

Radicalizzare la già estrema GT3 RS? Il tuner tedesco Cargraphic c'è riuscito alleggerendola di 77,5 kg e incrementando la cilindrata del 6 cilindri boxer da 3,6 a 4,0 litri. Profondi interventi portano la potenza da 415 a 465 Cv e la coppia da 41,3 a 49,5 kgm. E' un'arma estremamente efficace, ma da maneggiare con attenzione



**MISSION
POSSIBLE**



9 11 GT3 RS: un nome da evocare con cautela, un nome che incute rispetto, un nome che identifica la 997 stradale con motore aspirato più estrema dell'attuale gamma Porsche. Una vettura dalle reazioni fulminee, impegnativa tanto da portare al limite quanto da utilizzare quotidianamente. Un'auto, però, sulla quale il tuner tedesco Cargraphic ha lavorato a fondo con l'obiettivo di trasferire l'esperienza maturata in pista direttamente alla strada, radicalizzando le sensazioni al volante. Ecco allora che il sei cilindri boxer, accreditato in origine di 415 Cv a 7.600 giri/min e 41,3 kgm a 5.500 giri, vede salire la potenza dichiarata a 465 Cv, erogati oltretutto a un regime più basso (7.340 giri) e la coppia a 49,5 kgm; valore ottenuto sempre a 5.500 giri/min. Cambiamenti dovuti sia alla cilindrata portata da 3.600 a 3.995 cc grazie all'incremento dell'alesaggio e alla lavorazione della testata, sia all'adozione di cilindri, pistoni e anelli di tenuta alleggeriti della teutonica RS Tuning nonché di alberi a camme dal profilo più spinto, centralina elettronica rimappata, filtro aria sportivo Bmc e sistema di scarico completo in acciaio autoprodotta, caratterizzato da minori valori di retropressione rispetto all'unità di serie grazie al catalizzatore Cargraphic. Avviato il propulsore, al minimo la vettura è scossa da vibrazioni che si propagano lungo la colonna vertebrale e richiamano alla mente le pulsazioni di un



IDENTIKIT

MOTORE: posteriore longitudinale, 6 cilindri contrapposti, 3.995 cc

POTENZA: 465 Cv a 7.340 giri/min

COPPIA: 49,5 kgm a 5.500 giri/min

PESO: 1.297,5 kg

RAPPORTO PESO POTENZA: 2,79 kg/Cv

VELOCITÀ MASSIMA: 320 km/h

ACCELERAZIONE 0-100 KM/H: 3,9"

PREZZO: circa 215.000 euro



CERCHI IN LEGA CHAMPION RG-5 DA 19"

Sopra, i cerchi in lega Champion RG-5 mantengono il diametro delle ruote di serie (19"), ma sono caratterizzati dal finto dado centrale e abbinati a pneumatici anteriori 265/30 anziché 235/35 e posteriori 315/30 invece di 305/30. Le coperture stradali Dunlop SP Sport Maxx GT sostituiscono i semi slick Michelin Pilot Sport Cup di primo equipaggiamento. Non cambia l'impianto frenante, sopra, composto da dischi da 350 mm all'avantreno e 340 mm al retrotreno con pinze rispettivamente a 6 e 4 pistoncini. Lo spoiler anteriore in carbonio con profilo esterno in poliuretano, a sinistra, garantisce un incremento del carico aerodinamico pari a 10 kg a una velocità di 160 km/h.

cuore. Un cuore cattivo già a 2.500 giri e che ai medi regimi garantisce una spinta superiore alla vettura di serie, per poi "esplodere" attorno ai 5.500 e raggiungere con una velocità disarmante, comune peraltro anche alla GT3 RS, gli 8.400 giri/min accompagnato da un sound devastante, in grado di entrare sottopelle mettendo i brividi. La "voracità" del propulsore nel raggiungere la zona rossa del contagiri è ulteriormente amplificata dal cambio manuale a 6 rapporti a innesti ravvicinati, ottenuti mediante un kit che riduce l'escursione della leva. Ma la factory tedesca non è intervenuta solo a livello del propulsore. Abbandonato il sistema di sospensioni attive Pasm, di cui resta memoria grazie al solo, e inutile, pulsante alla base della consolle, sono state adottate molle H&R abbinare ad ammortizzatori a gas Bilstein regolabili in compressione ed estensione che permettono di scegliere tra 10 diversi set up, che si sommano alla possibilità di variare sia il camber sia la rigidità delle barre antirollio, e che pur adottando una regolazione di compromesso trasformano la già rigidissima GT3 RS in una vera e propria tavola di marmo. Diviene così assolutamente folle pensare al confort, dato che la spina dorsale vede le vertebre imitare

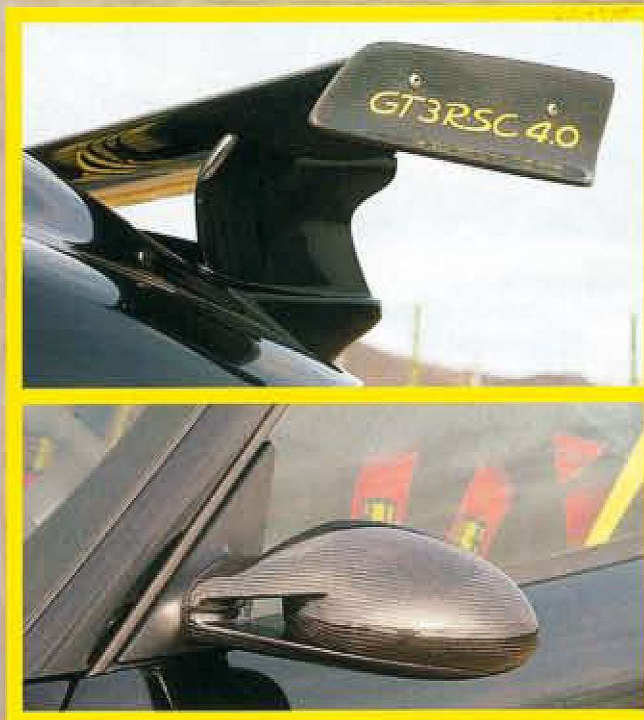


alla perfezione il comportamento di una fisarmonica, così come pensare di sfruttare la vettura in condizioni di asfalto non perfette, dato che le marcate perdite d'aderenza dei pneumatici limitano fortemente il feeling. Discorso radicalmente diverso con il migliorare del manto stradale, grazie a trasferimenti di carico fulminei e a una rapidità dell'avantreno in inserimento che rasenta la brutalità. Quest'ultimo, caratterizzato dalla carreggiata anteriore ampliata di 50,8 mm, è inoltre pressoché scevro dal lieve sottosterzo che contraddistingue le "normali" 911. Nel misto, più che danzare, si ha l'inebriante sensazione di rimbalzare come una pallina del flipper da una traiettoria all'altra. Creatura nervosa? Senza dubbio, con una tendenza sempre avvertibile del retrotreno ad alleggerirsi in rilascio, ma più prevedibile dell'originale nei passaggi dal sottosterzo al sovrasterzo grazie alla presenza di pneumatici stradali Dunlop SP Sport Maxx GT che, a fronte di una minore aderenza al limite rispetto ai Michelin Pilot Sport Cup di primo equipaggiamento, garantiscono reazioni meno violente. Immutata, inoltre, la tolleranza da parte del controllo di trazione, "sonneccchiante" nel contenere i sovrasterzi di potenza, così come la taratura del differenziale a slittamento limitato, che vanta una percentuale di bloccaggio del 28% in rilascio e del 40% in trazione.

Lo scarico è omologato Tüv e mantiene il catalizzatore, ma erutta una **tempesta di decibel**

RETROVISORI LATERALI IN CARBONIO

Fibre composite a profusione per la Porsche 911 GT3 RSC 4.0 by Cargraphic. È in carbonio, ad esempio, l'alettona, a destra, a incidenza variabile e realizzato nel medesimo materiale dell'originale, ma con profili alari di disegno lievemente differente. In fibre composite anche i retrovisori laterali, più in basso, che non perdono la regolazione elettrica e sono caratterizzati da una struttura a doppio guscio sovrapposto. Lo scarico in acciaio, in alto, mantiene l'uscita sdoppiata centrale, caratterizzata da terminali tondi da 100 mm di diametro, in foto, oppure, a scelta, da 89 mm.





ABITACOLO E PORTIERE ALLEGGERITI

Sopra, l'abitacolo della GT3 RSC subisce un certosino lavoro di alleggerimento. Sparisce, ad esempio, l'estintore collocato ai piedi del passeggero e i rivestimenti di serie lasciano il posto a componenti di derivazione racing. I sedili a guscio Recaro, regolabili esclusivamente in longitudine e forniti di una posizione di guida "resoterra", sono dotati come gli originali di cinture sia a 6 sia a 3 punti e realizzati in Kevlar e carbonio. Materiali identici anche per le portiere: in alto a destra è visibile la barra antintrusione in Kevlar e la struttura portante in fibre composite, mentre più sotto si nota il sistema interno di apertura a laccetto in luogo della più comune maniglia.



Carrozzeria in carbonio

E' ancora più agile della GT3 RS grazie al peso contenuto in 1.297,5 kg: ben 77,5 kg meno dell'originale che concorrono affinché la RSC benefici di un rapporto peso/potenza di 2,79 kg/Cv anziché 3,31 e acceleri, secondo la Factory tedesca, da 0 a 100 km/h in 3,9" invece di 4,2" toccando i 320 km/h contro i 310 della vettura di serie. Il contenimento delle masse si affida alla sostituzione della carrozzeria in acciaio con pannelli in carbonio e l'adozione di sedili sportivi Recaro con struttura in Kevlar e fibre composite. Tali componenti comportano un ribassamento sensibile della posizione di guida e un contenimento del corpo che fa pensare alla sensazione provata da una sardina durante l'inscatolamento. Contribuiscono inoltre ad alleggerire la vettura la rimozione dei rivestimenti interni originali, compreso l'estintore collocato ai piedi del passeggero, la sostituzione delle portiere di serie con unità in carbonio prive della tradizionale maniglia, nonché l'adozione di cerchi in lega Champion RG-5 da 19"; gli anteriori da 18,2 kg la coppia e i posteriori da 19,8 kg. Certosini, peraltro, anche gli interventi di ampliamento della carreggiata anteriore, più larga di 50,8 mm e caratterizzata da passaruota in grado di ospitare pneumatici anteriori 265/30 R19 anziché 235/35 R19, nonché la sostituzione dell'alettone originale in carbonio con un componente di identico materiale, sempre regolabile nell'incidenza alare, ma dal disegno lievemente differente. Fibre composite a profusione, inoltre, per il paraurti anteriore completo di mascherina, i retrovisori laterali e il cofano (4,7 kg). Una vettura, in conclusione, estrema nel comportamento così come nella cura realizzativa, in grado sia di dominare la categoria GT in occasione del Tuner GP 2007, track contest riservato alle vetture elaborate, sia di dispensare adrenalina e brividi su strada.

COMING SOON



911 TURBO: 3,8 DA 687 CV E 91,8 KGM

Debutto vicino per la 997 Turbo della Cargraphic. Come la GT3 RSC beneficerà di radicali interventi di alleggerimento e al motore: l'aumento di cubatura da 3,6 a 3,8 litri concorrerà a elevare la potenza a 687 Cv anziché 480 e la coppia a 91,8 kgm invece di 63,2. Modifiche anche alle sospensioni Pasm.



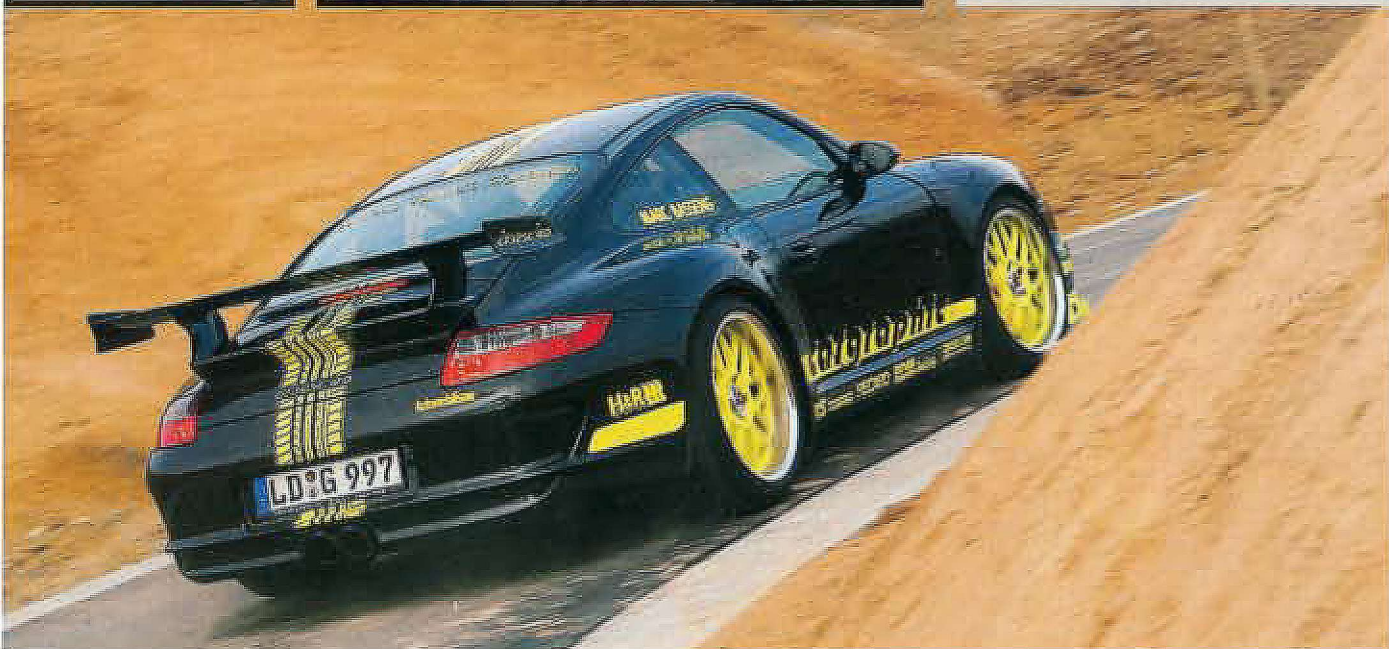
AMMORTIZZATORI CON 10 SET UP

A sinistra, il sistema di scarico completo Cargraphic, dotato di catalizzatore sportivo, e, sotto, il 6 cilindri boxer portato da 3.600 a 3.995 cc. Più a sinistra, il serbatoio separato degli ammortizzatori a gas Bilstein: questi consentono di optare per 10 diversi set up sia in compressione sia in estensione. Regolabili anche il camber e la rigidità delle barre antirullo.



I PREZZI (in euro)

Alettone in carbonio a incidenza variabile Cargraphic	710
Ammortizzatori Bilstein a gas e molle H&R (con staffe in carbonio per alloggiare i serbatoi separati)	7900
Cerchi in lega Champion RB-5 da 19" con pneumatici Dunlop SP Sport Maxx GT anteriori 285/30 R19 posteriori 315/30 R19	7550
Colano in carbonio	2.630
Griglia superiore paraurti in carbonio	210
Kit cambio a escursione ridotta	420
Kit motore 3.995 cc (cilindri, pistoni, lavorazione testata e anelli di tenuta by RS Tuning, alberi a camme, rimappatura centralina, filtro aria Bmc e scarico completo Cargraphic)	43.200
Sedili racing Recaro	nd
Pedaliere in alluminio	280
Portiere in carbonio	4.300
Rivestimento alleggerito abitacolo	1.200
Rivestimento alleggerito portiere	1.200
Spoiler frontale carbonio/poluretano in colore vettura	1.200
Paraurti anteriore in carbonio	960
Passaruota anteriori in carbonio completi di prese d'aria dedicate + allargamento carreggiate	3.220
Specchietti laterali in carbonio	1.200



IL TUNER

Nata nel 1985 come officina specializzata nella produzione di scarichi sportivi e cerchi in lega, Cargraphic ha iniziato sin dai primi anni 90 a elaborare le vetture del marchio Porsche. Specializzata in auto sia moderne sia d'epoca, ha concentrato le proprie energie nella competizioni con l'obiettivo di riversare l'esperienza maturata nel settore tuning. E' così arrivata la vittoria per 3 anni consecutivi nella categoria GT del Tuner GP, track contest riservato alle vetture elaborate cui prendono parte i migliori tuner tedeschi. Nel 2005 e 2006 ha sbaragliato la concorrenza con una 996 GT3 RSC 3.8 e nel 2007 con la 997 GT3 RSC 4.0 oggetto di questo servizio, affidata al pilota Marc Basseng (come si evince dagli sticker sulla vettura). Oggi Cargraphic si dedica non solo alle creature di Zuffenhausen, ma anche alle sportive Alfa Romeo, Aston Martin, Audi, Bentley, Bmw, Chrysler, Ferrari, Ford, Jaguar, Lamborghini, Land Rover, Lotus, Mercedes, Mitsubishi, Nissan, Opel, Renault, Skoda e VW. Info: Cargraphic GmbH, Wieslauterstrasse 20, 76829 Landau (Germania). Tel. +49 6341.88088, www.cargraphic.de

