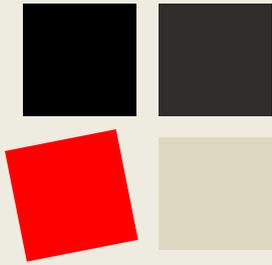


Bibliographie / Bibliography



Historique en français

Historical background in English

**Porsche 911
Carrera RSR**

Revue de presse / Press review



13.07.2015

Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

Porsche 911 24 Heures du Mans 1973

Les 24 Heures du Mans 1923-1992, vol II
Christian Moity, Jean-Marc Teissèdre & Alain Bienvenu

Les 24 Heures du Mans 1923-, Tome 2
Christian Moity, Jean-Marc Teissèdre & Alain Bienvenu
Ed. Le Mans Racing

Porsche au Mans, Toutes les Porsche depuis 1951,
Dominique Pascal
Ed. E.P.A

24 :16
Le Mans 24 Hours : 16 wins with Porsche
An autobiography with Michael Cotton
Norbert Singer
Ed. Coterie Press Book
ISBN 1-902351-30-4

Porsche : racing cars of the 70's
Paul Frère
Ed. PSL
ISBN 0 85059 442 1
Anglais seulement / only English

Porsche Racing cars : a history of factory competition
Bill Oursler
Ed. MBI Publishing
ISBN 0-7603-0727-X
Anglais seulement / only English

Les Porsche 911 de série et de compétition
Paul Frère
Ed. Vilo
ISBN 2-88001-178-7
Français seulement / only French

Historique en français

1973 est l'édition du cinquantenaire des 24 Heures du Mans. Matra, vainqueur en titre affronte Ferrari, le Champion du Monde. Porsche ne fait pas partie des favoris mais souhaite bien tirer son épingle du jeu.

Après l'élimination des 917 du Championnat du Monde des marques, Porsche qui souhaite maintenir sa présence dans les compétitions européennes décide de développer plus intensivement la 911 pour lui faire disputer le Championnat européen des voitures Grand Tourisme. Pour cela il faut gagner quelques 100Kg, ajouter des chevaux supplémentaires, mettre des pneus plus larges... pour concurrencer les Ferrari 365 GTB/4 et les De Tomaso Pantera. C'est ce cahier des charges qui donne naissance à la Carrera RS 2.7 mise sur le marché à la fin de 1972 équipée pour la première fois de pneus plus larges à l'arrière qu'à l'avant et du béquet en « queue de canard » pour réduire la portance sur le train arrière.

Cette Carrera RS sert de base à la version compétition « RSR », que l'usine engagea en Groupe 4 dans de nombreuses épreuves en vue de glaner des enseignements pour l'avenir. On parlera de cette voiture comme d'un laboratoire roulant. A l'avant la carrosserie est équipée d'un tablier descendant plus bas que celui de série. Les portes et couvercles sont en polyester et le reste de la carrosserie en acier pour gagner du poids. Le béquet en queue de canard est remplacé par la jupe Marie Stuart, plus enveloppante pour équilibrer les effets du tablier avant.

Les Porsche Carrera RSR de l'usine sont alignées sous les couleurs du Marini Racing. Elles arrivent au Mans après avoir remporté la Targa Florio. Allégées à 880 Kg, habillées de carrosseries spéciales et propulsées par des moteurs 3l de plus de 300 CV, les deux Carrera RSR n°46 et 47 engagées par l'usine le sont dans la même catégorie « Sport » que les Matra 670B et Ferrari 312PB.

La marque est très représentée cette année-là puisque sur les 55 partants, 15 sont des Porsche, la plus grande délégation pour une marque. L'écurie officielle arrive au Mans avec les 2 seules versions RSR de la Carrera, 9 autres Carrera RS sont engagées par des teams privés.

La consigne pour les pilotes officiels est claire et quelque peu contraire aux souhaits de son team manager, Norbert Singer : rouler à bride abattue pour combler les écarts étant donné que la vitesse de pointe est inférieure à celle qui était prévue mais qu'on a amélioré le confort de conduite.

Partie en 18^{ème} position sur la grille de départ, la RSR de pointe n°46 de l'équipe officielle joue son rôle à merveille, ses pilotes font preuve d'une étonnante rapidité et régularité. A mi-course elle pointe en 5^{ème} position et termine au pied du podium dans le sillage immédiat des vraies « sport », la Matra MS670B n°11 qui remporte la victoire après une bataille acharnée et les Ferrari 312PB qui terminent en 2^{ème} et 3^{ème} positions.

Quant à sa jumelle la n°47, son sort est moins enviable puisque Reinhold Joest dut abandonner durant la 7^{ème} heure de course sur panne d'essence. Le voyant de la jauge ne

se serait pas allumé... ou il ne l'aurait pas vu ? Pour éviter que cela ne se reproduise, Porsche développa un système de réserve d'essence.

Historical background in English

1973 is the edition of the fiftieth anniversary of 24 Heures du Mans. Matra, winner titular faces Ferrari, the World Champion. Porsche is not of member of favorites but well wishes to get out while the going is good.

After the 917's elimination of the World Championship of the marks, Porsche who wishes to maintain his presence in the European competitions decides to develop more extensively the 911 to let it compete for the European GT Championship. To reach this purpose it is necessary to lose some 100 Kg, to add additional horsepower, to put wider tires to compete the Ferrari 365 GTB/4 and the De Tomaso Pantera. It is these specifications which gave birth in Carrera RS 2.7 launched on the market by the end of 1972, fitted for the first time with wider rear tires than front and with the rear spoiler that looked like a tail of duck to reduce the unballasting.

This Carrera RS was the basis of the race version « RSR ». The factory committed in a group 4 in numerous test events to glean teachings for the future. We shall speak about this car as about a rolling laboratory. In front the body is equipped with a lower front bumper than on cars series. To gain weight, doors and lids are in polyester and the rest of the body is in steel. The tail of duck rear spoiler is replaced by the Marie Stuart's skirt, more captivating to balance the effects of the front bumper.

The factories Porsche Carrera RSR are aligned under the colors of Martini Racing. They arrived in Le Mans after the Targa Florio victory. Relieved in 880 kg, with special bodies and propelled by a 3l engine developing more than 300 horsepower, the two Carrera RSR car numbers 46 and 47 entered by the factory are in the same "Sport" category as Matra 670B and Ferrari 312PB.

The brand is the most important delegation since on the 55 starters, 15 are Porsche brand. The official team comes in Le Mans with the only 2 existing Carrera RSR, 9 other Carrera are RS version entered by private teams.

The instruction of the Porsche Director for the official drivers is clear and contrary to the wishes of the team manager, Norbert Singer: "go flat-out" to reduce the gap increased because a lower top speed to improve the comfort to drive.

18th on the starting grid, the fastest RSR car number 46 plays its role marvelously; its drivers show a surprising speed and a regularity. At mid-race the car is in 5th position and ends at the foot of the podium in the immediate trail of the real "Sport" Matra MS670B car number 11 which takes the victory after a relentless battle with Ferraris 312PB which end 2nd and 3rd positions.

Concerning its twin-sister car number 47, its fate is less enviable because Reinhold Joest has to give up during the 7th hour racing on lack of gas. The light on the dashboard indicating the level of fuel would not be on... or he did not see it? To avoid this kind of bad surprise Porsche developed a spare system of gasoline.

Revue de presse / Press review

Source : Automodélisme # 199 – 03/2014 France
Automodélisme # 201 – 04/2014 France

Slot racing - Nüremberg 2014

Salon

LE MANS MINIATURES



On s'en réjouit, et «cocorico». Le Mans Miniatures avait une nouvelle fois fait le déplacement à Nüremberg. Nous avons apprécié leur vitrine très variée et aussi le petit tableau, à la façon d'une «nature morte», montrant l'âme d'une Audi R16 selon quatre LM 2013 immortalisées ou 1/32e, mais aussi les différents pilotes des trois voitures engagées cette année-là. Conscient des petits soucis mécaniques constants en début de production des modèles slot de LMM, Benoît Moro a revu ses dossiers et nombre de modèles ont été réactualisés, avec notamment des pièces Slot II (couronne, jantes ou à l'arrière, etc.). LMM propose également des châssis en résine ABS. Les amateurs de Matra seront ravis de noter les sorties des MS 670 n°12 et n°14 du Mans 1972, ainsi que la n°15 réactualisée. Nous attendons les Porsche 911 Carrera RSR n°46 et n°47 du Mans 1973, la Porsche 961 n°180 du Mans 1986 (prototype), et la réédition de la Rondeau M379 n°16 gagnante du Mans 1960 (châssis ABS, coque Slot II, jantes ou à l'arrière). Les n°17 du Mans 1980 et n°7 et n°8 du Mans 1981 seront également prochainement rééditées et améliorées. Dans la série GT5, à venir une RS Alpine 1973 disponible en bleu (conductrice, Monsieur Jost) et en gris (conductrice, Béatrice). Pour les figurines ou 1/32e, nous avons croqué pour des «grid girls» et, dans un autre genre, Ettore Bugatti et Norbert Singer.



Duo de Porsche 911 Carrera RSR du Mans 1973.



Prototyp de la future Porsche 961 n°180 du Mans 1986.



Série GT5: RS Alpine 1973, avec Béatrice au volant.



Au premier plan, châssis en ABS de la Rondeau M379 et derrière, le châssis en résine de la version 1980. Soeur du détail extrême: les tableaux de bord sont différents!



Matra MS670 n°12 du Mans 1972.

LES MODELES DU MOIS

PORSCHE 911 CARRERA RSR LM 1973

► **NOTRE AVIS** : Les 24 Heures du Mans 1973, ou l'édition du cinquantenaire ! Et elle a tenu toutes ses promesses grâce à un duel épique entre le vainqueur sortant, Matra, et Ferrari, championne du monde en titre. La Matra-Simca MS 670 B de Pescarolo et Larrousse aura le dernier mot. Pour les accessits, il fallait compter sur Porsche et la 911 Carrera RSR n°46 de van Lennep et Müller (41), tandis que leurs équipiers, Jost et Aidi, sur la n°47, avait abandonné dès la septième heure (gamme d'essence). Le Mans Miniatures avait présenté ces deux Porsche lors du Salon de Nüremberg 2014 et elles sont désormais disponibles. Attention, elles ne sont pas totalement des sœurs jumelles et comportent en effet une petite différence au niveau du spoiler avant. La n°46 avait un rétroviseur extérieur côté pilote, et pas la n°47. Bien que toutes deux engagées par Porsche et aux couleurs du Martini Racing, les robes et décorations ne sont pas identiques, à commencer par les spoilers avant et arrière. Le Mans Miniatures a parfaitement reproduit les différences sur ce beau duo de modèles en résine, à classer dans la catégorie des « indispensables ».



► Fabricant : Le Mans Miniatures
► Echelle : 1/32
► Références :
N°46 : 132053/46M
N°47 : 132053/47M
► Prix : €€€€€

Source : Car-On-Line 2/2014 – Germany Source : Slotmagazine UK #7 - UK

Le Mans Miniatures

Bei den Franzosen erscheinen bereits in diesen Tagen zwei Varianten des Porsche 911 RS aus der Targa Florio 1973, die durch ihren markanten Heckspoiler besonders auffallen. Bereits für April ist der Matra MS670 in zwei Langheckausführungen aus 1972 vorgesehen. Auch die Siegerversion mit dem kurzem Heck und der Startnummer 15 folgt. Zudem



Porsche 911 RS



Renault RS Alpine

trieb in Le Mans am Start war. In der GT5-Serie mit Straßenfahrzeugen ist ebenfalls für den Herbst eine Fortführung mit zwei Renault RS Alpine angekündigt. Schließlich sind bei Le Mans Miniatures neue Grid Girls zu erwarten, die aufwendig gefertigt Liebhabercharakter haben.



Rondeau M379

ist vom Rondeau M379 in der Siegerversion 1960 eine Neuaufgabe in einer überarbeiteten Ausführung mit einem Fahrwerk aus ABS-Kunststoff und Slot-II Technik zu erwarten. Optional wird ein Chassis aus Aluminium erhältlich sein (1). Im Hinblick auf den betriebenen Aufwand ist das Erscheinen weiterer Versionen denkbar. Daneben zeigte man bei Le Mans Miniatures auch das Muster eines Porsche 961, dessen Vorbild 1986 mit einem Allradan-

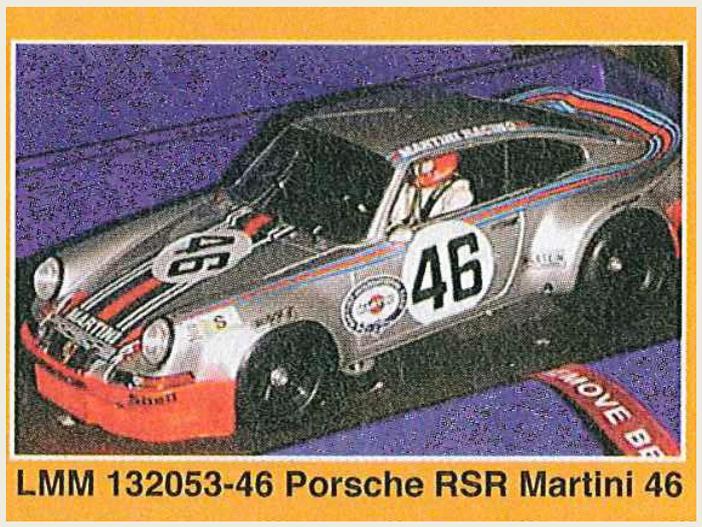


Porsche 961



Matra MS670 LM 1972

Car-On-Line 2/2014 25



**Le Mans Miniatures Porsche 911 RSR 1973 (1:32)
Ein Prototyp mit der Nähe zur Serie**



Der auf dem neuen Porsche 911 RS 2.7 basierende RSR zählte 1973 zu den Überraschungen in der Marken-WM. Mit Siegen bei den 24h von Daytona, 12h von Sebring und in der Targa Florio ließen die Coupés aus Zuffenhausen mehrfach die vermeintlich stärkere Konkurrenz hinter sich. Die stärksten Wagen verfügten sogar über einen

3.0 Liter Motor und Porsche konnte mit dieser Variante sogar Punkte in der Marken-WM der Prototypen sammeln. Am Ende reichte es für Rang 3 hinter Matra und Ferrari.

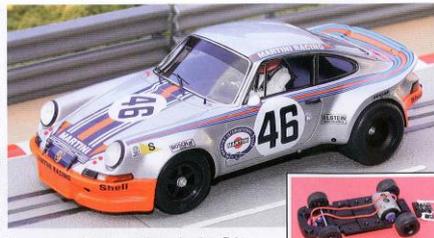
In der RSR-Version war der markante Heckspoiler kräftig nach links und rechts gewachsen und sorgte für mächtig Anpreßdruck auf der Hinter-

achse mit immens breiten Rädern für den 911er. Bei Le Mans Miniatures griff man dieses Thema jüngst auf, nachdem man für die 911er Themenreihe Spezialteile für das Fahrwerk hatte anfertigen lassen, die dem Handling zugute kommen und bereits in Nachbildungen des 911 Carrera RS und 935 bei LMM Verwendung fanden. Vorbild der vorliegenden Miniatur mit der Nr. 46 ist der Wagen von Herbert Müller/Dijs van Lennep, der 1973 Rang 4 in Le Mans belegte. Auch der Werkswagen mit der Nr. 47 und einer gelben Front- und Heckschürze ist von der französischen Marke inzwischen erhältlich.

Diese Modelle sind mit aufwendig gestalteten Karosserien aus Resin ausgeführt, wobei sie vom Gewicht her etwa in einem Kontrast zu Miniaturen von Slot-It stehen. 101 g bringt der Porsche 911 RSR auf die Waage. Die Formgebung ist allerdings ebenso überzeugend wie auch die

Car-On-Line 3/2014 11

ausgesprochen feine Detaillierung. In der maßstäblichen Umsetzung liegt die Miniatur nahe an den Abmessungen des Vorbilds. Aufwerten kann man sie je nach Anspruch eventuell mit schmaleren Hinterrädern, die besser unter die breiten Radkästen passen. Zu den umfangreich wiedergegebenen Feinheiten zählen selbst die Haubenschlösser an Front und Heck, angedeutete Startnummernfeldbeleuchtungen an den Seiten und unter dem Heckspoiler sowie etliche fotogelatzierte Metallteile, insbesondere die Scheibenrahmen an den einzeln sauber eingesetzten Verglasungen. Sorgfältig auf der ta-dellosen Lackierung des vorliegenden Modells aufgebrachte Wasserschieber mit guter Deckkraft sorgen für ein Topfinish dieser Miniatur.



Achsen und ein geschraubtes Zahnrad sorgen für eine zufriedenstellend arbeitende Mechanik, während die Felgen aus Kunststoff am Testmuster mit einem zufriedenstellenden Rundlauf auffeilen. Hinten ist die Achse in Kunststofflagern geführt, während die Vorderachse durch Führungen an der Karosserie in zufriedenstellender Position zum Leitkiel gehalten wird und leicht pendelnd gelagert ist. Indes sitzt der Leitkiel weiter hinten als die Abmessungen eigentlich ermöglichen hätten, um eine maximale Distanz zur Hinterachse zu schaffen (o.).

Der 911 RSR ist ohne Haftmagnet ausgeführt. Das wird dem Wagen gerecht, der wegen seines prachtvollen Anblickes bei einem gemächlichen Tempo viel für das Auge zu bieten hat. Die Motorsierung ist in der Leistung für das Modell angemessen, das sich sicher, aber wegen seines

Gewichts auch nicht besonders schnell fahren läßt. Während die Reduzierung sicher kaum in Betracht kommt, beläßt die Technik aber noch Spielraum zur Optimierung, etwa durch den Tausch der hinteren Räder



gegen Alufelgen oder der Optimierung des Leitkiels. Dabei ermöglicht das Handling des serienmäßigen Modells ohne weiteres viele Liebhaberunden, in denen das Kleinserienmodell erstaunlich viel Fahrspaß bietet und selbst kontrollierte Drifts zuläßt. Da durch den Verzicht auf den Magnet die Kurvengeschwindigkeiten nicht hoch liegen, sollten Beschädigungen weitgehend vermeidbar sein.

Farbenprächtig im Martini-Design ausgeführt, ist das LMM-Modell vor allem für 911er Sammler verführerisch und bringt die Erinnerung an einen ungewöhnlichen Wagen aus dieser Fahrzeugreihe zurück. Entspricht die Fertigungsqualität einer Miniatur dem vorliegenden Muster, steht viel Fahrgenuß auf einer Platte nichts im Weg außer der bekannten Erkenntnis vom besonderen Geschmack, der auch hier seinen Kleinserienpreis hat.



In der Nr. 46 sitzt Herbert Müller. Die Postur der Figur überzeugt weniger als das übrige Modell.

Das 2-teilige Chassis des Porsche aus gespritztem Kunststoff ist letztlich einfach ausgeführt. Die Anordnung des Triebwerks als Sidewinder ermöglichte das Nachbilden eines kompletten Interieurs. Hochwertige



12 Car-On-Line 3/2014