



'HISTORY MEETS HISTORY'

De letters 'RS' zijn onlosmakelijk verbonden aan de rijke historie van Porsche. De 550 RS Spyder was in 1954 de eerste Porsche die de 'Rennsport'-badge, waar RS voor staat, meekreeg. Vanaf begin jaren '70 was de lettercombinatie ook te vinden op de 911. In 1972 lanceerde Porsche namelijk de 911 Carrera RS als homologatiemodel om in de GT-sportklasse uit te mogen komen. 500 stuks zouden er worden gebouwd, het werden er uiteindelijk ruim 1.500. Niet alleen toen was de RS populair, van iedere 911-serie die sindsdien is uitgebracht heeft Porsche ons een RS-variant geschonken. In 2003 werd de eerste moderne RS gelanceerd op basis van de 996 GT3. Deze GT3 RS is eigenlijk een circuitauto voor op straat, dus waar anders kan je deze auto beter testen dan op een straat die er uitziet als een circuit?

TEKST EN FOTOGRAFIE MARK NAUTA



was het tijd voor een nieuwe variant van de RS. Omdat overgestapt was op de term GT3 kreeg het nieuwe model de naam GT3 RS mee. Slechts 682 stuks zijn er gebouwd als homologatiemodel. Allen uitgevoerd in het wit, de enige keuze die kopers hadden was de kleur van de velgen en de stickers, rood of blauw. Deze kleurencombinaties waren ook leverbaar op de Carrera RS van '72.

De GT3 RS is niet zo maar een GT3 in een ander kleurtje, de auto is op vele punten aangepast en geoptimaliseerd voor gebruik op het circuit. Wat wel overeenkomt met de GT3 is de motor, deze is in vrijwel ongewij-

zigde vorm overgenomen. De watergekoelde 6-cilinder Boxermotor is een doorontwikkeling van de motor uit de raceversie van de 911 GT1. Uit 3.600 cm³ perst hij 381 pk die bij 7.300 toeren beschikbaar zijn en heeft hij een maximum koppel van 380 Nm dat bereikt wordt bij 5.000 toeren per minuut. 8.200 toeren kan de boxermotor achterin de RS maximaal draaien. Hoe meer je daarbij in de buurt komt des te meer fun lijkt het blok te hebben en dat laat 'ie dan ook zeer gewillig doorklinken in het interieur. De motor is verbonden aan een zeer fijne en precieze handgeschakelde 6-bak. Bij de verbinding tussen bak en motor is een lichter vliegwiel gemonteerd ten

opzichte van de GT3. Dit zorgt voor een nog snellere responstijd van de motor op het betreden van het gaspedaal.

Op de GT3 was een Clubsport pakket leverbaar, de RS werd hier standaard al mee uitgerust. Dit pakket omvat schaalstoelen van een brandvertragende stof, een brandblusser, 6-punts gordels, een volledige rolkooi en een stuur, schakelpook en handremgreep die in alcantara zijn uitgevoerd. Dit alles geeft de RS dat extra racy karakter dat je verwacht bij een auto van dit kaliber en al helemaal bij een Porsche die de twee veelzeggende letters met zich mee draagt.



Vandaag zijn we een beetje in de war, want is het nu dat onze auto aangepast is voor de straat, of is het dat de straat zich aangepast heeft aan de auto? We bevinden ons namelijk op het voormalige stratencircuit van Chimay, in het zuiden van België (zie kader verderop). De auto die hier losgelaten wordt is de 996 GT3 RS, wat in feite de straatversie is van de racewagen voor het FIA-N/GT kampioenschap. Zodra een Porsche van de RS-badge is voorzien, staan de radertjes van de echte liefhebbers direct op scherp. In de voorgaande jaren heeft Porsche bewezen met de RS een auto neer te zetten die zo dicht mogelijk bij een circuitauto kwam dat het iedere keer de benchmark werd voor de ultieme trackday auto. In je eigen auto naar het circuit, de hele dag je ronden rijden op de mooiste banen van de wereld en daarna in dezelfde auto gewoon weer naar huis.

RS-historie

Het begon in 1972 met de Carrera RS 2.7, de bekende 'Ducktail'. Meer vermogen, minder

gewicht en bovendien meer 'track-focused'. Volgens velen duurde het 20 jaar voordat er weer een RS kwam in de vorm van de 964 Carrera RS. Porsche heeft echter in 1974 de Carrera RS 3.0 en in 1984 de 911 SC/RS uitgebracht. Twee auto's die niet mogen ontbreken in dit rijtje en zondermeer de RS-badge verdienen. Beide modellen zijn slechts in kleine aantallen gebouwd, van de RS 3.0 werden er 110 gemaakt, waarvan 60 voor de straat en 50 als RSR voor de racerij. Van de 250 pk sterke 911 SC/RS is slechts het gelimiteerde aantal van 20 stuks geproduceerd. Niet verwonderlijk met een prijs van ruim anderhalf keer die van een 911 Turbo. In '91 was het de beurt aan de 964 Carrera RS. Een enorm streng dieet zorgde voor een gewichtsreductie van maar liefst 130 kilo. Bij deze lichtgewicht ontbrak het dan ook aan alle luxe. Daarnaast waren vergaande maatregelen getroffen. Zo was de auto onder andere niet voorzien van een bodemprotectie, was de kabelboom uitgedund, waren magnesium wielen en een aluminium voorklep gemonteerd

en verdwenen zaken als elektrische ramen en airbags. Zelfs de deurgreep om uit te kunnen stappen werd vervangen door een trekkoord. Toen in 1993 de 993 uitkwam duurde het wachten op een nieuwe RS-uitvoering niet weer vele jaren. In '95 was het zover en werd de 993 Carrera RS uitgebracht. Ook nu weer volgens het zelfde principe. Dit maal 100 kilo minder gewicht en een lichte verhoging van het aantal paardekrachten. De rest van de auto werd daarnaast verder aangepast om zo dicht mogelijk bij een circuitauto in de buurt te komen. Voor het eerst was het nu ook mogelijk om de Carrera RS te voorzien van een Clubsport pakket. Een rolkooi was dan standaard en qua uiterlijk werd de auto uitgedost met een andere voorspoiler en een grote achtervleugel.

GT3 versus GT3 RS

De 996 GT3 RS zag het daglicht in 2003. Van de eerste 996-serie werd geen RS uitgebracht, maar alleen een GT3. Pas nadat de 996 in 2001 een facelift had gekregen

Een carbonfiber kofferklep, kunststof motor-kap met vaste carbonfiber spoiler, plexiglas zijruit en achterraut, het ontbreken van geluidsdempende materialen het standaard Clubsport pakket en tal van kleinere aanpassingen zorgen ervoor dat de RS 50 kilogram minder in de schaal legt dan de normale GT3. Zelfs het Porsche-schild op de voorklep heeft het veld moeten ruimen voor een sticker, scheelt toch weer de nodige grammetjes. Het geeft op een ludieke manier weer hoe ver Porsche is doorgegaan met het verlagen van het gewicht. Het naar beneden brengen van het wagentgewicht en daarbij het optimaliseren van het onderstel draagt bij aan de verbeterde rijeigenschappen van de GT3 RS.

Ongepolijst

Op het moment dat de kuipstoel je volledig omsluit, je de sleutel beetpakt met je lin-

ker hand en de versnellingspook in je rechter hand neemt, je je blik naar voren over het lege asfalt van Chimay laat glijden, pas dan beseft je eigenlijk wat er gaande is. Een Porsche RS en het asfalt van het prachtige stratencircuit smelten helemaal samen. Deze auto is gemaakt voor wegen als deze en dit stratencircuit ligt hier puur en alleen om bestuurders met ambitie en dit soort auto's het uiterste uit zichzelf en de machine te laten halen. Stoel iets naar voren, stuur wat meer naar je toe en volledig ingesnoerd in de 6-punts gordel - 'full-attack' modus is geactiveerd. Alles om maar de volledige sensatie van deze auto te kunnen ervaren, maar ook om volledig geconcentreerd aan het rijden te zijn. De RS beschikt buiten ABS namelijk niet over elektronische hulpmiddeltjes die je in een crisis-situatie nog zouden kunnen redden. Het is de bestuurder, het circuit en de GT3 RS.

Bij het omdraaien van de sleutel komt de Boxermotor met een lichte huil tot leven. De racekoppeling laat zich zwaar, maar wel met veel gevoel bedienen. De korte verzetten van de versnellingsbak voelen erg precies aan en geven het gevoel dat ze altijd te vinden zijn. Op weg naar de eerste bocht van het circuit ervaar je direct hoe giftig de motor is, meteen klimt hij in toeren en eigenlijk wil je voor het gevoel al opschakelen bij 7.200 toeren. Toch heb je op dat moment nog 1.000 toeren 'te-goed' om de geluidssensatie en acceleratie te vergroten.

Op de weg naar Chimay toe had de RS al laten weten uit welk hout hij gesneden is. Doordat de auto zo direct reageert op het stuur krijg je iedere oneffenheid in het wegdek en iedere stuurcorrectie die een band maakt op de straat direct doorgestuurd naar je stuur



en je zintuigen. Vooral op lagere snelheid is dit het geval. Hoe harder er gereden wordt, des te meer lijkt het onderstel in z'n element. Op straat en dan vooral op de snelweg met enige spoorvorming, is de RS vrij nerveus te noemen. Dit kenmerkt natuurlijk het enorm directe karakter van de vooras. Een superdirecte communicatie met de bestuurder. Op het vlakke asfalt van het circuit is van nerveus gedrag geen sprake en is het juist de communicatie van de voorkant die je het vertrouwen geeft de auto ronde na ronde met steeds meer snelheid de bocht in en uit te sturen.

Messcherp insturen bij iedere chicane is geen enkel probleem, dat laat de auto weten zodra voor het eerst het rechte stuk met de chicanes wordt opgedraaid. Wel is een beetje druk op de vooras erg fijn. Omdat de tank, met een capaciteit van 89 liter, voor in de snuit zit, wil de auto een tikkeltje minder precies worden op het moment dat de benzine er doorheen raakt. De snuit wordt wat lichter en de gewichtsverdeling schuift wat verder naar achteren. Vooral in langzamere langere door-

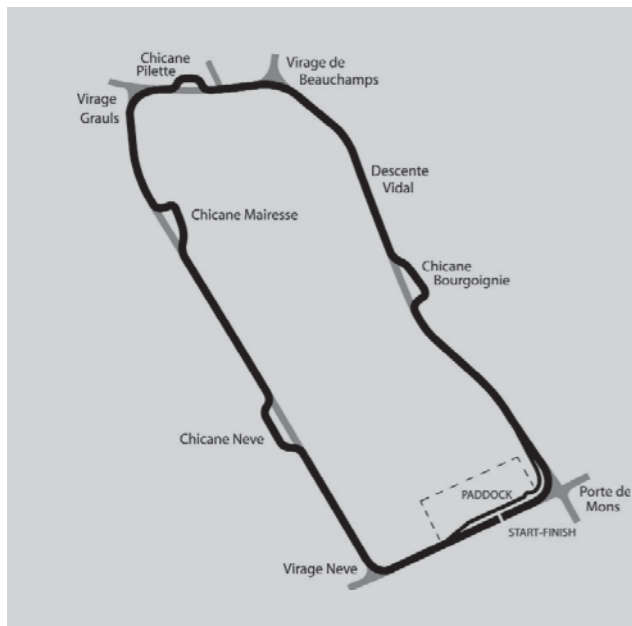
draaiers voel je dit goed. Standaard werd de GT3 RS geleverd met een sperdifferentieel. Dit zorgt er voor dat de tractie bij het uitkomen van de bochten optimaal is. Op nat wegdek laat het daarnaast de ruimte om met een mooie gecontroleerde powerslide de bocht uit te komen. Door het ontbreken van elektronica gebeurde dat op het gladde asfalt van Chimay dan ook geregeld. Af en toe zoekt de auto naarstig naar grip op het natte Belgische asfalt, de RS vraagt dan ook het uiterste van z'n banden. Banden die achter een breedte van 295 hebben om zoveel mogelijk raakvlak te hebben met het asfalt. Toch blijft de combinatie van een nat wegdek, Belgische wegen en een auto die standaard wordt geleverd op semi-slicks niet de meest ideale. Deze RS is op het moment van schrijven voorzien van Pirelli P Zero Corsa's welke voorzien zijn van een dubbele lengtegroef om ook op natwegdek nog enigszins water af te kunnen voeren.

Vertrouwen

Ondanks het natte wegdek remt de auto op het gladde asfalt uitstekend. Continu is de RS

met veel gevoel voor iedere bocht af te remmen. De PCCB's, Porsche's keramische remmen, waarmee deze auto is uitgerust vertragen keer op keer uitstekend en door bij het remmen extra druk op de 235mm brede voorbanden te zetten, geeft hij iedere keer het idee de volgende ronde nog een fractie later te kunnen remmen. De keramische remmen zorgen niet alleen voor veel vertrouwen en decelererend vermogen, ook zorgt het er samen met de speciale wielen voor dat de auto een lager ongeveerd gewicht heeft. De PCCB's wegen slechts de helft van een conventionele stalen remmenset. Deze verlaging van het gewicht heeft direct invloed op het rijen stuurgedrag van de RS, in positieve zin uiteraard.

Iedere RS werd standaard geleverd met een halve rolkooi, alleen het gedeelte dat zich achter de stoelen bevindt. De buizen die langs het hoofd gaan en voor het dashboard weer naar de bodem duiken werden standaard meegeleverd en konden naar wens van de klant eventueel later nog worden inge-



Historie Circuit de Chimay

Het circuit van Chimay is ontstaan in 1926 en bestaat voornamelijk uit openbare wegen rondom en zelfs door het dorp Chimay. Door de jaren heen heeft het circuit enkele vormen gekend. De eerste versie was een razendsnel stracircuit dat deels door het dorp Chimay ging. Met een totale lengte van 10,870 kilometer en bijna alleen maar snelle bochten en hoogteverschillen was het erg vergelijkbaar met het oude circuit van Spa-Francorchamps. Na de bouw van een nieuw pitcomplex in 1984, de aanleg van een drietal chicanes en het feit dat het circuit niet meer door Chimay zelf heen liep, was het circuit nog 9,7 kilometer van lengte.

De meest bekende race die op dit circuit werd gehouden was de Grand Prix de Frontières (Grote Prijs van de Grensstreek). Een race georganiseerd door Jules Buisseret, tevens de oprichter van het circuit. Deze wedstrijd werd voor het eerst verreden in 1929 en in verband met veiligheidseisen in 1972 voor het laatst. Sinds de jaren '80 werden er onder dezelfde naam nog wel races gehouden, maar dan op het verkorte circuit.

In 1992 komt tijdens een Belgische Procar race Guy Nève om het leven bij een crash in de snelle bocht 'Virage Spikins'. Hij was de broer van ex-Formule 1 coureur Patrick Nève. Dit dodelijke ongeval doet besluiten het circuit niet meer open te stellen voor autoraces, maar motorraces werden er nog steeds gehouden.

In 1996 werd het circuit compleet veranderd. Een groot deel van het oude circuit werd niet meer gebruikt en de baan werd verkort naar 4,520 kilometer. Vanaf de start/finish die in 1984 werd aangelegd is na enkele tientallen meters de eerste bocht haaks rechtsaf. Daarmee wordt drie kwart van het oude circuit overgeslagen, slechts twee kilometer van het oude circuit komt overeen. Het nieuwe deel is eigenlijk niet anders dan een recht stuk met twee chicanes en aan het einde een flauwe bocht naar rechts waarna kort daarop scherp naar rechts wordt gestuurd weer terug op het oude traject. Het nieuwe gedeelte doet met z'n lange rechtuit en dubbele chicane nog het meeste denken aan het Mulsanne Straight van het Circuit de la Sarthe bij Le Mans. Waar het oude circuit volledig bestond uit snelle bochten, bestaat de nieuwe baan bijna alleen uit langzame bochten of chicanes. Vier in totaal, twee die in 1984 deel werden van het oude circuit zijn ook nu opgenomen in het parcours.

In 2006 werd na een urenlange inspectie het circuit afgekeurd voor moderne autoraces. Alleen klassieke evenementen mochten af en toe nog worden georganiseerd. Er was nog even hoop toen de VW Funcup in september 2007 neerstreek, maar echt racen met auto's is sinds 2008 niet meer toegelaten door de plaatselijke politiek, dit in verband met veiligheidseisen. Hoewel aan het begin van dit jaar enkele races met motoren zijn verreden houden financiële perikelen de toekomst van Circuit de Chimay in onzekerheid. Tegenwoordig laat de gehele baan zich lenen voor een nostalgisch rondje rond het circuit. Zowel het oude als het nieuwe circuit zijn namelijk volledig deel van de openbare weg.

Bron: Circuits of the past

bouwd. Aangezien we hier te maken hebben met een auto waarmee geregeld het circuit bezocht wordt, heeft de eigenaar besloten deze delen wel te monteren voor de eigen veiligheid. Dat is wel zo prettig wanneer je bezig bent met een auto die iedere keer weer laat voelen dat hij de baas is en niet jij. Het is en blijft moeilijk om de RS écht op de grens te rijden en wanneer je dat probeert te doen heb je dan ook je handen vol aan de auto. Op het moment dat je er mee om kan gaan, gaat het ook echt ongehoord hard. Weinig auto's zullen je op dat moment dan voor kunnen blijven.

Om op ieder circuit het optimale uit de RS te kunnen halen is hij volledig af te stellen naar de wensen van de bestuurder. De wagenhoogte, sporing, camber en stabilisatie zijn allemaal individueel optimaal te regelen. Wat vast staat is de hoek van de spoiler op de achterkant. De carbonfiber vleugel is namelijk niet instelbaar en kent alleen z'n vlakke stand. Vorm volgt functie in dit geval en dus is de spoiler puur functioneel en zorgt hij voor de extra neerwaartse druk die de stabiliteit op hogere snelheden vergroot. De luchtinlaten bovenop de achterklep zorgen tevens voor een stukje extra druk, maar bovendien voor extra koeling voor de motor.

Iedere dag met de RS op pad is wellicht geen goed idee. De koppeling is zwaar en filerijden, waar we in Nederland helaas niet meer onderuit komen, is derhalve dan ook geen pretje. Na verloop van tijd zal je linkerbeen het echt zwaar gaan krijgen. Praktisch is hij ook niet en alleen daarom is hij al ongeschikt om als dagelijkse auto te gebruiken. Zelf noemt

Porsche de RS in haar brochure wel 'alltags- tauglich', maar dat is toch echt iets te optimistisch gedacht. Bagage kan je alleen kwijt in de kleine kofferruimte in de neus. Normaliter kan je achter de voorstoelen nog prima een tweetal grote weekendtassen kwijt op de achterste zijtes. In een GT3 RS ontbreken deze zetels en bovendien maakt de rolkooi het onmogelijk om iets groter dan een handtas naar achteren te krijgen. Daarbij komt nog eens dat de stoelen niet naar voren op te klappen zijn. Het ontbreken van een handschoenenkastje maakt het tevens niet mogelijk om kleinere zaken als telefoon en portemonnee te herbergen. Daarvoor ben je aangewezen op de opbergruimte in de portieren. Maar is dat waar je je in een GT3 RS mee bezig houdt?

Jongensdroom

Al jaren staat de 996 GT3 RS boven aan het verlanglijstje van ondergetekende. Het is dan ook als een jongensdroom wanneer met deze machine - waarin zoveel historie schuil gaat - op een dergelijke wijze op de openbare weg gereden kan worden. Circuit de Chimay zal wellicht niet meer gebruikt worden voor autoraces, plezier aan mensen die daar komen met hun auto geeft het zeer zeker nog steeds. Keer op keer harder op een bocht af vliegen, later remmen en er nog weer sneller uitkomen. Het geluid van de Boxermotor zweept je op en zorgt voor meer en meer adrenaline in je lichaam. Het directe stuurgedrag dat bijna alleen terug te vinden is in de kartsport en het eindeloze vertrouwen dat het onderstel je geeft, alles laat je voelen één te zijn met de auto. De letters 'RS' staan voorgoed in het geheugen gegrift.

