

SUPERCAR

*tutto*



N. 27 Anno VII - Bimestrale  
€ 7.00 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

# PORSCHE

Cayman S la prova su strada • 356 Carrera GS Cabrio • 944 S2 Cabrio



Divertimento puro: 964 RS N/GT



**964 Carrera 2 RS Clubsport N/GT**

# IL MODERNO CAVALIERE



Dalla già rara 964 Carrera 2 RS “qualche” centinaio di esemplari è stato riservato a una serie speciale ancora più “millesimata”. La Carrera RS ClubSport N/GT, una compagna ideale per le gite casa-circuito

DI ALVISE-MARCO SENO CON FOTOGRAFIE DI AARON BAGHETTI





Se esteticamente una ClubSport è irriconoscibile rispetto alla RS "base", è l'abitacolo che rivela la sua natura: tutto il materiale di rivestimento è stato eliminato, c'è solo la nuda scocca, irrigidita da una gabbia roll-bar (la Clubsport è omologata solo per due persone)





**C**avallieri medievali: gente la cui prestanza fisica era superata solo dalla fama e dal valore. Personaggi grandiosi, come grandiose le loro avventure, circondate da un'aura di leggenda che li eleva al rango di mito.

L'epoca moderna ha molti miti fragili, inconsistenti. Come inconsistenti sono "certe" passioni: comprati un'auto sportiva,

stupenda, rara, preziosa. La piazzati in garage, la usi il weekend (ma solo se c'è il sole!) e, al primo insetto che le deturpa la carrozzeria, mentre la costringi a 50 km/h per paura di sporcarla, vai nel panico ed esclami perentorio: "non la userò mai più!" Figuriamoci!

L'RS Clubsport N/GT non è stata importata ufficialmente in Italia. Appena 290 gli esemplari totali

quando piove... Puoi considerarti un appassionato?

Oppure la compri: è bella, bellissima, rara, ne hanno fatte davvero poche; ma è una delle migliori auto da guidare in pista che la storia ricordi. E pensi che è proprio lì che il tuo divertimento (ma anche il suo) raggiunge il suo apice: le dedichi le domeniche, parti con lei dal tuo "castello" e la guidi fino alle porte dell'arena dove sai che la sua anima



ferale può scatenarsi, la guidi al limite, entri in sintonia con lei, insieme diventate una squadra invincibile. E dopo aver vinto il tuo torneo, fiero e con ancora il numero di gara sulla fiancata, la guidi nuovamente fino a casa soddisfatto mentre tuo figlio (il tuo scudiero), meraviglioso nella sua spensierata fanciullezza, sonnecchia tranquillo sul sedile (da corsa) del passeggero

(perché è pure un purosangue discretamente comodo). Puoi considerarti un appassionato di auto? Sicuramente sei un cavaliere moderno! Il tuo destriero: una 964 Carrera RS Clubsport N/GT.

#### LA FAMIGLIA DELLE RS

Tra i porschisti l'RS della famiglia delle 964 non ha bisogno di presentazioni (sul numero 10 di *TuttoPorsche* c'è l'intera famiglia al gran



completo): è una Carrera 2 alla quale il genio dei progettisti di Zuffenhausen ha applicato il massimo della ricerca in chiave sportiva (risoltosi in una drastica cura dimagrante) e ne ha derivato un autentico gioiello: perché è rara (2.595 esemplari in tutto il mondo) e preziosa (un esemplare che non ha mai corso ed è tenuto a regola d'arte è un vero tesoro, un'auto da collezione di valore molto elevato) e perché è considerata una delle migliori 911 di sempre per caratteristiche di guida, al punto da essere una delle regine nelle gare amatoriali in circuito.

Nella foto piccola in alto, i due piccoli estintori forniti di serie. La plancia, tutto sommato, conserva la completezza delle 964 standard. Nemmeno il vano anteriore è stato risparmiato dalla cura dimagrante. Si nota il serbatoio carburante maggiorato da 90 litri

#### SCHEDA TECNICA

**MOTORE:** Tipo M64/03, 6 cilindri boxer. **Cilindrata:** 3.600 cc. **Distribuzione:** monoalbero, 12v. **Alimentazione:** iniezione elettronica DME. **Accensione:** doppia. **Potenza:** 260 Cv a 6.100 giri. **Coppia:** 325 Nm a 4.800 giri. **CORPO VETTURA:** telaio a scocca portante in acciaio. **Sospensioni:** anteriori Mc Pherson con bracci trasversali oscillanti; posteriori a bracci diagonali. **Sterzo:** a cremagliera. **Freni:** 4 dischi (ø ant./post. 322/299 mm), ABS. **Ruote:** ant. 7,5J x 17; post. 9J x 17. **Pneumatici:** ant. 205/50-17; 255/40-17. **TRASMISSIONE:** trazione posteriore. **Cambio:** Tipo G50/10, 5 marce + RM. **DIMENSIONI:** lung. 4.275 mm, largh. 1.652 mm, alt. 1.270 mm. **Peso:** 1.220 kg. **Serbatoio:** 90 litri (benzina 98 ROZ). **PRESTAZIONI:** velocità max. 260 km/h; 0-100 km/h in 5"3. **Consumo:** a 90 km/h 7,7 km/l; a 120 km/h 9,5 km/l. **PREZZO (1992):** equivalente a 94.000 euro.







Un vivo ringraziamento alla Direzione dell'Aeroporto Cantonale di Locarno (CH) per la disponibilità al servizio fotografico delle tre emozionanti RS di queste pagine

## 911 PER CORRERE: I CONSIGLI DI ENRICO BORGHİ DI EBIMOTORS

Il sogno di un appassionato di auto? Facile: correre in pista. Quale miglior posto per provare emozioni oltre ogni più rosea aspettativa? Liberi dal traffico, soli (o quasi) lungo il circuito, liberi, all'occorrenza di lasciare che l'auto, imbrozzata, prenda la via dell'umido e fresco manto erboso per raffreddare i bollenti spiriti. Sogno irrealizzabile? Chimera? Utopia? Entro determinati limiti di spesa assolutamente no! Con una cifra relativamente modesta è possibile partecipare al campionato Porsche Club Italia nelle classi Sprint o Formula Club, quelle che consentono di iscrivere la stessa macchina con cui, quotidianamente, si percorre il ben più noioso tracciato casa-ufficio. Ma qual è il miglior modello che si presta a queste competizioni? Quanto costa preparare una 911 a "puntino"? E la manutenzione durante la stagione? Abbiamo rivolto queste domande a Enrico Borghi, Team Manager dell'Ebimotors di Cermenate, specializzata nella preparazione di vetture Porsche per le corse e attivamente impegnata

nella Targa Tricolore Porsche e nel Campionato Italiano GT. *Quale auto regala le maggiori emozioni in pista?* Bisogna puntare su automobili già all'origine predisposte per essere utilizzate fuori dalla normale circolazione: 964 Carrera RS, 993 Carrera RS, 996 GT3 e GT3 RS. Di queste certamente la migliore è la prima: parliamo della classica 911 "vecchia maniera", nata espressamente per i circuiti (infatti, oggi, la maggior parte degli esemplari in circolazione è stata modificata e guidata in pista rendendo estremamente rari quelli conservati come stradali, vere auto da collezione con quotazioni molto elevate). Sono possibili due destinazioni: per partecipare alle gare della categoria Formula Club le modifiche sono poche: adeguamento dell'assetto (ma l'intervento è minimo in quanto sospensioni e barre antirollio nascono regolabili), sostituzione delle pastiglie dei freni (ed eventualmente dei tubi del circuito con altri più adatti); infine "sarebbe" auspicabile l'installazione di una "mezza" gabbia roll-bar che sfrutta gli agganci delle cinture posteriori (non bisogna, quindi, effettuare fori sulla scocca). Il costo è di circa 2.000 euro. Nel caso delle gare della classe Sprint, dove il livello agonistico è superiore, vi sono molti più interventi: gabbia roll-bar completa

omologata CSAI (per installarla bisogna agire in modo consistente sulla scocca con fori e saldature), sedile da competizione, impianto estintore, cintura di sicurezza a 6 punti. La preparazione costa tra i 7 e 8.000 euro.

*Poi ci sono tutti i costi di manutenzione dopo le gare...*

La meccanica di questa macchina è straordinaria per robustezza e affidabilità: dopo ogni gara si effettua uno "spurgaggio" dei freni e ogni tanto un controllo dell'olio. Ma, altrimenti, a meno di un uso sconsiderato, motore, cambio o frizione sono esenti da guasti (1.000 euro possono bastare per l'intera stagione). Anzi: i più talentuosi possono utilizzare gli stessi componenti anche per due stagioni di gare.

*E per quanto riguarda i modelli più recenti?*

Per la 993 valgono le medesime condizioni della 964. Nel caso della 996, il discorso è diverso: parliamo di un'auto un po' meno agile delle precedenti, a causa del grande lavoro svolto da Porsche nell'ambito del miglioramento del comfort sulle sue vetture: sono più pesanti, un po' meno istintive e necessitano di maggiore manutenzione (anche se, nel complesso, grazie a minori costi della componentistica rispetto a 964 e 993, le cifre sono assoluta-

mente sostenibili; nell'ordine dei 3 - 4.000 euro). Per iscriversi al campionato con una 996 bisogna puntare sulla GT3 e sulla ancora più estrema GT3 RS (più leggera grazie al lunotto in plastica e ad alcune parti della carrozzeria in fibra di carbonio), predisposte ad essere "strapazzate" in circuito.

*Non abbiamo parlato delle versioni Turbo*

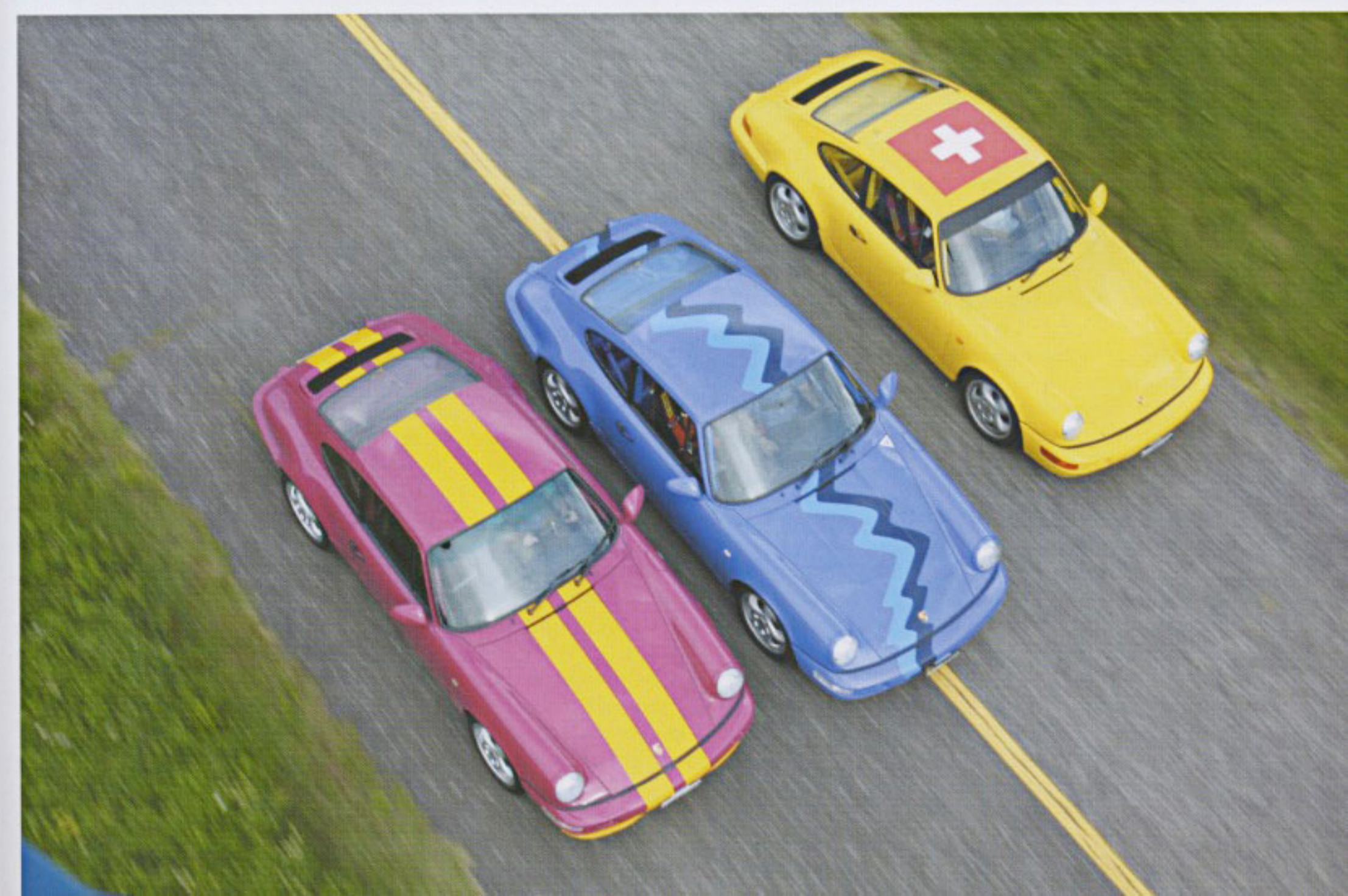
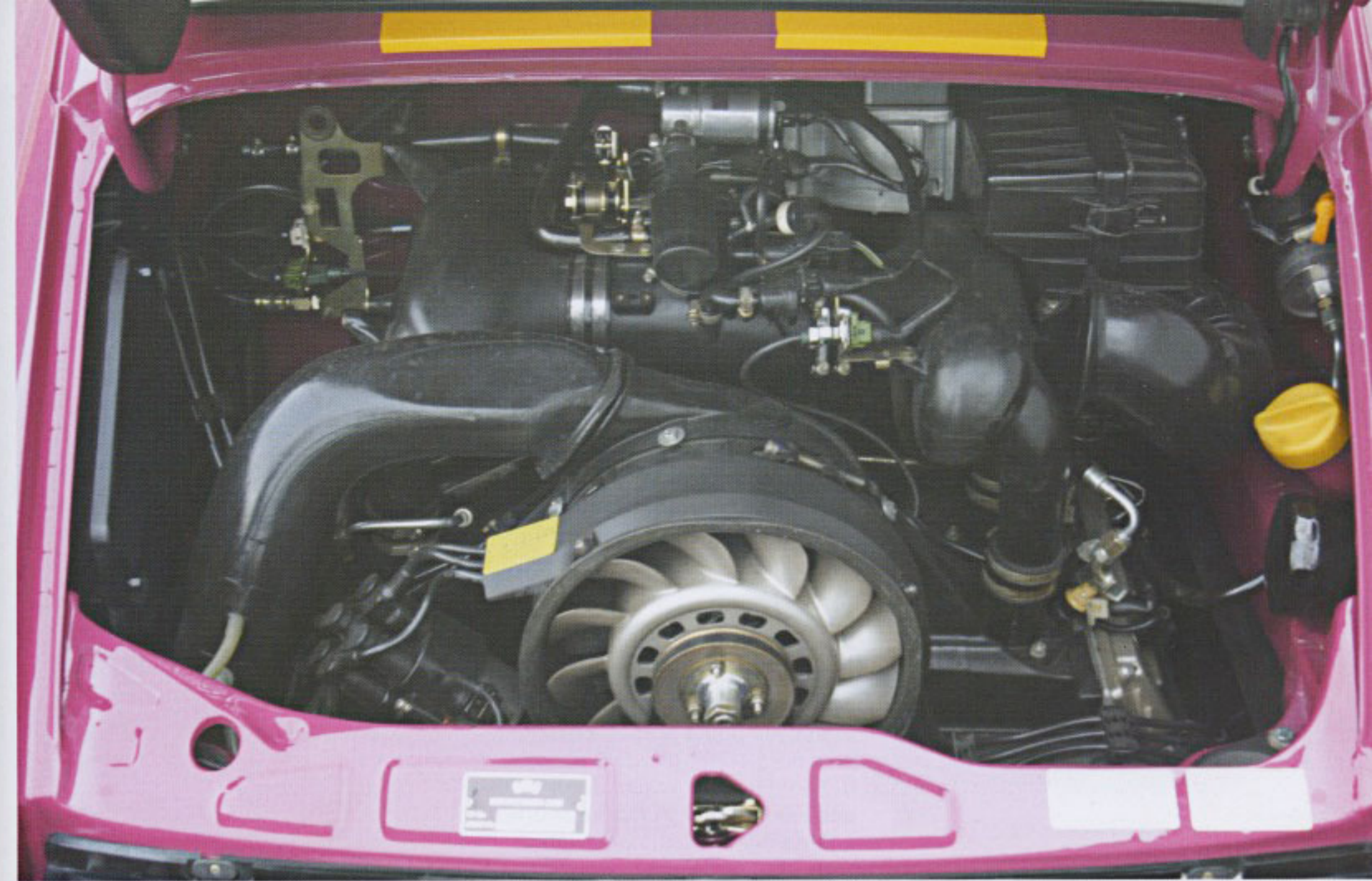
Certo che no! In circuito la variabile determinante è il peso! Ecco perché la 964 Carrera RS è la migliore: potenza adeguata e peso contenuto per una grande motricità e una grande frenata grazie al motore posteriore a sbalzo che, in decelerazione, appesantisce nel modo giusto la coda per consentire un'autentica frenata "a quattro ruote".

*Magari con una 996 GT2 Clubsport...*

Auto straordinaria! Con prestazioni incredibili. Ma, proprio per questo, per essere sfruttata a dovere, c'è bisogno dell'esperienza di un pilota "vero", in grado di sostenere lo stress di 462 Cv (per non parlare dei 483 della versione appena uscita dal listino ufficiale) e della sua mostruosa coppia. Del resto, a questi livelli di meccanica le uniche concorrenti potrebbero essere la Ferrari F50 o la Enzo, auto costruite attingendo alle esperienze della F1.



Le dedichi la domenica, parti con lei  
dal tuo castello e la porti nell'arena





## LA PRODUZIONE DELLA 964 CARRERA RS

MODELLO	NUMERAZIONE
Carrera RS Base	WPOZZ96ZNS490001-2050
Carrera RS Touring	// //
Carrera RS Clubsport N/GT	WPOZZ96ZNS499001-290
Carrera Cup	WPOZZ96ZNS498001-12

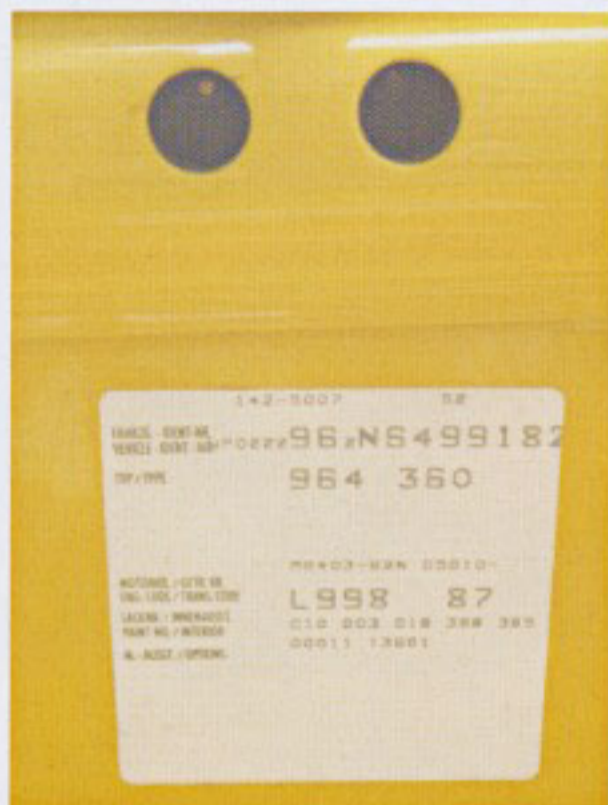


Foto grande, al posto del soffice tappetino, l'RS Clubsport N/GT offre una funzionale tavoletta di legno. A sinistra, la carta d'identità posta sotto il cofano anteriore con indicato il numero di telaio e tutti i codici degli accessori. Ogni 911 deve averla, a pena di dubbi sull'originalità



Oltre alla versione standard, tuttavia, l'attenzione di Porsche per le molteplici esigenze della sua clientela ha prodotto ulteriori "sotto-versioni" della RS: agli estremi stanno la Touring (la più confortevole, molto simile alla Carrera 2) e la CUP (non propriamente un'RS quanto una macchina da corsa nuda e cruda, impossibile da usare in strada). A metà strada, oltre la Carrera RS "base", la ClubSport N/GT.

### UNA RS ANCORA PIÙ "SNELLA"

Una Cup "Stradale" oppure una RS Standard più estrema: l'N/GT è tutto questo. Esternamente l'estasi emotiva è quella che solo la versione

alleggerita della Carrera 2 può produrre: bellissima in quella sua livrea così classica, così affine all'aura della 911: moderna ma anche retrò, aggressiva con quell'assetto più basso di ben 40 mm e gli affascinanti cerchi Cup da 17" che quasi sfregano i passaruota, ma anche elegante, in grado di esibire, quando in movimento, una leggiadria e un portamento maestoso degno di un incedere regale.

In abitacolo, invece, le emozioni si accrescono e si respira il profumo dell'atmosfera delle corse: non c'è traccia di moquette e tessuti di rivestimento; a vista c'è solo la fredda e

grezza lamiera della scocca; al posto dei tappetini anteriori due funzionali tavolette di legno. La robustezza della struttura è garantita da una gabbia rollbar che corre lungo tutti i quattro angoli dell'interno. Ovviamente: nessun sedile "di cortesia" ma due sedili da corsa (di fronte a quello del passeggero, ci sono due estintori) a cui si accoppiano le cinture da competizione con attacchi a cinque punti. Il serbatoio carburante, infine, è quello a grande capienza da 90 litri.

Dal punto di vista meccanico, le caratteristiche sono le medesime dell'RS: assetto ribassato, motore (il

tipo 64/003) con supporti in gomma (al posto di quelli idraulici), potenza elevata a 260 Cv, coppia accresciuta a 325 Nm, cambio a cinque marce (Tipo G50/10) con le prime tre più corte rispetto alla Carrera 2. In Italia, per ragioni di omologazione, attraverso la rete ufficiale non ne è arrivata nemmeno una (anche in Francia non ne sono state vendute). La produzione (solo 292 esemplari) è stata dislocata per la maggior parte in Germania e Svizzera.

### AL VOLANTE

Non si può spiegare la sensazione di trovarsi su strada normale calati in un abitacolo di una macchina da

corsa, completamente privo di qualsiasi accessorio. Pensi alle 997 di oggi, comode, ben rifinite, traboccanti di amenità e poi ti ritrovi in una cabina di pilotaggio al limite dell'esasperato e devi giocoforza realizzare che anche in queste condizioni puoi ritrovarti all'ombra di Piazza del Duomo a Milano o del Colosseo. Eppure l'essenza della Clubsport è qui: si parte con lei il venerdì sera, si snocciolano chilometri come se niente fosse, si giunge in circuito dove, per tutto il sabato e parte della domenica, si corre in pista e la domenica sera si ritorna a casa, con la coppa da ambientare

in salotto!

D'altronde la Clubsport N/GT è stata concepita per questo, ed è esattamente questa la filosofia dei proprietari dei tre esemplari di queste pagine: tre autentici gentleman driver che, se durante la settimana lavorativa vestono i panni dell'imprenditore o del padre di famiglia, durante il weekend, nella migliore tradizione di Dr Jekyll e Mr. Hyde, indossata la tuta da pilota, si danno a "sportellate" nelle gare del Porsche Club Italia insidiando le più moderne cugine della famiglia 993 e 996. "È una macchina davvero molto versatile", "ha un rapporto



costo/affidabilità difficilmente eguagliabile”, “ha una manutenzione ridotta al minimo”, “il bello è uscire di casa, arrivare in pista, correre e ritornare a casa sempre con lei”, “non si rompe mai”: è l'entusiastico coro di voci che tesse le lodi di questa particolare RS, molto più efficace, secondo la loro opinione di qualsiasi altra 911. “Con lei è possibile tenere testa alle GT3 e

GT3 RS. Queste ultime hanno certamente maggiori prestazioni e limiti molto più elevati ma non consentono di stabilire un adeguato feeling uomo-macchina, caratteristica peculiare dell'RS. Un esempio per tutti è l'ingresso in curva: con l'RS possiamo permetterci il lusso di uno stile anche piuttosto “sporco”; con una 911 più moderna sono necessarie grande precisione e

sensibilità”. La 964 è un'auto molto leggera ed equilibrata, con un ottimo sterzo (non servoassistito) e una grande frenata. Ha un comportamento sincero, facilmente prevedibile con un po' di esperienza di pilotaggio. Può davvero regalare grandi soddisfazioni ma deve essere guidata in pista, l'unico posto dove davvero può esprimersi al 100% del suo potenziale”.

