a bracci oscillanti, molle elicoidali; ammortizzatori regolabili. **Trazione:** posteriore. **Cambio:** 5 marce + RM. **Freni:** 4 dischi e ABS. **Peso:** 1.230 kg. **VELOCITÀ MASSIMA:** oltre 260 km/h

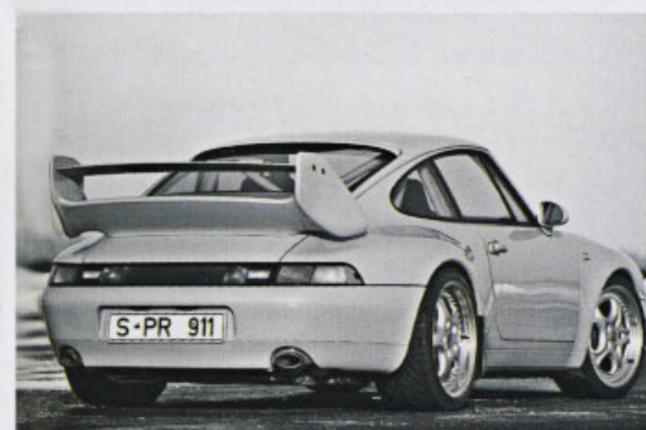
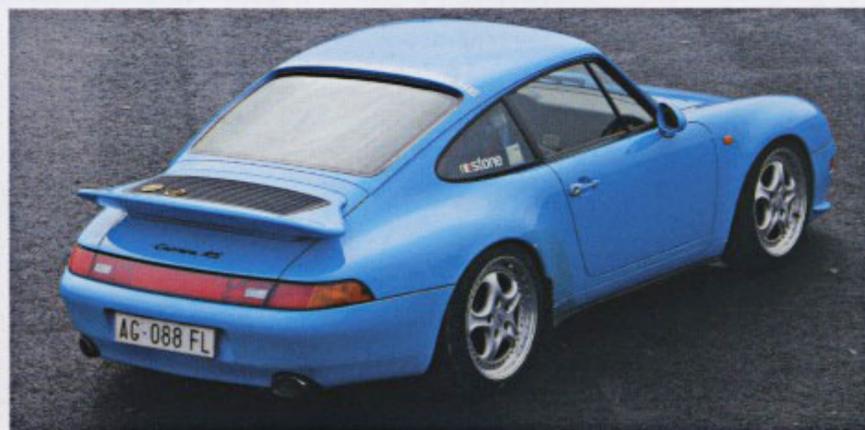
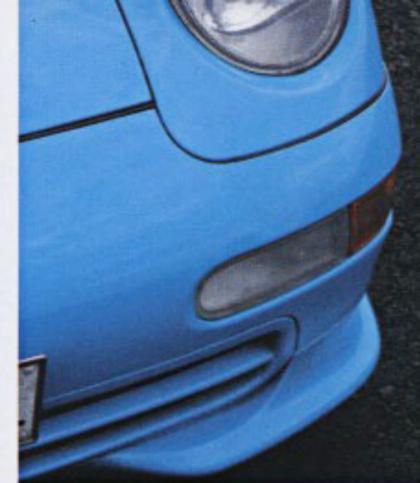
L'abitacolo della 964 Carrera RS Sport offre poca abitabilità. Al contrario, l'interno della Touring (foto piccola in alto) era quasi uguale a quello della Carrera 2

Carrera RS si caratterizza per una sonorità più vigorosa e più "metallica" rispetto al sistema standard. Lo spoiler posteriore è il medesimo delle altre 964, a scomparsa quando si procede sotto gli 80 km/h; oltre, per mezzo di un meccanismo elettrico, la piccola ala esce dalla sua sede aumentando la deportanza aerodinamica. Il pilota ha la possibilità di attivarne manualmente il funzionamento dall'abitacolo. La RS 964 è stata presentata al Salone di Parigi nel settembre 1990. La produzione è iniziata nell'estate del 1991 prevedendo la costruzione dei 1.000 unità necessarie all'omologazione ma prevedendo un afflusso di oltre 2.000 ordini. Infatti, l'enorme successo di vendita convinse anche in questo caso la Porsche a continuare la produzione, che ha raggiunto il totale di circa 2.500 esemplari. Sulla 964 RS le modifiche all'assetto e all'allestimento si traducono in un comportamento stradale molto coinvolgente. Esternamente impressiona il vistoso abbassamento del corpo vettura; le ruote da 17 pollici, abbinata a pneumatici ribassati, paiono ancora più voluminose di quanto non siano. Una volta "scesi" nell'abitacolo, si assume la posizione di

Carrera RS

guida tipica delle auto da corsa: baricentro basso, posizione raccolta, volante in posizione rialzata, leva del cambio più vicina; i sedili offrono un'ottimo contenimento e hanno persino una certa comodità; la pedaliera, incernierata in basso, è leggermente disassata verso destra. Anche al minimo, il rauco rombo del propulsore ha una tonalità particolare, piena e vigorosa, che agli alti regimi si trasforma in un possente ruggito che invade l'abitacolo. In movimento, le sensazioni di essere a bordo di una supercar per la pista si colgono subito: bassa e ben

La Carrera RS della gamma 993, ha una caratterizzazione estetica inconfondibile: spoiler anteriore e posteriore (molto vistoso sulla ClubSport), cerchi da 18" e pinze rosse su dischi da 322 mm



piantata a terra, beneficia della massiccia impronta dei pneumatici e dell'assetto irrigidito, che limita vistosamente gli angoli di rollio e beccheggio; la taratura rigida del sistema sospensivo comunica ogni più piccola asperità del terreno; lo sterzo, senza servoassistenza, è

molto diretto e particolarmente duro da manovrare conferendo grande sensibilità alla guida. In curva l'RS offre una tenuta laterale eccezionale: letteralmente inchiodata all'asfalto, permette di disegnare traiettorie perfette senza scomporsi neppure alle andature più elevate. Il

cambio è ottimo, con leveraggio corto e precisione di innesto. La frenata è impressionante: la tecnologia delle 911 Turbo si fa sentire: gli enormi dischi forati e le poderose pinze producono spazi d'arresto da primato e anche con un uso intenso l'impianto non dà mai segni di affa-

ticamento. Della 964 Carrera RS sono state prodotte, complessivamente, quattro versioni: la prima, la versione base (o Sport), è la vettura del nostro servizio. Altrimenti, i clienti poco disposti a scendere a compromessi con la scarsa abitabilità di una RS potevano optare per il

pacchetto M002: in questo caso, la spartana versione Sport diventava la più confortevole Carrera RS "Touring", in cui gran parte del peso perso per via dell'alleggerimento complessivo veniva recuperato per la presenza di quasi tutti gli accessori precedentemente eliminati. A

una rapida occhiata, le uniche differenze rispetto alla Carrera 2 sono l'assetto sportivo, i sedili della 964 Turbo 3.300 e il volante con il logo RS. Ne sono state prodotte circa 100. Viceversa, il pacchetto M003 trasforma la Carrera RS nella versione N/GT (o Light o Clubsport), venduta in Belgio, Germania e Svizzera (in Italia non era omologabile su strada). Internamente è priva di ogni materiale di rivestimento (la lamiera a vista è verniciata nello stesso colore della carrozzeria) e monta una robusta gabbia roll-bar, sedili da corsa della Carrera Cup con cinture a sei punti, estintore e interruttore generale dell'impianto elettrico. Infine, per il mercato americano, era disponibile la Carrera RS America, prodotta in circa 700 unità. Equipaggiata con un allestimento di serie pressoché identico alla Carrera RS Touring, si distingue per la presenza dello spoiler posteriore fisso. Nel 1991 la Carrera RS 3.600 era proposta, in Italia, al prezzo di 135.000 milioni di Lire. I colori più richiesti erano il blu marittimo, il rosso o il giallo. Va evidenziato che, data la sua naturale predisposizione per le gare in circuito, è molto difficile trovare una Carrera RS che non sia mai stata utilizzata in pista.

993 CARRERA RS 3.800

La RS della serie 993 fu presentata al Salone di Amsterdam del febbraio 1995. La gamma 993, presentata nel 1993, ha segnato una decisa evoluzione della 911: dopo 30 anni in cui il design si è mantenuto sostanzialmente invariato, per la prima volta è stata proposta una veste decisamente nuova. Dal punto di vista meccanico, il nuovo modello è stato equipaggiato con una nuova sospensione posteriore a bracci multipli in alluminio; lo schema, denominato LSA (acronimo di Leggerezza, Stabilità, Agilità) ha

Pur se molto simile a quello della 964, l'abitacolo della 993 fa qualche concessione al comfort. Per la prima volta una 911 monta un sistema di aspirazione con condotti a geometria variabile



migliorato decisamente il comportamento dinamico della vettura: basandosi su un telaio ausiliario, ha eliminato gli svantaggi dinamici del motore a sbalzo dietro l'asse posteriore. Nella 993 di serie, ricordiamo, il 6 cilindri boxer 3.600 cc eroga 272 cv, successivamente saliti, con l'applicazione di un inedito sistema di aspirazione con condotti a geometria variabile (denominato "Varioram") a 285. La nuova Carrera RS, prevista con una tiratura di circa 1.200 esemplari necessari per l'omologazione nel gruppo N/GT nazionale, ha rinnovato la proposta di una vettura da strada con ambizioni agonistiche. Studiata nell'allestimento base quale vettura biposto con omologazione stradale, essa si prestava senza problemi allo sport di massa sotto forma di attività agonistiche dei Porsche Club e di gare su lunga distanza. Anche la 993 RS è stata, quindi, una vettura adatta sia per lo sport sia per la strada. Gli ingegneri Porsche si sono sforzati

nel creare una sintesi particolarmente armoniosa di sportività ed esigenze di comfort. Dunque, si è potuto rinunciare al carattere estremamente sportivo e rigido delle sue progenitrici. Ciononostante non ne era stata pregiudicata l'indole per l'uso in pista pur migliorando l'idoneità all'impiego di tutti i giorni. Con un peso totale di 1.270 kg, l'RS pesa 100 kg in meno della 993 Carrera. Questa cura dimagrante ha richiesto, anche in questo caso, la rinuncia a vari elementi dell'equipaggiamento interno: alzacristalli elettrici, regolazione elettrica degli specchietti esterni, chiusura centralizzata, impianto lavafari, intermittenza del tergicristallo e altoparlanti. Il serbatoio dell'impianto lavaparebrezza ha una capacità di soli 1,2 litri, contro i 6,5 del modello di serie e il sofisticato impianto di illuminazione interna della versione base è stato sostituito con una piccola lampada presa dalla 964 Speedster. Neppure gli airbag per



993 CARRERA RS 3.800

MOTORE: 6 cilindri boxer raffreddato ad aria. **Distribuzione:** monoalbero per bancata, 2 valvole per cilindro, punterie idrauliche. **Alesaggio per corsa,** 102 x 76,4 mm. **Cilindrata:** 3.796 cc. **Potenza:** 300 CV a 6.500 giri. **Coppia massima:** 355 Nm a 5.400 giri. **CORPO VETTURA: Telaio:** scocca portante. **Sospensioni:** ant. a schema McPherson; post. a bracci multipli (sistema LSA), ammortizzatori monotubo. **Trazione:** posteriore. **Cambio:** 6 marce + RM. **Freni:** 4 dischi + ABS 5. **Peso:** 1.270 kg. **VELOCITÀ MASSIMA:** 277 km/h.

conducente e passeggero fanno parte della dotazione di serie, ma erano disponibili a richiesta. Grazie all'impiego di cristalli a vetro sottile e alla rinuncia al lunotto termico, il peso si è potuto ridurre di circa 5 chili. Il cofano anteriore, in alluminio, ha permesso di recuperarne ulteriori 7,5. Nell'abitacolo, i sedili sportivi rivestiti in pelle hanno reso possibile un risparmio di altri 30 kg. Le poltroncine posteriori e le relative cinture sono state soppresse. Si è fatto a meno, inoltre, di materiali fonoassorbenti. Solo il vano motore è rimasto opportunamente isolato. Le portiere sono provviste di pannelli di rivestimento più semplici. Una fascetta di nylon e una maniglia leggera servono per l'apertura. Il serbatoio carburante è del tipo sportivo, con capienza di 90 litri. Come sulla prima RS, il propulsore presenta importanti modifiche rispetto alla normale Carrera: l'alesaggio è stato maggiorato da 100 a 102 mm lasciando invariata la corsa a 76,4 mm; la cilindrata è salita, così, a 3.800 cc. L'impianto di aspirazione ha adottato il sistema "Varioram". In tal modo è stato ottenuto un incremento della potenza massima e della coppia ai medi regimi. Questo dispositivo è particolarmente utile per l'utilizzo stradale, dove sono di primaria importanza un'andamento ottimale della coppia e un'eccellente risposta ai comandi. Complessivamente, la potenza massima ha raggiunto 300 cv a 6.500 giri, con un valore di coppia massima di 355 Nm a

5.400 giri. Il propulsore "respira" attraverso valvole più grandi (aspirazione 51,5 mm contro 49; scarico 43 mm contro 42,5) e tutto il diagramma di distribuzione è stato opportunamente adattato alle nuove caratteristiche. Il cambio manuale a 6 marce + RM è stato modificato in funzione delle mag-

La 996 GT3 RS di queste foto porta il numero di telai WPOZZZ99Z2S692069 Esso, curiosamente, non identifica una GT3 RS, bensì una GT3 stradale



giori prestazioni: i primi tre rapporti sono stati allungati ed è presente un sincronizzatore a doppio cono per prima e seconda, il che ha ridotto lo sforzo di innesto di quasi il 40%. Per stabilizzare ulteriormente il comportamento stradale, il sistema di trasmissione è stato dotato di meccanismo antipattinamento in accelerazione denominato ABD e di un bloccaggio trasversale meccanico al retrotreno con taratura specifica. Le sospensioni sono state tarate in funzione del carattere sportivo della vettura: l'assale anteriore è stato