



DROIT DE SUCCESSION

Les 911 Carrera 2.7 et Carrera 3.0RS ont assumé la lourde responsabilité de succéder à la Carrera 2.7RS qui venait de poser un premier grand jalon dans l'histoire de la 911. Dans le contexte difficile d'une crise pétrolière sans précédent doublée de normes sécuritaires et environnementales de plus en plus contraignantes, chacune a revendiqué l'héritage de la 2.7RS. Et chacune avec les arguments légitimes que nous ont exposés nos modèles d'essai.

Texte Hilaire et Josué Chevrel Photos Kevin Van Campenhout



1



2

3



4

5

58



6

IL EST TOUJOURS DIFFICILE DE FAIRE SA PLACE QUAND ON EST LE "FILS DE", L'HÉRITIER D'UN GRAND NOM. FAIRE LA PREUVE DE SON TALENT LORSQU'ON EST SYSTÉMATIQUEMENT JUGÉ À L'AUNE DU PÈRE.

Pour le millésime 1974, Porsche a été contraint de procéder à une évolution de la carrosserie de la 911 pour se conformer à une nouvelle loi américaine exigeant des constructeurs que leurs voitures puissent supporter un choc à 5mph sans subir de déformation et assurer un minimum de sécurité aux piétons en cas de collision. Le challenge était de taille, car il nécessitait des pare-chocs plus imposants qui pénaliseraient la pureté de la ligne originelle. À cet exercice, de nombreux constructeurs ont perdu leur âme mais Porsche avait su développer une solution qui, faute de faire l'unanimité, constituait un compromis acceptable : les fameux pare-chocs à soufflets... qui dureraient finalement jusqu'en 1989.

Pour cette gamme renouvelée, Porsche proposait trois modèles, dont la cylindrée reposait sur le 2687 cc de la Carrera RS qui avait marqué le millésime précédent. La 911 "standard" de 150ch, une 911S de 175ch et la Carrera qui adoptait sans changement le moteur 210ch de la Carrera RS '73. Ils pouvaient tous fonctionner à l'essence ordinaire, RON 91. Les deux premières versions étaient équipées d'un système d'injection K Jetronic CIS (Continuous Injection System) alors que la 2.7 Carrera conservait le système MFI (Mechanical Fuel Injection) avec la pompe Bosch 019 de la RS. Mais aussi la transmission, les freins (dont les étriers avant en aluminium), les suspensions et les ailes arrière plus larges, profitant au passage de quelques améliorations : des barres antiroulis de plus gros diamètre et des bras oscillants arrière plus légers, en aluminium. Elle satisfaisait aux normes de pollution européennes, mais pas à celles des États-Unis dont la 911 ne foulera jamais le sol avec ce moteur 911/83. Les Carrera américaines se contentaient du moteur de 175ch.

En haut de la gamme

Contrairement à son illustre aînée, la Carrera 2.7 n'a jamais été envisagée comme un modèle d'homologation sportive dont la production aurait été contrainte à un quelconque quota. Elle devenait un modèle à part entière coiffant la gamme et se déclinait en coupé comme en Targa. La production s'est étendue sur deux millésimes suivis de quelques exemplaires isolés en 1976, notamment pour la gendarmerie belge. Sur celui de 1974, elle pouvait recevoir en option la queue de canard des 2.7RS, à l'exception du marché allemand sur lequel le TÜV opposait toujours son veto. En 1975, l'option transmission Sportomatic jusque-là réservée aux 911 et 911S a été étendue à la Carrera, cerclages de phares et rétroviseur étaient peints couleur carrosserie et l'arceau en noir sur la Carrera Targa. L'aile optionnel était désormais celui de la toute nouvelle 911 Turbo, avec son pourtour en polyuréthane déformable, pour satisfaire aux normes piétons allemandes.

Pour promouvoir ses qualités sportives, la Carrera 2.7 fit une apparition comme Pace Car sur le circuit de la Sarthe en 1974, où Porsche brilla avec sa toute nouvelle 2.1RSR Turbo, deuxième au général. Pour les saisons 1974 et 1975, comme son aînée, la Carrera 2.7 était éligible en Gr.3 et participa à de nombreux rallyes internationaux comme le Monte-Carlo, l'Acropole, le San Remo ou la Targa Florio. Elle devait alors être équipée de la plaque de renforcement sur le tunnel arrière, mais en réalité seuls les quatre cents premiers exemplaires en seront automatiquement pourvus, les autres l'étant de manière aléatoire. En début de production, les ailes arrière plus larges étaient identiques à celles de la 2.7RS (des ailes étroites sur lesquelles était soudée une extension) mais très vite, pour d'évidentes questions économiques, elles furent

1 Le millésime 1974 signe une refonte de l'intérieur qui adopte de nouveaux sièges, signature de la 911 depuis lors.

2 Le 2.7 à injection mécanique est repris à l'identique de la Carrera RS de 1973.

3-5 La Carrera 2.7 est le haut de la gamme 911, elle est la mieux dotée du catalogue. Comme une RS Touring, en somme...

6 1974, c'est le grand chamboulement pour les fans de la 911 qui la voient désormais affublée d'énormes butoirs et d'accordéons en plastique.

59



POUR DEUX HÉRITIÈRES D'UN MÊME NOM, D'UNE MÊME LÉGENDE, LES DEUX 911 SEMBLent N'AVOIR RIEN EN COMMUN.

remplacées par des panneaux latéraux emboutis d'une seule pièce. La différence était minime (le méplat qui borde l'arche de roue est constant alors qu'il s'affinait aux extrémités sur la version RS précédente) mais elle fait la différence aujourd'hui pour les connaisseurs.

Le puissant département marketing de Porsche n'a pas reconduit l'appellation RS sur la Carrera 2.7 pour la bonne raison qu'elle n'était déclinée qu'en version Touring avec tous les éléments de confort. Le badge RennSport serait l'apanage de la Carrera 3.0RS destinée à renouveler l'homologation de la RSR en Gr. 4. Notre Carrera 2.7 a été livrée à Salzburg, en Autriche, le 1^{er} septembre 1974, au Directeur de la concession Porsche. C'était une commande spéciale, traitement que l'usine réservait à quelques clients privilégiés. Revêtue d'une magnifique robe vert glacier métallisé, elle arborait sur son capot les "safety bands" orange (option M405) qui contrastaient idéalement avec la couleur de la carrosserie, mais privaient obligatoirement de l'écusson Porsche normalement présent. Autre subtilité propre à cette commande spéciale, les jantes ATS de série en 6 et 7 pouces sont peintes de la même couleur que la voiture. À l'intérieur, les sièges étaient bordés d'un classique similicuir, les assises et dossiers revêtus d'un confortable tweed.

Exception faite de ses quelques finitions spéciales, cet exemplaire n'accusant que 73000km est le parfait témoignage de ce qu'était une 911 Carrera en 1974. Johan l'a acquise en 2013 auprès du réputé chef étoilé Michel Troisgros. Elle va très prochainement entrer en

restauration chez 911 Motorsport, près d'Anvers, en Belgique. Mais pour l'heure, si elle porte par endroits de légères marques de son vécu (tout au plus quelques impacts de gravillons ou un vide-poche un peu détendu), elle se présente dans son strict état d'origine.

Avec un moteur taillé pour la compétition, à la réponse immédiate et à la sonorité envoûtante, l'expérience procurée par la conduite d'une 2.7 Carrera est inimitable. Peu de voitures de son époque pouvaient soutenir la comparaison en termes de légèreté, de maniabilité et de ressenti. Une sorte de compromis idéal entre la voiture de tourisme performante qu'elle était par essence, et la voiture de course qu'elle pouvait devenir pour peu qu'on lui applique la préparation adéquate.

RennSport

Si la Carrera 2.7 était une pure Touring, il fallait donc un modèle spécifiquement dédié à la compétition pour succéder à la 2.7 RS Lightweight originale et ouvrir la voie à une évolution de la RSR. La nouvelle 3.0RS sera la première Porsche 911 "de route" uniquement construite autour des spécifications course, alors qu'auparavant l'usine modifiait des 911 de série. Ce nouveau modèle était donc beaucoup plus cher, affiché 64980 DM (contre 37980 DM pour une Carrera 2.7 MFI) et ne se destinait qu'aux pilotes privés désirant concourir en Gr. 3. Dans le contexte économique tendu du moment, l'usine n'envisageait pas de produire cinq cents nouveaux exemplaires de Carrera 3.0RS. En la présentant comme une évolution de la Carrera 2.7RS, le règlement permettait

1-2 A leur profil, rien n'y paraît, mais sous d'autres angles c'est frappant : les deux Carrera affichent plus de 12cm d'écart aux hanches. Pourtant, la Carrera 2.7 est déjà 42mm plus large qu'une 911S... Mais la 3.0RS base ses mensurations sur la 2.8RSR de 1973.

911 CARRERA		911 CARRERA RS
1974-1976	Millésimes	1974
1534 coupés, 610 Targa	Production	109 (dont 50 RSR)
911/83	Type moteur	911/77
2687	Cylindrée	2994
90x70,4	Alésage x course (mm)	95x70,4
8,5:1	Rapport volumétrique	9,8:1
Injection mécanique Bosch. Pompe Bosch 019	Alimentation	Injection mécanique Bosch. Pompe Bosch 019
210 à 6300tr/min	Puissance maxi (ch DIN)	230 à 6200tr/min
255 à 5200tr/min	Couple maxi (Nm)	275 à 5000tr/min
78,2	Rendement (ch/litre)	76,8
915/16 (5 rapports)	Type boîte	915 (5 rapports)
Aux roues arrière	Transmission	Aux roues arrière
Option: autobloquant à 40%	Différentiel	Autobloquant à 80%
Monocoque acier. Coupé ou Targa	Structure	Monocoque acier, tôles et vitrages fins. Boucliers et capots composite
Indépendante, McPherson, barres de torsion longitudinales 19 mm, amortisseurs hydrauliques, barre antiroulis 20 mm	Suspension avant	Indépendante, McPherson, barres de torsion longitudinales 19 mm, amortisseurs hydrauliques, barre antiroulis 18 mm
Indépendante à bras tirés, barres de torsion transversales 23 mm, amortisseurs hydrauliques, barre antiroulis 18 mm	Suspension arrière	Indépendante à bras tirés, barres de torsion transversales 26 mm, amortisseurs hydrauliques, barre antiroulis 18 mm
Étriers aluminium 2 pistons. Disques ventilés 282,5x20 mm	Freins avant	Étriers aluminium 2 pistons. Disques ventilés percés 304x32 mm
Étriers fonte 2 pistons. Disques ventilés 290x20 mm	Freins arrière	Étriers aluminium 2 pistons. Disques ventilés percés 309x28 mm
Jantes 6x15 pouces Pneus 185/70 VR	Roues avant	Jantes 8x15 pouces Pneus 215/60 VR
Jantes 7x15 pouces Pneus 215/60 VR	Roues arrière	Jantes 9x15 pouces Pneus 235/60 VR
4291 x 1652 x 1320	Long. x larg. x haut. (mm)	4235 x 1775 x 1320
2271	Empattement (mm)	2271
1372 x 1394	Voies av./ar. (mm)	1437 x 1462
1075	Poids à vide (kg)	900
5,11	Poids/puissance (kg/ch)	3,91
240	Vitesse maxi (km/h)	245
6,3	0 à 100 km/h (sec.)	5,3

de n'en construire alors que cent. Finalement, cent neuf unités seront assemblées, dont cinquante-quatre aux spécifications 3.0RS, les cinquante-cinq autres comme de radicales RSR destinées au Gr. 4.

Pour contenir le poids autour de 900kg, la carrosserie de la 3.0RS était allégée par l'utilisation de tôles et d'un vitrage plus minces, et de pare-chocs en fibre de verre intégrant à l'avant un radiateur bienvenu pour refroidir les seize litres du circuit d'huile... L'intérieur dépouillé reconduisait en substance la définition de la 2.8RSR, panneaux de portes simplifiés, sièges coques Recaro avec harnais quatre points et arceau de sécurité. Elle était livrée avec deux ailerons arrière, un premier homologué pour la route avec ses arêtes en polyuréthane souple, et un second, à la surface d'appui bien supérieure, uniquement réservé à la compétition et monté d'office sur les RSR. Les trains roulants reprenaient pratiquement ceux de la 2.8RSR, avec des barres de torsion de 19mm à l'avant et de 26mm à l'arrière, des barres stabilisatrices de 18mm et des amortisseurs Bilstein affermis (des ressorts hélicoïdaux en acier ou en titane étaient disponibles en option). Les étriers de freins en aluminium à quatre pistons, dérivés de la 917, mordaient des disques ventilés et percés, et un palonnier réglable permettait de moduler la répartition du freinage.

Désormais aussi larges que celles de la RSR de la saison précédente, les ailes de la nouvelle RS abritaient des jantes Fuchs de 8x15" à l'avant et de 9x15" derrière. Concernant la mécanique, s'il avait été possible d'augmenter la cylindrée jusqu'à près de 2,7L et même 2,8L sur la RSR par l'usage de cylindres revêtus de Nikasil, porter la cylindrée à 3,0L posait des problèmes de fiabilité pour les blocs en magnésium. Il fut donc nécessaire, malgré l'augmentation



POUR RÉPONDRE AUX EXIGENCES DU TÜV EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ DES PIÉTONS, PORSCHE A CERNÉ SON AILERON DE POLYURÉTHANE, CE QUI LUI A AUSSI CONFÉRÉ PLUS DE SURFACE D'APPUI...

6

de poids induite, de revenir au bloc en aluminium, plus résistant. Alimenté par une pompe à injection mécanique avec un tiroir par rangée de cylindre et une pipe d'admission par culasse, il développait 230 ch à 6200 tr/min pour un couple de 28mkg à 5000 tr/min. Avec l'augmentation du taux de compression à 9,8:1, le 3.0 ne pouvait être nourri qu'avec une bonne essence à l'indice d'octane 98. La boîte de vitesses à cinq rapports était la même que celle de la 2.7RS avec un circuit d'huile contenant 3,75 litres, une pompe assurant une lubrification plus efficace et un radiateur à serpentin dans l'aile avant gauche. Elle était aussi munie d'un différentiel autobloquant à 80%. Malgré 10% de puissance et de couple supplémentaires par rapport à la 2.7RS, la vitesse de pointe n'était pas significativement améliorée, à cause de la carrosserie large. En revanche, accélération et vitesse de passage en courbe étaient supérieures. C'était une véritable voiture de course, taillée pour les circuits. Son évolution RSR de 330 ch, éligible en Gr.4 (disponible contre environ 30000 DM supplémentaires) a dominé le Championnat européen GT et le Championnat américain ISMA en 1974 et 1975 malgré la présence des BMW de 430 ch et des Corvettes de huit litres de cylindrée.

Notre 3.0RS blanc Grand Prix a été achetée en 1974 par l'importateur suisse Georges Bosshard, qui participa activement au DRM (Deutsche Rennsport Meisterschaft) entre 1974 et 1978, signant de nombreuses victoires de classe. D'après l'historien John Starkey, qui a écrit le livre *From R to GT3 RS*, ce serait cette machine, portant le numéro de course 84 et sponsorisée par les jeans Loïs, qui aurait participé aux 24 H du Mans 1975, pilotée par l'équipage suisse Gerhard Maurer, Christian Beez, Eugen Straehl, et aurait terminée première du Gr.3 et 10^e au général.

Elle n'apparaît plus en public après 1978, on ne la retrouve que bien des années plus tard aux mains d'un banquier suisse qui l'a engagée au Mans Classic en 2012 et à trois Tour Auto, dont le dernier aussi en 2012. Actuellement propriété du même collectionneur belge, elle a été repeinte dans sa couleur d'origine avec les jantes Fuchs dorées accordées aux bandes Carrera, comme à sa sortie d'usine. Malgré son lourd passé en compétition, elle est restée entièrement "matching number" et dispose toujours de sa caisse d'origine. Le seul écart avec ses spécifications originelles réside dans les baquets et l'extincteur aux normes FIA modernes justifiés par ses quelques engagements en compétition historique.

Querelle d'héritage

Aux yeux des puristes, la lignée des 911 dites "classic" s'est éteinte avec le millésime 1973. Déjà l'augmentation du poids imposée par les éléments de sécurité et les moteurs bridés pour satisfaire à la réduction des émissions avaient commencé sur le reste de la gamme à dénaturer la personnalité de la 911. Pourtant, même si elles affirment chacune une personnalité distincte, les Carrera 2.7 MFI et Carrera 3.0RS font figure d'exception, seules série G à procurer le même plaisir de conduite que les 911 "d'avant" grâce à leur légèreté et leur mécanique sans contrainte.

Peut-être aussi parce que les modèles 1974 sont une anecdote dans l'histoire de la 911. Les carrosseries étrennent un nouvel accastillage en plastique noir sur les pare-chocs, mais elles portent encore les cerclages de phares et le petit rétroviseur chromés. C'est plus flagrant encore dans les habitacles, qui inaugurent ces sièges avant dont le design deviendra la signature de la 911, mais arborent encore les panneaux de portes et autres finitions des intérieurs antérieurs. Autant de détails qui évolueront

- 1 L'habitacle de la 3.0RS est aussi dépouillé que celui de la précédente RSR. Ici, les baquets ne sont pas ceux de 1974 mais répondent aux normes FIA actuelles.
- 2 Le moteur ne gagne que 20 ch, mais les réglages le rendent plus pointu que le 2.7.
- 3-5 Toutes les caractéristiques qui ont fait la légèreté d'une Carrera 2.7RSH sont reconduites sur la 3.0RS
- 6 Une 3.0RS est aussi large que la 2.8RSR '73.



LES CARRERA 3.0RS ET CARRERA 2.7 PARTAGENT LA MÊME SÉQUENCE DE NUMÉROS DE CHÂSSIS. OFFICIELLEMENT, LEUR "TYPE" N'INDIQUE AUCUNE DIFFÉRENCE, ELLES SONT LES FAUSSES JUMELLES HÉRITIÈRES LÉGITIMES DE LA CARRERA 2.7 RS.



dès le millésime 1975, mais qui trahissent l'entre-deux de la '74. Et de fait, cette caractéristique en définit aussi la personnalité unique.

Si vous avez eu la chance de vivre l'expérience de la Carrera 2.7RS, particulièrement dans sa version Touring, vous retrouvez immédiatement vos marques dans une Carrera 2.7 du millésime suivant.

Abstraction faite des baquets et du volant, tout vous replonge dans l'ambiance. Même les odeurs. Dès que vous tournez la clé, vous êtes envahi de cette sonorité ronde, civilisée mais surtout pas aseptisée. Vous reconnaissez immédiatement ce tempérament vigoureux dont la poussée entame une deuxième vie passés les 4000tr/min. Les barres antiroulis redimensionnées n'y peuvent rien, elle garde cette tendance à se tasser vertement de l'arrière-train lorsque la relance est musclée, à marquer ce chouia de roulis qui participe aussi à la placer sur ses appuis en virage. Bref, en ça la Carrera 2.7RS ne peut renier ce qu'elle a transmis à une Carrera MFI. Ce qui n'enlève rien, pour autant, à la part d'héritage qui revient de droit à la Carrera 3.0RS, sur laquelle tous les curseurs ont été poussés plus loin encore dans le sens de la compétitivité. Pour exemple, son châssis s'assoit sur des bases assez proches de ce qu'étaient les RSR de la saison précédente. Son habitacle aussi d'ailleurs. Une 2.7RS, même Light, avait au moins la décence de cacher le fond de sa boîte à gants d'un semblant de couvercle. N'attendez pas tant de pudeur d'une Carrera 3.0RS... En revanche, elle est aussi radicale dans son comportement que

pouvait l'être une 2.8RSR. Aussi raide, aussi ferme dans sa manipulation, ne serait-ce qu'à l'embrayage. Cette fois, au ralenti, l'échappement joue une mélodie plus caverneuse que dans la MFI. Et si le caractère moteur n'est pas si éloigné, ses réglages exclusivement calibrés pour la course vous rappelleront immédiatement à l'ordre si vous comptiez enrouler gentiment sur un filet de gaz depuis les bas-fonds du compte-tours. Sa partition à elle se joue un peu plus haut. Si la 2.7RS revit à partir de 4000tr/min, la 3.0, elle, ne vit qu'à partir de 4000 ! En dessous, ce ne sont qu'à-coups et toussotements. Sous tous les aspects de sa personnalité, cette 3.0 se vit comme un hybride à mi-chemin entre Carrera 2.7RS Light et 2.8RSR. Ce qui, finalement, résume bien l'enjeu du débat : la "Reine Mère" Carrera 2.7RS était une auto à deux visages, intrinsèquement conçue pour la compétition, mais diffusée à plus de 80% sous sa forme Touring civilisée. Le millésime 1974 a eu le mérite de clarifier les rôles et d'en attribuer un propre à deux modèles distincts. Si la Carrera 3.0RS est sans conteste l'héritière naturelle de la 2.7RS Light en compétition, la Carrera 2.7 MFI est définitivement à la route ce qu'était la 2.7RS Touring l'année précédente, singularité esthétique en moins. Mais, en témoignent les numéros de châssis en 911.460 communs aux deux modèles, les Carrera 2.7 MFI et 3.0RS partagent un lien de sang direct, un même ADN, avec la mythique 2.7RS, et peuvent revendiquer chacune leur droit à sa succession. 🍷

- 1** Un ADN commun, mais des vocations bien distinctes...
- 2** Les Safety Bands étaient censées rendre les 911 plus visibles.
- 3-4** 15" de diamètre, mais des largeurs sans commune mesure.
- 5** La coque de RS était soigneusement renforcée.