



## Cincizeci de ani de Porsche 911 Carrera RS 2.7 – „cea mai rapidă mașină sport din Germania”

25/05/2022 În urmă cu cincizeci de ani, Porsche dezvoltă o nouă variantă de 911 pentru curse și raliuri.

„Duck tail”, „RS” sau „2.7”. Astăzi, Porsche 911 Carrera RS 2.7 este cunoscut sub multe porecle. Semnificația sa rămâne, însă, unică: a fost cea mai rapidă mașină de serie germană a vremii și este primul model de serie cu spoileri față și spate – acesta din urmă aducându-i și numele de „coadă de rață”. În 1972, Porsche a lansat astfel o modă pentru spoileri spate pe mașinile de serie.

În urmă cu aproximativ 50 de ani, Porsche începea dezvoltarea modelului 911 Carrera RS 2.7. „911 Carrera RS 2.7 a fost conceput ca o mașină specială pentru omologare. Trebuia să fie o mașină sport foarte ușoară și rapidă”, își amintește Peter Falk, care era atunci șeful de testare pentru mașinile de serie la Porsche. Chiar dacă varianta de model era bazată pe 911, a ajuns să devină un nou vehicul de bază pentru curse și raliuri, care a venit cu multe inovații tehnice. Cel mai puternic model al primei generații

de 911 a fost primul 911 botezat „Carrera” – crema gamei Porsche. S-a lucrat intens la greutate, aerodinamică, motor și șasiu. Aproximativ 15 ingineri au dezvoltat mașina începând cu luna mai 1972, lor alăturându-li-se ulterior personalul de producție.

#### Succes surprinzător

Porsche plănuia inițial să construiască 500 de exemplare doar pentru a omologa 911 Carrera RS 2.7 ca mașină din Group 4 Special GT. Modelul a devenit astfel un vehicul omologat pentru clienții care doreau să participe și la evenimente de curse. Pe 5 octombrie 1972, noul model a fost prezentat la Salonul Auto de la Paris, care a avut loc la Porte de Versailles. Până la sfârșitul aceluși noiembrie, toate cele 500 de vehicule erau deja vândute. Deși Porsche a fost surprins de succesul mașinii, a reușit să tripleze cifrele de vânzări până în iulie 1973. Au fost produse în total 1.580 de exemplare, iar odată ce a fost fabricat cel de-al 1.000-lea vehicul, Porsche 911 Carrera RS 2.7 a fost omologat atât pentru Group 3 cât și pentru Group 4. Pachetul de echipamente opțional M471 a făcut ca Porsche să construiască 200 de versiuni „Sport” ușoare ale mașinii. Au fost construite alte 55 de exemple ale versiunii de curse, 17 versiuni de bază și 1.308 versiuni touring (M472).

Interiorul lui 911 Carrera RS 2.7 'Light' (M471) a fost redus la esențial, în funcție de cerințele clientului și de data producției. Printre altele, au fost omise locurile din spate, covorașele, ceasul, cârligele pentru haine și cotierele. La cererea clientului, două scaune ușoare de tip scoică puteau înlocui scaunele sport mai grele. Până și blazonul Porsche de pe capotă era, inițial, lipit. În comparație cu pachetul de echipamente „Touring” (M472), „Sport” cântărea cu 115 kilograme mai puțin, cu o greutate proprie de 960 kg și avea un preț de 34.000 de mărci germane. Pachetul Sport (M471) costa 700 de mărci germane, în timp ce pachetul Touring (M472) costa 2.500 de mărci germane. Pachetul de echipamente ales a definit astfel versiunea respectivă a lui 911 Carrera RS 2.7.

Motorul cu injecție, de 2,7 litri și șase cilindri producea 210 CP la 6.300 rpm și dezvolta 255 Nm la 5.100 rpm. Acest lucru permitea versiunii Sport să accelereze de la 0 la 100 km/h în 5,8 secunde, făcând din 911 Carrera RS 2.7 primul automobil de serie care se încadra în etalonul de șase secunde stabilit de jurnalul german „auto, motor und sport”. Viteza maximă depășea 245 km/h (Turing 6,3 secunde, 240 km/h). RS 2.7 a devenit echilibrul ideal între greutate, performanță, aerodinamică și manevrabilitate.

#### Primul model de serie cu spoiler spate

Caroseria a reflectat efortul extraordinar făcut pentru reducerea greutății. Tablă subțire, geamuri subțiri, piese din plastic și eliminarea izolației au contribuit la scăderea greutății totale a mașinilor de curse la mai puțin de cele 900 kg necesare pentru omologarea noului model. În același timp, aerodinamica a fost îmbunătățită. Scopul a fost minimizarea forței portante pe axele față și spate la viteze mari, pentru a obține o manevrabilitate mai neutră. Pentru prima dată, inginerii Hermann Burst și Tilman Brodbeck, împreună cu stilistul Rolf Wiener, au dezvoltat un spoiler spate, testându-l în tunelul de vânt și pe piste de testare. Scopul a fost acela de a păstra stilul formal de caroserie al 911, de a compensa dezavantajele spatelui înclinat prin măsuri adecvate din punct de vedere stilistic și de a îmbunătăți aerodinamica lui 911.

Înălțimea noii cozi de rață oferea lui 911 Carrera RS 2.7 mai multă aderență când mașina era condusă cu viteză și furniza motorului din spate aer de răcire suplimentar. Efectul a fost obținut fără nicio creștere a rezistenței aerodinamice; de fapt, viteza maximă a crescut cu 4,5 km/h. „În timpul testelor, am constatat că, folosind un spoiler mai înalt, am putea crește viteza maximă datorită scăderii rezistenței aerodinamice. Așa că am continuat să ridicăm spoilerul din spate cu câțiva milimetri, cu tablă la marginea de rupere, până am găsit punctul de inversare în care rezistența a crescut din nou”, explică Falk. La 5 august 1972, cei trei angajați Porsche au depus documentul de înregistrare a brevetului nr. 2238704 la Oficiul German de Brevete.

Anvelope de dimensiuni diferite pentru mai multă tracțiune

Inginerii s-au aplecat și asupra șasiului. Porsche avea experiență în această etapă a curselor cu roți din spate mai largi, așa că inginerii de dezvoltare au încercat acest lucru și pe 911 Carrera RS 2.7. „Am vrut să îmbunătățim tracțiunea și manevrabilitatea cu anvelope largi pe puntea spate, deoarece cea mai mare greutate se găsește pe puntea spate”, își amintește Falk. Pentru prima dată la Porsche, o mașină de serie a prezentat dimensiuni de anvelope diferite pe axele față și spate. Fuchs a forjat 6 roți J×15 cu anvelope 185/70 VR-15 în față, 7 J×15 cu anvelope 215/60 VR-15 în spate. Pentru a le putea monta, Porsche a lărgit caroseria cu 42 mm în spate, lângă pasajele roților. „Când acest lucru a funcționat bine în dezvoltare, producție și vânzări, toate modelele ulterioare au fost echipate cu această combinație”, continuă Falk.

Primele succese în curse

În urma modificării reglementărilor pentru prototipurile sport, care a împiedicat dezvoltarea ulterioară datorită noii limite de cilindree de trei litri, Porsche a pus capăt unei epoci de mare succes. După debutul la Turul Corsei, în noiembrie 1972, al unui 911 Carrera RSR (racing-sport-racing) cu o caroserie semnificativ lărgită, Porsche a decis, în 1973, să înceapă un nou capitol în povestea de succes a lui 911. La începutul lunii februarie în acel an, un RSR pilotat de Peter Gregg și Hurley Haywood a trecut linia de sosire a cursei de 24 de ore de la Daytona cu un avans de 22 de ture. A fost un început strălucit al noului sezon. Herbert Müller și Gijs van Lennep au câștigat la Targa Florio în mai 1973. „Victoria a fost importantă pentru noi, deoarece a arătat că RSR-ul cu aripa spate mai mare era foarte rapid pe circuite și în etapele de raliu”, își amintește Falk. În primul său sezon, 911 Carrera RSR a câștigat trei campionate internaționale și șapte naționale – oferind bazele succesului lui 911 în deceniile următoare. La International Race of Champions (IROC) desfășurată în octombrie 1973, Roger Penske din SUA a prezentat 12 mașini identice 911 Carrera RSR 3.0 în care piloți din diferite clase de curse au concurat unul împotriva celuilalt.

Cu 911 Carrera RS 2.7, însă, Porsche nu dezvoltă doar o mașină sport pentru circuit, ci și o mașină pe care clienții o puteau folosi atât zilnic, cât și pentru curse. A luat un model grand touring și l-a dus de pe șosea pe circuit. Reclamele vremii descriau astfel modelul: „Repertoriul său: pe drum, spre circuit, la curse și iar pe drum, spre casă. Luni, la birou. Marți, la Geneva. Înapoi spre seară. Cumpărături, miercuri. Oraș. Ambuteiaj. Trafic de melc, dar fără funingine pe bujii, nicio plângere de la ambreiaj. Joi, drumuri de țară, autostradă, curbe, drumuri de pământ, șantiere, vineri doar un drum scurt și porniri repetate la rece. Sâmbăta, cu bagaje de vacanță în Finlanda. Carrera RS – plină de rezerve inepuizabile atât la sprinturi cât și la maratoane.”

### Numele Carrera

Pentru prima dată, logoul „Carrera” a împodobit partea laterală dintre pasajele roților de pe 911 Carrera RS 2.7. Cuvântul spaniol se traduce prin „cursă”, iar RS de pe spoilerul din spate înseamnă „Rennsport”, sau curse. Pentru Porsche, inspirația pentru noul nume a fost „Carrera Panamericana”. În 1953, Porsche și-a revendicat victoria de primă clasă în cursa de anduranță cu 550 Spyder. Apoi, în 1954, a terminat pe locul trei la general. În anii care au urmat, Porsche a folosit numele Carrera pentru cele mai puternice vehicule cu motorul Fuhrmann din 1954, precum 356 A 1500 GS Carrera sau 356 B 2000 GS Carrera GT. Scriptul Carrera a împodobit spatele Porsche 904 Carrera GTS din 1963, iar pe 906 Carrera 6 din 1965 a putut fi admirat pe aripa din spatele arcului roții din față. Potrivit declarațiilor făcute la acea vreme, Carrera era, de asemenea, înțeleasă ca fiind un „predictor al calității pentru o delicată tehnică dovedită pe circuitele de curse și circuitele de raliuri”. Pe scurt, era numele ideal pentru viitorul model de vârf de gamă al lui 911. „Am vrut să atribuim deja celebrul nume „Carrera” unui model de producție și ne-am gândit cum am putea reprezenta cel mai bine asta”, își amintește Harm Lagaaij, care era designer la Porsche la acea vreme. S-au hotărât asupra zonei dintre pasajele roților.

Pe lângă inscripția Carrera, Porsche oferea și alte caracteristici de design atrăgătoare: erau disponibile 29 de tonuri de vopsea, unele frapante și 27 dintre ele au și fost folosite, inclusiv culori precum Bright Yellow, Red și Blood Orange. Porsche a realizat, de asemenea, și culori la cererea individuală a unora dintre clienți. Culoarea jantelor se asorta cu caroseria sau cu inscripția Carrera de pe părțile laterale ale vehiculelor albe, de exemplu, cu inscripții roșii, albastre sau verzi. Literele își păstrează semnificația preeminentă până în prezent, la fel ca faimoasa abreviere RS. Se regăsește din nou și din nou pe cele mai sportive modele 911 – așa cum era acum aproape 50 de ani.

Din 20 septembrie 2022, Muzeul Porsche organizează o expoziție specială dedicată celor 50 de ani de la 911 Carrera RS 2.7.

Informații suplimentare, materiale foto și video pe [newsroom.porsche.com](https://newsroom.porsche.com)

### Listă de linkuri

Link către acest articol

<https://newsroom.porsche.com/ro/ppdb/2022/05/cincizeci-de-ani-de-porsche-911-carrera-rs-27--cea-mai-rapid-main-sport-din-germania.html>

Pachet Media

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/5e008ab1-bfb1-410b-ade5-ab9dd734bf28.zip>