



PORSCHE 997 GT3 RS MKI

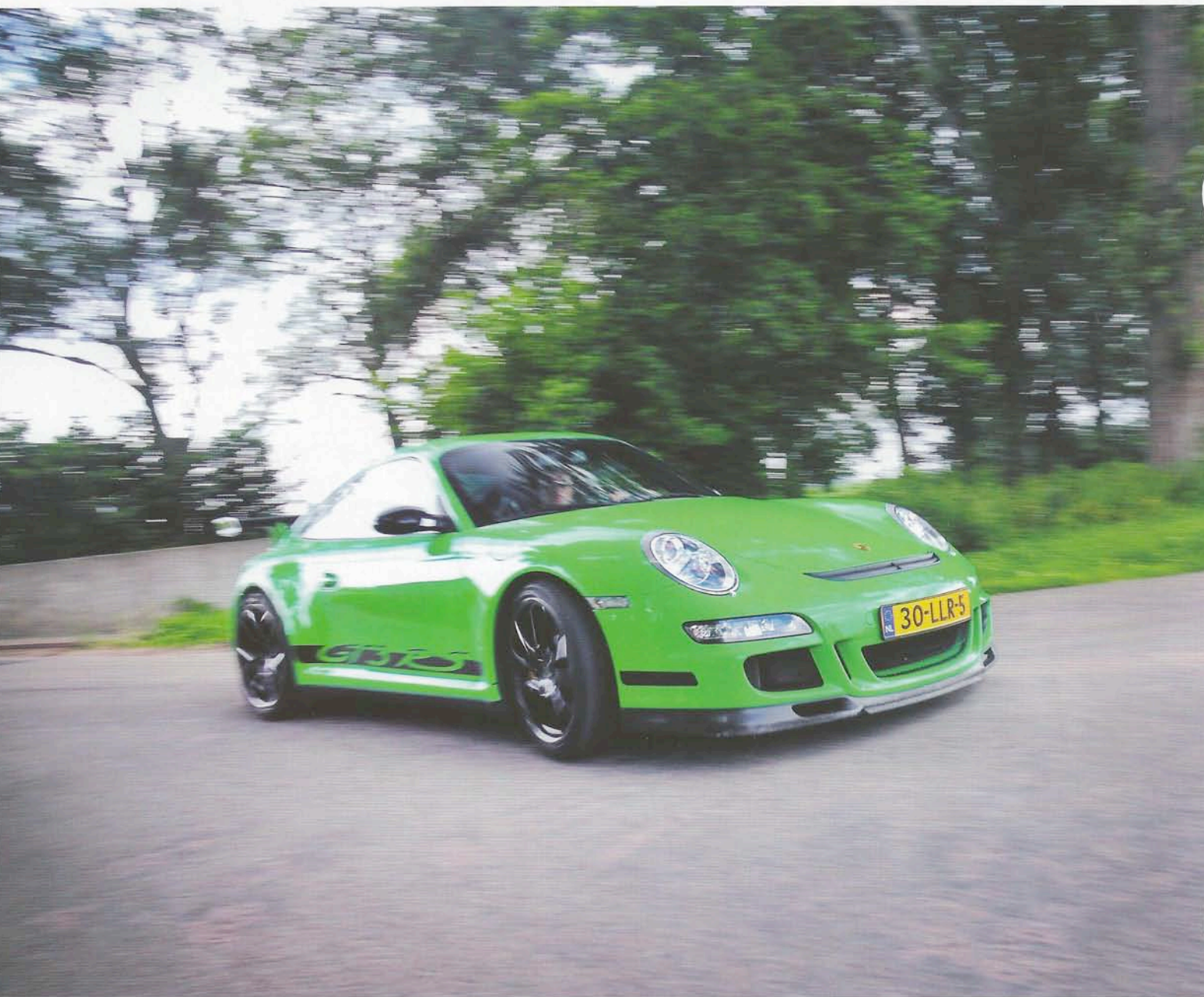
PURE EM

De lettercombinatie RS geeft het Porsche-bloed een extra stroomversnelling mee. Wat is dat toch, het gevoel dat een Porsche RS geeft? Is het nostalgie, passie voor motorsport of simpelweg pure emotie? Een Vipergroene 997 GT3 RS Mk I helpt bij het beantwoorden van deze vraag.

TEKST EN FOTOGRAFIE MARK NAUTA

OTIE





Keer op keer weet Porsche het te flikken. Ze komen op de proppen met een lichtgewicht variant van de 911 die weer een tikkeltje beter en scherper is dan z'n voorganger. De doorontwikkeling van de RS-reeks heeft zijn huidige hoogtepunt bereikt met de pas geïntroduceerde 997 GT3 RS 4.0. Een tot vier liter opgeboorde motor uit de GT3 RS 3.8 perst er 125 pk per liter uit, wat het vermogen van de RS 4.0 op een totaal brengt van maar liefst 500 pk. Is dit de top die we gaan zien op het gebied van atmosferische RS'en? Of weet Porsche ons met de komst van de nieuwe 911, later dit jaar, wederom een RS voor te schotelen met een nog scherper weggedrag en met nog meer bruikbaar vermogen? En raakt ook deze weer de gevoelige snaar bij de liefhebbers?

De RS van tegenwoordig is eigenlijk geen normale sportwagen meer, maar een precisiewapen. Het is de ideale combinatie tussen een auto voor de straat en een auto voor het circuit. De aanduiding RS is al sinds jaar en dag aan Porsche en dit precisiewapen verbonden. Begin jaren '70 lanceerde Porsche de Carrera 2.7 RS. Het is een auto die, door vooral veel dingen weg te laten, het gevoel van een circuitauto kon overbrengen naar de openbare weg. Door de jaren heen zijn er enkele luchtgekoelde en later enkele watergekoelde 911'jes voorzien van de RS-badge. Voor de puristen rees iedere keer de vraag of het wederom een echte RS zou zijn en of hij z'n typeaanduiding met verve mocht dragen. Van een RS verwachten de fans bij iedere serie weer een nieuwe standaard. Al jaren is de RS de bench-



mark voor de concurrenten en speelt de auto in op de emotie van z'n berijder.

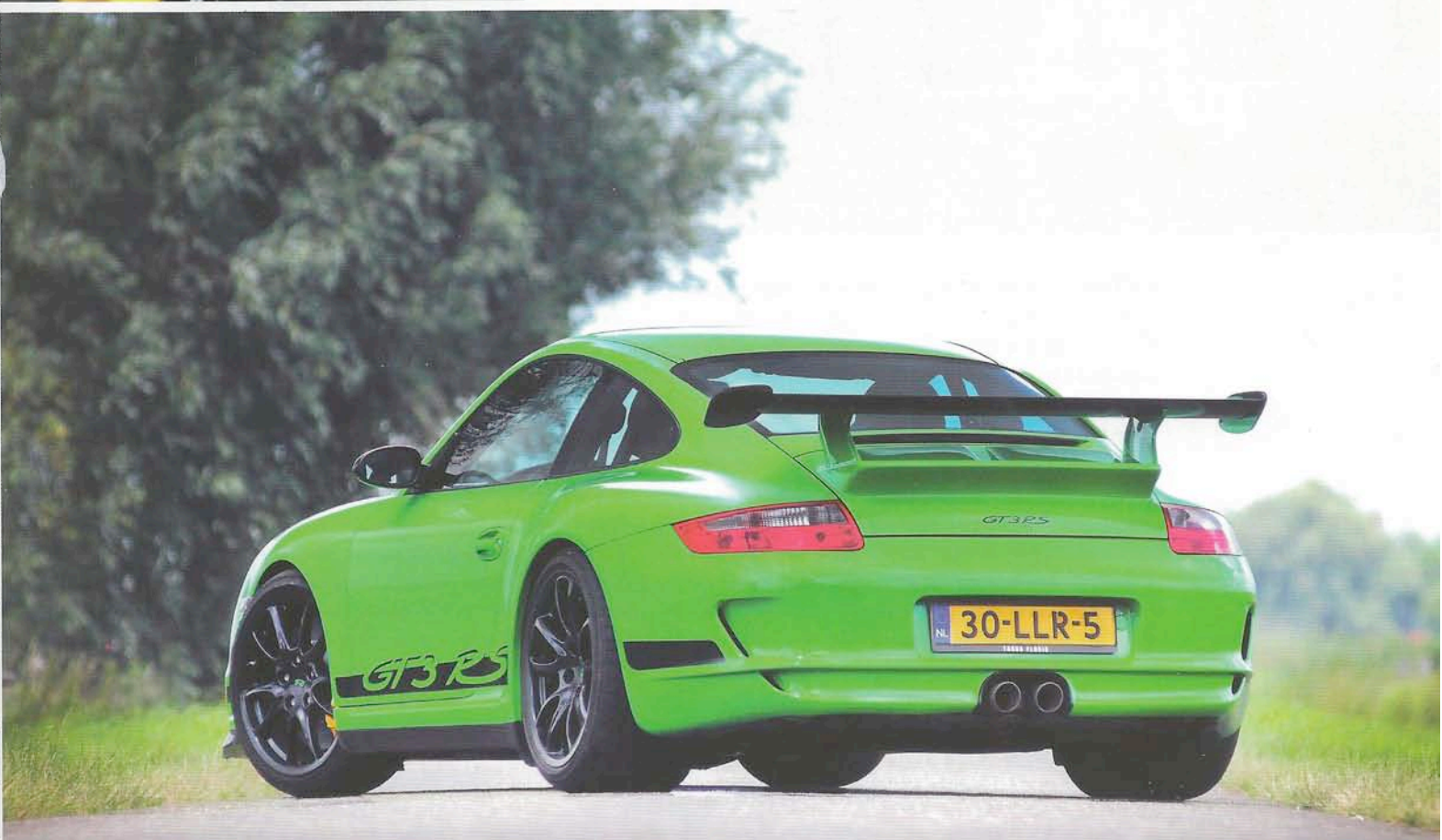
EMOTIES

Emotie, dat is het woord dat bij een Porsche RS past. Of je nu op pad gaat met een 2.7 RS van '73, een 993 Carrera RS van midden jaren '90 of een 997 GT3 RS zoals die hier op deze pagina's te zien is, het maakt niet uit: de auto raakt je. Het afgelopen jaar heb ik het genoeg gehad om met bijna de gehele RS reeks op pad te kunnen gaan en ze aan de tand te voelen. De nacht voor een dergelijke rit slaap je onrustig, lig je extra veel te woelen en voel je aan je hele lijf dat er iets speciaals te gebeuren staat. 's Ochtends wanneer je uit je bed springt met een brede glimlach en de wetenschap dat er een RS op je te wachten staat, voel je je weer dat jochie van vijf dat met z'n snuit tegen de ruit van de showroom staat gedrukt. Een RS is en blijft speelgoed voor kleine én grote jongetjes.

Nostalgie, emotie en passie. Deze drie termen zijn onlosmakelijk verbonden aan de Carrera 2.7 RS. Een auto die in het

huidige verkeer waarschijnlijk voorbij zal worden gereden door de eerste de beste zescilinder diesel, maar die qua beleving een ongekende indruk op z'n bestuurder achterlaat. Het ietwat te grote stuur, de niet optimale zithouding en het feit dat overal wat speling op ontstaat; allemaal zaken die je hem vergeeft op het moment dat je de sleutel omdraait. Het hart van de RS komt tot leven en de eigen hartslag schiet omhoog. Een nostalgisch gevoel maakt zich meester van je lichaam omdat je weet dat het hier allemaal mee begon. Dit is de auto die de illustere RS-reeks van Porsche tot leven bracht. Z'n opvolger, de 964 Carrera RS, volgde pas een kleine twintig jaar later (zie ook vanaf pagina 30). De laatste luchtgekoelde RS, de 993 Carrera RS, sloot voor Porsche een tijdperk vol luchtgekoelde modellen af. Met de komst van de 996 in 1997 begon Porsche aan een nieuwe, watergekoelde, periode.

Na hem tien jaar niet gebruikt te hebben, stoffte Porsche in 2004 de letters RS weer af en werd de tweede generatie van de 996-reeks afgerond met de komst van de





GT3 RS. Met enkel de keuze uit de kleurcombinaties wit met rode accenten of wit met blauwe accenten was het een directe knipoog naar het roemruchte verleden. Eerder dit jaar ben ik op pad geweest met deze GT3 RS en heeft hij me werkelijk verbaasd over z'n kunnen. Grip is er in overvloed, geluid is als een orkest vol snerpande snaarinstrumenten en communicatie met de bestuurder is nagenoeg één op één. Je bent met verhoogde hartslag op pad. In het achterhoofd zit echter constant de gedachte aan het feit dat er nog nieuwere modellen met de lettercombinatie RS op de markt zijn. Maar je kan je er eigenlijk weinig bij voorstellen dat deze nog meer kunnen brengen van dat onvervalste raceautogevoel.

GIFKIKKER

Iedere autoliefhebber heeft wel een lijstje met daarop een aantal auto's dat hij of zij nog graag eens zou willen

rijden. Ook ik heb een dergelijk rijtje in het hoofd en daarop staat de 997 GT3 RS. Nog niet eerder had ik mijn handen om het stuur van deze auto mogen vouwen, maar nu staat dat te gebeuren. De hartslag loopt op, het bekende RS-gevoel kruipt weer overal waar het niet gaan kan en bij de aanblik van het Viper-grüne monster voor me is er niets anders dat op dat moment méér indruk kan maken.

Na de heerlijke retro kleurencombinaties van de 996 GT3 RS zullen de meeste mensen de 997 RS vooral kennen vanwege z'n knallende kleuren. De RS was in eerste instantie slechts verkrijgbaar in vier kleuren. Zwart of zilvergrijs met contrasterende oranje accenten en oranje of gifgroen met zwarte accenten. De delen die de contrastkleur meekregen waren de wielen, decals op de zijkant, maar ook de spiegels en de verticale delen van de achterspoiler. De rolkooi was standaard in wagenkleur gespoten, maar Porsche leverde deze



optioneel en zonder meerprijs ook in zwart. De middenconsole was ook in de exterieurkleur verkrijgbaar. Nog geen jaar na de komst van de 997 GT3 introduceerde Porsche de GT3 RS. Nooit eerder moest het merk zo snel al met een homologatiemodel komen voor de motorsport. Om mee te kunnen doen aan het GT-kampioenschap, was een straatvariant van de 911 GT3 RSR noodzakelijk. In de basis is de GT3 RS gelijk aan de 'normale' GT3 maar wijkt hij af door op motorsport georiënteerde details. De GT3 RS verbindt de performance en ongefilterde rijbeleving van een raceauto met de eisen die de wet aan een straatlegale auto verbindt. De carrosserie van de RS is ten opzichte van de GT3 met 44 millimeter verbreed. Het bredere spoor verbetert niet alleen de stabiliteit in een rechte lijn, maar vooral ook de tractie bij het uitkomen van een bocht. Om de bredere wielkuipen achter goed op te vullen zijn bij de GT3 RS de achtervelgen een stuk

dieper dan die van de reguliere GT3. 51 tegenover 67 millimeter, oftewel ET67.

VEDERGEWICHT

Een RS kenmerkt zich niet alleen door uiterlijke aanpassingen, maar vooral door verbeteringen onderhuids. Gewicht speelt hierbij een bepalende rol. 'Gewicht verlaagd, polsslag verhoogd' zei Porsche zelf bij de introductie van de 996 RS in 2004. Voor de 997 GT3 RS geldt dit uiteraard ook. Er is een gewichtsbesparing van totaal twintig kilo bereikt door gebruik te maken van lichtgewicht materialen zoals carbonfiber. Zo is de normale vaste spoiler van de GT3 vervangen door een lichtgewicht verstelbaar exemplaar, zijn de stoelen vervangen door lichtere schaalstoelen en is de kofferklep niet meer dan een enkele plaat carbon. Naast de lichtgewicht carrosseriedelen is ook het onderstel van lichtere, maar sterkere materialen voor-



zien. Zowel de wielophanging als de draagarmen zijn vervaardigd uit koolstofcomponenten. Volgetankt legt de GT3 RS niet meer dan 1.375 kilogram in de schaal. Door het lage gewicht en het gelijk gebleven vermogen van 415 paardenkrachten die uit de 3,6 liter boxer worden geperst, behaalt de GT3 RS een indrukwekkende pk/gewichtsverhouding van 3,3 pk/kilo. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat de RS niet de lichtgewicht variant is die je wellicht zou verwachten. De standaard GT3 weegt namelijk een fractie minder wanneer deze is uitgerust met het optionele Clubsport-pakket. Dat pakket kreeg iedere RS standaard mee. Het omvat een geschroefde rolkooi, een zespuntsgordel, voorbereiding voor een batterijhoofdschakelaar en een brandblusser. Motorisch wijkt de RS niet af van de GT3 en is dus de 3.600 cc grote boxermotor gekoppeld aan een handgeschakelde zesbak. Een gerobotiseerde- of dubbele koppelingsbak was niet leverbaar op de GT3. Tot groot genoegen van de echte puristen, overigens. Want in een GT3 schakel je nu eenmaal zelf. Of dat trouwens in de toekomst zo blijft, valt nog te bezien. Er wordt namelijk

gesproken over een PDK in de 991 GT3. Sommigen geloven zelfs dat de handbak helemaal vervalt. De tijd zal het leren.

SENSATIE

Het 'kleine jongetje' in mij heeft mijn hele lichaam overgenomen en staart nu vanaf de bestuurdersstoel naar de vijf kenmerkende klokken voor me. De fantastische stoelen in de RS geven erg veel steun en zorgen er voor dat je precies recht achter het stuur plaats kan nemen. De diepe zit geeft het gevoel dat je één bent met de straat en de gele markering op de 12-uurspositie van het met alcantara beklede driespaaks stuurwiel, geeft je het extra racegevoel dat je verwacht in een Porsche RS. De stoelen zijn trouwens dezelfde als die we kennen uit de Carrera GT, alleen zonder de sidebags. Als gekken gaan we te keer over smalle slingerende landweggetjes. Eigenlijk is deze auto gewoon niet gemaakt voor de straat. Een zondagmiddag spelen met een GT3 RS kan eigenlijk nooit langer dan een uur duren, als je rijbewijs je lief is tenminste. Het 'moet' voor je gevoel steeds sneller en gekker. Pure adrenaline



TECHNISCHE GEGEVENS - PORSCHE 997 GT3 RS MK I

Inhoud cm ³	3.600
Cilinderconfiguratie	Zescilinder boxer
Kleppen per cilinder	4
Vermogen pk bij r/min	415/7.600
Koppel (Nm bij r/min)	405/5.500
Topsnelheid (km/h. fabrieksopgave)	310
0-100 km/h (sec. fabrieksopgave)	4,2
Verbruik gemiddeld (l/100 km)	12,8
Massa (kenteken) kg	1.375
Prijs	€ 186.250 (2007)



WATERGEKOELDE RS-MODELLEN

996 GT3 RS	
Inhoud cm ³	3.600
Vermogen pk bij r/min	381/7.400
Koppel (Nm bij r/min)	385/5.000
Topsnelheid (km/h. fabrieksopgave)	306
0-100 km/h (sec. fabrieksopgave)	4,4
Massa (kenteken) kg	1.360
Prijs	€ 173.980 (2006)
Productieaantal	682



997 GT3 RS MK II	
Inhoud cm ³	3.797
Vermogen pk bij r/min	450/7.900
Koppel (Nm bij r/min)	430/6.750
Topsnelheid (km/h. fabrieksopgave)	310
0-100 km/h (sec. fabrieksopgave)	4,0
Massa (kenteken) kg	1.370
Prijs	€ 210.150 (2009)
Productieaantal	Onbekend



997 GT2 RS	
Inhoud cm ³	3.600
Vermogen pk bij r/min	620/6.500
Koppel (Nm bij r/min)	700/2.250-5.500
Topsnelheid (km/h. fabrieksopgave)	330
0-100 km/h (sec. fabrieksopgave)	3,5
Massa (kenteken) kg	1.370
Prijs	€ 309.700 (2010)
Productieaantal	500



997 GT3 RS 4.0	
Inhoud cm ³	3.996
Vermogen pk bij r/min	500/8.250
Koppel (Nm bij r/min)	460/5.750
Topsnelheid (km/h. fabrieksopgave)	310
0-100 km/h (sec. fabrieksopgave)	3,9
Massa (kenteken) kg	1.360
Prijs	€ 256.100
Productieaantal	600



stroomt er door je aderen. De RS ondergaat het allemaal zonder ook maar een krimp te geven.

Deze RS is uitgerust met de optionele keramische remmen (PCCB) die, wanneer ze goed warm zijn, enorm hard bijten en de wagen in een oogwenk vertragen. Voor op straat en incidenteel circuitgebruik volstaan de standaard stalen remmen zeer zeker, maar de gele klauwen doen het voor de looks ook erg goed. Je medeweggebruikers moeten er echter wel aan wennen dat je zo snel vaart kunt minderen. Af en toe kom je op een kruising of rotonde af en reageert het overige verkeer met schrik omdat bestuurders niet beseffen dat remmen met hogere snelheid voor de RS een peulenschil is. Hetzelfde geldt voor bochtensnelheden. Om terug te komen op rotondes, waar we er in Nederland nu eenmaal een hele hoop van hebben liggen, daar is een RS met ongekend

hoge snelheid overheen te sturen. Hier zul je als bestuurder wederom rekening moeten houden met het inschattingsvermogen van andere bestuurders. De RS laat zich sturen, afremmen en versnellen met speels gemak en met, voor een ander, niet in te schatten snelheden. Het toont maar weer aan dat deze auto eigenlijk niet geschikt is voor de openbare weg.

De dubbele zwarte uitlaten geven een brul als geen ander. Hou je de auto laag in toeren, dan is hij nog redelijk tam. Maar zodra er toeren worden gemaakt, komt hij echt in z'n element. De naald stopt pas bij 8.400 toeren en vanaf 6.000 omwentelingen begint het orkest te spelen. Kippenvelopwekkend is het geluid dat de RS in dat toerenbereik ten gehore brengt. Vijf jaar was het 'jongetje' aan het stuur toch? Dat blijkt op het moment dat er een tunnel opdoemt. Eén of twee versnellingen terugschakelen, even wachten



en in de tunnel vol op het gas, uiteraard met de raampjes een stukje open. Het is zo kinderachtig, maar oh zo leuk en vermakelijk.

Dankzij het Porsche Active Suspension Management (PASM) waarmee deze GT3 RS is uitgerust kan je goed uit de voeten op straat zonder dat de vulling uit je tanden schieten. Dat wil zeggen, wanneer het systeem in de normale stand staat. Voor de echte diehards is er nog een 'sport'-button te vinden vlak achter de versnellingspook. Op de openbare weg heb je deze echter niet nodig. Sterker nog, daar is deze modus niet gewenst. De RS verandert hierbij in een compromisloze racer met keiharde demping. Op slecht wegdek geen fijn gevoel, maar gaat er een mooie vlakke asfaltweg onder je door met een aantal fraaie bochtencombinaties, dan geeft de extra communicatie die het onderstel afgeeft net dat beetje extra beleving. De snelheden die moeten worden behaald om hierbij het verschil te maken gaan echter de openbare weg, de kunde van menig bestuurder en bovendien de wetgeving ver te boven.

De 997 is ten opzichte van de 996 toch echt een andere auto. Persoonlijk heerste er een sceptisch gevoel voordat ik plaats nam. 'Kan de 997 net zo puur voelen als een 996?' en 'Hoe 'motorsport' kan een 997 GT3 RS aanvoelen als hij op de lopende band gemaakt wordt?' Nu kan ik hierop antwoord geven. Oké, de 996 GT3 RS is inderdaad de laatste hand-

gebouwde RS, maar de 997 laat zich niet kennen en weet exact het juiste gevoel op te wekken. Het geluid is oorstorend en z'n precisie is ongeëvenaard. Het is absoluut een pure rijdersmachine die dankzij de elektronica nog breder inzetbaar is ook. Waar een 996 het zonder elektronische hulpmiddeltjes moet doen, heeft de 997 beschikking over traction control en instelbare dempers. Het maakt hem aan de onderzijde wat vriendelijker en meer 'dagelijks' inzetbaar, maar in de hardste stand een stap scherper en sneller. Meer the best of both worlds.

WAT IS HET TOCH?

Emotie, nostalgie of de passie voor motorsport, wat veroorzaakt nu dat gevoel dat een Porsche RS met zich meebrengt? Als klein jongetje hing er bij mij op de slaapkamer altijd al een Porsche aan de wand. Het is die persoonlijke nostalgie die samenkomt met het roemruchte motorsportverleden van Porsche en de straatvarianten die daar uit voort gevloeid zijn. De hartslag verhoogt iedere keer weer wanneer de lettercombinatie 'RS' voorbij komt. Ook al ben ik niet in de financiële positie om mezelf een echte Porsche RS cadeau te doen, toch kijk ik geregeld wat er te koop wordt aangeboden in Nederland en omliggende landen. Ook dat doet een Porsche RS met je. Het raakt je, het is een auto die pure emotie oproept. Elke generatie RS opnieuw. 

