



Radicalement Sportive !

La Porsche 911 (964) Carrera RS, succède après presque 20 ans d'attente, à la légendaire Carrera RS 2,7 de 1973. Conçue pour le sport automobile "privé", elle se présente comme la nouvelle arme fatale des amateurs de sorties en club : tout ce qui est inutile est supprimé, tandis que le moteur et le châssis sont optimisés pour un usage résolument sportif...

Les puristes auront dû attendre une bonne vingtaine d'année pour que Porsche propose à nouveau une déclinaison radicalement sportive de la 911. Pour cela, en excluant les anecdotiques Carrera 3.0 RS de 1974, SC/RS de 1984 et 3.2L Clubsport de 1987, il aura fallu attendre la génération type 964 et un regain d'intérêt pour la 911, dont l'avenir semblait plus qu'incertain au milieu des années 80. Le développement de la Carrera RS initialement destiné à la "Carrera Cup" et à l'homologation dans la catégorie N/GT des championnats européens, ne semble pourtant pas, à priori, avoir nécessité un investissement colossal de l'usine. En effet, si l'on en parcourt rapidement la fiche technique, il s'agirait là en fait principalement d'une Carrera 2 dont on a scrupuleusement ôté tout équipement de confort... Mais en réalité, la différence est bien plus profonde puisqu'on est plutôt assez proche d'une 964 Cup ! Le résultat de ce travail fut présenté au grand public en 1991, 1 an après la Cup, puis officiellement commercialisé en Europe pour le millésime 1992. Aussitôt, la RS va conquérir le cœur des puristes de la 911 à la recherche d'une Carrera Cup "de route", dont ils rêvaient depuis 20 ans...

Extérieurement, la Porsche 911 type 964 Carrera RS 3.6, ou plus simplement RS "92", joue la carte

Historic Cars - www.historiccars.fr

cars@historiccars.fr

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

de la sobriété, à l'inverse de son ancêtre, la 911 Carrera RS 2L7 "73", qui arborait des couleurs vives relevées de bandes colorées et un aileron très caractéristique. Elles traduisent d'ailleurs clairement toutes les deux, l'état d'esprit de leur génération. Parmi les modifications visibles apportées à la 911 RS par rapport à la Carrera 2 qui lui sert de base, on remarque tout d'abord les jantes spécifiques, en 17" de diamètre, et les rétros fuselés de la 964 "Cup". Ensuite, l'œil expert s'arrêtera à la caisse abaissée (-40 mm) et au parechoc arrière allégé, avec son éclairage de plaque latéral comme sur la 911 Turbo (965) et à l'absence d'antibrouillards avant, remplacés par de simples caches translucides. Le Cx de la carrosserie est de 0,32. Enfin, le capot moteur reçoit le mythique logo "Carrera RS" qui a fait rêver des générations de Porschistes. Ce logo pouvait cependant être retiré en option mais quasiment personne ne souhaita s'en priver ! Très appréciées également, les bandes latérales Carrera RS étaient une option proposée pour la France par l'importateur Sonauto. La RS, disponible uniquement en coupé, se décline selon 3 versions : la "light" (identification M001), la "touring" (M002), et la Clubsport (M003), non importée officiellement en France. La carrosserie se colorait au choix parmi 8 teintes, spécifiques pour certaines. Il s'agit des rouge rubis, améthyste métallisée, noir verni, bleu maritime, bleu nuit métallisé, rouge indien, blanc grand prix et argent polaire métallisé. En ce qui concerne cette fois les modifications invisibles, on recense tout d'abord des vitrages plus fins que sur une C2, sauf le pare-brise, et le capot avant en aluminium. Il n'a plus de vérins mais une béquille pour le maintenir ouvert. La protection du soubassement est supprimée. A l'intérieur de l'habitacle, c'est le grand ménage !



On a réellement l'impression de monter à bord d'une voiture de course. Ainsi, pour commencer, les portes sont très allégées. Les accoudoirs et les vides poches ont disparu pour laisser place à un panneau quasiment dépouillé. Les poignées d'ouverture sont remplacées par une lanière en tissus, les vitres électriques sont remplacées par deux bonnes vieilles manivelles, idem pour les rétros, et le souci d'allègement va même jusqu'à la suppression du capuchon plastique sur l'indicateur de fermeture ! Petite entorse à la sécurité, les renforts intérieurs de portes sont également supprimés. Pour poursuivre avec l'esprit "Cup", les sièges avant sont remplacés par des baquets Recaro très légers avec coque en fibre composite. Chacun ne pèse que 4,5 kg au lieu de 25 kg sur une Carrera 2. Les harnais ne sont en revanche pas d'origine sur les RS Light et Touring. Le volant plus petit avec un rappel du logo RS sur le cache moyeu (sans airbag, même en option), Pour le reste, on peut résumer en disant que tous les équipements de confort ont disparu de l'habitacle (clim, radio, dégivrage arrière, direction assistée, nombreuses moquettes, etc...).



Enfin, autre détail qui ajoute au charme et à l'exclusivité de la RS : l'absence de sièges arrière, et à la place, le logo "Carrera RS" brodé sur la moquette. Finalement, notre RS 92 a donc été allégée de 130 Kg par rapport à la 911 Carrera 2 Coupé. En finition "Touring", la 911 RS est visuellement, strictement identique à l'exception des antibrouillards qui font partie de l'équipement. Elle conserve en revanche, un coffre avec moquette, mais le capot, toujours en alu, tient comme sur une RS avec une tige. A l'intérieur, l'équipement est globalement assez proche de celui de la Carrera 2. On y retrouve les sièges électriques en cuir de la Turbo, les intérieurs de portes "complets", un éclairage avec plafonnier, le dégivrage de la lunette arrière, le verrouillage central avec alarme, le système

audio, contrôle automatique du chauffage et la possibilité d'avoir en option le toit ouvrant ou la climatisation. Il reste en fait la direction non assistée et l'absence de siège arrière, mais sans le logo RS. On comprend dès lors aisément que les Porschistes ne s'y sont pas trompés et ont massivement opté pour la "vraie" RS, la Touring ayant été produite à 76 exemplaires seulement ! (Nombre total d'exemplaires produits: 2 507 (dont 2 282 light et 76 Touring)).



La génération 964 inaugure un nouveau moteur tout en aluminium. Il est bien évidemment toujours refroidi par air. Sa cylindrée de 3 600 cm³ est obtenue par un alésage de 100 mm et une course de 76,4 mm. On connaît à ce propos la préférence de Porsche pour les moteurs à course courte, plus favorables aux hauts régimes, tandis que les cylindres à plat opposés qui conservent 2 soupapes chacun, se montrent plus favorables au couple. Autre spécificité de ce 3L6, on trouve sur chaque cylindre un système de double allumage par deux bougies disposées face à face, de part et d'autre des 2 soupapes. Identifié sous le type M64/03, le moteur de la Carrera RS 3.6 atteint 325 Nm à 4 800 tr/mn, contre 310 Nm pour Carrera 2, et sa fiche technique fait état de 260 chevaux délivrés à 6100 tr/mn, soit 10 de mieux que la Carrera 2. Cependant, malgré ce gain de puissance qui peut paraître modeste, le moteur de la Carrera RS n'est pourtant pas vraiment identique à celui de la 964 Carrera 2 et ne pèse que 226 kg.

On trouve ainsi au petit jeu des différences, un boîtier d'injection spécifique (Bosh Motronic) avec régime de coupure positionné au-delà de 7000 tr/mn. Et ce moteur est particulièrement plaisant dans les tours. Le taux de compression atteint 11.3:1 et le Flat 6 de la RS se nourrit exclusivement au super sans plomb 98.

Le catalyseur est installé d'origine sur toutes les versions. Les culasses reçoivent des inserts en céramique pour réduire l'échauffement de l'échappement et les cylindres sont usinés coniquement pour pallier la déformation lorsque le moteur atteint sa température de fonctionnement. Le palier moteur est en caoutchouc au lieu du palier hydraulique. Dernier point, un volant moteur allégé de 7 Kg. Une caractéristique qui procure une vivacité incomparable permettant de reconnaître immédiatement une RS par ses montées en régime, sa hargne dans les tours et... son ralenti instable. En réalité, beaucoup de RS passées au banc faisaient plus que les 260 ch annoncés. Et simplement avec un échappement "libéré" et un filtre à air en coton, on arrive à gagner facilement une bonne dizaine de chevaux. En ce qui concerne la boîte de vitesses, Porsche reste fidèle à Getrag, avec la célèbre G50 à 5 rapports, dont le 1er et le 2ème ont été allongés.



La G50/10 de la Carrera RS possède un palier central en caoutchouc plus dur dans le couvercle avant et des bagues de synchro en acier pour les rapports 1-2-3-4 avec angle d'affûtage modifié des manchons de commande, pour améliorer la synchronisation. Le levier de vitesse et la commande dans son ensemble sont hérités de la cup et différents de la carrera 2 : rapport de levier plus faible, course raccourcie de 10 mm, levier plus haut de 28 mm, courbure à gauche plus importante de 10 mm. Le tube de guidage pour le palier de débrayage est rallongé. Pour ce qui est des performances, et on l'achète surtout pour ça (!), la RS s'offre avec son poids réduit de 1230 kg, des chronos pas très éloignés de ceux d'une 911 Turbo 3.6 ! 400 m DA en 13,1", 1 000 m DA en 24,4" et seulement 5,3" pour passer de 0 à 100 km/h. Mais plus encore que les chiffres bruts, l'aisance et la hargne du

moteur dans les tours sont exceptionnels, tout comme sa sonorité, plus que jamais fabuleuse. Car certaines modifications d'allègement se "voient" à l'oreille, comme la suppression des insonorisant entre l'habitacle et le moteur. On se retrouve alors aux premières loges pour écouter la musique du Flat 6 qui régale les oreilles des passionnés.



La boîte Getrag est accouplée à un différentiel autobloquant 20/100%, asservi au couple d'entraînement. Les suspensions ont par ailleurs été entièrement remaniées. Il faut à ce sujet rappeler que sur la génération 964, le train avant possède des triangles inférieurs qui améliorent grandement sa précision et que la suspension est à ressort hélicoïdaux aux quatre roues. Sur la Carrera RS, la suspension de barre stabilisatrice avant de 24 mm peut être réglée à l'aide de 5 trous. La barre stabilisatrice arrière de 18 mm est équipée de 3 trous pour un réglage graduel de la tendance au survirage ou au sous virage. La garde au sol abaissée à 92 mm (-40 mm) et les trains avant et arrière adoptent des combinés ressorts amortisseurs filetés Bilstein, au tarage... très ferme. C'est à ce prix que la RS vire à plat. La direction à crémaillère est du genre précise comme le scalpel. Les jantes de la RS ont plus qu'un design spécifique. Elles sont en fonte d'alliage léger de magnésium. L'adoption de ces 4 jantes fait gagner 10,6 kg au total. Elles ont un profil asymétrique spécifique qu'on ne retrouve pas sur les « Cup » en alu. Cela est destiné à mieux maintenir le pneu. Les pneus justement, des Bridgestone Expedia S01, sont pour l'avant et l'arrière en 205/50 et 255/40, en 17" de diamètre intérieur, indice Z. Une fois sur piste, pour placer l'auto correctement, il vous faudra user de la science des transferts de masses et ne pas hésiter à freiner tard dans les virages pour la placer en délestant l'arrière. Heureusement, on peut toujours compter sur un freinage en béton,

constitué à de gros disques percés ventilés provenant de la Turbo 3.3 (322 et 299 mm de diamètre) avec des étriers en alliage léger à 4 pistons. L'ABS Bosch monté de série n'intervient qu'en limite d'adhérence et ne perturbe jamais un bon pilotage. C'est une qualité assez rare. Enfin, une fois le mode d'emploi assimilé et avec de bonnes notions de pilotage, la Porsche 911 Carrera RS devient une sportive diablement efficace et rapide sur piste, plus encore qu'une Turbo 3.6 à laquelle elle rend 100 chevaux. Quand on vous dit que le poids est l'ennemi du bien... Quelle satisfaction lorsqu'on parvient à dompter ce cheval sauvage !

Comme nous, vous êtes amoureux de la 911 et vous recherchez une sportive efficace sur la piste ? Une sportive virile, authentique et sans compromis, avec laquelle vous apprendrez l'art du Pilotage ? Ne cherchez plus ! Porsche a pensé à vous en 1991 et la 911 Carrera RS 3.6, véritable 964 Cup homologuée route, est la belle dont vous avez toujours rêvé.



Notre 911 (964) RS 1992

La 964 que nous proposons aujourd'hui a été livrée neuve en Allemagne à Berlin en mai 1992 à M. Michael GABEL. Importée en France par First Automobile fin 1998, elle devient la propriété de M. SEBAG avec 9200 km au compteur. Elle sera vendue en 1999 à un collectionneur français M. CLEMENT avec 12400 km qui la cède ensuite à un marchand alors qu'elle n'avait que 15200 km. Entretien par Gaston Racing, il en partage la propriété avec un de ses amis à qui il cède la pleine propriété à 25000 km en 2005. Elle est alors entretenue régulièrement par le concessionnaire Ferrari

Historic Cars - www.historiccars.fr

cars@historiccars.fr

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

Maserati de Bayonne. C'est en 2015 affichant 66 300km qu'elle intègre la collection de RS de l'actuel propriétaire. Cette RS 92 a connu une vie paisible, a toujours été soignée, comme en témoignent son état général, ses accessoires d'usine et son dossier de factures et carnet. Après avoir vécue dans des régions au climat sec, et plus récemment dans un garage chauffé, l'état de la carrosserie est sans défaut !

Suivant les pas de la Carrera RS 2.7, la 964 RS est devenue une auto légendaire des années 90, et un must have dans toute bonne collection. Elle saura également contenter les plus sportifs grâce à des performances toujours d'actualité !



Radically Sporty!

The Porsche 911 (964) Carrera RS is the successor to the legendary Carrera RS 2.7 from 1973 after almost 20 years of waiting. Designed for "private" motorsport, it is the new lethal weapon for club racing: everything that is unnecessary is removed, while the engine and chassis are optimized for a definitive sporty use ...

Purists had to wait a good twenty years for Porsche to offer again a radically sporty version of the 911. For that, excluding the Carrera 3.0 RS of 1974, SC/RS of 1984 and 3.2L Clubsport of 1987, we had to wait for the generation type 964 and a renewed interest for the 911, whose future seemed more than uncertain in the mid-80s. The development of the Carrera RS, initially intended for the "Carrera Cup" and for homologation in the N/GT category of European championships, does not seem to have required a colossal investment by the factory. In fact, if you look at the technical data

Historic Cars - www.historiccars.fr

cars@historiccars.fr

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

sheet, it is mainly a Carrera 2 with all the comfort equipment scrupulously removed... But, the difference is much more profound since it is rather close to a 964 Cup! The result of this work was presented to the general public in 1991, one year after the Cup, and then officially marketed in Europe for the 1992 vintage. Immediately, the RS will conquer the heart of the 911 purists looking for a Carrera Cup "road", which they dreamed for 20 years ...



Externally, the Porsche 911 type 964 Carrera RS 3.6, or simply RS "92", plays the card of sobriety, unlike its ancestor, the 911 Carrera RS 2L7 "73", which was brightly colored with colored bands and a very characteristic spoiler. They both clearly reflect the spirit of their generation. Among the visible changes made to the 911 RS compared to the Carrera 2 that serves as its basis, we first notice the specific wheels, 17" in diameter, and the tapered mirrors of the 964 "Cup". Then, the expert eye will stop at the lowered body (-40 mm) and the lightened rear bumper, with its side plate lighting as on the 911 Turbo (965) and the absence of front fog lights, replaced by simple translucent covers. The Cx of the bodywork is 0.32. Finally, the engine hood receives the mythical "Carrera RS" logo that has made generations of Porsche enthusiasts' dream. This logo could however be removed as an option but almost nobody wanted to do without it! Also very popular, the Carrera RS side stripes were an option offered for France by the importer Sonauto. The RS, available only as a coupe, is available in 3 versions: the "light" (identification M001), the "touring" (M002), and the Clubsport (M003), not officially imported in France. The bodywork could be colored in a choice of 8 colors, some of them specific. They are ruby red, amethyst metallic, black varnished, maritime blue, night blue metallic, Indian red, white grand prix and polar silver metallic. As for the invisible modifications, the windows

are thinner than on a C2, except for the windshield, and the front hood is made of aluminum. It no longer has jacks but a stand to keep it open. The underbody protection has been removed. Inside the cabin, it's a big clean-up!



It really feels like you're riding in a race car. So, to begin with, the doors are very light. The armrests and the pockets have disappeared to make room for an almost bare panel. The opening handles have been replaced by a fabric strap, the electric windows have been replaced by two good old-fashioned cranks, the same goes for the mirrors, and the concern for lightening even goes as far as removing the plastic cap on the closing indicator! A small departure from safety, the interior door reinforcements have also been removed. To continue with the "Cup" spirit, the front seats are replaced by very light Recaro buckets with composite fiber shells. Each seat weighs only 4.5 kg instead of 25 kg on a Carrera 2. The harnesses are not original on the RS Light and Touring. The steering wheel is smaller with a reminder of the RS logo on the hub cap (without airbag, even as an option). For the rest, we can summarize by saying that all the comfort equipment has disappeared from the cabin (air conditioning, radio, rear defrost, power steering, many carpets, etc. ...). Finally, another detail that adds to the charm and exclusivity of the RS: the absence of rear seats, and instead, the logo "Carrera RS" embroidered on the carpet. Finally, our RS 92 has been lightened by 130 kg compared to the 911 Carrera 2 Coupé. In the "Touring" version, the 911 RS is visually identical to the 911 Carrera 2 Coupé, except for the fog lights which are part of the equipment. It retains, however, a trunk with carpet, but the hood, still aluminum, holds as on an RS with a rod. Inside, the equipment is generally similar to that of the Carrera 2. It includes the electric leather seats of the

Turbo, "complete" door interiors, lighting with a ceiling light, rear window defrosting, central locking with alarm, audio system, automatic heating control and the possibility of having a sunroof or air conditioning as options. What remains is the non-powered steering and the absence of a rear seat, but without the RS logo. It is therefore easy to understand why Porschists were not mistaken and massively opted for the "real" RS, the Touring having been produced in 76 copies only! (Total number of cars produced: 2,507 (of which 2,282 light and 76 Touring)).



The 964 generation introduces a new all-aluminum engine. It is of course always air-cooled. Its displacement of 3,600 cm³ is obtained by a bore of 100 mm and a stroke of 76.4 mm. We know that Porsche prefers short-stroke engines, which are more favorable to high speeds, while the opposite flat cylinders, which retain 2 valves each, are more favorable to torque. Another specificity of this 3L6, we find on each cylinder a system of double ignition by two spark plugs arranged face to face, on both sides of the 2 valves. Identified under the type M64/03, the engine of the Carrera RS 3.6 reaches 325 Nm at 4800 rpm, against 310 Nm for Carrera 2, and its technical sheet states 260 horsepower delivered at 6100 rpm, 10 better than the Carrera 2. However, despite this gain in power that may seem modest, the engine of the Carrera RS is not identical to that of the 964 Carrera 2 and weighs only 226 kg.

The differences include a special injection system (Bosh Motronic) with a cut-off speed above 7,000 rpm. And this engine is particularly pleasant at high rpm. The compression ratio reaches 11.3:1 and the Flat 6 of the RS feeds exclusively on super unleaded 98.

The catalytic converter is standard on all versions. The cylinder heads receive ceramic inserts to reduce exhaust heating and the cylinders are conically machined to compensate for deformation when the engine reaches operating temperature. The engine bearing is made of rubber instead of the hydraulic bearing. Last but not least, the flywheel is 7 kg lighter. This feature provides an incomparable liveliness that allows to immediately recognize an RS by its revs, its hustle in the revs and... its unstable idle. In fact, many RS cars that have been tested have made more than the 260 hp announced. And simply with a "liberated" exhaust and a cotton air filter, you can easily gain a good ten horsepower. As far as the gearbox is concerned, Porsche remains faithful to Getrag, with the famous 5-speed G50, whose 1st and 2nd gears have been lengthened. The G50/10 in the Carrera RS has a harder rubber center bearing in the front cover and steel synchro rings for gears 1-2-3-4 with modified sharpening angle of the control sleeves, to improve synchronization. The shifter and the entire control system are inherited from the cup and differ from the carrera 2: lower lever ratio, 10 mm shorter stroke, 28 mm higher lever, 10 mm more curvature on the left. The guide tube for the clutch bearing is longer. As far as performance is concerned, and we buy it especially for that (!), the RS offers with its reduced weight of 1230 kg, lap times not far from those of a 911 Turbo 3.6! 400 m DA in 13.1", 1000 m DA in 24.4" and only 5.3" to go from 0 to 100 km/h. But even more than the raw numbers, the engine's ease and snappiness in the revs is exceptional, as is its sound, more fabulous than ever. Some of the weight reduction changes are audible, such as the removal of the soundproofing between the cabin and the engine. This gives us a front row seat to the music of the Flat 6, which is a treat for the ears of enthusiasts.



The Getrag gearbox is coupled to a 20/100% self-locking differential, which is controlled by the drive torque. The suspension has been completely redesigned. The front suspension of the 964 generation has lower wishbones, which greatly improve its precision, and the suspension is coil-sprung at all four wheels. On the Carrera RS, the 24 mm front stabilizer bar suspension can be adjusted using 5 holes. The 18 mm rear stabilizer bar has 3 holes for gradual adjustment of the oversteer or understeer tendency. The ground clearance is lowered to 92 mm (-40 mm) and the front and rear axles are equipped with Bilstein threaded spring-damper combinations with a very firm setting. This is the price for the RS to go flat. The rack-and-pinion steering system is as precise as a scalpel. The RS's wheels are more than just a specific design. They are made of cast magnesium alloy. The adoption of these 4 rims saves a total of 10.6 kg. They have a specific asymmetrical profile that is not found on the aluminum "Cup" wheels. This is intended to better maintain the tire. The tires, Bridgestone Expedia S01, are for the front and rear in 205/50 and 255/40, in 17" of internal diameter, Z index. Once on the track, to place the car correctly, you'll have to use the science of mass transfers and not hesitate to brake late in the turns to place it by unloading the rear. Fortunately, you can always count on a concrete braking system, consisting of large ventilated drilled discs from the Turbo 3.3 (322 and 299 mm in diameter) with 4-piston light alloy calipers. The standard Bosch ABS only intervenes at the limit of grip and never disturbs good driving. This is a rare quality. Finally, once you've learned how to use it and have a good idea of how to drive it, the Porsche 911 Carrera RS becomes a devilishly efficient and fast sports car on the track, even more so than a Turbo 3.6 to which it gives back 100 horsepower. When they say that weight is the enemy of goodness... How satisfying it is when you manage to tame this wild horse!



If you are in love with the 911 and you are looking for an efficient sports car on the track? A sporty, authentic, and uncompromising car with which you can learn the art of driving? Look no further! Porsche made it for you in 1991 with the 911 Carrera RS 3.6, a genuine road-going 964 Cup, is the beauty you've always dreamed of.

Our 1992 911 (964) RS

The 964 we are proposing today was delivered new in Germany in Berlin in May 1992 to Mr Michael GABEL. Imported in France by First Automobile at the end of 1998, it became the property of Mr. SEBAG with 9200 km on the odometer, then sold in 1999 to a French collector Mr. CLEMENT with 12400 km. He lately sold it to a dealer when it had only 15200 km.

Maintained by Gaston Racing, he shares the property with one of his friend to whom he gives full ownership at 25000 km in 2005. It is then regularly maintained by the Ferrari Maserati dealer of Bayonne. In 2015, with 66 300 km, it is part of the RS collection of the current owner. This 92 RS has lived a peaceful life, has always been well maintained, as evidenced by its overall condition, factory accessories and its file of invoices and booklet. Having lived in dry climates, and more recently in a heated garage, the condition of the bodywork is impeccable!

In the tradition of the Carrera RS 2.7, the 964 RS has become a mythical car of the 90's, and a must have in any good collection. It will also satisfy the most sporty drivers thanks to its ever-present performance!

