



**PREPARACIÓN**  
911 TURBO RWB



# *Puro* **Músculo**



# 911 TURBO RWB

*Akira Nakai desembarca en Europa con esta primera creación que os mostramos en primicia.*



La historia de Rauh Welt Begriff (RWB) empieza hace más de 15 años gracias a Akira Nakai (o Nakai-San), un japonés que convierte su pasión por los coches en su trabajo. Anteriormente Nakai ya había hecho algunas modificaciones a coches japoneses pero gracias a su pasión por la marca Porsche, finalmente decidió crear RWB y dedicarse al 911. Todo empezó en un pequeño taller y con los años el imperio RWB ha ido creciendo y actualmente tiene delegaciones también en Tailandia, Taiwán, Filipinas, Indonesia, Estados Unidos y más recientemente en Europa.

#### Primer contacto

Bert, un holandés aficionado a los coches deportivos y en especial a Porsche, estaba muy interesado en las creaciones de Nakai-San. Gracias a su trabajo de piloto de aviones, en diciembre de 2012 aprovecha un vuelo a Japón para visitar el taller de RWB. Nakai-San, como es habitual en los artistas y en los genios, es un tanto excéntrico en el buen sentido de la palabra. Le gusta estar lo más cerca posible de sus creaciones por ello no duda en trabajar hasta altas horas de la noche o quedarse a dormir en su taller. Un taller típico de artista con obras en forma de 911 repartidas por todos lados. Tras su visita Bert volvió a Holanda, pero no sin antes realizar el pedido de un Kit para su 911. Meses después cuando su pedido estaba listo, Bert se fue a Japón y se trajo de vuelta a casa a Nakai-San. Durante los 6 días que convivieron juntos en Holanda ambos congeniaron y entre charla y charla surgió la idea de abrir una delegación RWB en Europa. Bert junto a sus amigos de Vianen CarRefinish se harían cargo de ella en Abril de 2013. Poco después Nakai-San invitó a Bert y a su amigo Vianen a correr las 12H de Motegi con uno de sus seis 911 RWB inscritos. La relación entre ambos fue creciendo y en Septiembre de 2013 Nakai-San y su socio Toshi Ichiraku visitaron las instalaciones de RWB Europa para realizar el segundo coche, un 964 de carreras. Aprovechando esta visita fueron al festival Porschefest de Rosmalen (Holanda) donde se encontraron por primera vez con Magnus Walker, otro genio del mundo Porsche.

#### El Primer RWB europeo

El actual 911 RWB de Bert es un 911 Turbo (930) de 1987. Su primer propietario lo llevó a RUF en 1991 donde lo convirtieron en un RUF BTR 3. Esta operación costaba en la época más de 56.000€, casi el precio de un 930 nuevo. Él lo compró en 1998 y tras disfrutarlo tal cual durante 6 años consideró que su motor necesitaba una revisión. Esto al principio

«desde un principio ya me sugirieron que aún era posible sacarle un poco más que esos “discretos” 408cv.»

le supuso un problema porque su coche tenía prácticamente un motor de competición o lo que aquí conocemos como un “pata negra” y claro, cualquier taller especializado en Porsche no estaba preparado para trabajar en él. Por ello contactó con una empresa holandesa que se dedicaban a hacer el mantenimiento de Porsche GT2/3 de carreras. Ellos si eran los indicados para rehacer su motor. Bert comenta que desde un principio ya me sugirieron que aún era posible sacarle un poco más que esos “discretos” 408cv. Una de las primeras cosas que sugirieron cambiar fue la centralita ECU del 962 por considerarla ya muy anticuada. Su preparación consistió en: un nuevo sistema de doble encendido, un Turbo KKK y unos árboles de levas de competición, un sistema de gestión del motor DTA que permite modificar el mapping con un portátil, un intercooler Kremer más grande, un colector de escape Triflow y un embrague de 997 GT2.

Con todo este arsenal de mejoras, Bert considera que su 911 está en la misma liga que el famoso RUF Yellowbird CTR. Su potencia

actual llega hasta los 540cv y su par motor hasta los 740Nm con una presión del turbo regulada a 1.2 bares. Bert comenta que a veces regula el Turbo a 1.3 bares pero que no es necesario ya que el coche ya es *terroríficamente rápido debido a su reducido peso de tan sólo 1.150kg*. La historia de este coche antes de su definitiva transformación no acaba aquí. Bert decidió recientemente también restaurar totalmente su carrocería. Para ello confió en sus amigos de Vianen CarRefinish. El coche perdió entonces su color original negro y pasó a tener el color gris piedra de la actualidad. Su interior también se transformó totalmente y se le dio un look de GT3 con unas barras antivuelco completas y unos asientos Recaro.

Y partir de ahí fue cuando ya conoció a Nakai-San y adquirió el kit 964 Wide Body (Parachoques frontal y trasero, taloneras laterales, pasos de ruedas ampliados, alerón posterior y algunos otros pequeños detalles). El resultado final a la vista está de las fotos que acompañan este artículo. Su imagen con el Kit RWB es espectacular y es de esos co-







ches que más lo miras y más te gusta. Sin ninguna duda su estilo recuerda mucho al 993 GT2, de hecho su alerón trasero lo toma de este modelo, pero lo que más recuerda a él y más nos gusta son sus imponentes pasos de ruedas con sus remaches a la vista y sus inmensas entradas de aire. La parte que quizás reciba más opiniones tanto positivas como negativas será seguramente su doble alerón trasero que sin duda no pasa desapercibido. Visto desde atrás descubrimos sus anchura generosa de 1.950mm y dos adhesivos que nos hacen soñar, RWB en grande y RUF en pequeño aunque no menos importante. Pero si una cosa tienen clara tanto Nakai-San como Bert es que un 911 RWB no está hecho para admirarlo en parado solamente, sino también para disfrutarlo conduciéndolo.

### Dócil como un León

Si estamos delante de semejante 911 y su propietario nos alarga la mano y nos ofrece las llaves, a muchos de nosotros nos temblarían las piernas. Este 911 RWB RUF BTR 3 es de esos coches que intimidan y que nos hacen sudar antes de que accionemos la llave de contacto. Pero Bert resalta que su comportamiento a ritmo normal es muy civilizado y nos comenta también algo curioso e impensable cuando uno ve este RWB. Según él *es un coche muy confortable en los largos trayectos debido a que el ruido interior a altas velocidades es muy razonable, sobretodo porque a 200km/h el motor gira a tan sólo 3.800rpm. Con un régimen máximo de 7.200rpm, nos damos cuenta que es factible una velocidad máxima superior a los 330km/h y más sabiendo que su potencia y par máximo se consiguen entre 6.500 y 7.000rpm.* Esta velocidad máxima no está probada pero ellos calculan que estaría entorno a los 330-340km/h dependiendo de la inclinación del alerón posterior.

Ya conocemos su lado dócil, que nos ha sorprendido, ¿pero que hay de su lado malo? A Bert ya le cambia la cara y nos lanza un serio aviso: *no es un coche apto para dejarlo en manos de cualquiera.* Nosotros le creemos, 540cv en un coche de 1987 no tienen el mismo comportamiento que 540cv de un coche actual con control de tracción, control de estabilidad, dirección asistida,.... Humildemente nos dice que él no se considera como un piloto profesional pero que con los años que hace que conoce su coche, cree que ya conoce muy bien todas sus reacciones y sus límites para disfrutarlo sin peligro aunque admite que cuando lo hace *se preocupa siempre de ir sólo, de hacerlo en un lugar adecuado (circuito) y de haber descansado bien la noche anterior.* A ritmo alegre su dirección es muy viva, pre-

Ficha Técnica 911 Turbo RWB	
Motor:	Bóxer 6 cilindros, 3.400cc
Tracción:	Trasera
Caja de Cambios:	Manual de 6 marchas
Potencia Máxima:	540cv a 6.500-7.000rpm
Par Máximo:	740 Nm a 6.500-7.000rpm
Frenos:	Discos Autoventilados y perf.
Neumáticos delan.:	265/35 18
Neumáticos tras.:	315/30 18
Dimensiones:	4.300 x 1.950 x 1.250 mm
Depósito:	85 litros
Peso:	1.150kg
Peso/Potencia:	2,12 Kg/Cv
Prestaciones	
Velocidad máxima:	330 - 340 Km/h (Aprox.)
0 a 100 Km/h:	4 s
0 a 200 Km/h:	11 s
80 a 120Km/h:	2,1 s

**Nos gustará o no este tipo de preparación pero si hay una cosa clara es que este 911 TURBO RWB no deja a nadie indiferente.**

cisa y sobretodo comunicativa. Las 4 ruedas transmiten fielmente al piloto su estado de adherencia en todo momento, no hay nada de interferencias entre el asfalto y el piloto, es un deportivo a la vieja usanza. Su estabilidad es sorprendente y si ya en las anteriores transformaciones había sido mejorada respecto a las del 930 de serie, RWB las ha mejorada aún más. Su "Wide Body", su menor altura, su efecto suelo más pronunciado y otros detalles más han hecho que se modificase parcial-

mente el sistema de suspensiones, que ahora también es totalmente ajustable y adecuada para un uso en competición. Bert nos comenta que a ritmo medio-alto, *cualquier piloto, sean cuales sean sus habilidades, será capaz de ir rápido con el, pero si queremos subir un peldaño más la cosa cambia. Sus límites están muy muy arriba pero según nos vamos acercando a ellos el coche se muestra más exigente con el piloto y cualquier error por parte de este puede resultar fatal. Cuando llueve Bert nos señala que estamos ante otro coche totalmente diferente y nuevamente tenemos que hacernos poco a poco a él. Al conducirlo hay que tener pies de bailarina ya que sus reacciones pueden ser más brutales que las de cualquier otro 911.* Bert también resalta su frenada: *es espectacular y sus discos son capaces de soportar un duro trabajo tal como puede comprobar en la carrera de 12h de Motegi.* Respecto a su aceleración de 0 a 100km/h, está estimada en unos 4 segundos pero al igual que su velocidad máxima, ésta depende de varios factores. Bert comenta que no es una prueba que le guste hacer ya que el embrague y la transmisión sufren demasiado. Igualmente al llevar una caja manual, es normal que pierda tiempo respecto a modelos de carreras con cambio secuencial. Por eso para él no es un dato muy importante y le da más importancia a la recuperación de 80 a 120km/h, que la consigue en unos muy buenos 2,1 segundos. Impresionante también es su relación peso/potencia, 2,12kg/cv.

### No deja indiferente...

RWB Europa acaba justo de aterrizar en el viejo continente y tanto Nakai-San como Bert

### ¿COMO TRANSFORMAR TU 911 CON UN KIT RWB?

Si te gusta el look super ancho de las creaciones de Akira Nakai no busques un distribuidor en España. La base de Rauh Welt Begriff Europa se encuentra en Holanda, en la pequeña localidad de Woerden, a unos escasos 40km de Amsterdam. Si te interesa algunos de sus kits te tendrás que poner en contacto con ellos y si finalmente te decides a transformar tu 911, tendrás que llevar o enviar el coche hacia allí ya que ellos no envían los kits para que cualquiera los instale. Con el fin de garantizar la calidad y el estilo de RWB, el propio Akira Nakai se desplaza personalmente a Holanda para realizar las transformaciones siguiendo tus gustos. Los kits están fabricados en resina de Poliéter (no confundir con poliéster) en Japón. ¿Y que pasa si te gusta el estilo RWB pero no tienes un 911? Nakai-San no se pone límites a la hora de transformar cualquier Porsche y está abierto a todo aunque admite que para ello necesitaría estudiar el proyecto. Sobre el porqué no acostumbra a trabajar con modelos más recientes de 911 como los 996, 997 y 991, la respuesta es fácil, él es un apasionado de los 911 refrigerados por aire y de ahí que su trabajo se centre en los modelos 911 que van hasta la versión 993. Aparte de los kits estéticos inspirados en los 934/935, RWB también trabaja con la suspensión ya que todo 911 RWB tiene que ir a ras de suelo. Nakai-San tiene 20 años de experiencia como piloto y sabe muy bien ajustar a la perfección las suspensiones tanto para circuito como para la carretera. Para más información: [www.rwb-europe.com](http://www.rwb-europe.com).

confían en traer la moda RWB a Europa. Nos gustará o no este tipo de preparación pero si hay una cosa clara es que este 911 RWB RUF BTR 3 no deja a nadie indiferente y es una buena alternativa para aquellos usuarios de GT3,... que buscan un coche de circuito pero que a la vez sea apto para circular por nuestras calles. Este Porsche 911 RWB es puro músculo, tanto por su motor como por su estética. ¿Cuándo le pedirás a Nakai-san el tuyo?

■ **Texto:** J. Carapuig

**Fotos:** RWB Europe (Daviddewijjn.nl)

Queremos agradecer a Bert Van de Klundert toda la ayuda prestada en la realización de este artículo. Podéis contactar con él en la web: [www.rwb-europe.com](http://www.rwb-europe.com) o mediante Facebook.



2

1. Espectaculares sus llantas WORK de 10.5Jx18 delante y 13Jx18 detrás.

2. Encontrarse un RWB con la puerta abierta y las llaves puestas es una clara invitación al pecado.

3. Su intercooler "Porsche-Kremer" ya nos deja entrever lo que puede dar de sí este motor.

4. Akira Nakai se encarga de hacer él mismo todos los 911 RWB. En esta imagen le vemos trabajando sobre el 911 TURBO RWB.



3



1



4