



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, 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 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 un 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 2.808cm³ 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 des composants de la 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. La 911 Carrera RSR 2.8 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, et permettent 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...



La Porsche 911 2.8 RSR « 0960 » que nous présentons aujourd'hui est sortie d'usine en mars 1973.

Elle fut livrée en Suisse à M. Buol {Immatriculation GE 134210 } et entame dès cette même année sa riche carrière automobile.

- **24 Heures du Mans 1973** : N° 78 Hervé Bayard / René Ligonnet. DNF
- **Tour de France Automobile 1973** : N°103 Hervé Bayard / René Ligonnet. DNF

En septembre l'auto est cédée à un autre Suisse nommé Schaerer qui l'engage également au Mans.

- **24 Heures du Mans 1974** : N° 67 – Vollery / Chapuis / Dorchy. DNF
- **24 Heures du Mans 1975** : N° 52 - Vollery / Chapuis / Dorchy. DNF
- **24 Heures du Mans 1976** : N° 72 - Vollery / Aeschlimann / Dorchy. DNF

Comptant pas moins de 4 Participations consécutives aux 24h du Mans il est fort probable que notre 2.8 RSR soit la plus assidue à la course mancelle parmi les 49 jamais construites.

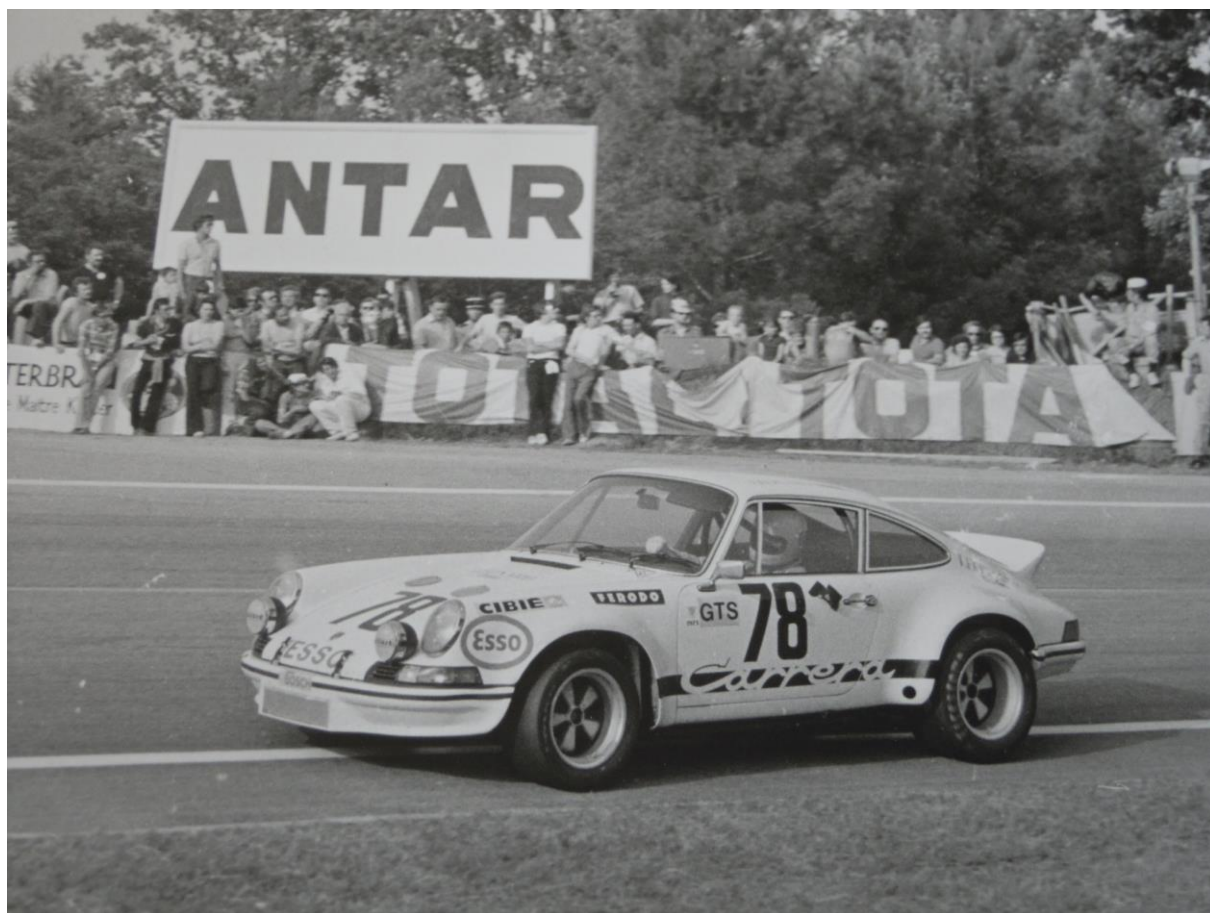
Historic Cars - www.historiccars.fr

cars@historiccars.fr

Gael Regent : +33626486171 – Guillaume Le Metayer : +33662119473

« 0960 » appartient ensuite à Philip E. Olin puis à Bach, tous deux Allemands. Elle est vendue à Enzo Calderari puis au Dr. Bruun qui la restaure en Suisse. Le collectionneur anglais Lord John Mexborough l'acquiert en 1992.

En 2012, elle devient la propriété de son propriétaire actuel, un gentleman driver français grand amateur de Porsche.



Pour l'anecdote, on se souvient que lors du Tour de France Automobile de 1973, « 0960 » participe sous les couleurs du Grand Bazard et des Charlots, pilotée par Henri Bayard et René Ligonnet.

Deux des Charlots, alors en tête des "hits de l'époque", s'emparent de la voiture devant les spectateurs stupéfaits, ils simulent une panne d'essence et poussent l'auto sur la promenade des Anglais au grand plaisir des photographes.

En 2012, « 0960 » participe à la 21ème édition du Tour Auto Historique.

En 2013, son actuel propriétaire choisit de redonner à « 0960 » sa spectaculaire livrée du Grand Bazard et des Charlots, si significative.

L'auto est engagée au Tour Auto Historique 2013 et aux 40 ans de la Carrera 2.7 RS à Reims. Elle reprendra le départ du Tour Auto Historique en 2019.

Scrupuleusement préparée et entretenue par Crubile Sport, notre voiture est prête à reprendre la piste. Un important lot de pièces accompagne la voiture.



Porsche 911 Carrera RSR 2.8 (1973)

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 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 2,808cm³ 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

...



The Porsche 911 2.8 RSR "0960" that we present today left the factory in March 1973. It was delivered in Switzerland to Mr. Buol (Immatriculation GE 134210) and starts from this same year its rich automobile career.

- **24 Hours of Le Mans 1973** : N° 78 Hervé Bayard / René Ligonnet. DNF
- **Tour de France Automobile 1973** : N°103 Hervé Bayard / René Ligonnet. DNF

In September the car is sold to another Swiss named Schaerer who also enters it in Le Mans.

- **24 Hours of Le Mans 1974**: No. 67 - Vallery / Chapuis / Dorchy. DNF
- **24 Hours of Le Mans 1975**: N° 52 - Vallery / Chapuis / Dorchy. DNF
- **24 Hours of Le Mans 1976**: N° 72 - Vallery / Aeschlimann / Dorchy. DNF

With no less than 4 consecutive participations in the 24 Hours of Le Mans, it is likely that our 2.8 RSR is the most assiduous at the race of Le Mans among the 49 ever built.

The "0960" then belongs to Philip E. Olin and then to Mr. Bach, both Germans. It was sold to Enzo Calderari and then to Dr. Bruun who restored it in Switzerland. The English collector Lord John Mexborough acquired it in 1992.

In 2012, it became the property of its current owner, a French gentleman driver and Porsche enthusiast.

For the anecdote, we remember that during the 1973 Tour de France Automobile, "0960" participates under the colors of the Grand Bazard and the Charlots, driven by Henri Bayard and Rene Ligonnet.

Two of the Charlots, then in the lead of the "hits parade", take over the car in front of the stunned spectators, they simulate a gasoline breakdown and push the car on the Promenade des Anglais to the great pleasure of the photographers.

In 2012, "0960" participates in the 21st edition of the Tour Auto Historique.

In 2013, its current owner chooses to give back to "0960" its spectacular Grand Bazar livery. The car is engaged in the Tour Auto Historique 2013 and the 40 years of the Carrera 2.7 RS in Reims. It will take part in the Tour Auto Historique in 2019.

Scrupulously prepared and maintained by Crubile Sport, our car is ready to go back on the track. An important batch of parts accompanies the car.

