



### **Porsche 911 Carrera RSR 2.8 (1973)**

Il existe des voitures qui vous laissent parfois dès qu'elles se dévoilent sous vos yeux émerveillés. La Porsche 911 en fait partie, mais en plus de 50 ans d'existence, il en existe de rares variantes qui ont fait et font encore tourner les têtes plus que les autres. Parmi elles, on peut considérer la 911 Carrera RS 2.7 et la plus musclée RSR 2.8, comme un monstre sacré de la course automobile aussi esthétique que performant. Les amateurs du genre se rappelleront également avec émotion des livrées psychédéliques dont elles s'habillaient en compétition dans les années 70.

En 1973, un an après la présentation de la 911 Carrera RS 2.7, Porsche dévoile la 911 Carrera RSR 2.8, la première à porter le badge RSR. Véhicule destiné à la compétition, la 911 Carrera RSR 2.8 marque l'année 1973 en remportant plusieurs courses prestigieuses...

Chez Porsche, la 911 permet à la marque de faire naître un mythe et de faire oublier la 356 des débuts. La voiture destinée à une clientèle à la recherche d'une voiture de sport peut aussi être destinée à la compétition automobile, Porsche réalisant des versions « compétition-client » comme les 911 R T/R et autres 911 ST. En 1972, la 911 Carrera RS 2.7 permet à Porsche d'homologuer une nouvelle version pour contrer les BMW 3.0 CS et autres Ford Capri courant en Groupe 3, la version civile rencontrant un important succès avec plus de 1.500 unités vendues, la voiture est également homologuée pour le Groupe 4.

Le Groupe 4 étant plus permissif et permettant quelques modifications, la Porsche 911 Carrera RS 2.7 sert de base à une nouvelle voiture destinée à la compétition, la 911 Carrera RSR 2.8 (RSR pour RennSport Racing), qui fut présentée en 1973. Dans le détail, la RSR reçoit des ailes

plus larges, des jantes élargies de 9 pouces à l'avant et 11 pouces à l'arrière, un radiateur d'huile est monté derrière le pare-chocs avant, la suspension reçoit de plus grandes barres de torsion. Côté carrosserie, la voiture reprend le célèbre aileron de la Carrera RS 2.7. La RSR est également allégée au maximum avec l'utilisation de matériaux composites pour la carrosserie, le plexiglas pour le vitrage. Au final, la voiture affiche un poids de seulement 840kg.



Côté moteur, la Carrera RSR 2.8 reçoit une évolution du moteur de la Carrera RS 2.7, dont la cylindrée est portée à 2.808cm<sup>3</sup> pour une puissance de 309Ch. Dans le détail, ce moteur reçoit une injection mécanique Bosch, un double allumage, et le moteur est encore allégé par rapport à celui de la Carrera RS 2.7. Elle accueille également une boîte-pont à cinq rapports, spécialement conçue pour la voiture. Pour le freinage, les ingénieurs Porsche réalisent un système reprenant les composants de la redoutable 917.

La 911 Carrera RSR 2.8 fait une entrée fracassante dans le sport automobile en reportant les 24 heures de Daytona 1973, face à elle, Ferrari, Matra et Mirage-Ford ne font pas mieux avec des prototypes. Elle remporte ensuite de nombreux autres lauriers aux cours de la saison 1973, comme les 12 heures de Sebring ou encore la Targa Florio, la voiture remportant six des neuf épreuves du Championnat d'Europe GT. Voiture de compétition oblige, la Porsche 911 Carrera RSR 2.8 reçoit de nombreuses évolutions au cours de la saison 1973.

Vendue principalement aux écuries automobiles qui pouvaient se permettre de déboursier 25.000 deutschemarks (soit le prix d'une Carrera RS 2.7 et d'une 911 de base), seuls 49 exemplaires de la 911 Carrera RSR 2.8 ont vu le jour, permettant aux écuries propriétaires de bien figurer dans les classements pendant des années. Pour la saison 1974, Porsche fait encore évoluer sa voiture en 911 Carrera RSR 3.0, avant l'arrivée des 934 turbocompressées...



Notre Porsche 911 2.8L RSR à été construite sur la base d'une 911 2.4L E de 1973, entre 2011 et 2014, sur commande de son actuel propriétaire. Le chantier et la mise au point sont d'abord confiés au garage RS Autosport à Chalonvillars puis en 2014 à la fermeture du garage, la voiture est reprise par Nicolas Suarez (ex Motoriste Renault F1 ) qui se charge de la préparation avec le support technique de Crubilé Sport.

La voiture participe à de nombreux rallyes entre 2016 et 2019 avec de très bons résultats comme on peut le voir ci-dessous. Mais tout ceci n'est pas le fruit du hasard...

Revenons quelques 50 ans en arrière... l'histoire débute en 1975 lorsque le propriétaire actuel dans le cadre du « Premier Pas Dunlop » et de la « Coupe Renault Elf Gordini » apparait dans le petit monde de la course automobile... Coupe qu'il remporte en 1978, après des batailles épiques où sa qualité de pilote et sa ténacité se révèlent au grand public. Les années 79 et 80 le verront au volant de Formule Renault au sein des équipes Elf et Motul, puis en 1982 il participe au Championnat de France des Voitures de Production au sein de l'équipe du Garage du bac. Malgré une longue pause dédiée à une activité professionnelle intense et à la voiture de collection, le virus de la course automobile reprends le dessus. De nombreuses années plus tard, il revient à ses premiers amours par le biais des courses historique... s'en suivra 18 ans de courses au plus haut niveau, de nombreux podiums dont plusieurs victoires scratch en VHC au Tour Auto...

Vous comprendrez, que notre homme est talentueux, passionné et animé par un seul but la victoire. Ceci se reflètera dans toutes les voitures qu'il fera construire pour poursuivre sa carrière en VHC. Une recherche minutieuse de la performance, de la perfection dans le respect de la réglementation de période.

Notre auto a participé à de nombreux rallyes entre 2016 et 2019 avec de très bons résultats :

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES VHC 2017

Rallye du Mont Blanc : 4<sup>ème</sup>

Rallye du Var : 3<sup>ème</sup>

Tour de Corse Historique : 4<sup>ème</sup>

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES VHC 2018

Rallye d'Antibes : 3<sup>ème</sup>

Rallye du Mont Blanc : 2<sup>ème</sup>

Rallye du Var : 3<sup>ème</sup>

**Champion de France des Rallyes en GR4**

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES VHC 2019

Rallye du Touquet : 3<sup>ème</sup>

Rallye du Mont Blanc : Vainqueur



Hélas la saison 2019 se soldera par une sortie de route au Tour de Corse Historique... à faible allure... les aléas du rallye...

Le constat des dégâts ne pouvait se faire qu'une fois la voiture totalement démontée. Nicolas Suarez entame ce qui sera une profonde et méticuleuse reconstruction. Une fois la coque nue elle est amenée chez Matter France qui constate que la cellule centrale avec la cage d'arceau n'a pas bougé. Il est donc décidé de réparer la coque. Le propriétaire choisi de mettre à nu totalement la coque puis de la confier à son carrossier où la coque est totalement reprise : mise sur le marbre, renforcement de tous les points d'ancrage (trains avant, bas de caisse, etc.) le passage de roue avant droit est remplacé ainsi que la face avant. Les ailes avant sont

remplacées et les extensions d'ailes sont soudées. Les arrières sont dessoudés et remplacés par des neuves sur lesquelles des extensions sont soudées. Une fois le montage à blanc réalisé la coque partira au grenailage et bénéficiera d'un traitement par Cataphorèse. Aucune chance n'est laissée au hasard !



Pendant ces quatre mois de travaux de carrosserie, Nicolas Suarez révisé le moteur et Crubilé Sport se charge de réviser la boîte. La voiture est littéralement neuve dans les moindres détails incluant le circuit électrique refait avec des fusibles thermiques.

Après une mise au point sur le circuit de Lurcis Levis direction le Tour de Corse 2021.

Malheureusement, une essence de mauvaise qualité ruinera prématurément tout espoir de victoire pour cette édition 2021. En se rendant au Shake down, le moteur émet un bruit anormal. Il est pris la décision d'abandonner et de se remettre à l'ouvrage.

Nicolas Suarez se charge à nouveau du démontage. Sont alors changées : chemises, pistons, culasses. Le vilebrequin est contrôlé, les culasses sont remplacées par des culasses modifiées aux specs RSR double allumage et des coussinets neufs sont montés sur des bielles Carillo. Le tout dans un bloc moteur conforme aux specs de période équipé du fameux "Petit vilebrequin" !! Fin 2022 le moteur désormais aux spécifications de période en 3L, sera rodé sur un banc moteur et passé au banc de puissance : résultat 322 cv à 7600 tours.

Depuis, notre Pilote a décidé de mettre fin à sa carrière au cours de l'année 2023. Après quelques départs cette année, cette 2.8L RSR sera le dernier « jouet » à quitter son écurie.

Scrupuleusement préparée et entretenue par Nicolas Suarez et l'appui technique de Crubile Sport, notre voiture est prête à reprendre la piste. Un important lot de pièces accompagne la voiture.

Elle sera livrée rodée, à la suite d'une session de prise en main en présence de son propriétaire actuel, toujours aussi soucieux de la qualité des voitures qu'il confie à ses successeurs.

Vous cherchez l'arme absolue pour le Tour Auto aussi éligible en CER ou à la saison prochaine du Championnat de France des rallyes ? Livrée comme neuve, avec son PTH International et sa sécurité à jour. Il ne vous reste qu'à enfilez votre casque et faire le plein !



*There are some cars that leave you breathless as soon as they are unveiled before your amazed eyes. The Porsche 911 is one of them, but in more than 50 years of existence, there are rare variants that have turned and still turn heads more than others. Among them, we can consider the 911 Carrera RS 2.7 and the more muscular RSR 2.8, a sacred monster of motor racing as aesthetic as it is powerful. Fans of the genre will also fondly remember the psychedelic liveries they were dressed in during competition in the 1970s.*

*In 1973, one year after the introduction of the 911 Carrera RS 2.7, Porsche unveiled the 911 Carrera RSR 2.8, the first to carry the RSR badge. The 911 Carrera RSR 2.8 was a competition car and won several prestigious races in 1973...*

*At Porsche, the 911 allows the brand to create a myth and forget the 356 of the early days, the car for customers looking for a sports car can also be used for racing, Porsche making "competition-customer cars" as the 911 R, T/R and other 911 ST. In 1972, the 911 Carrera RS 2.7 allows Porsche to homologate a new version to counter the BMW 3.0 CS and other Ford*

*Capri running in Group 3, the civil version meeting an important success with more than 1,500 units sold, the car is also homologated for Group 4*



*As Group 4 is more permissive and allows some modifications, the Porsche 911 Carrera RS 2.7 is the basis for a new car for competition, the 911 Carrera RSR 2.8 (RSR for RennSport Racing), which was presented in 1973. In detail, the RSR received wider fenders, wider rims of 9 inches at the front and 11 inches at the rear, an oil cooler was mounted behind the front bumper, the suspension received larger torsion bars. On the body side, the car features the famous spoiler of the Carrera RS 2.7. The RSR is also lightened to the maximum with the use of composite materials for the body, Plexiglas for the glass. In the end, the car weighs only 840kg.*

*On the engine side, the Carrera RSR 2.8 receives an evolution of the engine of the Carrera RS 2.7, whose displacement is increased to 2,808cm<sup>3</sup> for a power of 309 hp. In detail, this engine receives a mechanical injection Bosch, dual ignition, and the engine is even lighter than that of the Carrera RS 2.7. It also hosts a five-speed transaxle, specially designed for the car. For the braking, Porsche engineers made a system using components from the 917.*

*The 911 Carrera RSR 2.8 makes a stunning entry into motorsport by winning the 24 hours of Daytona 1973, against Ferrari, Matra and Mirage-Ford. The 911 Carrera RSR 2.8 went on to win numerous other races during the 1973 season, including the 12 Hours of Sebring and the Targa Florio, winning six of the nine races in the European GT Championship. As a competition car, the Porsche 911 Carrera RSR 2.8 received numerous upgrades during the 1973 season.*

*Sold mainly to racing teams that could afford to pay 25,000 Deutschmarks (the price of a Carrera RS 2.7 and a basic 911), only 49 examples of the 911 Carrera RSR 2.8 were produced, which enabled the owner teams to perform well in the rankings for years. For the 1974 season, Porsche still evolves its car in 911 Carrera RSR 3.0, before the arrival of the 934 turbocharged ...*



*Our Porsche 911 2.8L RSR was built on the basis of a 1973 911 2.4L E, between 2011 and 2014, on commission from its current owner. Construction and tuning were initially entrusted to the RS Autosport garage in Chalonvillars, then in 2014, when the garage closed, the car was taken over by Nicolas Suarez (ex-Renault F1 engine builder), who took charge of preparation with the technical support of Crubilé Sport.*

*The car took part in a number of rallies between 2016 and 2019 with some very good results, as can be seen below. But none of this happened by chance...*

*Let's go back some 50 years... the story begins in 1975 when the current owner, as part of the 'Premier Pas Dunlop' and the 'Coupe Renault Elf Gordini', made his first appearance in the small world of motor racing... He won the Cup in 1978, after some epic battles in which his quality as a driver and his tenacity were revealed to the general public. The years 79 and 80 saw him at the wheel of Formule Renault cars with the Elf and Motul teams, then in 1982 he took part in the French Production Car Championship with the Garage du Bac team. Despite a long break devoted to an intense professional activity, the motor racing virus was never cured. Many years later, he returned to his first love through historic racing... 20 years of racing at the highest level followed, with numerous podium finishes including several scratch victories in the Tour Auto...*





*You will understand that our man is talented, passionate, and driven by a single goal: victory. This will be reflected in all the cars he will have built to pursue his Historic driver career. A meticulous quest for performance and perfection in compliance with the regulations of the period.*

*Our car took part in many rallies between 2016 and 2019 with very good results:*  
*2017 VHC RALLY CHAMPIONSHIP OF FRANCE*

*Mont Blanc Rally: 4th*

*Rallye du Var: 3rd*

*Tour de Corse Historique: 4th*

*2018 FRENCH VHC RALLY CHAMPIONSHIP*

*Antibes Rally: 3rd*

*Mont Blanc Rally: 2<sup>nd</sup>*

*Rallye du Var: 3rd*

***French Rally Champion in GR4***

*2019 FRENCH RALLY CHAMPIONSHIP VHC*

*Le Touquet Rally: 3rd*

*Mont Blanc Rally: Winner*

*Unfortunately, the 2019 season ended with the car running off the road at the Tour de Corse Historique... at low speed... the vagaries of rallying...*

*The damage could only be assessed once the car had been completely dismantled. Nicolas Suarez began what was to be a thorough and meticulous rebuild. Once the hull was bare, it was taken to Matter France, where it was found that the central cell with the roll cage had not moved. It was therefore decided to repair the hull. Once again, the owner chose to strip the hull completely and then entrust it to his coachbuilder, where the hull was completely overhauled: set on marble, reinforcement of all the anchoring points (front undercarriage, rocker panels, etc.), the right-hand front wheel arch was replaced, as was the front face. The front wings are replaced, and the wing extensions are welded. The rear wings are unsoldered and replaced by new ones to which the wing extensions are welded. Once the assembly is complete, the hull will be shot-blasted and treated with cataphoresis. Nothing is left to chance!*



*During the four months of bodywork, Nicolas Suarez overhauled the engine and Crubilé Sport overhauled the gearbox. The car is literally brand new, down to the smallest detail, including the electrical circuit, which was rebuilt using thermal fuses.*

*After a tune-up on the Lurcy Levis circuit, it was off to the 2021 Tour de Corse.*

*Unfortunately, poor quality petrol prematurely ruined any hopes of victory in the 2021 event. On the way to the shake down, the engine emitted an abnormal noise. The decision was taken to abandon and get back to work.*

*Nicolas Suarez again takes charge of the dismantling. Liners, pistons and cylinder heads are replaced. The crankshaft is controlled, the cylinder heads are replaced by modified RSR double-ignition heads, and new bearings are fitted to Carillo connecting rods. All of this in an engine block conforming to the specs of the period, fitted with the famous "Petit vilebrequin" (small*

crankshaft)! At the end of 2022, the now period-specification 3L engine was run in on an engine dyno and put through its paces: the result was 322 hp at 7,600 rpm.

Since then, our driver has decided to end his career in 2023. After several departures this year, this 2.8L RSR will be the last "toy" to leave his stable.

Scrupulously prepared and maintained by Nicolas Suarez and the technical support of Crubile Sport, our car is ready to take to the track again. A large number of parts are included with the car.

It will be delivered run-in, following a handover session in the presence of its current owner, who is as concerned as ever about the quality of the cars he entrusts to his successors. Are you looking for the ultimate Tour Auto weapon, also eligible for CER or next season's French Rally Championship? Delivered like new, with its FIA International HTP and up-to-date safety system. All you have to do is put your helmet on and fill up!

