PORSCHE 911 3,0L RSR 1974 9114609058

Avec sa livrée Toblerone caractéristique, la Porsche 911 Carrera RSR 3.0L de Bernard Chenevière a attiré tous les regards lors des 24 heures du Mans en 1974. Mais le bolide suisse n'était qu'au début d'une carrière de compétition extrêmement riche...

Au début des années 70, la course automobile en Europe est en plein essor et le théâtre d'un engouement sans précédent. Il existait d'innombrables séries, dans lesquelles des pilotes professionnels prenaient le départ aux côtés d'amateurs talentueux. Les voitures changent constamment de mains, sont modifiées et passent d'une catégorie à l'autre. Les pilotes recherchent généralement leurs propres sponsors. Bien que privée de circuit, la Suisse ne fait pas exception à cette ferveur et voit l'émergence de nombreux pilotes et prestigieuses écuries.

Bernard Chenevière est l'un des pilotes suisses les plus prometteurs de l'époque. Il se fait remarquer en courses de côte à la fin des années 1960 et, à partir de 1970, il participe à plein temps au championnat du monde de voitures de sport. Au sein du Porsche Club Romand, en Suisse romande, il coure avec des pilotes tels que Claude Haldi, avec le prestigieux atelier de course de Guido Haberthur à Lausanne. Le point fort de chaque saison était bien sûr les 24 heures du Mans. En 1973, Chenevière a rejoint l'Escuderia Montjuich au volant d'une Porsche 908/3. L'équipe termine la course à la cinquième place au classement général, battant de grands pilotes tels que Vic Elford et Jürgen Barth. Les spectateurs se souviendront de cette

voiture en raison de sa livrée, qui arborait le logo mondialement connu de la marque de chocolat suisse Toblerone.

Chez Porsche, l'ère des prototypes touche à sa fin. L'attention se porte plutôt sur le développement de nouvelles voitures de course basées sur la Porsche 911. Elles domineront la catégorie du groupe 4 pendant des années et battront même les gargantuesques prototypes de Ferrari et Matra au Mans, à Daytona et à la Targa Florio. En 1974, la Porsche 911 Carrera RSR 3.0L est l'engin de course ultime que l'on peut acheter en privé à Zuffenhausen. Elle remplace la RSR 2,8L de l'année précédente et les quelque 50 voitures produites sont immédiatement vendues. Le Garage Haberthur passe commande de deux RSR 3L :
- 911 460 9058 est initialement promise à Claude Haldi.
- 911 460 9052 prévue pour Bernard Chenevière.

Fabriquée en mars 1974 : « 9058 » est la première RSR livrée au Garage Haberthur.
C'est finalement Bernard Chenevière qui en fera l'acquisition grâce au soutien financier de son sponsor Toblerone. Pour financer sa saison, Chenevière fait appel à Interfood à Lausanne et obtient un contrat de 100 000 francs suisses avec Toblerone pour toute la saison.
Claude Haldi en peine financièrement, devra attendre pour finalement acquérir quelques temps plus tard « 9052 » une fois son budget bouclé.
Notre 911 3,0L RSR « 9058 » se présentera aux essais des 24H du Mans et a la course des 4H du Mans en mars 1974 sous le N°38 et pilotée par Chenevière/Zbinden dans sa livrée jaune et arborant des logos Toblerone

911 460 9058

Après une brève apparition en peinture à St-Sulpice, la Toblerone est prête pour sa première course a Monza dorénavant recouverte des célèbres logos et peinte aux couleurs de la marque, rouge et crème en avril 1974 puis a Zeltweg.

On retrouvera nos 2 RSR au départ du Mans 1974 :

- « 9052 » portant le N°58 et pilotée par Haldi/Fernandez/Seguin
- « 9058 » sous le N°66 et pilotée par Chenevière/Zbinden/Dubois

Le 15 juin 1974, le drapeau de départ des 24 Heures du Mans est agité sous des nuages sombres. C'est la cinquième manche du championnat et Chenevière et ses copilotes Peter Zbinden et Michel Dubois démarrent leur RSR Toblerone depuis la 32ème place. Alors que les Matras dominent la catégorie des prototypes, Ferrari et Porsche s'affrontent dans la catégorie Groupe 4. Après 24 heures et 4 261 km, le Porsche Club Romand s'est assuré la première place dans sa catégorie, la troisième dans la catégorie GT et la septième place au classement général. La seule Porsche qui les devance au classement est la Turbo RSR du Martini Racing, pilotée par Gijs van Lennep et Herbert Müller, qui se classe deuxième au général. La Porsche Toblerone, a bouclé 313 fois le Circuit de la Sarthe à une vitesse moyenne de 177,539 km/h.

Le Mans est un grand succès, mais la saison est loin d'être terminée pour l'équipe suisse. Avec son coéquipier Peter Zbinden, Chenevière engage sous la bannière du Porsche Club Romand sa RSR à Monza, Spa, Imola et au Nürburgring entre autres… À peine deux semaines plus tard, Chenevière s'élance à l'Österreichring, puis à Hockenheim et même à la course de côte de Freiburg. D'autres succès viennent au Nürburgring, à Brands Hatch, à Monza et au Norisring, mais encore et toujours, ce sont les RSR optimisées de Gelo Racing et de Kremer qui se sont frayées un chemin vers les premières places. A la fin de la saison, Chenevière décide de se séparer de sa voiture de course. En février 1975, il vend la RSR au jeune pilote suisse William Vollery pour 70 000 francs suisses. Vollery fait peindre la voiture en jaune et noir et l'utilise dans diverses courses à travers l'Europe au cours des deux années suivantes. La voiture prendra une nouvelle fois le départ au Mans, mais au lieu du beau parrainage Toblerone, le pare-brise portera simplement l'autocollant "Sponsor help me", un objectif qui ne sera pas atteint.

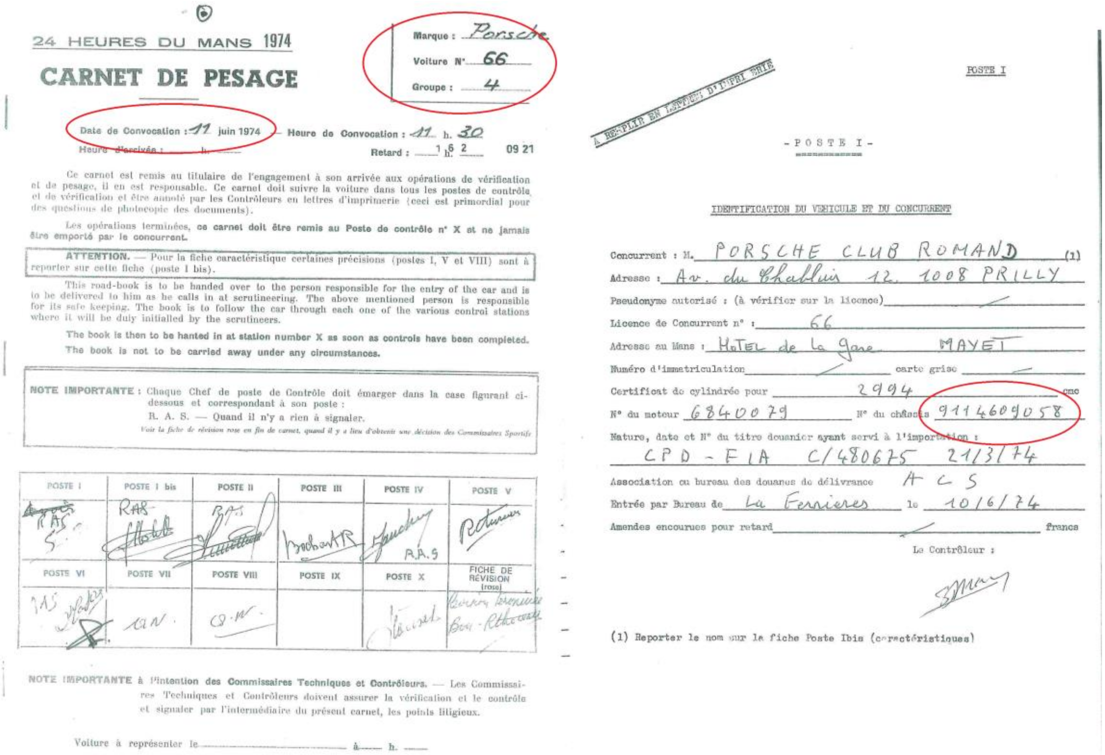
En 1977, la Porsche 911 Carrera RSR est dépassée. La nouvelle référence dans le groupe 4 est la Porsche 934 et son moteur turbocompressé. Guido Haberthur rachète la « 9058 » qu'il avait livrée et décide de transformer cette vieille RSR en une voiture plus actuelle au moteur Turbo. « 9058 » est alors engagée au Mans pour la troisième fois, mais en 934 et avec le sponsoring blanc et bleu de Danone sur la carrosserie modifiée. Après 10 heures, les pilotes Eugenio Baturone, Rafael Tarradas et Juan Fernandez Garcia doivent s'avouer vaincus. Pendant ce temps, le pilote suisse et champion de rallye André Savary avait des vues sur la Porsche. Pour notre RSR, qui était autrefois à l'aise sur les circuits européens, une seconde carrière en tant que voiture de rallye était sur le point de commencer.

André Savary laisse la carrosserie de la 934 mais remplace le moteur turbocompressé par un moteur atmosphérique et, curieusement, commence à apposer ses initiales sur le moteur et la boîte de vitesses. Cette anecdote insolite a une explication simple. Guido Haberthur, qui continue à s'occuper de la Porsche, est connu pour échanger à volonté des pièces entre ses voitures. Et le nouveau propriétaire souhaitait garder la trace des choses. Aujourd'hui encore, en regardant de plus près cette RSR, on découvre à plusieurs reprises les initiales "A.S.".

En 1977 1978 et 1979, Savary participe à la plupart des manches du championnat suisse des rallyes avec la RSR, mais pas toujours avec les résultats escomptés. "André Savary a montré dans la première spéciale, de Sonzier aux Avants au-dessus de Montreaux, qui était l'homme à battre", lit-on dans le magazine Motorsport Aktuell à propos du Rallye des Neiges. "Mais l'avance de Savary ne dure que jusqu'à la troisième étape. Un passage dans un jardin de ferme entretenu avec amour lui a coûté environ une minute, après quoi le moteur a rendu l'âme." Dans le Rallye du Jura, Savary est sorti de la route... à 170 km/h, mais les dégâts sont peu important. 6 semaines plus tard elle est à nouveau au départ du Criterium Neuchâtelois après réparation et, cette fois, les grands spoilers et les larges passages de roues sont retirés. On pourrait presque confondre la RSR avec une 911 Turbo et. Alors que Claude Haldi, l'ancien coéquipier de Bernard Chenevière, remporte le titre au volant d'une Porsche turbo en 1979, André Savary devient Vice-champion suisse des rallyes en 1979 et 1980. Après avoir remporté le trophée de vice-champion l'année suivante aux mains de Christian Blanc, la RSR entre en possession de son sixième propriétaire : le Néerlandais Christian van Dijk, âgé de 22 ans. Il vit en Suisse et fait participer la Porsche à de nombreux rallyes, dont le dernier en 1983, lors de

l'éprouvant Tour de Corse. Après neuf années d'aventures, l'ancienne Porsche « Toblerone » est mise à la retraite et finie par vivre une existence contemplative au Musée de l'Automobile de Genève.

L'histoire de cette incroyable voiture aurait pu s'arrêter là. Mais à la fin des années 1990, l'industriel genevois Peter F. Baumberger a découvert la RSR et la fait restaurer. Elle passera ensuite entre les mains du President du Club Porsche de France P. Aunay
En 2008, elle a finalement trouvé sa place dans la collection de Stephan Meyers en Belgique. Mr Meyers se passionne pour l'histoire originale de la voiture et demande à l'historien allemand Ulrich E. Trispel de reconstituer son histoire. Les deux hommes entament un vrai travail de fond, recueillant auprès de Bernard Chenevière de précieuses archives d'époque (Facture d'origine, contrat de sponsoring, suivit des frais de la saison 1974, contrat de vente a Vollery, anciennes CG, notes etc…) et auprès de l'ACO les fiches de pesage du Mans 1974 confirmant que c'est bien « 9058 » qui participe sous le N°66 aux couleurs Toblerone.
Parallèlement il fait préparer la voiture par Marc de Siebenthal en Suisse et lui redonne ses couleurs significatives de la livrée Toblerone, afin de participer à des courses historiques.
En 2011, cette RSR a été vendue à son propriétaire actuel, un pilote amateur suisse qui continue à l'utiliser avec succès dans des courses historiques prestigieuses à travers l'Europe : CER / Tour Auto / Le Mans Classic. L'histoire riche de la "Porsche Toblerone", l'une des voitures de course les plus remarquables de Suisse, se poursuit dans le meilleur sens du terme sur les plus grands circuits européens qu'elle n'a jamais quitté tels que Le Mans, Spa et Monza.



24 HEURES DU MANS 1974

CARNET DE PESAGE

Marque : Porsche
Voiture N° 66
Groupe : 4

Date de Convocation : 11 juin 1974 — Heure de Convocation : 11 h. 30
Heure d'arrivée : ___ h. ___ Retard : 1 h. 6 2 09 21

Ce carnet est remis au titulaire de l'engagement à son arrivée aux opérations de vérification et de pesage, il en est responsable. Ce carnet doit suivre la voiture dans tous les postes de contrôle et de vérification et être annoté par les Contrôleurs en lettres d'imprimerie (ceci est primordial pour des questions de photocopie des documents).

Les opérations terminées, **ce carnet doit être remis au Poste de contrôle n° X et ne jamais être emporté par le concurrent.**

ATTENTION. — Pour la fiche caractéristique certaines précisions (postes I, V et VIII) sont à reporter sur cette fiche (poste I bis).

This road-book is to be handed over to the person responsible for the entry of the car and is to be delivered to him as he calls in at scrutineering. The above mentioned person is responsible for its safe keeping. The book is to follow the car through each one of the various control stations where it will be duly initialled by the scrutineers.

The book is then to be hanted in at station number X as soon as controls have been completed.

The book is not to be carried away under any circumstances.

NOTE IMPORTANTE : Chaque Chef de poste de Contrôle doit émarger dans la case figurant ci-dessous et correspondant à son poste :
R. A. S. — Quand il n'y a rien à signaler.
Voir la fiche de révision rose en fin de carnet, quand il y a lieu d'obtenir une décision des Commissaires Sportifs

POSTE I	POSTE I bis	POSTE II	POSTE III	POSTE IV	POSTE V
RAS	RAS	RAS		R.A.S	
POSTE VI	**POSTE VII**	**POSTE VIII**	**POSTE IX**	**POSTE X**	**FICHE DE RÉVISION (rose)**
RAS					

NOTE IMPORTANTE à l'intention des Commissaires Techniques et Contrôleurs. — Les Commissaires Techniques et Contrôleurs doivent assurer la vérification et le contrôle et signaler par l'intermédiaire du présent carnet, les points litigieux.

Voiture à représenter le ______ à ___ h. ___

A REMPLIR EN LETTRES D'IMPRIMERIE

POSTE I

- P O S T E I -

IDENTIFICATION DU VEHICULE ET DU CONCURRENT

Concurrent : M. PORSCHE CLUB ROMAND (1)
Adresse : Av. du Chablais 12. 1008 PRILLY
Pseudonyme autorisé : (à vérifier sur la licence) ___
Licence de Concurrent n° : 66
Adresse au Mans : Hotel de la Gare MAYET
Numéro d'immatriculation ___ carte grise ___
Certificat de cylindrée pour 2994 cmc
N° du moteur 6840079 N° du châssis 9114609058
Nature, date et N° du titre douanier ayant servi à l'importation :
CPD - FIA C/480675 21/3/74
Association ou bureau des douanes de délivrance A C S
Entrée par Bureau de La Ferrieres le 10/6/74
Amendes encourues pour retard ___ francs

Le Contrôleur :

(1) Reporter le nom sur la fiche Poste Ibis (caractéristiques)

With its characteristic Toblerone livery, Bernard Chenevière's Porsche 911 Carrera RSR 3.0L was a real eye-catcher at the 1974 24 Hours of Le Mans. But the Swiss car was only at the beginning of an extremely rich racing career...

In the early 1970s, motor racing in Europe was booming and the scene of an unprecedented craze. There were countless series in which professional drivers took the start alongside talented amateurs. Cars were constantly changing hands, being modified and moved from one class to another. The drivers usually look for their own sponsors. Although it had no circuit, Switzerland was no exception to this fervor and saw the emergence of numerous drivers and prestigious teams.

Bernard Chenevière was one of the most promising Swiss drivers of the time. He made his mark in hill-climbing at the end of the 1960s and, from 1970 onwards, he competed full-time in the World Sports Car Championship. In the Porsche Club Romand in French-speaking Switzerland, he raced with drivers such as Claude Haldi, with the prestigious racing workshop of Guido Haberthur in Lausanne. The highlight of each season was of course the 24 hours of Le Mans. In 1973, Chenevière joined Escuderia Montjuich driving a Porsche 908/3. The team finished the race in fifth place overall, beating great drivers such as Vic Elford and Jürgen Barth. Spectators will remember this car because of its livery, which featured the world-famous logo of the Swiss chocolate brand Toblerone.

At Porsche, the era of prototypes is coming to an end. Instead, the focus shifted to the development of new race cars based on the Porsche 911. They would dominate the Group 4 class for years and even beat the gargantuan Ferrari and Matra prototypes at Le Mans,

Daytona and the Targa Florio. In 1974, the Porsche 911 Carrera RSR 3.0L is the ultimate racing machine that can be bought privately in Zuffenhausen. It replaced the previous year's 2.8L RSR and the 50 or so cars produced were sold out immediately.
Garage Haberthur places an order for two RSR 3L:
- 911 460 9058 is initially promised to Claude Haldi.
- 911 460 9052 was intended for Bernard Chenevière.

Manufactured in March 1974: "9058" is the first RSR delivered to Garage Haberthur.
It is finally Bernard Chenevière who will acquire it thanks to the financial support of his sponsor Toblerone. To finance his season, Chenevière called on Interfood in Lausanne and obtained a contract of 100,000 Swiss francs with Toblerone for the entire season. The Porsche was then covered with the famous logos and painted in the brand's colors, red and cream.
Claude Haldi, in financial difficulty, had to wait to finally acquire "9052" some time later, once his budget was complete.
Our 911 3,0L RSR " 9058 " will be presented at the 24H of Le Mans tests and at the 4H of Le Mans race in March 1974 under the N°38 and driven by Chenevière/Zbinden in its yellow livery and with Toblerone logos

911 460 9058

After a brief appearance in the paint shop at St-Sulpice, the Toblerone was ready for its first race at Monza, now covered with the famous logos and painted in the brand's colours, red and cream, in April 1974, and then again at Zeltweg

Our two RSRs will be found at the start of Le Mans in 1974:
- "9052" with the N°58 and driven by Haldi/Fernandez/Seguin
- 9058" under N°66 and driven by Chenevière/Zbinden/Dubois

On June 15, 1974, the starting flag of the 24 Hours of Le Mans is waved under dark clouds. It was the fifth round of the championship and Chenevière and his co-drivers Peter Zbinden and Michel Dubois started their red and beige RSR from 32nd place. While the Matras dominated the prototype category, Ferrari and Porsche competed in the Group 4 category. After 24 hours and 4,261 km, the Porsche Club Romand has secured first place in its class, third in the GT category and seventh place overall. The only Porsche ahead of them in the standings was the Martini Racing Turbo RSR, driven by Gijs van Lennep and Herbert Müller, which finished second overall. The Toblerone Porsche, completed the Circuit de la Sarthe 313 times at an average speed of 177.539 km/h.

Le Mans was a great success, but the season was far from over for the Swiss team. Just two weeks later, Chenevière took part in the Österreichring, Hockenheim and even the Freiburg hill climb. Further successes came at the Nürburgring, Brands Hatch, Monza and the Norisring, but again and again it was the optimized RSRs of Gelo Racing and Kremer that made their way to the top. At the end of the season, Chenevière decided to part with his race car. In February 1975, he sold the RSR to the young Swiss driver William Vollery for 70,000 Swiss francs. Vollery had the car painted yellow and black and used it in various races throughout Europe over the next two years. The car will once again start at Le Mans, but instead of the beautiful Toblerone sponsorship, the windshield will simply bear the sticker "Sponsor help me", a goal that will not be reached.

In 1977, the Porsche 911 Carrera RSR was overtaken. The new reference in Group 4 is the Porsche 934 with its turbocharged engine. Guido Haberthur, bought the "9058" that he had delivered in 74 and decided to transform this old RSR into a more modern car with a turbo engine. "9058" was then entered at Le Mans for the third time, but as a 934 and with the white and blue sponsorship of Danone on the modified bodywork. After 10 hours, the drivers Eugenio Baturone, Rafael Tarradas and Juan Fernandez Garcia had to admit defeat. Meanwhile, Swiss driver and rally champion André Savary had his eye on the Porsche. For our RSR, which was once comfortable on European circuits, a second career as a rally car was about to begin.
André Savary left the bodywork of the 934 but replaced the turbocharged engine with a naturally aspirated one and, curiously, began to put his initials on the engine and gearbox. This unusual anecdote has a simple explanation. Guido Haberthur, who continues to look after the

Porsche, is known for swapping parts between his cars at will. And the new owner wanted to keep track of things. Even today, if you take a closer look at this RSR, you can see the initials "A.S." several times.

In 1977 1978 and 1979, Savary took part in most of the rounds of the Swiss Rally Championship with the RSR, but not always with the expected results. "André Savary showed in the first special stage, from Sonzier to Les Avants above Montreaux, who was the man to beat," reads the magazine Motorsport Aktuell about the Rallye des Neiges. "But Savary's lead only lasted until the third stage. A passage through a lovingly tended farmyard cost him about a minute, after which the engine gave up the ghost." In the Jura Rally, Savary went off the road... at 170 km/h.But once again, the Porsche was repaired by its owner and this time the large spoilers and wide wheel arches were removed. One could almost mistake the RSR for a 911 Turbo. And Savary was at the start of Neuchatel Criterium 6weeks after. While Claude Haldi, Bernard Chenevière's former teammate, won the title in a Porsche turbo in 1979, André Savary became Swiss rally vice-champion in 1979 and 1980. After winning the vice-champion trophy the following year with Christian Blanc, the RSR went to its sixth owner: the 22-year-old Dutchman Christian van Dijk. He lived in Switzerland and entered the Porsche in numerous rallies, the last of which was the grueling Tour de Corse in 1983. After nine years of adventures, the old "Toblerone" Porsche was retired and ended up living a contemplative existence in the Geneva Automobile Museum.

The story of this incredible car could have ended there. But at the end of the 1990s, the Geneva industrialist Peter F. Baumberger discovered the RSR and had it restored. It will then pass into the hands of the President of the Porsche Club in France Philippe Aunay.
In 2008, it finally found its place in the collection of Stephan Meyers in Belgium. Mr. Meyers is passionate about the original history of the car and asks the German historian Ulrich E. Trispel to reconstruct its history. The two men start a real in-depth work, collecting from Bernard Chenevière precious archives of the time (original invoice, sponsoring contract, follow-up of the expenses of the 1974 season, sales contract to Vollery, old CG, notes etc...) and from the ACO the weighing sheets of the 1974 Le Mans confirming that it is indeed "9058" which participates under the N°66 with the Toblerone colors.
At the same time, he had the car prepared by Marc de Siebenthal in Switzerland and gave it back its significant colors of the Toblerone livery, in order to participate in historic races.
In 2011, this RSR was sold to its current owner, a Swiss amateur driver who continues to use it successfully in prestigious historic races throughout Europe: CER / Tour Auto / Le Mans Classic… The rich history of the "Porsche Toblerone", one of the most remarkable racing cars in Switzerland, continues in the best sense of the word on the greatest European circuits it has never left such as Le Mans, Spa and Monza.