



### **PORSCHE 911 2,7L RS M472**

S'il est bien une version de la Porsche 911 unanimement reconnue pour ses qualités, c'est la Carrera RS 2.7. Cette petite bête et sa fameuse "queue de canard" représente LA sportive par excellence, capable de procurer un plaisir de pilotage rare. La 911 Carrera RS 2,7L est une légende roulante.

Dix ans après sa première apparition, le célèbre nom "Carrera" constitue à nouveau un élément du programme Porsche et fait son entrée dans la nomenclature 911. Ce nom vient de l'une des plus célèbres courses au monde qui se déroulait au Mexique dans les années cinquante et dans laquelle Porsche remporta plusieurs victoires avec la 356 et la 550 Spyder : la Carrera Panamericana. Présentée en octobre 1972 au salon de Paris, la 911 Carrera RS (pour Renn Sport) fut entièrement conçue pour la compétition. Lorsque la Commission Sportive Internationale change les règlements du sport automobile en 1972, Porsche convoite alors le championnat d'Europe GT mais se trouve dans l'obligation de concevoir et homologuer un modèle fondamentalement plus sportif que la 911 2.4L S. Comme le stipule le nouveau règlement, la voiture doit être produite à 500 exemplaires au moins pour obtenir l'homologation en groupe 4. Au niveau du cahier des charges, Porsche n'a pas beaucoup d'alternatives pour concilier budget et délai minimums. La Carrera RS devait donc être principalement une déclinaison plus légère et plus puissante d'un modèle existant.

Ce lancement réussi est conforté par la victoire de la Carrera 2.8 RSR aux 24 heures de Daytona en 1973. Les amateurs de sport automobile découvrent que non seulement l'auto a été conçue pour la compétition mais qu'elle permet une utilisation quotidienne en ville et sur route. A l'époque où la vitesse n'est pas limitée, elle permet de "déposer" toutes les "sportives" que ce soit sur autoroute ou sur route sinueuse.



Extérieurement, le trait le plus marquant de la RS est son fameux aileron surnommé "queue de canard". Intégré au capot moteur, il permet d'augmenter l'appui sur le train arrière de la 911, en diminuant la portance de 75%. Mais ce délicieux look "seventies" ne serait pas si typique et charmant sans le mariage bicolore des teintes vives de la carrosserie et des jantes Fuchs reliées par un logo Carrera sur tout le flanc. Pour sigler la bête, Porsche ajoute un logotype arrière "Carrera RS" sur l'aileron et un lettrage "Porsche" de la même couleur sur le bas du capot moteur. La 911 Carrera RS conserve la caisse de la 2,4 S à l'exception des ailes arrières qui sont spécifiques car plus larges pour abriter les jantes de 7. Devant, la RS inaugure, un bouclier en polyester qui intègre un radiateur d'huile supplémentaire en lieu et place de la plaque d'immatriculation sur les modèles, bien connus, sous le nom de "Lightweight" (option M471). Lorsqu'un Porschiste vous parle d'une "light" ou d'une "sport", il s'agit des 204 exemplaires qui ont été allégés au maximum. Dans le détail, la perte de poids envisagée par l'usine a été obtenue par diminution de l'épaisseur des tôles et des vitrages pour certains éléments, par l'utilisation d'un châssis auxiliaire de capots spécifique en aluminium forgé, d'un réservoir et des pare-chocs en plastique, la suppression des diverses garnitures et de l'insonorisation, de la serrure du capot moteur, des sièges arrières, du

rembourrage du tableau de bord, de la montre, des vide-poches, accoudoirs, poignées de rappel des portes. De plus, les sièges avant laissent place à deux superbes baquets Recaro. Ces 204 modèles furent tous écoulés. Parallèlement à la "Sport", une version "Touring" (M472) était également disponible au catalogue. En effet, Porsche avait envisagé une version moins spartiate dès le début, sous-estimant le potentiel commercial de la Carrera RS Light. Disposant d'un équipement intérieur très proche de celui alors disponible sur la 2.4 S, la "Touring" ou "confort" abandonne les vitres allégées et les éléments de carrosserie en aluminium et en polyester, remplacés par de la tôle. Devant le succès rencontré durant la première année (1972), deux séries de 536 puis 554 exemplaires vont s'ajouter en 1973 à la production initialement prévue, mais avec quelques légères différences par rapport au modèle d'homologation. La production totale de la Porsche 911 Carrera RS dépassera finalement les 1500 exemplaires permettant également son homologation en Groupe 3.



Le moteur type 911/83 de la Porsche 911 Carrera RS est dérivé de celui du 2.4 S de 190 ch, poussé à 2687 cm<sup>3</sup> par augmentation de 6 mm de l'alésage. Les enseignements de la compétition vont aussi permettre à Porsche d'alléger le bloc moteur en magnésium en remplaçant les chemises de cylindres en "Biral" par un traitement au "Nikasil", alliage très résistant de nickel et de silicium appliqué par électrolyse sur les parois des cylindres. On note également le montage de pistons allégés à tête plate et d'un vilebrequin spécifique. Le taux de compression reste à 8,5:1 mais la puissance du nouveau moteur grimpe à 210 ch obtenus à 6300 tr/mn pour un couple de 26 mkg à 5100 tr/mn. La Carrera RS, ainsi dotée, va devenir la plus puissante 911 de route parmi les "Ur-911", c'est à dire de la première génération. La

boite est de type 915/08 à 5 rapports dont les 4ème et 5ème ont été allongés par rapport au 2.4L et l'embrayage a été renforcé. Grâce à un rapport poids/puissance très avantageux, la Carrera RS s'octroie un très haut niveau de performance pour l'époque, et même encore aujourd'hui. Sa vitesse maxi est supérieure à 240 Km/h et elle accélère de 0 à 100 Km/h en 6,3 secondes. Ce que les chiffres ne traduisent pas, c'est aussi que ce moteur est l'un des plus mélodieux Flat 6 qui soient. Son timbre pur et métallique est un véritable enchantement de l'ouïe !

Comme nous l'avons vu, tout ce qui n'était pas indispensable à la conduite fut rigoureusement supprimé ou allégé et on arrive ainsi à un poids à vide de de 960 kg d'homologation pour la fameuse "Lightweight". Pour augmenter la stabilité et permettre une plus forte accélération transversale, les jantes arrière sont plus larges (7 pouces) que les jantes avant (6 pouces). Des barres antiroulis de 18 et 19 mm, respectivement à l'avant et l'arrière, ont été ajoutées. Les amortisseurs à gaz Bilstein, plus fermes que les Koni habituellement utilisés par Porsche, sont fixés à la caisse par des points d'ancrage renforcés. Enfin, le freinage est celui très apprécié de la S, à l'exception des étriers AV qui sont en aluminium sur la Carrera RS.



En dehors des considérations techniques, il faut vraiment avoir eu au moins une fois dans sa vie la chance de parcourir quelques kilomètres de petite route ou de circuit au volant de la

Porsche 911 Carrera RS pour comprendre l'engouement et l'euphorie qu'elle suscite chez son conducteur.

Évidemment, en terme d'efficacité et de performances pures, la RS 2,7L est derrière les récentes 964 RS 3,6 et 993 RS 3,8L... mais pas tant que l'on pourrait croire en dépit d'un important écart d'âge! La Carrera RS enroule les virages avec la précision du scalpel et l'agilité du félin. Souple et docile à bas régime, son moteur se réveille soudainement vers 5000 tr/mn et n'en démord pas jusqu'à 7200 tr/mn, dans un tonnerre de décibels ! En somme, la RS 2,7 n'est pas longue à vous emmener vers le nirvana de l'automobile... sportive.

On établit à seulement 1550 le nombre d'exemplaires fabriqués pour la RS de route, dont 1308 "Touring" et 204 "Light", en plus des 17 RSH, les modèles d'homologation... Autant dire qu'il n'y en a pas pour tout le monde et c'est bien là le problème !



La Porsche 911 Carrera RS 2,7L est sans doute "LA" 911 de légende par excellence. Elle semble devoir demeurer à jamais la Porsche la plus désirable et désirée, au-delà même de ses seules qualités dynamiques. Dernier objet de désir de l'avant crise pétrolière de 73, la 911 Carrera RS incarne à sa manière le symbole d'une époque de libertés et de plaisirs que nous nous sommes résignés à ne plus jamais connaître. C'est sans doute aussi pour cela qu'elle touche autant le cœur des passionnés...

#### PRODUCTION 2.7/2.8 RS/RSR

Sur une production (mars 1972 à juillet 1973) de 1590 véhicules (Prototypes, RSH, M 472, M 471 , M491) (source : Carrera RS Book 3 de Thomas Gruber et Georg Konradsheim) :

- 10 voitures non commercialisées ont été utilisées comme prototypes sans numéro de châssis.
- 17 voitures ont servi pour l'homologation, type 0, appelées RSH, les plus légères possible, avec une multitude d'évolutions de détails ; elles peuvent être assimilées aux Lightweight et elles se sont vu attribuer un numéro de châssis dans le désordre, 0016, 0019, 0020, 0092, 0242, 0508, 0521, 0550, 0909, 0935, 1256, 1382, 1387, 1429, 1430, 1470, 1550 afin d'être commercialisées.
- 1308 voitures ont été produites sous le type M472 appelées Touring.
- 204 voitures ont été produites sous le type M471 appelées Lightweight, (version allégée).

#### **Notre 911 Carrera RS 2.7L M472**

Carrera RS 1973 Châssis No 911 360 0519

Historique limpide (3 propriétaires)

Châssis zingué par « shoopage » en 1987

Entretien (1984/2002) et Préparation moteur par Louis Meznarie

Moteur 2.8 RS conçu et réalisé par Louis Meznarie (89000 km)



### **Louis Meznarie**

Alias 'Ptit Louis' est né le 14 janvier 1930 à Saintry-sur-Seine, où il débute comme Préparateur de Motocyclettes, avant de devenir l'un des plus grands spécialistes de la préparation d'automobiles de course et particulièrement des Porsche, alignant ses propres Porsche aux 24 Heures du Mans avec à la clé... un surnom 'le sorcier'!

Né d'un père et d'une mère originaire de l'ancienne Yougoslavie, il fut très tôt attiré par les jeux mécaniques, bricolant toutes sortes d'engins à ses débuts. À 13 ans, il entre dans un atelier de réparation et acquiert rapidement une bicyclette à moteur auxiliaire.

À partir de 1945 et jusqu'en 1948, il travaille dans une usine de motocyclettes, MR (Mandille & Roux) rue des Prairies à Paris, qui utilisait des moteurs 2 Temps Sachs. Puis des Ydral !

Au début des années 1950, il se lance dans le Motocross avec une NSU Max 250 cm<sup>3</sup> OSL monocylindre, où il croise 'Jojo' Houel, Georges Monneret et Rémy Julienne, le futur 'Monsieur Cascade' en France et Georges Diani, le futur Garde du Corps du Général De Gaulle, au guidon d'une Monet-Goyon équipée d'un moteur Villiers. Louis prépare ses premières 'Mobs' et Motos. De 1959 à 1971, il devient ensuite Concessionnaire automobile de la marque Allemande NSU.



En 1968, il ouvre un atelier beaucoup plus important au Plessis-Chenet, à proximité de Corbeil sur la commune du Coudray-Montceaux en bordure de la RN 7, avec le soutien de la

compagnie pétrolière Shell et il devient rapidement l'un des préparateurs de renom de la marque Porsche.

De 1971 à 1983, il est un préparateur officiel des Porsche 911, avec une série de victoires dans leur catégorie aux 24 Heures du Mans, au Championnat de France des rallyes et au Championnat d'Europe des rallyes. en préparant des voitures pour Larousse , Jurgen Barth, M F Beaumont et Beguin.

### UNE CARRERA RS 2.7 D'EXCEPTION, UNIQUE, AUTHENTIQUE

Historique

- 22 mars 1973, sortie de chaîne en définition M472, dite « Touring », en version française (avec un spoiler avant type 2,4 S), l'une des 161 RS en « Blanc ivoire », (code peinture 1111), dotée des options catalogues suivantes :

Sièges « Recaro Sport » (option No 409)

Différentiel autobloquant (option No 220)



- Reconfigurée entre 1975 et 1976, en CARRERA 2,7 type G, pour faire « mode », par son premier propriétaire ! Opération commune à l'époque.

À cette époque furent également ajoutées les lèvres - glaces électriques (option catalogue No 651 pour les 2,7 RS) qui ne figuraient pas parmi les options d'origine.

- Achetée par M. Deboucher à son premier propriétaire, vers la fin des années soixante-dix.

31 octobre 1982, dépose du pare-brise et de la lunette arrière pour changement du pavillon (simili perforé noir) et des tissus des sièges.

- 5 novembre 1982, peinture complète et montage d'un becquet arrière, par la « Carrosserie Ducarme » à St Étienne.

- 27 juillet 1984, rénovation moteur à 88 300 km, chez « Forez Racing Services », spécialiste Porsche connu à Montbrison, comportant : rectification du sommet des chemises, changement de la pompe d'injection et de la pompe de papillon d'admission, remplacement des coussinets de bielles et de ligne, de l'arbre intermédiaire, des segments, guides soupapes et tendeurs de chaîne, des joints moteur, des échangeurs thermiques et de l'embrayage.

Installation d'un levier de vitesse raccourci à course réduite avec verrouillage de la marche arrière.

À cette occasion il semble que le compteur fut remis à 0.

- 6 décembre 1984 achat par le propriétaire actuel, grâce à une petite annonce parue dans la « Centrale des Particuliers », 105 000 km annoncés sur la petite annonce et portés sur la facture.



- 21 décembre 1984 contrôle et petit entretien chez Sonauto, Levallois. 3 330 km au compteur.

- 15 mai 1985 première facture d'entretien d'une très longue série, du garage Meznarie. 11 300 km au compteur selon la facture.

- 1er juin 1986 début de la restauration de la carrosserie et de la remise en configuration RS 1973, opération qui s'étendra jusqu'en juillet 1987 et comportera les opérations suivantes : Démontage complet du véhicule et mise à nue.

Sablage de la caisse le 15 avril 1987 chez SPIC a Ceton,

« Shoopage » complet de la caisse (métallisation au zinc à chaud) par STUDLER, spécialiste de la protection de surface des pièces de structure aéronautique, fin mars 1987.

Changement des ailes avants, du capot, des masques avant et arrière.

Remplacement ou reprise des pièces corrodées dans : la baie avant, les planchers, passages de roues avants et arrières, les baies de pare-brise et de lunette arrière, passage au marbre, changement du pare-brise et des garnitures des « Recaro » refaites en cuir et velours, conformes à l'origine, renforts des attaches des suspensions avant et arrières, à l'image des 2.8 RSR.

Le 25 mai 1987, peinture finale complète en noir, toutes ces opérations furent réalisées aux établissements « D Cabaret » à Nogent le Rotrou.



En revanche, par dérogation au standard 2,7 RS, les entourages de phares, de pare-brise, de lunette arrière et des glaces avant et arrière, furent peints en noir mat à l'instar des modèles G 1974, option d'usine dite « Z Order ». Celle-ci avait déjà été mise en œuvre en « commandes spéciales », pour les RS châssis No : 1514 et 1589 pour 2 clients et pour 8 autres voitures destinées à la famille Porsche et aux cadres dirigeants de l'usine.

De même, les rétroviseurs rectangulaires peints dans la couleur de la carrosserie furent remplacés par un unique miroir chromé rond, type « Durant », utilisé au début de la production dans certains pays dont l'Angleterre.

- 10 juillet 1987 : Garage Louis Meznarie pour : achèvement de la mise en conformité de la carrosserie en type F et pour partie de l'équipement intérieur en M. 471 (moquettes fines, garnitures de porte légères, suppression des sièges arrière).

Optimisation de la suspension dans une approche sport et pose d'une barre anti-rapprochement.

Remplacement du serpentin de refroidissement d'huile par un radiateur type SC.

Remise en état et révision des freins.

Suppression d'une des 2 batteries, installation de la batterie dans le compartiment de chauffage additionnel et création de conduits pour refroidir les freins et le radiateur d'huile.

Remplacement du réservoir acier par un modèle en PVC.

Substitution de harnais 4 points aux ceintures à enrouleur. 27 082 km au compteur.

- 21 juillet 1988 Garage L Meznarie : changement du disque et du mécanisme d'embrayage ainsi que des boulons du volant moteur. 48 873 km au compteur.
- 20 décembre 1988 : Garage Meznarie, rénovation complète de la boîte de vitesses (roulements, synchros, joints). 56 414 km au compteur.
- 25 octobre 1989 Garage Meznarie, remplacement de la pompe à essence. 71 668 km au compteur.
- 21 septembre 1993 : Garage Meznarie  
89 571 km au compteur soit en fait 177 871 km depuis l'origine.
- Montage d'un nouveau moteur en 2,8, simple allumage, conçu et monté par « Louis Meznarie », frappé « L M. 16 » sur le nouveau carter. Compteur remis à 0. (détail de la préparation disponible).
- Remplacement des jambes de force avant par des modèles type 2.8 RSR et des amortisseurs par des Bilstein à gaz, à l'avant et à l'arrière.
- Freins portés au standard RSR grâce au montage d'étriers à 4 pistons et de disques ventilés et perforés, mais en conservant un palonnier unique. 5 115 km indiqués sur la facture
- 27 février 1996 : Garage Meznarie, installation d'un échappement rallye à 3 sorties et de filtres KN à la place du système d'origine.
- 24 septembre 1996 : Garage Meznarie, remplacement de la pompe à injection et des carters papillons.



- 1er septembre 1997 Parution dans le No 79 de « FLAT 6 », 4 pages retraçant la préparation de la voiture à cette date.
- 30 novembre 1998 : Garage Meznarie, remplacement du radiateur d'huile d'aile par un modèle turbo plus performant et plus robuste. Reprise de corrosion à l'arrière droit du châssis. 10 550 km mentionné sur la facture.
- 20 juin 2002 Garage Meznarie, dernière facture d'entretien de Louis dont la santé commençait à décliner. Installation de durites aviation sur les freins. 10 550 km mentionné sur la facture.
- 22 mars 2003 : sur les conseils de Louis, à l'Atelier R.Duriez, remplacement des arbres à came 2,7 RS par ceux de la SC RS 3L, tournés sur 3 paliers chez « Technoprofil » .  
À cette occasion les culbuteurs en fontes sont remplacés par des culbuteurs aciers qui autorisent 7 500 tours et non plus 7 200. 22 880 km relevés sur la facture  
Dans cette configuration ce moteur donne non seulement près de 240 chevaux à 5 750 tours mais surtout un couple de 30 Nm à 4 250 tours, avec une courbe assez plate, trait caractéristique des moteurs préparés par Louis Meznarie. Voir le détail des valeurs sur le graphique du passage au ban (rouleaux). 36 227 km relevés sur la facture.



- 24 février 2007 : chez « 911 Montmartre », garage recommandé par « Louis », créé par un ancien de Sonauto, M. Krime, changement de l'embrayage par un modèle compétition (disque et mécanisme allégés) , Installation de biellettes de direction type « turbo », Remplacement des bras de suspension arrière par des bras en aluminium de SC, plus légers et permettant l'utilisation de plus gros roulements.

Pour parfaire la mutation au standard « Light », dépose des « Recaro Sports » et installation de sièges baquets de M. 471, suppression des lèvres caoutchouc sur les pare-chocs avant et arrière. 56 019 km sur la facture.

- 3 juin 2011 : MCG Propulsion, installation dans la face avant d'un radiateur d'huile supplémentaire frontal, pour compenser l'augmentation du taux de compression du nouveau moteur en 2,8 l.

- 12/2020 Parution dans le No 059 de « SPEEDSTER ».

7 pages en hommage au travail de Louis Meznarie décrivant l'évolution technique de la voiture en détail.

- 05/2022 Parution dans la « Gazette PORSCHE », dans le N° spécial consacré à la 2.7 RS, pour ses 50 ans.



L'ensemble de ces opérations est documenté (factures).

La voiture sera livrée avec : la filtration air du moteur 2.7 d'origine,

Les étriers de frein d'origine,

Les sièges arrière et les ceintures d'origine

Un jeu de phares anti-brouillard additionnel,

Un bras de suspension arrière d'origine, 2.7 RS

Les jantes Fuchs en 7" et la roue de secours et son gonfleur d'origine.

Un exemplaire des parutions dans les magazines cités

le graphe du ban moteur LM .

Comme en atteste l'important dossier confié par son propriétaire, nous pouvons retracer kilomètres après kilomètres les nombreuses étapes évolutions de notre RS. L'objectif de son propriétaire a toujours été d'optimiser les performances de sa voiture dans une approche « Grand Tourisme, Rallye ». Soit une « routière » très performante plus qu'une « pistarde », évoluant au fil du temps grâce aux interventions de Louis Meznarie dans les 3 domaines qui sont les fondements du concept RS chez Porsche en n'utilisant que des pièces et des modifications homologuées Porsche :

- Allègement
- Amélioration des liaisons au sol et du freinage ;
- Augmentation de la puissance et du couple

La voiture que nous présentons aujourd'hui est le témoin de 40 de passion, d'évolutions et de kilomètres. Une véritable histoire d'amour entre le propriétaire et sa voiture, menée à vive allure.



#### DÉTAILS DE LA PRÉPARATION

Pour atteindre le but voulu il fallait utiliser non seulement les « Options Catalogues » , les « évolutions d'usine » homologuées en Gr 3 et 4 par la FIA pour les RS et RSR, mais encore le savoir-faire unique, l'expérience compétition, les suggestions et les conseils du « Sorcier de l'Essonne ».

Au final aboutir par étapes a une 2.7 RS Louis Meznarie, donc spéciale et unique, mais parfaitement authentique, ayant bénéficié pour sa préparation des acquis de l'évolution technique de la marque, fidèle en cela a la politique de recherche « d'excellence mécanique » de Porsche, intégrant en permanence les progrès techniques et les acquis de la compétition.

#### Amélioration des liaisons au sol et du freinage

La préparation fut entamée en remplaçant les barres de torsion arrière de 23 mm par des modèles de 26 et en passant les barres stabilisatrices avant de 15 à 18 mm, pour augmenter la stabilité directionnelle et la vitesse de passage en courbe.

Ces modifications furent complétées par le montage à l'avant de jambes de force Bilsten Type V8 de RSR (fiche FIA 6/6 du 12 février 1973) de RSR dont la fusée rehaussée de 18 mm permet d'abaisser la hauteur de caisse de 10 mm sans réduire la course des suspensions et des amortisseurs gaz H8 a l'arrière.

Des jantes de 7 et 8 \*15 remplacèrent celles de 6 et 7 d'origine (fiche FIA Gr 3, No : 637 7/7v du 12 décembre 1973) pour permettre d'utiliser des pneumatiques de 205/55/15 à l'avant et de 225/50/15 à l'arrière, à la place des 185/70/15 et des 205/55/15 initiaux et obtenir une meilleure accélération latérale.



Pour améliorer la rigidité des trains et celle de la caisse, une barre anti-rapprochement fut posée entre les points d'ancrage avant (Fiche FIA Gr4, No : 3053 1/1v du 27 octobre 1972) , des joints « Uniball » furent substitués aux silentblochs d'origine et des renforts métalliques

furent soudés, à hauteur des fixations des jambes de train avant et arrière (Fiche FIA Gr4, No 3053 15/4E du 1er août 1975) comme sur les 2.8 et 3l RSR.

Enfin des biellettes de direction type Turbo qui assurent un meilleur guidage de la direction remplacèrent celles de type 2.7 RS.

À noter que le remplacement des bras de suspension arrière en tôle par des bras en aluminium, cité plus haut, concourt à l'amélioration de la tenue de route non seulement par la réduction du poids des masses suspendues (6 kg) mais également par une augmentation, faible il est vrai, de l'empattement.

De même la suppression dans le cadre du passage à la configuration M. 471 d'une des 2 batteries et son installation dans le logement réservé au chauffage additionnel dans le coffre, pour permettre de passer dans les bacs avants libérés des conduits d'air destinés à refroidir les freins et le radiateur d'huile d'aile avant (Fiche FIA Gr4, No : 3053 5/5v du 27 octobre 1972); entraîne un meilleur centrage des masses lorsque le conducteur est seul.



Augmentation de la puissance et du couple moteur

En 1995, « Louis » put enfin exercer ses talents de motoriste. Le moteur d'origine était arrivé au bout de son potentiel après 177 871 kilomètres de bons et loyaux services. Le carter magnésium devenant poreux et perdant de sa rigidité, il fut décidé de remplacer le moteur par un 2.8L neuf, simple allumage, conservant l'injection d'origine, élaboré selon les spécifications du « sorcier de l'Essonne ».

Il fut réalisé à partir d'un carter magnésium dernière génération (type 901.101.102.7R), acheté chez « Auto Mechanika » aux USA, avec un vilebrequin neuf obtenu chez Porsche en échange standard par Louis, d'ensembles chemises/pistons Malhe neufs de 2.8 RSR, de goujons « Dilivar » , d'une pompe à huile gros débit (type 1976) et de tendeurs hydrauliques, Les culasses 2.7, rectifiées chez « Bozon », furent dotées de : soupapes, guides, ressorts et culbuteurs neufs.

Le volant moteur remplacé par un modèle allégé type RSR, complété par un disque d'embrayage et un mécanisme léger, sports.

Enfin un nouveau couple conique et un arbre intermédiaire neuf furent montés.

Au titre de la préparation « Maison » de base, le vilebrequin fut équilibré volant moteur monté, les pistons appariés au gramme près, les bielles polies et appariés, les passages d'admission et d'échappement polis et agrandis.

Ce moteur est frappé sur son carter LM 16, pour le rattacher à la petite série des moteurs signés « Meznarie » car conçus et entièrement réalisés par Louis, assisté de « Gilbert » son fidèle second à l'époque.



Enfin en 2003, la dernière « préparation » élaborée par « Louis », pour enchanter un peu plus son moteur ; remplacer les arbres à came type 2,7 RS, par ceux de la SC RS 3 I, fut mis en œuvre. Mais hélas sa santé ne lui permettant plus de prendre en charge des travaux impliquant une dépose / repose de moteur, « Gilbert » l'ayant quitté à l'époque, l'opération fut effectuée à l'atelier « R Duriez » par M. Duriez qui connaissait bien les RSR selon « Louis ».

À cette occasion les culbuteurs en fonte d'origine furent remplacés par des culbuteurs aciers, plus légers, de 2.2 S qui autorisent 7500 tours et non plus 7200.

De même, pour compenser l'augmentation du taux de compression à plus des 10.5 1 de la RSR, les pistons de 92 mm étant plus bombés que ceux de 90 mm de la RS et le volume des chambres de combustion des culasses de 2.7 RS plus réduit que celui de celles des 2.8 RSR, un radiateur supplémentaire, monté en série, fut installé au bas du spoiler avant, dans le style 2.8 RSR, pour maintenir la température à pleine charge à 90 °.

Il développe une puissance accrue de 15 % (240 ch à 5750 tr/mn, couple maximum de plus de 300 Nm à 4750 tr/mn), avec des courbes beaucoup plus plates, comme on peut le constater en comparant les courbes du passage sur un banc à rouleaux en 2004 et celles du moteur de série.

Ainsi la puissance de 240 chevaux est disponible entre 5750 et 6300 trmn et plus de 210 chevaux, (puissance maxi de la 2.7 RS) sont présents entre 4500 et 6600 trmn.

Pour ce qui est du couple, c'est encore mieux : 300 Nm disponibles de 4100 à 5500 trmn et 255 Nm (obtenus à 5200 trmn sur le 2.7 RS) de 3200 à 6200 trmn.

Ces valeurs sont parfaitement représentatives des moteurs préparés par « Louis ». Ceux-ci, s'ils étaient généralement un peu plus puissants que ceux de l'usine chez qui ils les faisaient tester systématiquement, présentaient en revanche un couple beaucoup plus important.

Il avait fait sien l'adage d'Enzo Ferrari « la puissance fait vendre, mais c'est le couple qui fait gagner » !



Cette 911 2.8L RS passé par les bons soins de « petit Louis » est l'aboutissement ultime de ce qu'aurait du devenir la 911 2.7L RS, elle n'attend plus que vous pour « écrire la suite de son histoire...



#### **PORSCHE 911 2.7L RS M472**

*If there's one version of the Porsche 911 that's unanimously recognised for its qualities, it's the Carrera RS 2.7. This little beast, with its famous 'duck tail', is THE sports car par excellence, capable of delivering rare driving pleasure. The 911 Carrera RS 2.7L is a legend on wheels. Ten years after its first appearance, the famous name 'Carrera' is once again a feature of the Porsche programme, making its debut in the 911 nomenclature. The name comes from one of the most famous races in the world, which took place in Mexico in the 1950s and in which Porsche won several times with the 356 and 550 Spyder: the Carrera Panamericana. Presented in October 1972 at the Paris Motor Show, the 911 Carrera RS (for Renn Sport) was entirely designed for competition. When the Commission Sportive Internationale changed the rules of motor sport in 1972, Porsche set its sights on the European GT Championship, but found itself obliged to design and homologate a model that was fundamentally sportier than the 911 2.4L S. As stipulated by the new regulations, at least 500 cars had to be produced to obtain Group 4 homologation. In terms of specifications, Porsche didn't have many alternatives to reconcile the minimum budget and deadline. The Carrera RS therefore had to be primarily a lighter, more powerful version of an existing model.*

*This successful launch was backed up by the Carrera 2.8 RSR's victory in the 1973 Daytona 24 Hours. Motorsport enthusiasts discovered that not only had the car been designed for competition, but that it was also suitable for everyday use in town and on the road. At a time when there were no speed limits, it could 'drop' all the 'sports cars', whether on motorways or winding roads.*

*Externally, the RS's most striking feature is its famous 'duck tail' spoiler. Integrated into the bonnet, it increases downforce on the 911's rear axle, reducing lift by 75%. But this delightful 'seventies' look would not be so typical and charming without the two-tone combination of bright body colours and Fuchs wheels linked by a Carrera logo all along the side. To mark the beast, Porsche added a rear 'Carrera RS' logo on the spoiler and 'Porsche' lettering in the same colour on the bottom of the bonnet. The 911 Carrera RS also retains the body of the 2.4S with wider rear wings. At the front, the RS introduces a polyester bumper, which incorporates an additional oil cooler in place of the number plate for thoses known as 'Lightweight' (option M471). When a Porsche enthusiast talks about a 'light' or a 'sport', they're talking about the 204 models that have been made as light as possible. In detail, the weight loss envisaged by the factory was achieved by reducing the thickness of sheet metal and glazing for certain components, by using a special forged front subframe, a plastic fuel tank and bumpers, and by removing the various trims and soundproofing, the engine bonnet lock, the rear seats, the dashboard upholstery, the clock, the cubbyholes, armrests and door handles. What's more, the front seats were replaced by two superb Recaro bucket seats. All 204 models were sold.*



*Alongside the 'Sport', a 'Touring' version (M472) was also available in the catalogue. Porsche had envisaged a less spartan version from the outset, underestimating the commercial potential of the Carrera RS Light. Featuring interior equipment very similar to that available on the 2.4 S at the time, the 'Touring' or 'Comfort' version dropped the lightweight windows and aluminium and polyester body components, replacing them with sheet metal. Given the success of the first year (1972), two series of 536 and then 554 examples were added in 1973 to the production originally planned, albeit with slight differences from the homologation model. In the end, total production of the Porsche 911 Carrera RS exceeded 1,500 units, enabling it to be homologated in Group 3.*



*The Type 911/83 engine of the Porsche 911 Carrera RS was derived from the 2.4 S with 190 bhp, increased to 2,687 cm<sup>3</sup> by increasing the bore by 6 mm. The lessons learned from competition also enabled Porsche to lighten the engine block by replacing the 'Biral' cylinder liners with 'Nikasil', a highly resistant alloy of nickel and silicon applied by electrolysis to the cylinder walls. Lightweight flat-head pistons and a special crankshaft have also been fitted. The compression ratio remains at 8.5:1, but the new engine boasts 210 bhp at 6,300 rpm and 26 mkg of torque at 5,100 rpm. With this new engine, the Carrera RS is set to become the most powerful road-going 911 among the 'Ur-911s', i.e. from the first generation. The gearbox is a 915/08 type with 5 gears, the 4th and 5th of which have been lengthened compared to the 2.4L, and the clutch has been strengthened. Thanks to its very favourable power-to-weight ratio, the Carrera RS boasts a very high level of performance for its time, and even today. Its top speed is in excess of 240 km/h, and it accelerates from 0 to 100 km/h in 6.3 seconds. What*

*the figures don't convey is that this engine is also one of the most melodious flat 6s in existence. Its pure, metallic timbre is a true delight to the ear!*

*As we've seen, everything that wasn't essential for driving was rigorously eliminated or lightened, resulting in a kerb weight of 960 kg for the famous 'Lightweight'. To increase stability and allow greater transverse acceleration, the rear rims are wider (7 inches) than the front rims (6 inches). 18mm and 19mm anti-roll bars have been added at the front and rear respectively. The Bilstein gas-charged shock absorbers, firmer than the Koni usually used by Porsche, are attached to the body by reinforced anchoring points. Finally, the brakes are the same as those much appreciated on the S, with the exception of the callipers, which are aluminium at the front on the Carrera RS. Technical considerations aside, you really need to have had the chance at least once in your life to drive the Porsche 911 Carrera RS for a few kilometers on a small road or circuit to understand the passion and euphoria it inspires in its driver.*

*Obviously, in terms of pure efficiency and performance, the RS 2.7L is behind the recent 964 RS 3.6 and 993 RS 3.8L... but not as much as you might think, despite the significant age gap! The Carrera RS twists and turns with the precision of a scalpel and the agility of a cat. Supple and docile at low revs, its engine suddenly wakes up at around 5,000 rpm and keeps going until 6,500 rpm, with a thunderous roar of decibels! All in all, the RS 2.7 won't take long to take you to the nirvana of sporty motoring.*



*Only 1,550 RS road cars have been built, including 1,308 'Touring' and 204 'Light' models, in addition to the 17 RSH homologation models... In other words, there's not enough to go round, and that's the problem!*



*The Porsche 911 Carrera RS 2.7L is without doubt 'THE' legendary 911 par excellence. It seems destined to remain forever the most desirable and desired Porsche, even beyond its dynamic qualities alone. The last object of desire before the oil crisis of '73, the 911 Carrera RS embodies in its own way the symbol of an era of freedom and pleasure that we have resigned ourselves to never experiencing again. That's undoubtedly why it is so close to the hearts of enthusiasts...*

**PRODUCTION 2.7/2.8 RS/RSR**

*Out of a production run (March 1972 to July 1973) of 1,590 vehicles (Prototypes, RSH, M 472, M 471 , M491) (source: Carrera RS Book 3 by Thomas Gruber and Georg Konradshiem) :*

- 10 non-commercial cars were used as prototypes without chassis numbers.
- 17 cars were used for homologation, type 0, called RSH, the lightest possible, with a multitude of detail evolutions; they can be likened to Lightweights and were given a chassis number in no particular order, 0016, 0019, 0020, 0092, 0242, 0508, 0521, 0550, 0909, 0935, 1256, 1382, 1387, 1429, 1430, 1470, 1550 in order to be marketed.
- 1308 cars were produced under the M472 type known as Touring.
- 200 cars were produced under the M471 type called Lightweight.

**Our 911 Carrera RS 2.7L M472**

**1973 Carrera RS Chassis No 911 360 0519**

**Clear history (3 owners)**

*Chassis zinc-plated by shoooping in 1987*

*Maintenance (1984/2002) and engine preparation by Louis Meznarie*

*2.8 RS engine designed and built by Louis Meznarie (89000 km)*

*Louis Meznarie*

*Alias 'Ptit Louis' was born on 14 January 1930 in Saintry-sur-Seine, where he started out as a motorbike tuner, before becoming one of the leading specialists in the tuning of racing cars, particularly Porsches, entering his own Porsches in the 24 Hours of Le Mans and earning the nickname 'le sorcier'! Born to a father and mother from the former Yugoslavia, he was attracted to mechanical games from an early age, tinkering with all sorts of machines in his early days. At the age of 13, he joined a repair shop and soon acquired a bicycle with an auxiliary motor.*

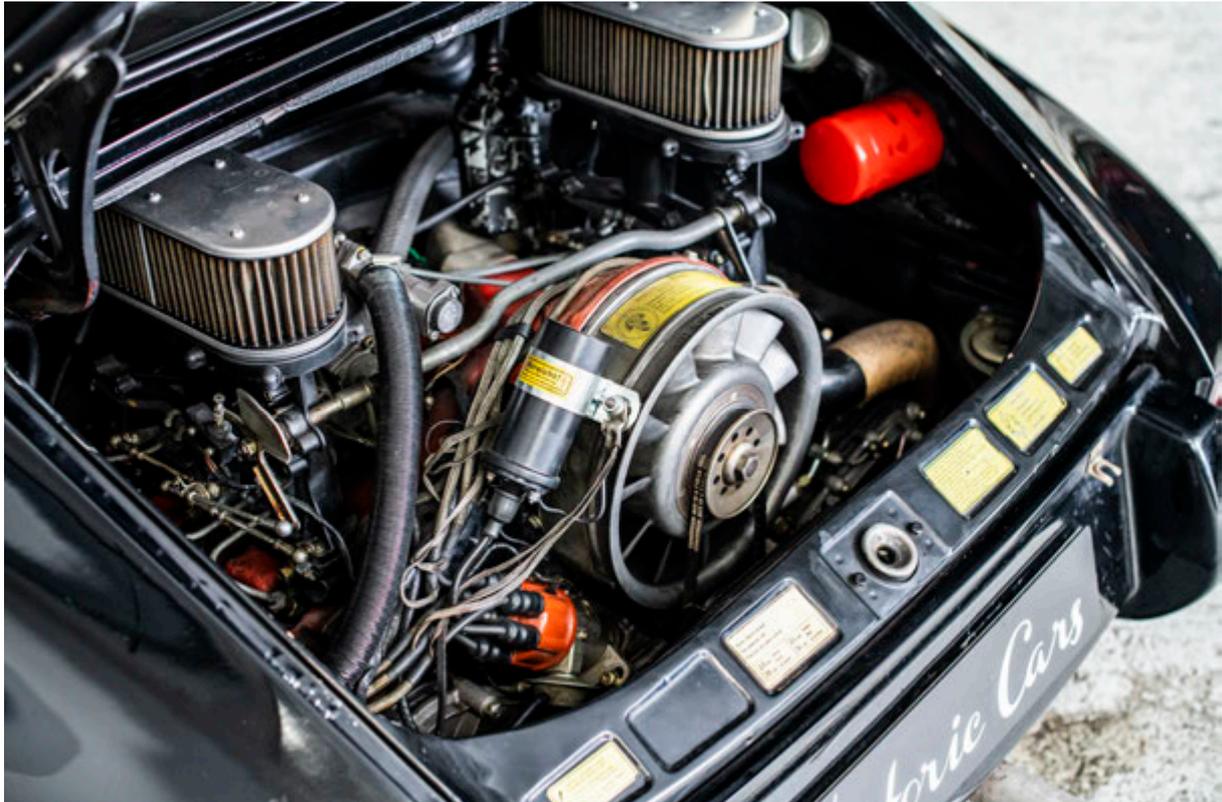
*From 1945 until 1948, he worked in a motorbike factory, MR (Mandille & Roux) on rue des Prairies in Paris, which used Sachs 2-stroke engines. Then Ydral!*

*In the early 1950s, he took up motocross with a single-cylinder NSU Max 250 cm<sup>3</sup> OSL, where he met 'Jojo' Houel, Georges Monneret and Rémy Julienne, France's future 'Monsieur Cascade', and Georges Diani, General De Gaulle's future Garde du Corps, riding a Monet-Goyon with a Villiers engine. Louis prepared his first 'Mobs' and motorbikes. From 1959 to 1971, he became a car dealer for the German brand NSU.*



*In 1968, he opened a much larger workshop at Plessis-Chenet, near Corbeil in the commune of Le Coudray-Montceaux on the RN7, with the support of the Shell oil company, and quickly became one of Porsche's leading tuners.*

*From 1971 to 1983, he was an official Porsche 911 tuner, with a series of class wins in the Le Mans 24 Hours, the French Rally Championship and the European Rally Championship.*



### AN EXCEPTIONAL, UNIQUE, AUTHENTIC CARRERA RS 2.7

#### *History*

*- 22 March 1973, M472 "Touring" model rolled off the production line in the French version (with a 2.4 S-type front spoiler), one of the 161 RSs in "Ivory White" (paint code 1111), with the following catalogue options:*

*Recaro Sport seats (option No 409)*

*Self-locking differential (option No 220)*

*- Reconfigured by its first owner between 1975 and 1976 as a CARRERA 2.7 type G to follow the trend! A common operation at the time. At that time, electric windscreens were also added (catalogue option No 651 for the 2.7 RS), which were not included in the original options.*

*- Purchased by Mr Déboucher from its first owner in the late 1970s.*

*- 31 October 1982, removal of the windscreen and rear window to change the roof (black perforated imitation) and seat fabrics.*

*- 5 November 1982, complete paintwork and fitting of a rear spoiler by "Carrosserie Ducarme" in St Etienne.*

- 27 July 1984, engine rebuild at 88,300 km, by "Forez Racing Services", a well-known Porsche specialist in Montbrison, including: rectification of the top of the liners, replacement of the injection pump and intake butterfly pump, replacement of the connecting rod and line bushes, intermediate shaft, piston rings, valve guides and chain tensioners, engine seals, heat exchangers and clutch. Installation of a shortened, short-stroke gear lever with reverse gear lock. It appears that the speedometer was reset to 0 at this time.
- 6 December 1984 purchase by the current owner, thanks to a classified ad in "La Centrale des Particuliers", 105,000 km advertised in the classified ad and shown on the invoice.
- 21 December 1984 check-up and minor servicing at Sonauto, Levallois. 3,330 km on the clock.
- 15 May 1985 First service invoice in a very long series, from Meznarie garage. 11,300 km on the clock, according to the invoice.



- 1 June 1986 Restoration of the bodywork and restoration to the 1973 RS configuration begins. The work will continue until July 1987 and will involve the following operations:  
Complete dismantling of the vehicle and stripping to bare metal.  
Sandblasting of the body on 15 April 1987 at SPIC in Ceton,  
Complete "shooing" of the body (hot zinc plating) by STUDLER, a specialist in surface protection of aeronautical structural parts, at the end of March 1987.  
Change of front wings, bonnet, front and rear masks.

*Replacement or rework of corroded parts in the front bay, floorboards, front and rear wheel arches, windscreen and rear window bays, marble treatment, replacement of the windscreen and "Recaro" trim, redone in leather and velour to match the original, and reinforcement of the front and rear suspension attachments, as on the 2.8 RSR. On 25 May 1987, the final paintwork was completed in black. All these operations were carried out at "D Cabaret" in Nogent le Rotrou.*



*However, as an exception to the 2.7 RS standard, the headlamp surrounds, windscreen, rear window and front and rear windows were painted matt black, as on the 1974 G models, a factory option known as 'Z Order'. This option had already been implemented as a 'special order', for RS chassis No: 1514 and 1589 for 2 customers and for 8 other cars intended for the Porsche family and factory executives.*

*Similarly, the rectangular rear-view mirrors painted in the same colour as the bodywork were replaced by a single round chrome mirror of the "Durant" type, used at the start of production in certain countries including England.*

*- 10 July 1987: Garage Louis Meznarie for completion of the F-type bodywork and some of the M. 471 interior fittings (thin carpets, light door trim, removal of rear seats).*

*Optimization of the suspension with a sporty approach and fitting of an anti-jam bar.*

*Replacement of the oil cooling coil with an SC-type radiator.*

*Brakes refurbished and overhauled.*

*Removal of one of the 2 batteries, installation of the battery in the additional heating compartment and creation of ducts to cool the brakes and the oil radiator.*

*Replacement of the steel fuel tank with a PVC model.*

*4-point harnesses replaced in-reel belts. 27,082 km on the clock.*

- 21 July 1988 Garage L Meznarie: clutch disc and mechanism and flywheel bolts changed. 48,873 km on the clock.*
- 20 December 1988: Garage Meznarie, complete refurbishment of gearbox (bearings, synchros, seals). 56,414 km on the clock.*
- 25 October 1989 Garage Meznarie, replacement fuel pump. 71,668 km on the clock.*
- 21 September 1993: Garage Meznarie 89,571 km on the clock, i.e. 177,871 km since new.*
- New 2.8 single-ignition engine designed and built by "Louis Meznarie", stamped "L M. 16" on the new crankcase. Speedometer reset to 0 (details of preparation available).*
- Front struts replaced with 2.8 RSR type and shock absorbers replaced with Bilstein gas shocks, front and rear.*
- Brakes brought up to RSR standard by fitting 4-piston callipers and ventilated and perforated discs but retaining a single brake lever. 5,115 km indicated on invoice*
- 27 February 1996: Garage Meznarie, installation of a 3-outlet rally exhaust system and KN filters in place of the original system.*
- 24 September 1996: Garage Meznarie, replacement of injection pump and butterfly housings.*
- 1st September 1997 Publication in N° 79 of "FLAT 6" magazine, 4 pages tracing the preparation of the car to that date.*



- 30 November 1998: Garage Meznarie, replacement of the wing oil cooler with a more powerful and robust turbo model. Corrosion repair to the right-hand rear of the chassis. 10,550 km mentioned on invoice.
- 20 June 2002 Garage Meznarie, last maintenance invoice for Louis, whose health was beginning to decline. Installation of aviation hoses on the brakes. 10,550 km mentioned on the invoice.
- 22 March 2003: on Louis' advice, the 2.7 RS camshafts were replaced at the R. Duriez workshop with those from the SC RS 3L, turned on 3 bearings at Technoprofil. At the same time, the cast-iron rocker arms were replaced by steel rocker arms that allowed 7,500 revolutions instead of 7,200. 22,880 km noted on invoice. In this configuration, the engine produced not only almost 240 bhp at 5,750 revs, but above all 30 Nm of torque at 4,250 revs, with a fairly flat curve, a characteristic feature of engines prepared by Louis Meznarie. See the detailed values on the graph of the switch to the ban (rollers). 36,227 km recorded on the invoice.



- 24 February 2007: At "911 Montmartre", a garage recommended by "Louis" and set up by a former Sonauto employee, Mr Krimo, the clutch was changed to a racing model (lighter disc and mechanism), turbo steering rods were fitted, and the rear suspension arms were replaced by SC aluminium arms, which are lighter and allow larger bearings to be used. To complete the change to the "Light" standard, the "Recaro Sports" were removed and M471 bucket seats fitted, and the rubber lips on the front and rear bumpers were removed. 56,019 km on the invoice.

- 3 June 2011: MCG Propulsion, installation of an additional front-mounted oil cooler to compensate for the increased compression ratio of the new 2.8-litre engine.
- dec 2020 Publication in N° 059 of "SPEEDSTER".  
7 pages in tribute to the work of Louis Meznarie, describing the technical evolution of the car in detail.
- mai 2022 Publication in the "Gazette PORSCHE", in the special issue devoted to the 2.7 RS, to mark its 50th anniversary.



All these operations are documented (invoices).

The car will be delivered with the original 2.7 engine air filter, Original brake calipers, Original rear seats and seat belts, a set of additional fog lights, original rear suspension arm, 2.7 RS, Fuchs 7" wheels and original spare wheel and inflator.

As evidenced by the extensive file entrusted to us by its owner, we can retrace the many evolutionary stages of our RS, mile after mile. The owner's objective has always been to optimise the car's performance in a 'Gran Turismo, Rally' approach. In other words, a high-performance 'tourer' rather than a 'racing car', evolving over time thanks to Louis Meznarie's work in the 3 areas that are the foundations of the RS concept at Porsche, using only Porsche-approved parts and modifications:

- Weight reduction
- Improved suspension and braking
- Increased power and torque

*The car we are presenting today is the result of 40 years of passion, development and mileage. A true love story between the owner and his car, carried out at high speed.*

#### PREPARATION DETAILS

*To achieve our goal, we used not only the 'Options Catalogues', the 'factory evolutions' homologated in Gr 3 and 4 by the FIA for the RS and RSR, but also the unique know-how, racing experience, suggestions, and advice of the 'Sorcier de l'Essonne'.*

*In the end, the result was a 2.7 RS Louis Meznarie, special and unique, but perfectly authentic, having benefited from the brand's technical developments in its preparation, in keeping with Porsche's policy of research into 'mechanical excellence', constantly integrating technical progress and competition achievements.*



#### *Improved suspension and braking*

*Preparations began by replacing the 23 mm rear torsion bars with 26 mm models and increasing the front stabiliser bars from 15 to 18 mm, to increase directional stability and cornering speed.*

*These modifications were completed by the fitting at the front of RSR's Bilsten Type V8 struts (FIA sheet 6/6 dated 12 February 1973), whose stub axle, raised by 18 mm, made it possible to*

lower the ride height by 10 mm without reducing the travel of the suspensions and the H8 gas dampers at the rear.

The original 6 and 7 wheels were replaced by 7 and 8 \*15 rims (FIA Gr 3 sheet, No: 637 7/7v dated 12 December 1973) to allow the use of 205/55/15 tyres at the front and 225/50/15 tyres at the rear, instead of the original 185/70/15 and 205/55/15, and to obtain better lateral acceleration.

To improve suspension and body rigidity, an anti-tipping bar was fitted between the front anchor points (FIA Gr4 sheet, No: 3053 1/1v dated 27 October 1972), 'Uniball' joints were substituted for the original silentblocs and metal reinforcements were welded to the front and rear strut mountings (FIA Gr4 sheet, No: 3053 15/4E dated 1 August 1975) as on the 2.8 and 3l RSR.



Turbo steering rods, which provide better steering control, replaced those on the 2.7 RS. It's worth noting that the replacement of the sheet-metal rear suspension arms with aluminium ones, as mentioned above, helps to improve roadholding not only by reducing the weight of the suspended masses (6 kg) but also by increasing the wheelbase, albeit slightly. Similarly, the removal of one of the 2 batteries as part of the changeover to the M. 471 configuration, and its installation in the housing reserved for the additional heater in the boot, to allow the air ducts intended to cool the brakes and the front wing oil cooler to pass through the free front pans (FIA Gr4 sheet, No: 3053 5/5v dated 27 October 1972), resulted in improved mass centring when the driver was alone.

*Increased engine power and torque*

*In 1995, 'Louis' was finally able to exercise his talents as an engine builder. The original engine had reached the end of its potential after 177,871 kilometres of loyal service. With the magnesium crankcase becoming porous and losing its rigidity, it was decided to replace the engine with a new, single-ignition 2.8-litre unit, retaining the original fuel injection and built to the specifications of the 'sorcerer from Essonne'.*



*It was built from a latest-generation magnesium crankcase (type 901.101.102.7R), purchased from Auto Mechanika in the USA, with a new crankshaft obtained from Porsche as a standard exchange by Louis, new Malhe 2.8 RSR liners/pistons, Dilivar studs, a high-flow oil pump (type 1976) and hydraulic tensioners,*

*The 2.7 cylinder heads, ground at Bozon, were fitted with new valves, guides, springs and rocker arms. The flywheel was replaced by a lightweight RSR-type model, complete with a clutch disc and a lightweight sports mechanism. Finally, a new bevel gear and intermediate shaft were fitted.*

*As part of the basic 'in-house' preparation, the crankshaft was balanced, the flywheel fitted, the pistons matched to the exact gram, the connecting rods polished and matched, and the intake and exhaust passages polished and enlarged.*

*The engine is stamped on its LM 16 crankcase, to link it to the small series of engines signed 'Meznarie' because they were designed and built entirely by Louis, assisted by 'Gilbert', his faithful second-in-command at the time.*

Finally, in 2003, the last 'preparation' devised by 'Louis', to enchant his engine a little more; replacing the 2.7 RS type camshafts with those of the SC RS 3 I, was implemented. Unfortunately, as 'Gilbert' had left him at the time, his health no longer allowed him to carry out work involving the removal and re-installation of the engine, so the operation was carried out at the 'R Duriez' workshop by Mr Duriez, who knew the RSRs well according to 'Louis'. On this occasion, the original cast-iron rocker arms were replaced by lighter 2.2 S steel rocker arms, which allow 7,500 revolutions instead of 7,200.

Similarly, to compensate for the increase in compression ratio to more than the RSR's 10.5 1, since the 92 mm pistons were more crowned than the RS's 90 mm, and the volume of the combustion chambers of the 2.7 RS cylinder heads was smaller than that of the 2.8 RSR, an additional radiator was fitted as standard at the bottom of the front spoiler, in the 2.8 RSR style, to maintain the temperature at full load at 90°.



It develops 15% more power (240 bhp at 5,750 rpm, maximum torque of more than 300 Nm at 4,750 rpm), with much flatter curves, as can be seen by comparing the curves of the 2004 run on a chassis dynamometer and those of the production engine.

As a result, 240bhp is available between 5,750 and 6,300rpm, and more than 210bhp (the maximum power of the 2.7 RS) is available between 4,500 and 6,600rpm.

As for torque, it's even better: 300 Nm available from 4,100 to 5,500 rpm and 255 Nm (obtained at 5,200 rpm on the 2.7 RS) from 3,200 to 6,200 rpm.

*These values are perfectly representative of the engines prepared by 'Louis'. Although these engines were generally a little more powerful than those from the factory where they were systematically tested, they had much greater torque.*

*He had adopted Enzo Ferrari's adage that "power sells, but it's torque that wins"!*

*This 911 2.8L RS, which has passed through the good hands of 'petit Louis', is the ultimate culmination of what the 911 2.7L RS should have become, and is now waiting for you to 'write the rest of its story'..*

