



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 brutalement 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 aussi les ailes arrière plus larges de la 2.4S. Devant, la RS inaugure sur les modèles, bien connus sous le nom de "Lightweight" (option M471), un bouclier en polyester qui intègre un radiateur d'huile supplémentaire en lieu et place de la plaque d'immatriculation. Lorsqu'un Porschiste vous parle d'une "light" ou d'une "sport", il s'agit des 200 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 avant 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 arrière, 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 200 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 cm³ par augmentation de 6 mm de l'alésage. Les enseignements de la compétition vont aussi permettre à Porsche d'alléger le bloc moteur en aluminium 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 boîte 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 960 kg 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 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 6500 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 Konradshiem) :

- 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.

- 200 voitures ont été produites sous le type M471 appelées Lightweight, (version allégée).

Notre 911 Carrera RS 2.7L M472

Livrée neuve en mai 1973 en France, nous retrouvons notre Porsche 2.7L RS dans les années 1980 entre les mains de M. LAMOUILLE son propriétaire de l'époque. En 1993 elle est rachetée par Jean-Pierre Rocle, et immatriculée au nom de sa société « Espace JP Rocle » à Saint Priest dans la Loire. Ce dernier est une institution stéphanoise, concessionnaire Audi-VW à Saint Etienne. En 2008 lors de son départ à la retraite il immatriculera la voiture à son nom. Pendant toutes ces années la voiture est confiée aux bons soins de Michel Baumet, grand spécialiste de la marque, d'excellente réputation, il est l'une des plus talentueuses signature Porsche en France. Les nombreuses factures présentes dans notre dossier attestent d'un entretien soigné et régulier. C'est après 11 Rallye Monte Carlo historique qu'il cèdera en 2009 cette superbe RS a son propriétaire actuel. Aujourd'hui entièrement restaurée avec n° concordants, cette voiture correspond dans les moindres détails à l'état d'origine de sa sortie usine. Toujours très bien entretenue par son actuel propriétaire toujours dans le même garage qui entretient bons nombres de véhicules de routes ou de compétitions de sa collection. Son compteur kilométrique affiche 110 636km ce qui semble cohérent avec l'ensemble des relevés de CT depuis 1995. Livrée avec une carte grise française et un certificat Porsche c'est une voiture à ne pas manquer !



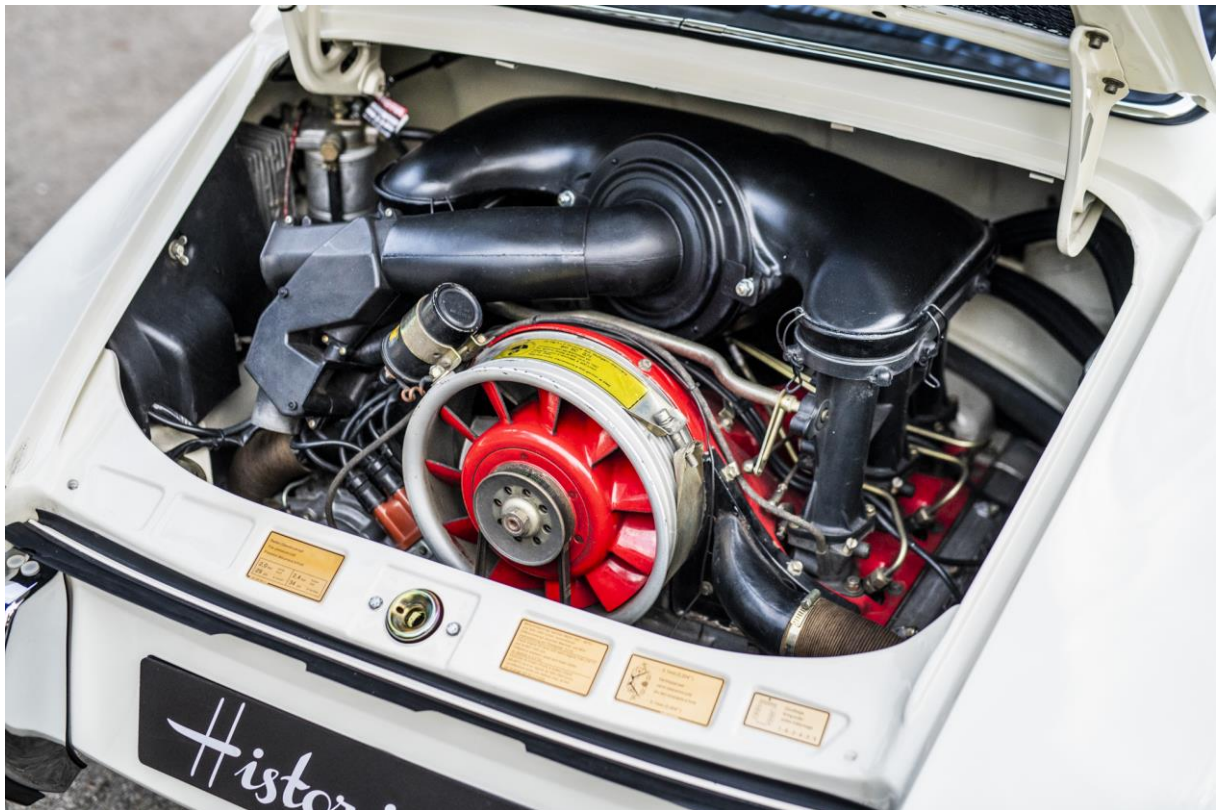
If there is indeed a version of the Porsche 911 unanimously recognized for its qualities, it is the Carrera RS 2.7 L. This little beast with its famous "duck tail" represents THE sports car par excellence, capable of providing rare driving pleasure. The 911 Carrera RS 2.7L is a rolling legend.

Ten years after its first appearance, the famous name "Carrera" is once again part of the Porsche program and is now part of the 911 nomenclature. The name comes from one of the most famous races in the world that took place in Mexico in the 1950s and in which Porsche won several victories with the 356 and 550 Spyder: the Carrera Panamericana. The 911 Carrera RS (for Renn Sport) was presented in October 1972 at the Paris Motor Show and was designed entirely for competition. When the International Sporting Commission changed the rules of motor sport in 1972, Porsche coveted the European GT Championship but was obliged to design and homologate a model that was fundamentally sportier than the 911 2.4 S. As stipulated in the new rules, at least 500 cars had to be produced to obtain group 4 homologation. As far as the specifications are concerned, Porsche has few alternatives to reconcile budget and minimum lead time. The Carrera RS had to be mainly a lighter and more powerful variation of an existing model.

This successful launch was confirmed by the victory of the Carrera 2.8 RSR at the Daytona 24 Hours in 1973. Motorsport enthusiasts suddenly discovered that the car was not only designed for competition, but that it was also suitable for everyday use in the city and on the road. At a time when there were no speed limits, it allowed all "sports cars" to be "dropped off" whether on highways or winding roads.



Externally, the most striking feature of the RS is its famous fin nicknamed "duck tail". Built into the engine hood, it increases the 911's rear-end support, reducing lift by 75%. But these delightful «seventies» look wouldn't be so typical and charming without the two-tone marriage of the body's bright colors and the Fuchs rims linked by a Carrera logo all along the side. To mark the beast, Porsche adds a "Carrera RS" rear logo on the spoiler and a "Porsche" lettering of the same color on the bottom of the engine hood. The 911 Carrera RS also retains the wider rear wings of the 2.4S. At the front, the RS inaugurates on the models, well known as the "Lightweight" (option M471), a polyester bumper that integrates an additional oil cooler in place of the license plate. When a Porschist tells you about a "light" or a "sport", it refers to the 200 models that have been lightened to the maximum. In detail, the weight loss envisaged by the factory has been obtained by reducing the thickness of the sheet metal and glazing for



certain elements, by using a specific forged aluminum front auxiliary frame, a plastic tank and bumpers, the removal of various trim and soundproofing, the engine hood lock, the rear seats, the dashboard padding, the watch, pocket pockets, armrests, door recall handles. In addition, the front seats give way to two superb Recaro buckets. These 200 models were all sold. Along with the "Sport", a "Touring" version (M472) was also available in the catalog. Indeed, Porsche had envisaged a less Spartan version from the beginning, underestimating the commercial potential of the Carrera RS Light. With an interior equipment very close to that then available on the 2.4 S, the "Touring" or "comfort" version abandons lightweight windows and aluminium and polyester bodywork elements, replaced by sheet metal. Given the success of the first year

(1972), two series of 536 and then 554 units were added in 1973 to the production initially planned, but with some slight differences from the homologation model. The total production of the Porsche 911 Carrera RS finally exceeded 1500 units, allowing it to be homologated as a Group 3 car.



The 911/83 type engine of the Porsche 911 Carrera RS is derived from the 190 HP 2.4 S engine, pushed to 2687 cc by increasing the bore by 6 mm. The lessons learned from the competition also enabled Porsche to lighten the aluminum engine block by replacing the "Biral" cylinder liners with a "Nikasil" treatment, a very resistant nickel-silicon alloy applied by electrolysis to the cylinder walls. Lighter flat-head pistons and a special crankshaft are also fitted. The compression ratio remains at 8.5:1 but the power of the new engine climbs to 210 hp obtained at 6300 rpm for a torque of 26 mkg at 5100 rpm. The Carrera RS, thus equipped, will become the most powerful 911 on the road among the "Ur-911s", i.e. the first generation. The gearbox is a 5-speed 915/08 type, the 4th and 5th gears of which have been lengthened compared to the 2.4L and the clutch has been reinforced. Thanks to a very advantageous power-to-weight ratio, the Carrera RS achieves a very high level of performance for its time, and even today. Its top speed is over 240 km/h and it accelerates from 0 to 100 km/h in 6.3 seconds. What the numbers don't tell us is that this engine is one of the most melodious Flat 6's that exist. Its pure, metallic tone is a true delight to the ears! What a delight to hear it evolve from idle to the red zone that it likes to go for with a vigor that is very pleasing!

As we have seen, everything that was not essential for driving was rigorously removed or lightened, and we thus arrive at an empty weight of 960 kg for the famous "Lightweight". In order to increase stability and to allow a stronger transverse acceleration, the rear rims are wider (7 inches) than the front rims (6 inches). 18- and 19-mm anti-roll bars have been added at the front and rear respectively. Bilstein gas shocks, firmer than the Koni usually used by Porsche, are attached to the body with reinforced anchoring points. Finally, braking is the same as in the S, with the exception of the calipers, which are made of aluminum on the Carrera RS. Apart from technical considerations, you really must have had at least once in your life the chance to drive a few kilometers of small road or circuit at the wheel of the Porsche 911 Carrera RS to understand the excitement and euphoria it evokes in its driver. Obviously, in terms of efficiency and pure performance, the 2.7L RS is behind the recent 964 RS 3.6 and 993 RS 3.8L... but not as much as one might think despite its 20 years in the making! All in all, the RS 2.7 doesn't take long to take you to the nirvana of the automobile... sporty. What a grandma! The number of units manufactured for the road RS is only 1550, including 1308 "Touring" and 204 "Light", in addition to the 17 RSH, the homologation models ... In other words, there is not enough for everyone and that's the problem!



The Porsche 911 Carrera RS 2.7L is without a doubt "THE" 911 legend par excellence. It seems destined to remain forever the most desirable and desired Porsche, beyond even its dynamic qualities alone. The last object of desire of the pre-1973 oil crisis, 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 knowing again. This is undoubtedly also why it touches the hearts of enthusiasts so much...

PRODUCTION 2.7/2.8 RS/RSR

On a production (March 1972 to July 1973) of 1590 vehicles (Prototypes, RSH, M 472, M 471, M491) (source: Carrera RS Book 3 by Thomas Gruber and Georg Konradshiem):

- 10 non-commercialized cars were used as prototypes without chassis numbers.*
- 17 cars were used for type 0 homologation, called RSH, as light as possible, with a multitude of detail developments; they can be likened to the Lightweight 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 type M472 called Touring.*
- 200 cars were produced under the type M471 called Lightweight.*

Our 911 Carrera RS 2,7L M472

Delivered new in May 1973 in France, we find our Porsche 2.7L RS in the 1980s in the hands of Mr. LAMOUILLE, its owner at the time. In 1993 it was bought by Jean-Pierre Rocle and registered in the name of his company "Espace JP Rocle" in Saint Priest in the Loire. The latter is an institution in Saint Etienne as the owner of the Audi-VW dealership. In 2008, when he retired, he registered the car under his name. During all these years the car is entrusted to the good care of Michel Baumet, great specialist of the brand, excellent reputation, it is one of the most talented signature for Porsche in France. The numerous invoices in our file attest to the

careful and regular maintenance. After 11 historic Monte Carlo Rallies, he sold this superb RS to its current owner in 2009. Now fully restored with matching numbers, this car corresponds in every detail to its original factory condition. Still very well maintained by its current owner in the same garage that maintains many of the road and competition cars in his collection. The odometer shows 110,636km which seems to be consistent with all the MOT records since 1995. Delivered with a French registration and a Porsche certificate it is a car not to be missed!

