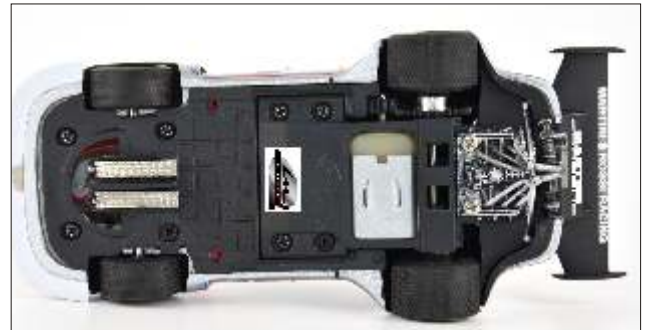


PORSCHE TURBO RSR

24 Heures du Mans 1974



n°21



Manfred
Schurti





PORSCHE TURBO RSR

24 Heures du Mans 1974

2nd place



n° 22



Herbert Müller

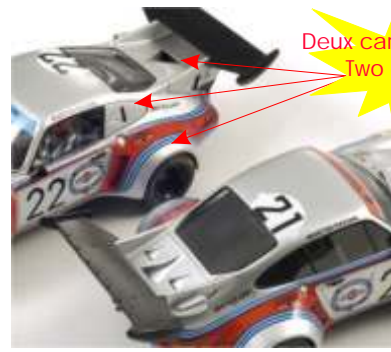


Caractéristiques

Specifications

Carrosserie / Body :
résine polyuréthane / polyurethan resin
Injected chassis plate / plaque chassis injecté
Moteur transversal / sidewinder motor mount
* Jantes alu à l'arrière / Rear alu turned rims
* Couronne Slot.it / Slot.it sidewinder spurgear
* Guide / Pick-up
Poids / Weight : 111.5 g

** Nouveau sur la version évolution
New on the evolution version*



Deux carrosseries différentes
Two different bodies

Réf. 132042EVO/21M



37004741500798

Réf. 132042EVO/22M



37004741500866

Historique / Historical background

The Turbo Carrera were basically modified GT machines and not prototypes sports cars. The 911 turbo was the first car to compete 24 hours with an exhaust-driven compressor.

Porsche technicians must achieve a more desirable racing weight. When they finally achieved to get down the weight, the balance weight must be reviewed: the oil cooler and reservoir were fitted into the nose and a large dual-filler fuel cell was installed in what is normally the rear seat area. The fuel tank was mounted behind the front seats to enable the car to retain its weight balance as the fuel load diminished. The turbo-car was fitted with 17-in wide rear rims, having quite a lot of magnesium wheels left over from the 917 programme.

Car number 22 is the fastest Porsche during practices and from the beginning the RSR shows that they did not come to be behind.

After the first lap Müller in sixth position lets leave in front the Pescarolo-Jarier-Jabouille's Matra, the Gulf of Bell and Jaussaud. He runs fast and strong with his teammate Koinigg. At 11:56 pm Koinigg break the engine in Mulsanne while pointing in 4th position the hour before and must retire. Porsche car number 22 has no problem. Schuppan-Wisell's retirement on Gulf Ford 3 litres and Jarier's troubles on his Matra when he hurts the Carrera Kremer driven by Kremer at the end of the deceleration track portion and needs more than one hour to repair, it allows Porsche car number 22 to reach the third position at the end of the sixth hour.

At mid-race Pescarolo-Larrousse lead in front of the Porsche N°22. The 24 hours are then going to live an epic episode. For Matra, winning the two first places still seems to be possible since Jabouille-Migault team is not far. After 18 hours racing Pescarolo-Larrousse team are 11 laps in front of Porsche car number 22. But new dramatic turn of events: Pescarolo is stopped on the Hunaudières. But with six laps ahead Larrousse crosses the finishing line.

To know all the details of this unbelievable story, refer to complete historical background on the www.gts-series.com

Originellement, la Carrera RSR est une GT modifiée et non pas un prototype. Porsche souhaite en outre profiter de son expérience du turbocompresseur en Can-Am pour le transposer sur la 911. Le challenge réside par ailleurs à faire "maigrir" la Carrera RSR turbo. Quand Porsche y parvient finalement, il faut ensuite revoir la distribution du poids. Batterie et réservoir à huile sont donc placés à l'avant et le réservoir essence en lieu et place de la banquette arrière. Les vitres arrière ont été bouchées par des panneaux en plastique incrémentés de prises NACA alimentant le moteur en air. La partie arrière du toit a été surélevé et aplanie pour améliorer la circulation de l'air. En raison du sur stock de jantes magnésium 17 pouces du programme 917, on les utilise aussi à l'arrière des 911. La n°22 est la Porsche la plus rapide aux essais du Mans et dès le départ les RSR montrent qu'elles ne sont pas là pour faire de la figuration.

Au premier passage, Müller est sixième, et s'il laisse partir devant le trio Pescarolo-Jarier-Jabouille sur Matra, la Gulf de Bell et Jaussaud, il roule vite et fort avec son compagnon d'écurie Koinigg. A 23h56 Koinigg casse son moteur à Mulsanne alors qu'il pointait en 4ème position dans l'heure précédant son abandon. La n°22 n'a, elle, aucun problème.

A la mi-course Pescarolo-Larrousse mènent la course devant la Porsche n° 22. Les 24 Heures vont alors vivre un épisode épique. Pour Matra le doublé semble possible, Jabouille-Migault ne sont pas loin.

Après 18 heures de course l'équipage Pescarolo / Larrousse a une avance de 11 tours sur la Porsche n°22. Mais nouveau coup de théâtre : Pescarolo est immobilisé sur les Hunaudières. Pourtant c'est avec six tours d'avance que Larrousse passera la ligne d'arrivée en vainqueur.

Pour connaître les détails de cette histoire, l'historique est disponible sur le site www.gts-series.com