



# respekt

CARRERA RS 2.7 MÖTER GT3 RS. DET SKILJER  
FLERA GENERATIONER, MEN GENERNA ÄR INTAKTA.

TEXT: ROBERT PETERSSON FOTO: THIN BOMAN



RESPEKT. DET MÅSTE VARA DET som RS står för. Åtminstone denna svinkalla marskväll när jag bakom ratten på en sprillans ny GT3 RS styr färdens mot Kinnekulle Ring och morgonens möte med en klassisk Carrera RS från 1973. Minus 0,5 grader säger färddatorn och det är med en viss försiktighet jag rattar genom de mörka fläckarna på den som tur är hyfsat torra asfalten. Något säger mig att Pirelli PZero Corsa-däcken inte är riktigt till sin fördel på isigt underlag.

Morgonen gryr, men himlen förblir blyertsgrå. Istället är det förväntningarna som lyser upp tillvaron. Tänk att få släppa loss inte en, utan två, Porschar med det legendariska tillnamnet RS på den knixiga banan...

Det var 1972 som FIA begränsade motorvolymen i sportvagns-VM till tre liter för att få stopp på Porsches dominans med sin 917. Resultatet blev att man turboladdade 917 och gav sig av till USA och Can-Am-serien med den. Samtidigt satsades det på mer produktionsbaserade bilar i VM-serien och det kanske lite oväntade resultatet var en av sportvagnshistoriens allra största klassiker – 1973 års Carrera RS 2,7.

Det är alltså i egenskap av legend och inspirationskälla för dagens GT3 RS, som vi skall känna på det gamla fullblodet som nästan frustar av förväntan när den omsorgsfullt lastas av från transportbilen.

Den låter lite tjurig när den smäller igång, jag drar upp "handgasen" som sitter på golvet mellan stolarna och efter någon minut tonar sexan klockrent på 1 500 varv. Sittställningen är lustig, man sitter liksom i en väldigt tillbakalutad balja och har nästan svårt att nå ratten. Dessutom är den läckra ASS-sportstolens läderklädsel kanonhal och man undrar hur de riktiga grabbarna kunde hålla sig kvar i stolen när det var allvar...

För allvar var det verkligen. 2,7 RS debuterade med en stjärnmäll. Redan innan den var homologerad i Grupp 4 vann racingversionen, kallad RSR, Daytona 24-timmars TOTALT! Det var en privatanmäld bil med amerikanerna Peter Gregg och Hurley Haywood som körde livet ur de renodlade sportvagnsprototyperna och tog en bejublad seger. Några veckor senare upprepade samma bil och förare



MÅSKINEN FORMLIGEN KASTAR UT DEN GAMLA RS:EN UR DEN LÅNGA KVARINKURVAN MED HJÄLP AV DEN LÅGA VIKTEN

bedriften i Sebring 12-timmars och när sedan en ytterligare något modifierad RSR totalsegrade i Targa Florio på Sicilien på legendstatusen säkrad.

Men Kinnekulle Ring i mars är långt ifrån Florida och Sicilien. Banan är kall och fuktig och de med dagens mått mätt spinkiga Pirelli P6:orna kämpar en ojämn kamp mot underlaget. 2,7 RS var den första 911:an med olika däck- och fälgdimensioner fram och bak. Original, som testbilen är, sitter det 195/65 VR15 på 6 tum breda fälgar fram och 215/60 VR15 på 7-tumsfälgar bak.

Till en början understyr det rejält. Kanske mest beroende på undertecknad som fegar ordentligt, det får inte hända något med dyrgripen.

Det tar en stund att vänja sig vid de lite oprecisa växellägena, men när man väl börjar hitta rätt bland de väl valda fem växlarna händer det saker. Motorn är mekaniskt i princip identisk med den tidigare 2,4:an, med den skillnaden att den fått Nikasil-cylindrar med 90 millimetres borring. 2,7-versionen ger 210 hästkrafter vid 6 300 r/min mot 190 i 2,4S, men den stora skillnaden är vridet som ökade från 216 till hela 256 Nm.

Maskinen formligen kastar ut den gamla RS:en ur den långa Kvarnkurvan, hjälpt av den låga vikten, cirka 950 kilo. En 2,4S har homologeringsvikten 995 kilo och efter en hel del experimenterande insåg Porscheteknikerna att det gick att spara en hel del.

En bil byggd för 1970 års Tour de France, där Gérard Larousse lottsade in den på en tredjeplats efter två Matra-prototyper, vägde bara 789 kilo! Bygget blev dyrt av flera anledningar, för det första användes en hel del dyra material, huvudsakligen titan, dessutom lovades mekanikerna en låda Champagne för varje kilo under 800 man kom! Skumpan lyser med sin frånvaro på Kinnekulle, men bilen känns ändå så där härligt, ändamålsenligt lätt och direkt som bara en homologeringsracer kan. Det gäller dock att sikta rätt om man inte skall flyta ut för långt i utgångarna av kurvorna. Det är långsamt in och snabbt ut som gäller, de riktiga hjälte-dåden får de verkliga Porsche-specialisterna stå för.

Få bilar, om ens någon, är lika levande att köra. Man riktigt känner hur klossarna griper om skivorna när man bromsar och hur lätt inre framhjulet blir i ingången till böjarna. Hur däckerna smeker kerbsen och hur de hårda klackarna på de



## PORSCHE CARRERA GT3 RS 2004

Vikt: 1 373 kilo  
Hjulbas: 2 355 mm  
Mått: L x B x H: 4 435 x 1 770 x 1 275 mm

Motor: 6-cyl boxer, 3 600 cc  
Effekt: 381 hk @ 7 400 r/min  
Vrid: 385 Nm @ 5 000 r/min.  
0 - 100: 4,2 sekunder  
Toppfart: 306 km/h  
Antal tillverkade: 600 (planerade)

## PORSCHE CARRERA RS 2,7 1973

Vikt: 900 - 985 kilo  
Hjulbas: 2 272 mm  
Mått: L x B x H: 4 102 x 1 652 x 1 320 mm

Motor: 6-cyl boxer, 2 687 cc  
Effekt: 210 hk @ 6 300 r/min  
Vrid: 216 Nm @ 5 100 r/min  
0 - 100: 5,9 sekunder  
Toppfart: 245 km/h  
Antal tillverkade: 1 590



**KINNEKULLE RING** LIGGER I: Kinne-Kleva, strax väster om Götene. LÄNGD: 2072 meter BREDD: 10 meter VARVREKORD: 47,41 (1990) F3 Niclas Jönsson BANKARAKTÄR: Sveriges kanske mest karakteristiska bana med sina stora nivåkillnader och långa svepande kurvor över krön. HISTORIA: Kinnekulle Ring, eller "Kullen" som den brukar kallas, är en bana med historia, framförallt för Porscheägare. Det var nämligen en Porsche 908, med Sten Axelsson bakom ratten, som tog debuten på Kullen 1969. En månad senare samma år var det premiärtävling med legender i startfältet, bland andra Ronnie Peterson. Även Alain Prost har kört på Kullen, det var 1979 då EM kördes i Formel 3 på Kinnekulle. Svenske Slim Borgudd tog bronsmedaljen. Från och med 1972 är det Stockholms Sportvagnsklubb (SSK) som driver banan.





Den första slående skillnaden mot 2,7 RS är att GT3 RS är så lättkörd. Man sitter betydligt bättre i en underbar Recarostol, ratten är justerbar så man kan ha den lite närmare, men framför allt är växellådan extremt mycket mer lättjobbad.

gamla P6:orna kämpar för att få ner kraften.

Det enda som får mig att sluta gasa är att det står en GT3 RS och väntar på sin tur. Nerverna är på helspänn när jag spänner fast mig med sexpunktsbältet. Allt känns närmare, direktare, än vad man är van vid från en vanlig 911. Motorn har en rå, lite hes sång som nästan påminner om de gamla luftkylda boxerssexorna. Den första slående skillnaden mot 2,7 RS är att GT3 RS är så lättkörd. Man sitter betydligt bättre i en underbar Recarostol, ratten är justerbar så man kan ha den lite närmare, men framförallt är växellådan extremt mycket mer lättjobbad. Det gör att förtroendet växer och det dröjer inte länge förrän jag vågar ladda ordentligt. Bara för att inse att GT3 RS:en uppfattar det jag försöker med som söndagskörning!

När man kommer från 2,7 RS är det nästan omöjligt att förstå vilket grepp de klistriga Pirelli PZero Corsa-däcken ger. Inte ens mina försök att övervinna självbevarelsedriften och hålla ner över krönen på Kullen förmår att rubba balansen. Jämfört med vanliga GT3 har man bantat den en hel del, bland annat har instrumentbrädan lättats sex kilo! 14 kilo har lättats från råkarossen medan ett nytt svänghjul i kombination med en mer racebetonad koppling spar nio kilo. Men kaxigast är nog ändå att man standardmonterar en plastbakruta för att spara två kilo...

Resultatet är en gatracar som fulltankad väger 1 373 kilo, 47 mindre än en vanlig GT3, och det trots att RS har en halvbur, eldsläckare och sexpunktsbälte som standard.

Chassit har också fått sig en omgång. Fjädrarna är lägre, hårdare och mer progressiva, dämparna har ny sättning och i princip alla hjulvinklar har gjorts justerbara.

Att en gatduglig bil kan kännas på detta sätt på en racerbana övergår nästan förståndet. Framhjulen styr in som på en

renodlad racer och hur jag än laddar finns det marginal att justera spåret.

Extas.

Maskinen varvar ur på trean strax innan start- och mål-linjen, en koll i växlingsdiagrammet avslöjar att den toppar 192 km/h innan varvtalsbegränsaren sätter stopp. På fyran (toppfart 233) fortsätter den ursinniga accelerationen till man måste stå på hejdarna innan man går in i vänstern under bron. Kusligt. I de historiska racebilar jag normalt rattar handlar det om att möjligen göra ett psykologiskt släpp innan man ger sig in i det okända, i GT3 RS-fart blir minsta krök till en rejäl kurva – som man ändå kan ta i betydligt högre fart än man tror.

Den speciella sången från maskinen, särskilt på höga varv och i hög fart, är resultatet av en hel del fintrimning även på det området. För det första har insugskanalerna fått en ny geometri och dessutom har Motronic ME7-motorstyrningen mappats betydligt aggressivare. Trots det uppger man samma effekt, 381 hästkrafter, som i vanliga GT3 men responsen är en helt annan. Dessutom lär den nya motorluckans luftintag ge ett visst övertryck när det går riktigt fort. Det talas om en effekttökning på 10-15 hästar bara tack vare detta.

Med det kommer vi in på kärnan i RS-bilarna, både den nya och den gamla. Det som gör dem så speciella är förmågan att växa med uppgiften: Att prestera mer ju mer man kräver av dem. På väg tillbaka mot Stockholm rubbar inte ens ett lätt snöblandat regn förtroendet. GT3 RS har bevisat vad den går för. Generna är intakta och i valet mellan en 2,7 RS och GT3 RS får det bli – en av varje. Få bilar, nya eller gamla, förtjänar sådan – just det – respekt.