



JARIGE JOB

911 Carrera 2.7 RS

Veertig jaar oud is ie, de 911 Carrera 2.7 RS. En nog steeds wordt dit model gezien als voorbeeld van hoe een sportwagen moet zijn. Tijdloos mooi, een snelle motor en een laag gewicht. Een idol op wielen met een zeer hoge X-factor. De twee letters RS (van RennSport) staan synoniem voor het beste dat Porsche in huis heeft.

TEKST EN FOTOGRAFIE CARSTEN KROME





Een lullig archiefstuk van de FIA dat is weggeborgen onder het nummer 3053 bevat een onopvallend gegeven. 'Start van de serieproductie in oktober 1972', staat er geschreven. Het onderwerp van het papier is de legendarische Carrera RS, die voor de clientèle van Porsche diende als basis voor circuitgebruik. Daar moest eerst echter een speciale serie van worden gebouwd die oorspronkelijk niet groter was dan 500 exemplaren. Dit aantal was volgens internationale sportreglement vereist voor toelating tot de FIA Groep 3. Maar het liep anders: de reclameboodschap 'Nur 500 Männer werden ihn fahren' zorgde ervoor dat de vraag spectaculair was. De eerste duizend exemplaren van de Carrera RS waren al in april 1973 geproduceerd. De 2,4-literuitvoeringen van de Porsche 911 waren gepland voor een productietijd van twee jaar. Maar al aan het begin van het tweede modeljaar moest het programma worden uitgebreid. Doorslaggevend was de toenemende concurrentie in de autosport, die voor de klantenkring van Porsche steeds belangrijker werd. De sportwetten van de FIA stonden een technische doorontwikkeling van de bestaande 911 S slechts in zeer beperkte mate toe. De cilinderinhoud van de motor mocht niet worden uitgebreid tot boven de betreffende klasselimiet van 2.500 cc. Op hetzelfde moment presenteerden Ford en BMW duidelijk royaler bemeten race-tourauto's. In de Deutschen Automobil-Rennsportmeisterschaft en op internationaal niveau betekende dat een voordeel ten opzichte van de ongeveer 270 pk leverende Porsche 911 S/T. Het was te voorzien dat de met veel geld ontwikkelde Capri en 3,0 CSL op lange termijn onhoudbaar zouden zijn. Porsche deed er goed aan een statement te maken, niet in de laatste plaats vanuit marketingtechnisch perspectief.

Besloten werd 500 identieke serieauto's te leveren, en wel binnen twaalf maanden. Het leverde een speciale serie op, die een relatief kleine autofabrikant als Porsche niet uit voorraad kon ophoesten. De 500 verplichte exemplaren moesten direct verkocht kunnen worden om het probleem van een dure tussenfinanciering te omzeilen.

DUCKTAIL

In oktober 1972 startte de productie van de Carrera RS 2,7. De naam gaf al aan dat het een exquise auto betrof. Tien jaar daarvoor had Porsche de typetoewoeging Carrera – een verwijzing naar de beroemde stratenrace Carrera Panamericana – voor het laatst aan een 356 C gegeven. Bij de Carrera RS 2,7 betrof het een sportuitvoering van de 911 S met een versterkte lichtbouw carrosserie, verbrede achterste wielkasten en op de motorkap een spoiler die als 'ducktail' de geschiedenisboeken in ging. Door de uitbreiding van de cilinderboring van 84 naar 90 millimeter ging de cilinderinhoud omhoog naar 2.687 cc. Daarin lag het eigenlijke voordeel. De Carrera RS 2,7 moest de nieuwe basis zijn om in de autosport in de drieliterklasse met gepast wapen te kunnen reageren op Ford, BMW en de Italiaanse sportauto-primadonna's. Al naar gelang de geldbuidel bood Porsche z'n klanten twee varianten van de Carrera RS 2,7 aan: de FIA Groep 3 richtte zich op de behoeften van talrijke coureurs die op eigen gelegenheid naar de evenementen reisden en niet zonder wegtoelating konden. In de FIA Groep 4 daarentegen stoeiden topteams zoals Porsche Kremer Racing, die toen al met zescijferige budgetten werkten. Om markt-tactische overwegingen zag Porsche af van fabrieks-





inzet in Groep 4. Dat maakte ruimte voor de goede klanten. In de aanloop van het seizoen van 1973 volgde de raceversie van de RS 2,7, de RSR 2,8. Met zijn 300 pk overtrof die het vermogensrendement van de 911 S/T met tien procent, en nog was het einde niet in zicht. Dat zou pas in 1975 het geval zijn, toen een Kremer-RSR uit drie liter cilinderinhoud 348 pk perste. De achterstand op Ford en BMW, die ook vooruitgang boekten en met motoren tot 400 pk kwamen, bleef zo tenminste te overzien. Daarmee was een belangrijk strategisch doel bereikt, te meer omdat in 1975 een nieuw FIA-reglement kwam. Porsche plande met de 930 Turbo 3,0 deel te nemen aan de wedstrijd om zich de lastige fabrikanten van grote series uit Keulen en München van het lijf te houden. Maar het liep allemaal anders: de invoering van het nieuwe FIA-reglement werd met een jaar uitgesteld, en de tegenstanders van weleer stapten over naar de tweeliterdivisie in Groep 5. Plotseling was Porsche tegen wil en dank een soort *onemanshow* geworden, en deze situatie duurde tot 1982. De FIA kwam tot inkeer en voerde nogmaals drastische veran-

deringen van de spelregels in, dit keer met langduriger succes.

ONAANGETAST

Op de Carrera RS 2,7 had dit alles geen invloed. Die bleef onaangetast door alle onrust in het netwerk van de wereldwijde autosport. En daar was een eenvoudige reden voor. De 500 stuks die vereist waren voor de homologatie bij de internationale automobielfederatie FIA, had Porsche in november al 1972 verkocht! Het lag voor de hand om te besluiten na deze eerste serie nog meer exemplaren te produceren om aan de vraag te voldoen. Uiteindelijk resulteerde dat in 1.325 Touring-versies en 200 sport- of Leichtbau-uitvoeringen. In de beginjaren – vóór het tijdperk van ombouw en uitbreidingen – waren de achterste zijruiten relatief eenvoudig te onderscheiden kenmerken. Bij de Touring konden ze worden uitgekapt; bij de Leichtbau niet. De bumpers waren bij de basisversie uitgevoerd in plaatstaal, terwijl ze bij het sportmodel van kunststof waren. Het basisconcept van de vormgeving was – afgezien



van details als deze – steeds hetzelfde. De officiële Carrera-kleur kreeg de benaming Grand-Prix-Weiß. Daarnaast konden echter ook alle standaard- en speciale kleuren worden gekozen. De logo's op de zijkant en de gespoten Fuchs-velgen waren uitsluitend in rood, blauw of groen verkrijgbaar. Naast deze stijlmiddelen was natuurlijk de ducktail een kenmerk van de Carrera-modelreeks. Alleen op eigen risico van de klant mocht dit aerodynamische hulpmiddel van glasvezel worden vervangen door een normale achterklep, wat overigens nauwelijks iemand heeft gedaan. De voordelen van de spoiler waren wetenschappelijk onderbouwd. Tests in de windtunnel hadden aangetoond dat de opwaartse druk op de achteras dankzij de ducktail daalde van 125 naar 31 kilopond. De aerodynamische downforcehulp op de kont van de Carrera leverde bovendien een belangrijke bijdrage aan de verbetering van de rijveiligheid. Hij verlaagde de neiging tot overstuur en verbeterde de topsnelheid. Voor gebruik bij belangrijke sportieve evenementen zoals de Targa Florio kreeg de ducktail een uitbreiding in de vorm van de 'Maria

Carrera RS
Special





Stuart-kraag'. Die werd echter alleen toegepast in de experimentele klasse, waar Porsche werd vertegenwoordigd door het Martini Racing Team met 'onze' Gijs van Lennep. Net als voorheen gold de belofte om in de Groep 4 niet aan te treden tegen betalende klanten met fabrieksauto's.

NIKASIL

Het motortype 911/83 kwam verregaand overeen met motortype 911/53 van de 911 S – afgezien van de al genoemde cilinderboring die met 90 millimeter was verruimd. Anders dan bij de 911 S kregen cilinders van aluminium een looplaag van nikasil. Deze oplossing was met succes getest in de twaalfcilinder racesportwagen 917. Het voordeel school in de dunnere wanddiktes. Het aantal koelribben rondom de cilinders werd verlaagd van vijftien naar elf, en de bodems van de inmiddels gesmede zuigers werden vlakker. Verder kende de Carrera-motor dezelfde kleptiming, kanaaldoorsneden, kleppen en ook een identieke compressieverhouding – 8,5 : 1 – als de 911 S. En ook dit model liep op normale benzine. Door de verruiming van de cilinderinhoud steeg het maximale vermogen van 190 pk bij 6.500/min in de 911 S naar 210 pk bij 6.300/min in de Carrera RS 2,7. Dit kwam overeen met een vermogenstoename van 10,5 procent en een stijging van het maximale koppel van 18 procent. Dat vereiste in de koppeling een sterkere springveer. Het motortype 911/83 bleek bij het rijden elastischer dan de 2.341 cc grote zescilinder boxer uit de 911 S. Bij 3.300/min bereikte hij zijn maximale koppel. In de 911 S was dat bij 5.200/min het geval. De Carrera-aandrijving wilde maar al te graag draaien, pas bij 7.300/min schakelde de toerentalbegrenzer de ontsteking automatisch uit. De mechanische Bosch spruitstukinjectie met zes pluñers in een dubbele rij was een relict uit de periode voordat alle modellen overstapten op de K-Jetronic. Om te vol-

doen aan de aangescherpte emissievoorschriften in de Verenigde Staten werden de 911 2,7 en 911 S 2,7 vanaf modeljaar 1974 geleverd met K-Jetronic. Voor de RS 2,7 gold dat niet. Zijn positionering als supercar liet geen enkele inperking toe. Het motortype 911/83 leefde door - alhoewel redelijk discreet - in de carrosserie van de G-serie. Er ontstond een nieuwe Carrera, die echter de magische lettertjes RS moest inleveren. Na de oliecrisis was understatement het gebod. De nieuwe Carrera was uitsluitend verkrijgbaar met volledige luxe-uitvoering. Dun plaatstaal lag niet meer in de planning. Uiterlijke herkenningstekens waren net als bij de RS 2,7 de verbrede spatborden achter, die de voor racegebruik geschikte velgen en banden afdekten. Tot eind 1976 – voor Australië zelfs tot 1977 – kon de productie van het motortype 911/83 in stand gehouden worden. Er ontstonden nog eens 1.534 Carrera's in Coupé- en 610 in Targa-uitvoering, die echter in sommige landen niet met ducktail gereden mochten worden vanwege daar geldende bepalingen. 🌀

PORSCHE 911 CARRERA RS 2.7

Inhoud (cm³)	2.687
Cilinderconfiguratie	6B
Kleppen per cilinder	2
Vermogen (pk bij r/min)	210 bij 6.300
Koppel (Nm bij r/min)	255/5.100
Velgen	Fuchs in 6J x 15 voor en 7J x 15 achter
Banden	185/70 VR15 voor en 215/60 VR15 achter
Maximalsnelheid (km/h)	240
Acceleratie (0-100 km/h)	6,3
Massa (kg)	1.075
Duitse prijs (08/1972)	DM 34.000
met M 471	DM 34.700
met M 472	DM 36.500



DE KERN VAN DE



MIYTHE PORSCHE

Wolf-Hendrik Unger is niet alleen medeorganisator van de 'RS World Meetings 2012' dat in september heeft plaatsgevonden, maar hij is ook passioneel liefhebber van the godfather van alle sport- en raceversies van de 911: de Carrera RS 2.7.



Wolf-Hendrik Unger koestert als voormalig medewerker van Porsche een bijzonder innige band met de Carrera RS 2.7. We treffen hem in Zuffenhausen, de bakermat van elke 911. Unger heeft beloofd z'n 'Touring'-uitvoering (M 472) mee naar de afspraak te zullen nemen. Deze auto in originele staat bemachtigde hij in een tijd waarin niemand zich nog kon voorstellen welke exorbitante bedragen een RS zou gaan opbrengen. Een tweede exemplaar komt van het fabrieksmuseum.

Stipt op tijd verschijnt Wolf-Hendrik Unger ten tonele. Ik heb met hem afgesproken in Stuttgart-Zuffenhausen, op nog geen 500 meter afstand van Werk 1. De tijd dringt: viereeneenhalf uur moeten voldoende zijn om twee iconen uit de Porsche-geschiedenis tegelijk in beeld te brengen, erin te rijden en ze te ervaren. Viereeneenhalf uur voor twee exemplaren van de Carrera RS 2.7: voor zo'n opdracht is iemand nodig die in elk opzicht weet waar hij het over heeft! Zo iemand is Wolf Hendrik Unger (64). Deze Zuid-Duitser is tweede bestuurslid van de Porsche Clubs Carrera RS

e.V. en in deze hoedanigheid was hij betrokken bij het organiseren van een internationale bijeenkomst ter ere van de veertigste verjaardag van de Carrera RS 2.7. Zijn engagement is niet in de laatste plaats te verklaren door het bezit van een van de in totaal 1.525 sportuitvoeringen. Met de kunststof skirts ziet de witgroene *original* eruit als een Leichtbau-versie met de fabrieksinterne optiecode M 471. In werkelijkheid betreft het echter een Touring, die de typeaanduiding M 472 draagt. Unger kocht hem een kwart eeuw vóór de hype rondom de 'ducktail'-Carrera losbarstte. De voorgeschiedenis die hem in 1984 bewoog tot aanschaf leest als een jongensboek.

BANDEN

Voordat hij mij dit verhaal onderweg naar de Porscheplatz 1 vertelt, verzoekt hij mij in te stappen. Eerst nog in de passagiersstoel, maar daar komt weldra verandering in. Ik luister naar het verhaal over z'n studiereis met een Volkswagenbusje, die hem in 1973 naar Afrika bracht. Aangekomen in Kenia meldde hij zich



bij het kamp van de East African Safari Rallye, waarbij ook een fabrieksteam van Porsche betrokken was. Twee modellen van de Carrera RS waren felgeel gespoten en voorzien van de logo's van sponsor Bosch. De rijders waren Sobieslaw 'Sobek' Zasada uit Polen en de Zweed Björn Waldegaard. Ter plaatse trok Jürgen Barth aan de touwtjes en dat kwam student Unger goed van pas. Z'n VW-bus had namelijk heel dringend nieuwe banden nodig – de Keniaanse wegen hadden de zijne tot op de draad versleten. Barth overzag de situatie van de jonge avonturier en bood een helpende hand. Na terugkeer in Duitsland solliciteerde de vers afgestudeerde Wolf-Hendrik Unger bij Porsche. Het was techniekchef Hans Mezger die hem als testingenieur in dienst nam. Van 1979 tot 1993 werkte Unger bij de sportwagenfabrikant. Hij raakte besmet met het Porsche-virus, iets waar hij nooit meer vanaf kwam.

Unger werket in 2010 mee aan de oprichting van de Porsche Club Carrera RS e.V. en in deze functie kruiste zijn pad voor de tweede keer dat van twee ooit gele safari-911's. Tegenwoordig maken ze deel uit van een privécollectie. En de twee eigenaren zijn – en nu is de



cirkel rond – de eerste bestuursleden van zijn club! De historische woestijnracers pronken met de blauwwitte 'Kühne & Nagel'-logo's uit 1974. "Maar het zijn dezelfde chassisnummers," weet Unger. "Porsche had in die tijd maar beperkte financiële middelen. Het devies luidde steeds het maximale te presteren met zo min mogelijk materiaal."

RESTAURATIE

Daarmee geeft hij een treffende beschrijving van de filosofie van de Carrera RS 2.7. Dat deze Porsche alweer zijn veertigste verjaardag viert, is niet alleen voor hem een bijna surrealistische gewaarwording. Niets aan deze oude auto verraadt zijn leeftijd, wat in het geval van Wolf-Hendrik Unger beslist ook het resultaat is van een meerdere jaren durende restauratie. "Je moet je eens bedenken in welke tijd deze Porsche tot stand kwam. Toen, begin jaren zeventig, was menig Volkswagen Kever al na vijf jaar zomer- en wintergebruik afgeserveerd. Voor mij was het dus bepaald geen shock dat mijn





RS elf jaar na levering door de fabriek op een aantal plaatsen gerestaureerd moest worden." De cruciale plaatsen somt hij op: "De portieren begonnen aan de onderkant te roesten, de dorpels had de vorige eigenaar al vervangen, en de voorste spatborden hadden aan de voorkant roest, rondom de koplampen."

De oorzaak daarvan is logisch: vroeger waren er geen binnenspatborden. En als zich dan vuil ophoopte tegen de binnenkant, kon het vocht niet ontsnappen en dat tastte het staal aan. Belangrijk was echter het materiaal. De verzinkte bodemplaat was goed gebleven. De 915-bak kreeg een retrofit sperdifferentieel. Iets meer inspanning moest geleverd worden bij de magnesium motor, waarvan de compressie van 8,5 : 1 was bestemd voor gebruik met normale benzine. Wolf-Hendrik Unger verhoogde die naar 10,3 : 1 om superbenzine te kunnen verwerken. Het effect: 13 pk meer vermogen, officieel gedocumenteerd.

De zescilinder boxer kreeg een algehele revisie en behield het originele motorcarter. Tot de nieuwe onderdelen behoorden zuigers en cilinders, tussenas en

pakkingset. Aan de buitenkant werden de standaardbumpers vervangen door de voor- en achterspatborden van de sportuitvoering M 471. De groene bestickering rondom doet denken aan een fabrieksauto die in oude homologatiepapieren staat afgebeeld met het inmiddels tot mythe uitgeroepen FIA-registratienummer 3053.

Unger vertelt over zijn portierpanelen: "Die vond ik in 1980 in de fabrieksverkoop voor vijf Duitse mark per stuk." Ook aan de hand van dergelijke kleinigheden wordt duidelijk dat een zekere, oftewel economische, rijpheid nodig is om zich voor een RS te kwalificeren. In mijn geval is het Porsche-museum zo vriendelijk mij een exemplaar uit te lenen; elders in deze jubileumuitgave lees je daarvan het verslag. Bij het openen van de voorkleppen valt iets aparts op: de chassisnummers liggen precies duizend exemplaren uit elkaar, waarbij het exemplaar van Unger eerder is geproduceerd! Jürgen Barth en Gustav Büsing delen ze in het Grote Boek van Porsche-typen in bij modeljaar 1973, waarvan de feitelijke productie begint in het kalenderjaar 1972.

LAAGDREMPELIG

"Ik wil wel weten hoe dit museum-broertje rijdt," verkneukelt Wolf-Hendrik Unger zich tijdens de fotosessie. Alsof het de normaalste zaak van de wereld is overhandigt hij me de sleutel van zijn eigen kindje. Unger, die in 1985 met Jacky Ickx in de Porsche 959 streed in de Faraó rally en met Roland Kussmaul de rally Parijs-Dakar reed, zet onze trip voort in de gele auto van het Porsche-museum. Herinneringen en anekdotes komen los. "Vier keer heb ik Jürgen Barth en Roland Kussmaul geholpen in de rally van Monte Carlo, van '80 tot '83. Een keer was ik de ijsspion met een gele RS 2.7!" De 1.075 kilo van Unger's RS zetten zich lichtvoetig in beweging, aangedreven door 223 raspaarden, een tikkie meer dan de originele 210 pk. Het is en blijft fascinerend hoe laagdrempelig het is om weg te rijden met de eerste echte RS uit privébezit! Het tempo wordt opgeschroefd tot de vierde versnelling, soepel nemen we de bochten, comfortabel tegen het wegdek gedrukt door de 'ducktail' op de motor-





klep. Dat de bovenste schaal met het wereldberoemde uitstulpsel op het metalen onderste deel is gelamineerd, onderstreept Wolf-Hendrik Unger nadat ik ben uitgestapt. “En kijk eens goed naar de onderste rand van de motorkap,” spoort hij me aan. Aha – een raadsel?! De zoekende blik blijft hangen bij een gatenpatroon. Het bestaat uit drie boringen die symmetrisch in spiegelbeeld zijn gerangschikt.

Alsof hij een spreekbeurt geeft babbelt Unger verder. “Heb je enig idee waar deze gaten voor zijn?” Ik vermoed sluiters voor de achterklep, en ik heb honderd punten gewonnen. Die verspeel ik echter meteen weer als het gaat om de twee beugels op de hoedenplank. Ik gok op de mogelijkheid om zespuntgordels erdoor te kunnen voeren – en zie de uitsparing in het vilt ernaast over het hoofd. “Met die beugeltjes kan bagage worden vastgezet. Sportcoureurs die waarde hechten aan zulke veiligheidsgordels, gebruikten zogeheten ‘schnuller’. Dat waren draadpennen met een oog waar de gordels in gehangen konden worden aan hun eindstukken. Zie je, onder de uitsparingen in het vilt

bevindt zich schroefdraad – er is gewoon aan alles gedacht!” Ik knik verlegen en stel voor de laatste foto te maken. Daarvoor heeft de testingenieur in dienst van oliefilterfabrikant Mann-Hummerl een rekwisiet meegebracht: een rood filter met de historische reclameslogan van Porsche – ‘Nur 500 Männer werden ihn fahren’. Alle deelnemers aan de ‘RS Worldmeeting’ in september 2012 ontvingen twee van deze speciale exemplaren. “Dat is iets heel bijzonders,” stelt Unger tevreden vast. Op dat moment vraag ik mij af of er ook iets niet bijzonder is aan een Carrera RS 2.7! Ik neem echter aan dat er in 28 jaren samenzijn een hechte band is ontstaan. Er zouden huwelijken zijn waarin dat eerder gebeurt. Unger vertrekt. Nadat het geluid van z’n RS is weggestorven, blijf ik nog een tijdje in het gras zitten. Achter mij wacht de gele RS 2.7 van het museum op verdere actie. Nog lang niet alle foto’s zijn gemaakt, en nog lang niet alle vrienden in de omgeving bezocht. Maar ik heb even de tijd nodig om mijn gedachten te ordenen. Een half uur lang. Ik ben doorgedrongen tot de kern van de mythe Porsche. 

4.0-LITER MIJLPAAL

Porsche kwam in 2011 met de allerlaatste versie van de 997: de 911 GT3 RS 4.0. Niks *downsizing* bij deze versie. Met z'n 4.0-liter motor is het de meest potente RS tot nu toe.

TEKST CARSTEN KROME FOTOGRAFIE MICHAEL ZUMBRUNN



Porsche maakte in april 2011 de allerlaatste editie van de 997 wereldkundig. Het model zou de opmaat vormen naar een nieuwe generatie 'Elfers', de 991. Tegen de huidige trend van 'downsizing' in werd bij deze 911 GT3 RS 4.0 - waarvan een gelimiteerd aantal van slechts 600 exemplaren zou worden gebouwd - de cilinderinhoud van 3.795 naar 3.996 vergroot. Feit is dat de achterwielaangedreven 997 al ruimschoots voor de verkoopstart was uitverkocht.

De 4.0-liter horde was overigens al in een eerder stadium genomen. En wel bij het Porsche Motorsport Kundenzentrum in Weissach, met de 911 GT3 RSR en de GT3-R. De RSR beet in 2009 het spits af met 3.996 cc en in november van dat jaar volgde de GT3 R. Intussen wordt in de wandelgangen gefluisterd dat bij de volgende generatie zescilinder boxers voor de 991 de limiet naar 4,3-liter wordt opgehoogd. Voor de komende GT3 misschien?

We schrijven donderdag 22 januari 2009. Langs de wegen van het ontwikkelingscentrum in Weissach ligt nog sneeuw als Porsche de nieuwste telg van de 911 GT3 RSR presenteert. De succesvolle lange-afstand racer voor klantenteams ziet er tamelijk anders uit. De horizon-

tale luchtopeningen in de voorklep trekken direct de aandacht. Dat komt deels omdat de organisator van de 24 Uur van Le Mans en de bijbehorende raceserie vanaf dan een airco in de auto verplicht stelt. Daarvoor moeten de luchtstromen door de radiatoren voorin anders worden geleid. De belangrijkste doorontwikkeling heeft onder de motorkap plaats gevonden. De cilinderinhoud is van 3.795 naar 3.996 cc vergroot. Het aantal pk's dat bij 9600 r/min in theorie mogelijk zou zijn wordt alleen niet gehaald. Het reglement stelt namelijk twee inlaatrestrictors van ieder 29,5 mm verplicht. Ten opzichte van de 2008-versie is die diameter daarmee nog een stapje verkleind. Om dat te compenseren heeft Porsche de motorinhoud met 201 cm³ vergroot. Porsche motorsport geeft voor deze ingetoomde 4.0-liter motor een vermogen op van 450 pk bij 7.800 r/min. Bij de 911 GT3 RSR van februari 2008 was dat voor de 3.795 cc zescilinder nog 465 pk bij 8.000 r/min. En ook de productieaantallen zijn anders. Van de RSR van 2008 bouwt Porsche in totaal 35 exemplaren voor de lieve som van € 349.800 exclusief belastingen per stuk. De productie van het 2009-model beperkt Porsche tot slechts twintig auto's. Aanzienlijk minder dus, maar tegelijkertijd ook een klap duurder,



want je moest nu ineens 30.200 euro meer naar Porsche Motorsport overmaken. Intussen is het totaalbedrag exclusief belastingen al naar € 380.000 opgelopen.

WINTERSLAAP

Aan het eind van het jaar komt er nog een tweede versie van die 4.0-liter RSR, die bij uitstek geschikt lijkt voor het FIA GT3 kampioenschap. We hebben het over de 911 GT3 R, die veel componenten van zijn grote broer heeft overgenomen maar aan de andere kant meer met het serieproduct gemeen heeft. De officiële aankondiging van de GT3 R is op 19 november 2009 en dat moment is een slimme zet van Porsche. De concurrerende sportwagenfabrikanten zijn inmiddels aan hun winterslaap begonnen, zodat de GT3 R de volle publicitaire aandacht krijgt. Alleen Michael Schumacher gooit even roet in het eten omdat de record wereldkampioen zijn terugkeer in de Formule 1 aankondigt. In alle euforie sneeuwt één significant detail bijna onder: Porsche geeft voor de GT3 R een vermogen op van 480 pk, ofwel 30 pk meer dan de hoogwaardigere RSR! En met een kostprijs van 279.000 euro tegenover de 380.000 van de RSR krijg je dus wel veel meer vermogen per euro.

Waarmee je dus een probleem hebt: waar moet je de GT3 R nu precies positioneren ten opzichte van de andere modellen?

De ervaren teamchef Olaf Manthey ziet het allemaal scherp: hij weet dat voor de 24-uurs race op de Nürburgring-Nordschleife zowel de GT3 R als de GT3 RSR is toegelaten en schrijft die ook beiden in. Het wordt een interessante confrontatie, die wat datagegevens opmerkelijke uitkomsten oplevert. Zo is de GT3 op de rechte stukken gewoon sneller terwijl de RSR in de bochten in het voordeel is. Vervolgens komt het op slimme racetactiek aan. Manthey weet uit ervaring dat in het tweede deel van de 24 uren race veel auto's uitvallen waardoor het minder druk op de baan wordt en de RSR minder vaak in de weg wordt gereden. En dus in de bochten meer zijn eigen racelijnen kan rijden. En dus haalt hij in 2011 een hele slimme truc uit: hij laat zowel de RSR als de R in hetzelfde kleurenschema spuiten. En met dezelfde coureurs, die steeds van de ene op de andere auto overstappen, stuurt hij beide auto's in de 39e editie van de ADAC 24-uur van de Nürburgring tegen elkaar in het strijdperk. De RSR heeft een 2008 chassisnummer en moet diens gevolg





de gehomologeerde 3,8 liter motor hebben. En dan trekt Manthey de snellere GT3 R terug, tot opluchting van zijn piloten. Die zagen de bui al hangen dat ze vanwege de twee auto's dubbel zoveel rijuren zouden moeten maken. Je mag immers maar een beperkt aantal coureurs op elke individuele auto inschrijven. In de slotfase breekt de RSR door en wint de race. Die memorabele zondag 16 juni 2011 levert het groen-gele team zijn vijfde overwinning in deze klassieker op.

MIJLPAAL

Twee maanden daarvoor hebben we al een andere mijlpaal in de geschiedenis van de 4.0-liter motoren van de GT3 R en RSR beleefd. Porsche presenteert in april 2011 de alweer 23ste versie van de 997. Dit keer betreft het een straatauto, die in een gelimiteerde oplage van 600 stuks wordt gebouwd: de 911 GT3 RS 4.0. Dat getal 4.0 verwijst uiteraard naar de RSR van 2009 maar dat is niet de enige overeenkomst met de supersportwagens. Bij deze straatversie hoef je geen inlaatrestrictors te verwachten want de organisatie van Le Mans heeft hiermee natuurlijk niets te maken. De motor, die dezelfde krukas heeft als de RSR, kan nu echt lekker ongelimiteerd zijn potentieel





voluit benutten: met 500 pk door de geluidsbarrière! Er is overigens helemaal niet naar een hoge topsnelheid toegewerkt maar juist naar topprestaties op het circuit. Het geheel is daarbij verpakt in een aantrekkelijk maatpak, dat is gebaseerd op de Carrera 4 maar wel aan de achterzijde 44 millimeter breder is.

Bij de eerste 911 GT3 RS uit 2006 zagen we al diverse componenten die je normaal gesproken alleen op raceversies aantreft zoals de voorschermen en voorklep uit carbon en de achterste zijruiten van polycarbonaat, wat uniek is bij een straatauto. Dat geldt ook voor de kleine vleugeltjes aan de voorschermen, de zogenaamde 'flics', die meer neerwaartse druk op de vooras genereren en dus voor minder onderstuur zorgen. In samenspel met de achtereuleugel wordt zo een neerwaartse druk van zo'n 190 kilo bereikt. Overigens, met een volle brandstoftank brengt de auto 1.360 kilo op de schaal. De snelste ronde over de Nürburgring-Nordschleife die ooit met deze 911 GT3 RS 4.0 is gereden staat op 7 minuut 27. Kortom, voor de clubracer is het de ideale raceauto. De 911 GT3 RS 4.0 is niet zomaar een hard-core racer. Het is voor de echte liefhebber ook een hele mooie auto met zijn typische aerodynamische vormgeving.

Een Zwitserse liefhebber heeft deze mijlpaal in de RS-geschiedenis vereeuwigd in een fotostudio. De fotografie laat maar weer eens zien dat de 'Elfer' uit iedere hoek een indrukwekkende verschijning is. Voor de een is het een icoon, voor de ander een supersnelle en betrouwbare sportwagen. Je moet een Porsche door het oog van het publiek bekijken en daar verandert ook bij de volgende generatie 911 GT3 RS op basis van de 991 niets aan. 🏁

PORSCHE 911 GT3 RS 4.0 (BOUWJAAR 2011)

Inhoud (cm³)	3.996
Cilinderconfiguratie	6B
Kleppen per cilinder	4
Vermogen (kW/pk bij r/min)	368/500 bij 8.250
Koppel (Nm bij r/min)	460/5.750
Maximumsnelheid (km/h)	310
Acceleratie (0-100 km/h)	3,9
Verbruik gem. (l/100 km)	13,8
CO2-uitstoot (g/km)	326
Massa (kg)	1.335
Prijs	€ 256.100





Van Porsche liefhebbers
voor Porsche liefhebbers.

Altijd al gewild

Ter Aaseweg 18 - 3626 AA Nieuwer ter Aa
0294 233 911 - info@vossestein-exclusive.nl
www.vossestein-exclusive.nl



**Autoschade Herstel
Druten**



**Autoschade Herstel Druten, gespecialiseerd
in Porsche, Centraal in Nederland**

Nijverheidsweg 4 - 6651KS Druten - Telefoon 0487-518400
www.autoschadedruten.nl



ASN AUTOMOBIELEN B.V.

Komkleiland 8 - 6666 MG Heteren
Tel: 026-472 00 40 - Gsm: 06-51 45 22 24
Mail: info@asnautoimport.nl - www.asn-auto.nl



PORSCHE BOXSTER 2.7 987

49.717 km • december 2004 • € 26.850,-



PORSCHE 996 TURBO COUPE TIPTRONIC

103.528 km • april 2002 • € 39.850,-



PORSCHE 997 3.8 CARRERA S COUPE

128.242 km • juli 2004 • € 45.850,-



PORSCHE 996 3.6 CARRERA CABRIOLET

Tiptronic • 138.890 km • maart 2003 • € 30.950,-



PORSCHE 964 CARRERA COUPÉ AUT

214.129 km • december 1990 • € 18.950,-



PORSCHE 997 3.8 CARRERA 4S COUPE

Tiptronic • 114.528 km • januari 2008 • € 64.850,-

40 jaar Carrera RS 2.7

RS, MAAR DAN ANDERS

De twee lettertjes RS zijn onlosmakelijk verbonden aan Porsche. Want sinds de Carrera 2.7 RS toont Porsche al veertig jaar hoe een sportwagen moet zijn. De afkorting voor RennSport is niet voorbehouden aan Porsche alléén. Ook collega-fabrikanten gebruikten de twee magische lettertjes.

TEKST REIN DE RUITER



ASTON MARTIN V12 VANTAGE RS

Aston Martin presenteerde in 2007 de concept-car V12 Vantage RS aan 500 vip-gasten tijdens de opening van het Aston Martin Design Center. Het was de snelst accelererende Aston Martin ooit. Het model was afgeleid van de V8 Vantage, maar wel voorzien van flink wat meer pk's. Een 600 pk sterke V12 gaf de V12 Vantage RS vleugels. De auto kwam uiteindelijk in 2009 op de markt als V12 Vantage. De letters RS ontbraken.

Škoda staat niet echt bekend als een über-sportief merk. Maar het merk toverde de Octavia familiewagen om tot potente bak met de Octavia RS. De eerste RS-versie was met z'n 180 pk de snelste in serie geproduceerde auto die Škoda ooit bouwde. En de 2.0 TFSi benzinemotor met een vermogen van 147 kW/200 pk plaatste de Octavia RS in de absolute topklasse van zijn segment, riep Škoda zelf. Wij vinden het nog steeds een leaseauto met een stoere badge.

SKODA OCTAVIA RS

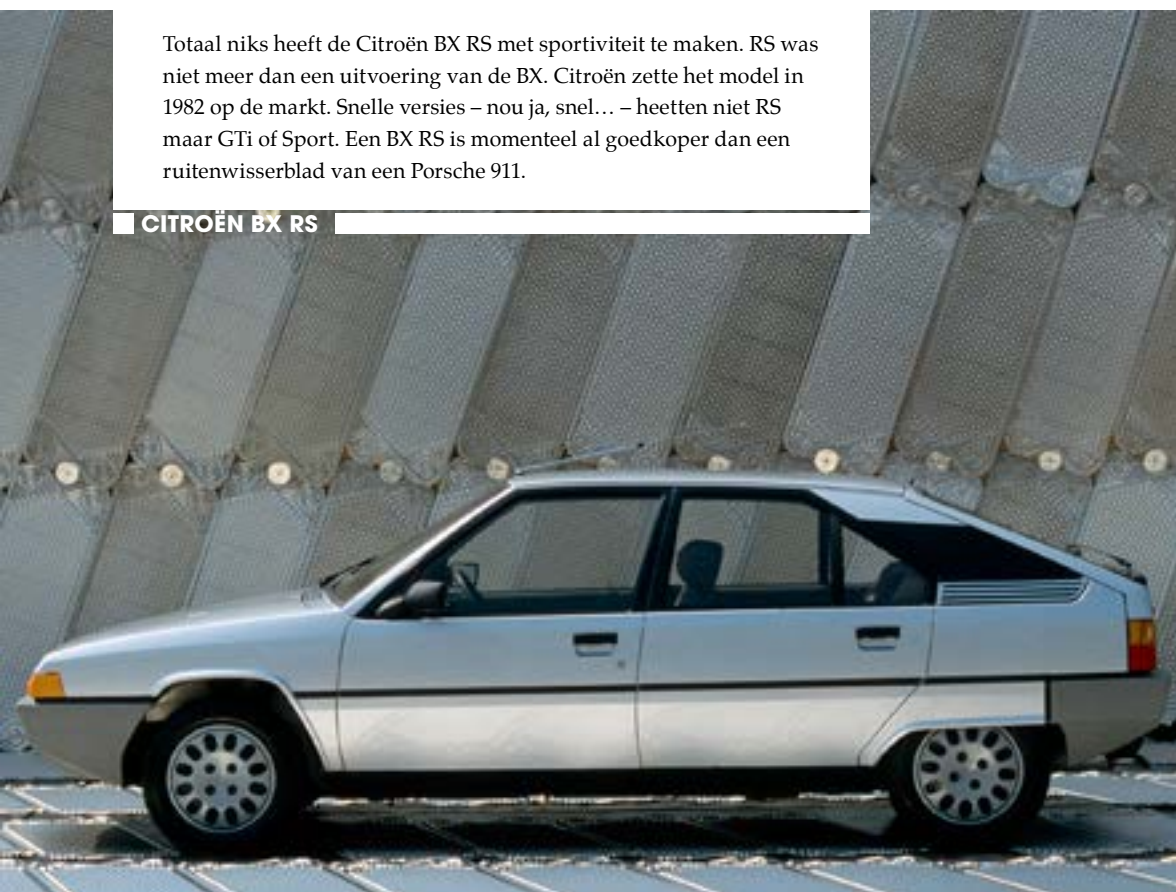
De vijfde generatie van de Chevrolet Camaro is lekker dik, voorzien van een 3.6-liter V6 met 304, 400 of 426 pk én heeft de magische lettertjes RS op z'n kont staan. Wie denkt met een ultrasportieve variant van de Camaro te maken te hebben, heeft het mis. De letters RS staan voor een pakket extra's als 20 inch wielen, speciale koplampen, afwijkende achterlichten en een achterspoiler. De Camaro RS is officieel niet leverbaar in ons land, maar wordt een enkele keer grijs geïmporteerd. Daardoor is ie nog zeldzamer dan de 2.7 RS.

CHEVROLET CAMARO RS



Totaal niks heeft de Citroën BX RS met sportiviteit te maken. RS was niet meer dan een uitvoering van de BX. Citroën zette het model in 1982 op de markt. Snelle versies – nou ja, snel... – heetten niet RS maar GTi of Sport. Een BX RS is momenteel al goedkoper dan een ruitenwisserblad van een Porsche 911.

CITROËN BX RS



FIAT RS

*Een Fiat RS? Jazeker, hij bestaat. De Fiat RS.14 is een watervliegtuig uit de tweede wereldoorlog. Het 'krijgshaftige' Italiaanse leger van Mussolini deed verkenningsvluchtjes met de RS-met-vleugels. Voor zover bekend hebben nog maar een paar van de 188 gebouwde exemplaren het overleefd. Typisch Fiat.

De BMW R 100 RS was in 1977 de eerste motorfiets die vanaf de fabriek een serieuze stroomlijnkuip kreeg. Deze was in de windtunnel ontwikkeld door Hans Muth. Overeenkomst met de Carrera 2.7 RS: Duits, een boxermotor en een schare fanatieke liefhebbers.

■ BMW R100 RS



RENAULT CLIO RS

Renault Sport Technologies, beter bekend als Renault Sport, maakt van doodnormale auto's lekkere bommetjes. Ga gerust een deur verder met de gewone Mégane. Maar staat er RS op, dan is het ineens een heel ander verhaal. Momenteel ook verkrijgbaar als Twingo en Clio RS.





FORD FOCUS RS

Al bijna veertig jaar bouwt Ford smakelijke hebbedingetjes op basis van doodgewone straatauto's en plakt daar dan een RS-logo op. Dat begon al ergens met de Escort, maar ook de Capri, Sierra en Fiesta gingen bij RS onder het mes. Het laatste wapenfeit is de heerlijke Ford Focus RS. Met een vijfcilinder motor die liefst 300 pk levert voel je je al een rally-rijder als je naar Albert Heijn gaat. De lekkerste RS van dit jaar, na de echte uit Stuttgart uiteraard.

Al sinds 1994 bouwt Audi RennSport-modellen. Dat jaar kwam het merk met dé perfecte combinatie: de RS2. Een stationwagen met voldoende ruimte voor een kinderwagen, de retriever of een paar kratten Becks bier, maar met de prestaties van een 964 Carrera uit die tijd. In opdracht van Audi bouwde Porsche de 315 pk sterke boodschappenwagen in Stuttgart 2.891 keer. Het is een feest der herkenning: de spiegels, de wielen, z'n remmetjes...? Juist. Doe maar eentje, in RS-Blau graag.

AUDI RS2





ITG luchtfilters

Het verschil van goed ademen

www.beekautoracing.nl importeur ITG luchtfilters

ITG LUCHTFILTERS
zijn 100% doorlatend.
Alle systemen leverbaar

Alle PORSCHE &
NEW MINI inleg filters
op voorraad

Leverancier
van en aan
KAMPIOENEN

BEEK AUTO RACING
KLAAS VAN VUURE
MOTORSPORT ENGINEERING



ROB GOOSSEN
PORSCHE SPECIALIST

Johan Enschedeweg 34
1422 DR Uithoorn
T 0297-527775

info@rob-goossen.nl
www.rob-goossen.nl

Voor onderhoud en service aan uw Porsche



Rob Goossen heeft meer dan 20 jaar ervaring op het gebied van reparatie- en serviceverlening voor Porsches.
U kunt terecht voor: Onderhoud / Reparatie / Revisie / Tuning / Aankoop- en APK-keuringen / Schadeherstel

Onze werkplaats is uitgerust met speciale test- en uitleesapparatuur voor uw Porsche. Door onze ruime ervaring met name in de 911- en de Boxster modellenreeks kunnen wij u de beste zorg voor uw Porsche garanderen. Wij zijn een onafhankelijke Porsche specialist die op geen enkele wijze verbonden is met Porsche AG en Pon's Automobielhandel B.V.

Maak snel een afspraak, uw Porsche verdient het!

Ooit gehoord van het merk Melkus RS1000? We nemen je niks kwalijk. Deze Oost-Duitse sportwagen werd tussen 1969 en 1973 gebouwd en maakte gebruik van Wartburg-techniek. Zoals gebruikelijk in het land van de Trabant was de auto het net niet. De letters RS suggereerden bloedstollende prestaties, maar een acceleratie tot 100 km/h nam 13,4 seconden in beslag en de topsnelheid lag op 158 km/h. Halverwege de jaren negentig kwam Melkus met de revival van de RS1000. Niemand wilde 'm hebben.

MELKUS RS1000



Een supercharged V8 met 550 pk. Een begrensde top van 300 km/h en een acceleratie van 0 naar 100 km/h in 4,4 seconden. Met deze cijfers is de XKR-S de snelste seriegeproduceerde Jaguar ooit. Het merk is daarmee definitief toegetreden tot de eregalerij der supercars. De XKR-S is een gentlemanracer, maar wel een met een ruig randje.

JAGUAR XKR-S



LAMBORGHINI RS 100

*Net als Porsche heeft Lamborghini ook een geschiedenis met tractoren. Neem de RS 100 tractor bijvoorbeeld. In vergelijking met de 640 pk van een Murciélago LP640, steken de 96 pk van de viercilinder turbodiesel daar maar povertjes bij af.