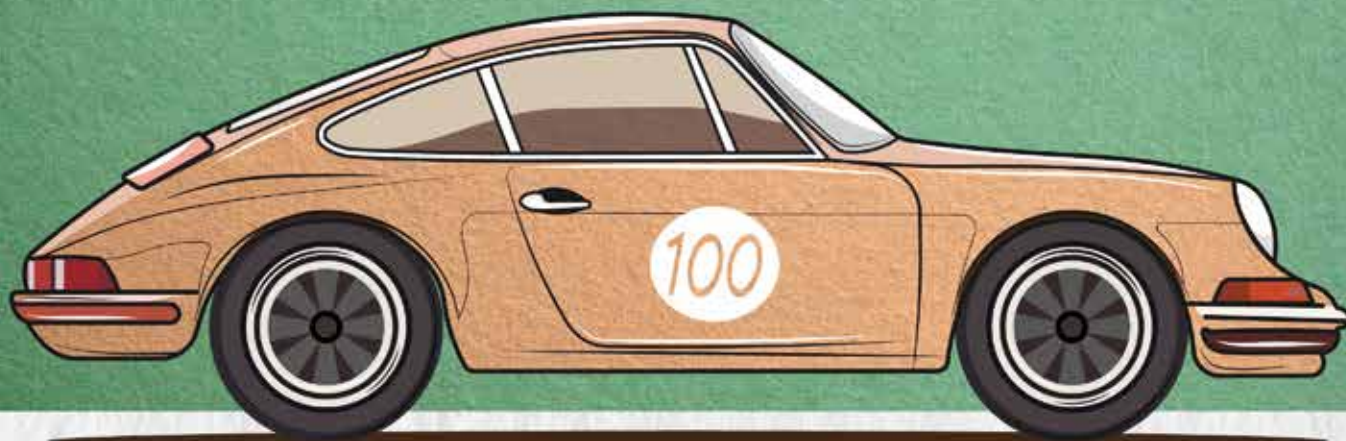


The Six⁶

RACING CARS AUCTION

VENTE DE 6 PORSCHE DE LÉGENDE

29 juin 2023



VENTE AUX ENCHÈRES SPÉCIALE AGRASC
Balsan Enchères

CATALOGUE

ÉDITORIAL

Des voitures mythiques, une occasion unique !

Cette magnifique collection de Porsche est mise aux enchères à la demande de l'agence de gestion et de recouvrement des avoirs saisis et confisqués (AGRASC).

Valoriser les biens saisis pour en préserver le prix, gérer et vendre les biens confisqués pour abonder le budget de l'État font partie des crédos de cet établissement public fondé en 2010. Placée sous la tutelle des ministères de la Justice et du Budget, l'Agrasc a pour mission de mettre en œuvre les décisions patrimoniales des juridictions judiciaires françaises et ainsi donner corps à l'adage selon lequel « le crime ne paie pas ».

Afin de donner au plus grand nombre la possibilité d'acquérir un de ces biens d'exception et de valoriser au mieux cette collection, l'équipe de maître Balsan procédera le jeudi 29 juin à la vente de ces 6 véhicules de compétition.

Véritables pépites, ces modèles Porsche sauront séduire passionnés et amateurs par leur beauté intemporelle et sont la promesse de belles batailles d'enchères.

Mythical cars, a unique opportunity!

This magnificent collection of Porsche is being auctioned at the request of the Agency for the Management and Recovery of Seized and Confiscated Assets (AGRASC).

This public institution, founded in 2010, is empowered by the government to enhance and preserve the value of seized assets, as well as to manage and sell confiscated goods to contribute to the state budget. Placed under the supervision of the ministries of Justice and Budget, Agrasc mission is to implement the heritage decisions of the French judicial authorities and thus give substance to the adage that «crime does not pay.»

In order to give as many people as possible the opportunity to acquire one of these exceptional items and maximize the value of this collection, Maître Balsan's team will proceed with the sale of these 6 competition vehicles on Thursday, June 29th.

These Porsche models are true gems that will captivate enthusiasts and amateurs alike with their timeless beauty, promising exciting battles and high stakes.

SOMMAIRE

— *Lot 1* —
**PORSCHE
906 K**
année 1966



Pages | 06
25

— *Lot 2* —
**PORSCHE
907 K**
MODIFIÉE LH
année 1967



Pages | 26
45

— *Lot 3* —
**PORSCHE
908 LH**
année 1968



Pages | 46
65

— *Lot 4* —
**PORSCHE
911 ST**
LE MANS 2.3L
année 1971



Pages | 66
85

— *Lot 5* —
**PORSCHE
911 RSR**
CARRERA 2.8L
année 1973



Pages | 86
105

— *Lot 6* —
**PORSCHE
911 RSR**
CARRERA 3.0L
année 1974



Pages | 106
125

01

— *Lett. 1* —
PORSCHE
906 K
année 1966

CHÂSSIS N° 906-017
MOTEUR N° E
BOÎTE DE VITESSES (non numérotée)
VOITURE DE COMPÉTITION SANS
TITRE DE CIRCULATION

ESTIMATION
1 000 000 € / 2 000 000 €
SANS RÉSERVE

PORSCHE 906 K

Une des 906 d'usine les plus historiques

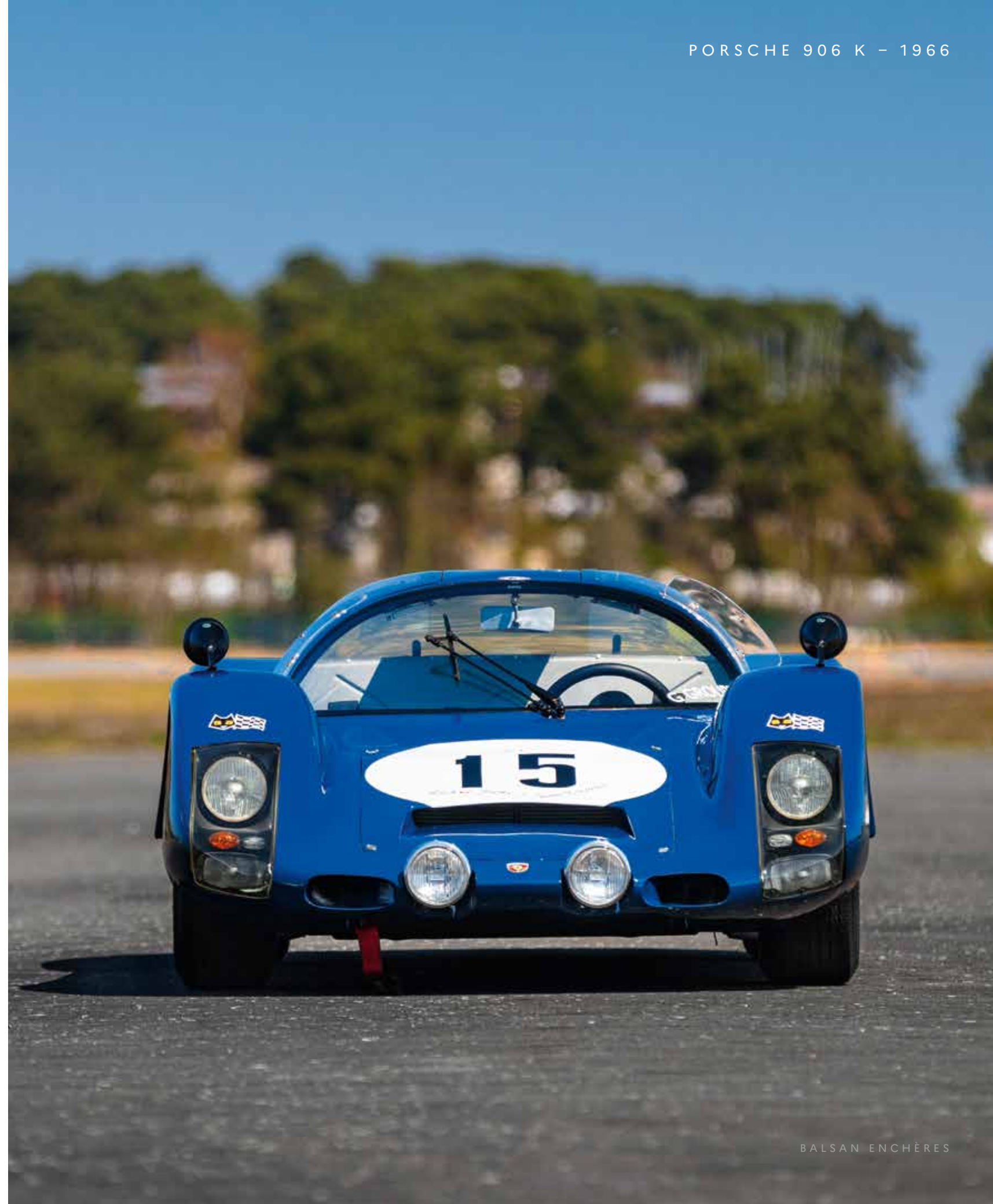
Prototype d'usine présenté à la presse et première type 906 engagée en Championnat
6^e place et victoire de classe aux 24 Heures de Daytona 1966
Voiture à l'historique connu et documenté, passée chez les meilleurs spécialistes
Restauration complète de haut niveau par Freisinger Motorsport
Éligible dans les plus célèbres épreuves historiques
Une des 906 d'usine les plus historiques



L'aura de la marque Porsche s'est incontestablement formée grâce à son histoire en compétition automobile. La firme de Stuttgart s'y est continuellement et profondément investie au travers d'une recherche constante de progrès technique, dont les modèles de série ont toujours bénéficié et qui a participé à la construction de la légende du constructeur.

En tant que voiture de course, la Porsche 906, s'inscrit pleinement dans cette quête de la performance et d'efficacité caractéristique de l'entreprise de Zuffenhausen. La 906 est issue d'un changement de réglementation en championnat du monde d'endurance, créant la catégorie « Sport », entre les catégories « Prototypes » et « Voitures de tourisme » et impliquant la fabrication d'une série minimum de 50 voitures. C'est sans aucun doute une voiture qui porte en elle les gènes de la compétition, ne serait-ce que parce qu'elle dérive de la 904, laquelle a amorcé l'évolution de Porsche en compétition. Conçue et développée à partir de 1963, la Porsche 904, également appelée « Carrera GTS », était entièrement nouvelle, bloc motopropulseur mis à part (au moins au départ), ce qui ne l'empêcha pas de faire une brillante carrière sportive. Son développement se poursuivit les deux années suivantes, notamment avec la version spyder, équipée d'un moteur 8 cylindres et sur laquelle l'ancien châssis à caisson fut remplacé par un châssis tubulaire plus léger un peu avant la fin de la saison 1965. C'est cette voiture qui servit de base à la 906, notamment pour ce qui est du châssis. La Porsche 906 est un coupé de moins d'un mètre de haut, avec une carrosserie en résine de polyester renforcée de fibres de verre, reposant sur un châssis tubulaire en acier et mue par un moteur six cylindres 2.0L de 911 en position centrale de 210 chevaux, lui permettant d'atteindre, compte tenu de son poids très contenu, une vitesse maximale de 280 km/h !

The undeniable prestige of the Porsche brand can be traced back to its illustrious history in motorsports. The Stuttgart-based automaker has always placed great emphasis on the tireless pursuit of technical innovation, a philosophy that has consistently imbued their production models with a winning edge and played an integral role in the construction of the brand's legacy. As a racecar, the Porsche 906 stands as the ultimate embodiment of this unwavering pursuit of performance and efficiency, hallmarks of the Zuffenhausen-based company. The 906 was the direct result of a regulation change in the world endurance championship that gave birth to a new «Sport» category, sandwiched between «Prototypes» and «Touring Cars» and requiring the production of a minimum of 50 cars. This car is undoubtedly infused with the genes of competition, its lineage tracing back to the 904, which paved the way for Porsche's evolution in racing. Conceived and developed from 1963 onwards, the Porsche 904, known as the «Carrera GTS», was an entirely new design, save for its powertrain (at least initially), yet still enjoyed a distinguished racing career. The model's evolution continued over the following two years, culminating in the release of the Spyder version, powered by an 8-cylinder engine, and featuring a new, lightweight tubular chassis replacing the older box-section design just prior to the end of the 1965 season. This car served as the foundation for the 906, particularly in terms of its chassis. The Porsche 906 is a coupé standing at less than one meter in height, its fiberglass-reinforced polyester body resting atop a steel tubular chassis, propelled by a centrally positioned, 2.0L, 210-horsepower, six-cylinder engine borrowed from the 911. This compact yet mighty machine, due to its remarkably low weight, is capable of reaching a staggering top speed of 280 km/h!





La 906 K est présentée à la presse en janvier 1966 et fait immédiatement des débuts remarquables en championnat du monde, dans la foulée, les 5 et 6 février, aux 24 Heures de Daytona aux États-Unis, se positionnant 6^e au classement général et remportant la course dans la catégorie Prototypes de moins de 2 000 cm³. S'ensuit immédiatement une belle 4^e place au classement général avec une victoire de classe, toujours dans la même catégorie, aux 12 Heures de Sebring. Puis la 906 fait également sensation en Europe, avec un beau triplé en classe Prototypes de moins de 2.0L encore, avec les 4^e, 5^e et 7^e places au classement général lors des 1 000 km de Monza.

Quelques semaines plus tard, la 906 continue sur cette formidable lancée avec sa première victoire au classement général en remportant l'épreuve de la Targa Florio 1966. Au Nürburgring elle s'illustre aussi, avec une bonne 4^e place au général et un triplé de classe en catégorie Sport 2.0L cette fois. La 906 obtient aussi des résultats impressionnants aux 24 Heures du Mans la même année 1966 mythique, face à des concurrentes comme les Ford GT40 ou Ferrari 330 P3 entre autres à la cylindrée bien supérieure, en s'adjugeant les 4^e, 5^e, 6^e et 7^e place au classement général, tout en remportant en même temps le classement à l'indice et la victoire dans sa catégorie Voitures de Sport 2.0L. Pour l'occasion, cinq voitures avaient été engagées par l'usine dans l'épreuve (sur six au total). Parmi ces voitures d'usine, trois étaient en configuration « longue queue », plus adaptée à un circuit rapide tel que celui du Mans puisque permettant à la 906 de friser les 300 km/h. Les deux autres étaient en version « courte », ce qui n'empêcha pas pour autant l'une de ces 906 « classique », en l'occurrence la numéro 58 de l'équipage Klass/Stommelen d'arriver en 7^e position, devant une Ferrari 275 GTB/C avec son gros 12 cylindres.

The Porsche 906, a stunning sports car developed in the mid-1960s, made an immediate impact on the world stage when it was presented to the press in January 1966. Its championship debut at the 24 Hours of Daytona in the United States on February 5 and 6 of that year was equally impressive, as it secured sixth place overall and won the race in the Prototypes category for vehicles with engines of less than 2,000 cubic centimeters. The car's success continued with a remarkable fourth-place finish overall, along with a class victory in the same Prototypes category, at the 12 Hours of Sebring. The Porsche 906 continued to amaze in Europe, with an outstanding class victory at the 1 000 km of Monza, where it secured fourth, fifth, and seventh places overall in the Prototypes category for vehicles with engines of less than 2.0L. Just a few weeks later, the car continued its remarkable winning streak with its first overall victory at the 1966 Targa Florio.

The 906 also made a strong impression at the Nürburgring track, earning a respectable fourth place overall and a class victory in the Sport 2.0L category. In the same legendary year of 1966, the Porsche 906 achieved impressive results at the 24 Hours of Le Mans, competing against rivals with much larger engines, such as the Ford GT40 and Ferrari 330 P3. The car secured fourth, fifth, sixth, and seventh places overall while simultaneously winning the index classification and the victory in its category, the 2.0L Sports Cars. For this race, the manufacturer entered five cars in the competition, out of a total of six. Three of these cars were in the «long-tail» configuration, which was better suited for a fast circuit like Le Mans and allowed the Porsche 906 to approach 300 km/h. The other two were in the «short-tail» version, which didn't prevent one of these classic 906s, number 58 driven by Klass/Stommelen, from finishing in 7th position, ahead of a Ferrari 275 GTB/C with its large 12-cylinder engine.

La 906 remporte également de très larges victoires en fin de saison 1966. En août à Hockenheim en Allemagne, les trois 906 d'usine en version « longue queue » arrivent en tête de la course. Ainsi que lors de la dernière épreuve des 500 km de Zeltweg en Autriche en septembre, où c'est aussi un triplé de 906 qui termine aux trois premières places de la course, suivie à la 5^e et 6^e place par deux autres voitures.

Ainsi dès sa première année la 906 s'illustre largement dans les épreuves internationales, outre assez logiquement de nombreux succès dans des courses nationales également, et ceci quelle que soit sa configuration. Elle démontre brillamment sa redoutable efficacité et son niveau de performances, en dépit d'une apparence sans ostentation bien que flatteuse et recherchée avec un dessin tout en finesse et en légèreté. Devant la réussite de la voiture, Porsche, qui veut constamment aller plus loin, fera évoluer la 906 en 910. Cette voiture, aussi appelée « Carrera 10 » ou « 906/10 », qui reçoit des 6 cylindres et des 8 cylindres rencontre elle aussi des beaux succès entre fin 1966 et 1967, mais sa carrière est courte car elle est quasiment immédiatement supplantée par la 907.

C'est donc bien la 906 qui a marqué l'histoire. Ce d'autant plus que malgré l'arrivée de la 910, elle continue en 1967 à être engagée par des écuries privées, que ce soit à Daytona, Sebring ou Monza, toujours avec de bons résultats. Réengagée par Porsche au 24 Heures du Mans 1967 elle remporte même encore la victoire dans sa catégorie Sport 2L en se classant 7^e au général, juste derrière une 907 LH et une 910 respectivement en 5^e et 6^e position, pourtant plus puissantes et plus récentes.

The Porsche 906 also achieved significant victories at the end of the 1966 season. In August, at Hockenheim in Germany, the three factory 906 S in the «long-tail» configuration finished at the top of the race. The same result occurred at the final event of the season, the 500 km of Zeltweg in Austria, in September, where a trio of 906 S finished in the top three positions of the race, followed by two other cars in 5th and 6th place. From its very first year, the Porsche 906 distinguished itself on the international circuit, as well as many national races, demonstrating its outstanding efficiency despite an unostentatious yet flattering appearance that is both refined and delicate in its design. In the wake of the 906's success, Porsche, always striving for more, developed the 910.

Also known as the «Carrera 10» or «906/10,» this car was fitted with both six-cylinder and eight-cylinder engines and enjoyed considerable success from late 1966 to 1967. However, its career was brief, as it was quickly overshadowed by the 907. The 906 was the car that made history.

This is especially true given that, despite the arrival of the 910, the 906 continued to be raced by private teams in 1967 at Daytona, Sebring, and Monza, always with good results. Porsche even re-entered the 906 in the 1967 24 Hours of Le Mans, where it won the Sport 2L class while coming 7th overall, just behind the more powerful and newer 907 LH and 910 in 5th and 6th positions respectively.





En plus de ses qualités dynamiques, la Porsche 906 bénéficie d'une silhouette très avantageuse, bien qu'essentiellement dictée par les règles de l'aérodynamique, et est aussi reconnaissable qu'emblématique grâce aux portes « papillon » donnant accès au cockpit. La carrosserie qui repose sur un châssis tubulaire, innovation caractéristique de la 906, est pour autant pratique : le capot arrière est monté sur pivot pour permettre de dégager complètement le moteur et la transmission afin de faciliter toute intervention.

Les phares carénés participent au bon aérodynamisme de la voiture tout en renforçant la pureté de la ligne. Laquelle, fluide et de caractère à la fois, dégage une impression de puissance, surtout sur la version « courte », notamment lorsqu'on regarde la voiture de l'arrière, du fait des ailes larges, dans lesquelles sont logées des persiennes latérales pour refroidir le moteur.

Au niveau du poste de pilotage, ce sentiment de juste équilibre qu'on éprouve devant la 906 se retrouve également. Les organes de commandes sont bien pensés et disposés, dans une ambiance relativement dépouillée, néanmoins esthétique et non dénuée de tout confort, puisque à la fois le siège et le volant sont réglables.

Impressionnante sans être intimidante, ce caractère équilibré de la 906, transparaît également à son volant. Effectivement, d'une facilité de prise en main peu commune pour une voiture de course, avec une boîte de vitesses douce, elle est en même temps très puissante sans être brutale et bénéficie d'un freinage redoutablement efficace dont le dosage est aisé – Les fondamentaux de Porsche sont déjà bien présents.

Si les trains roulants de la 906 sont hérités de la 904 pour des raisons d'ordre économique, le moteur, avant dérivé de la 911, est lui plus spécifique, principalement pour répondre à une contrainte de perte de poids. De type 901/20, le moteur de la 906, grâce à l'utilisation de métaux légers et à tout un travail de finition pointu est un véritable moteur de compétition, pesant 54 kg de moins que celui de la 911 de série dont il est dérivé !

Techniquement, il s'agit d'un boxer six cylindres de 1991 cm³, avec un arbre à cames en tête par rangée de cylindres, chacune alimentée par un carburateur triple corps inversé Weber, dont l'alimentation peut aussi éventuellement être assurée par un système d'injection Bosch. En tant que moteur conçu pour la course, ce moteur à double allumage et refroidi par une turbine, est doté d'une lubrification par carter sec afin d'abaisser le centre de gravité et d'éviter le déjaugage. Il est associé à une boîte de vitesses à 5 rapports synchronisés, dont la maintenance est aisée et l'embrayage commandé par câble.

In addition to its dynamic qualities, the Porsche 906 boasts a highly advantageous silhouette, primarily dictated by the rules of aerodynamics. Its recognizable and iconic appearance is due in part to the «butterfly» doors providing access to the cockpit. The body, which rests on a tubular chassis - a characteristic innovation of the 906 - is nonetheless practical: the rear bonnet is mounted on a pivot to allow complete clearance of the engine and transmission for ease of maintenance. The streamlined headlights contribute to the car's excellent aerodynamics while reinforcing the purity of its lines. The fluid yet powerful appearance of the 906, especially in its «short» version, is enhanced when viewed from the rear due to the wide fenders housing side louvers for engine cooling. The feeling one encounters while sitting in the driver's seat of the 906 is a certain sense of balance. The controls are well designed and arranged in a relatively spartan but nonetheless aesthetic and comfortable environment, with both the seat and steering wheel being adjustable. Impressive without being intimidating, this balanced character of the 906 is also evident at the wheel. Exceptionally easy to handle for a racing car, with a smooth gearbox, it is at the same time very powerful without being brutal and boasts a supremely effective braking system with easily adjustable pressure – the fundamentals of Porsche are already well established. While the 906's suspension was inherited from the 904 for economic reasons, its engine – derived from the 911 – is of a more specific design elaborated to further reduce weight. The 901/20-type engine of the 906, thanks to the use of lightweight metals and meticulous finishing work, is a true racing engine, weighing 54 kg less than the production 911 engine from which it is derived. Technically, it is a 1991 cc, six-cylinder boxer engine with overhead camshafts for each row of cylinders, each fed by an inverted triple-body Weber carburetor whose fuel supply can also be provided by a Bosch injection system. As an engine designed for racing, this twin-ignition and turbine-cooled engine is equipped with a dry sump lubrication system to lower the center of gravity and prevent the risk of oil starvation. It is paired with a 5-speed synchronized gearbox, whose maintenance is easy and the clutch controlled by cable.



Développée pour les courses de voitures de sport d'endurance, sous l'impulsion de Ferdinand Piëch (directeur du département compétition de l'époque), la 906 était donc une voiture de course homologuée pour la route, qui a couru dans la classe Groupe 4 de la FIA et a été déterminante dans l'histoire de la marque en compétition. Parmi les exemplaires de ce modèle très rare, avec seulement 65 unités fabriquées en tout (bien qu'une série de 15 voitures complémentaires ait été produite face au succès rencontré auprès des pilotes indépendants, sur les 50 initialement prévues) la voiture de la vente, qui porte le numéro de châssis 906-017, est particulièrement remarquable. D'une part, c'est l'un des deux prototypes d'usine (avec la 906-016) qui a été produit sur la série de seulement deux qui a été faite. Cela lui confère évidemment une place singulière dans l'histoire de la 906, puisqu'à ce titre elle a servi de base à de nombreuses améliorations et modifications aux voitures suivantes en production. D'autre part, il s'agit de la plus digne représentante du modèle, s'agissant du châssis de la voiture qui a été présentée officiellement à la presse à l'usine de Zuffenhausen en janvier 1966, avec le responsable du département compétition, Huschke von Hanstein et les pilotes Hans Herrmann et Gerhard Mitter, ainsi que l'indiquent les archives et les ouvrages de références comme celui de Jürgen Barth (vainqueur des 24 Heures du Mans 1977 et ancien directeur de la division Sport-client chez Porsche) et Ulrich Trispel (historien), sur la 906. En outre, il s'agit de la première Porsche 906 à avoir été engagée par la marque en compétition du championnat du monde des constructeurs. À ce titre sa victoire de classe à l'épreuve des 24 Heures de Daytona 1966 en question est d'autant plus marquante, à fortiori sachant qu'elle n'était même pas encore homologuée dans la catégorie Sport 2.0L pour laquelle elle avait été créée. En effet, pilotée par Hans Herrmann et Herbert Linge, la 906-017 portant le numéro de course 15, remporte non seulement la course dans la catégorie des Prototypes de moins de 2.0L dans laquelle elle concourait, mais se classe par la même occasion à la 6^e place au classement général, très prometteuse pour la suite. Notre voiture, 906-017 a ainsi réussi avec brio le baptême du feu de la Porsche 906 en compétition, ce qui ajoute un intérêt historique à cet exemplaire en particulier, d'une voiture déjà extrêmement désirable.

Developed for endurance sports car racing under the leadership of Ferdinand Piëch, the head of the competition department at the time, the 906 race car was designed for endurance sports car racing, and also certified for road use. It competed in the FIA Group 4 class, and was an essential part of the brand's racing history. The model in question is an exceptionally rare one, with only 65 units ever produced - Due to its popularity among independent drivers, a series of 15 additional cars were produced, despite the original plan being to manufacture only 50 units. The car being sold, identified by its chassis number 906-017, stands out among this highly limited edition. On the one hand, it is one of the two factory prototypes (along with the 906-016) produced in a series of only two. This obviously gives it a unique place in the history of the 906, since it served as the basis for numerous improvements and modifications to subsequent production cars. On the other hand, it is the most worthy representative of the model, as it was the chassis of the car that was officially presented to the press at the Zuffenhausen factory in January 1966, with the head of the competition department, Huschke von Hanstein, and drivers Hans Herrmann and Gerhard Mitter, as indicated by archives and reference works such as Jürgen Barth's (winner of the 1977 24 Hours of Le Mans and former director of Porsche's Sport-Client division) and Ulrich Trispel's (historian) book on the 906. Furthermore, it was the first Porsche 906 entered by the brand in competition for the world manufacturers' championship. As such, its class victory at the 1966 24 Hours of Daytona is all the more significant, especially considering that it had not yet been homologated in the Sport 2.0L category for which it was created. Driven by Hans Herrmann and Herbert Linge, car number 15 bearing the 906-017 chassis not only won the race in the less than 2.0L Prototypes category in which it competed, but also finished in 6th place overall, a very promising result for the future. Our car, 906-017, thus successfully passed the baptism of fire of the Porsche 906 in competition, adding historical interest to this particular specimen of an already extremely desirable car.



Après cet exploit, la 906-017, revient en Europe. Elle participe alors aux pré-essais des 1 000 km de Monza en avril et de la Targa Florio en mai, en tant que « mulet » pour les pilotes de l'équipe usine.

En septembre 1966, comme c'était l'usage, 906-017 est vendue par Porsche à Mexico en tant que châssis, sans moteur ni boîte de vitesses. Celle-ci retourne aux États-Unis au début des années 1970, du côté de la Californie, chez un collectionneur qui la cède plus tard à un autre résident du même État, jusqu'à ce qu'elle soit récupérée par l'excellent et réputé spécialiste Manfred Freisinger de Freisinger Motorsport en 2008.

Ce dernier se lance alors dans la restauration et la reconstruction avec toutes les pièces restantes de la voiture, à l'identique de sa configuration de course pour les 24 Heures de Daytona 1966. Un moteur et une transmission conformes au type de la voiture sont évidemment réimplantés dans la voiture à cette occasion. 906-017 passe ensuite entre les mains d'un allemand, puis d'un monégasque, important collectionneur des modèles de compétition de la marque, avant que la voiture arrive en France il y a quelques années.

La qualité du travail effectué au sein de l'atelier Freisinger Motorsport au tournant des années 2010 est encore perceptible plus d'une douzaine d'années après. Malgré un usage en compétitions historiques de la voiture depuis, suite à l'obtention d'un pass port technique historique (PTH) auprès de la FIA par Manfred Freisinger en 2011, cette 906 est en très bon état et a pu conserver certains de ses éléments d'origine. Seul le plexiglas au niveau de la charnière droite (à refixer) de portière gauche est fendu.

After its remarkable achievement, the 906-017 returned to Europe and participated in the pre-tests for the 1 000 km of Monza in April and the Targa Florio in May as a «mulet» for the factory team drivers. In September 1966, as was customary, Porsche dismantled 906-017 and sold it as a chassis without engine or gearbox to Mexico. The vehicle returned to the United States in the early 1970s and was acquired by a collector in California, who later sold it to another resident of the same state. It was not until 2008 that the renowned specialist Manfred Freisinger of Freisinger Motorsport retrieved the car.

Freisinger embarked on a restoration and reconstruction of the vehicle using all remaining original parts, returning it to its race configuration for the 1966 Daytona 24 Hours. An engine and transmission that were consistent with the type of the car were, of course, implanted into the vehicle on this occasion. 906-017 then passed through the hands of a German owner, followed by a Monegasque collector who specialized in the brand's racing models, before the car eventually arrived in France a few years ago.

The quality of the work carried out at the Freisinger Motorsport workshop in the early 2010s is still evident over a decade later. Despite having been driven in historical competitions since, following the obtaining of a historic technical passport (PTH) from the FIA by Manfred Freisinger in 2011, this 906 is in very good condition and has been able to retain some of its original elements.

De plus, 906-017 se présente notamment aujourd'hui dans sa couleur bleue originale, sa configuration de carrosserie de type courte a été respectée et son châssis n'a pas été modifié par rapport à sa livrée de production. Par ailleurs, elle a pu retrouver une mécanique de type compétition alimentée par deux monstrueux carburateurs inversés triple corps Weber, ce qui est assez exceptionnel et lui confère un degré d'authenticité élevé pour une voiture de compétition historique à plus d'un titre. Manifestement très bien entretenue depuis sa restauration totale, le bon fonctionnement de la voiture laisse présager l'engagement dans les plus prestigieuses épreuves historiques de la planète, dans de bonnes conditions à l'issue de la préparation nécessaire, où elle saura sans nul doute s'illustrer avec succès. L'histoire de 906-017 est conforme à la politique de Porsche de n'engager que des voitures neuves dans les courses importantes et de bien revendre les voitures précédentes ayant peu roulé à des écuries privées. En revanche, ce qui est plus exceptionnel c'est qu'elle est restée en l'état après son retrait de la compétition, jalousement conservé par quelques amateurs, avant de bénéficier d'une restauration totale chez l'un des meilleurs spécialistes. Dès lors, elle profite d'une histoire claire, qui est étayée par des documents d'archives, dont certains sont présents au dossier qui accompagne la voiture. Lequel dossier est d'ailleurs assez significatif avec la copie complète du dossier d'usine de la voiture comprenant toutes les informations concernant ses caractéristiques techniques et réglages d'époque. Ce dossier est aussi composé d'un rapport d'expertise et d'historique de l'éminent Jürgen Barth réalisé en 2013, d'autres rapports d'un expert français, mais également d'un certain nombre de factures conséquentes et de contrôles techniques allemands, en plus de l'ancien PTH de 2011 et d'un ancien titre de circulation allemand. Aussi c'est une pièce réellement historique que cette 906-017. Outre toutes ses qualités qui font d'elle une voiture de légende, cette voiture en particulier jouit non seulement d'une place unique dans l'histoire du modèle, mais en plus, avec sa magnifique 6^e position aux 24 Heures de Daytona, elle a laissé sa trace dans l'épopée du sport automobile, tout en participant à la construction du savoir-faire de Porsche en compétition. C'est une opportunité unique d'acquérir un pan entier de l'histoire de la marque pour tout amateur averti de ce type de machine, autant chargée d'histoire que d'émotions.

Moreover, 906-017 is presented today in its original blue color, with its short body configuration respected, and its chassis has not been modified from its production livery. The history of 906-017 is consistent with Porsche's policy of only engaging new cars in important races and reselling the previous cars, which have little mileage, to private teams. What is more exceptional, however, is that it remained in its original state after being withdrawn from competition, jealously preserved by a few enthusiasts, before benefiting from a total restoration by one of the best specialists. From that moment on, it enjoyed a clear history, supported by archival documents, some of which are included in the car's file. This dossier is quite significant, containing a complete copy of the car's factory file, including all information about its technical characteristics and settings from that time. The file also includes a report on the history and expertise of the eminent Jürgen Barth, conducted in 2013, as well as reports from a French expert, a number of substantial invoices and German technical inspections, in addition to the 2011 PTH and an old German registration certificate. The 906-017 is a truly remarkable piece of history, not only because of its legendary status and unique place in the model's history, but also due to its impressive performance. With a remarkable sixth-place finish at the Daytona 24 Hours, this vehicle has etched its name in the annals of motorsport, while simultaneously contributing to the development of Porsche's racing expertise. It's a unique opportunity for any discerning enthusiast to acquire a whole chapter of the brand's history - one that is loaded with both emotional and historical value.





02

— *Lot 2* —
PORSCHE
907 K
MODIFIEE LH
a n n é e 1 9 6 7

CHÂSSIS N° 907-007
MOTEUR N° 907028
BOÎTE DE VITESSES N° CS/907
VOITURE DE COMPÉTITION
SANS TITRE DE CIRCULATION

ESTIMATION
1 500 000 € / 2 500 000 €
SANS RÉSERVE

PORSCHE 907 K MODIFIÉE LH

Une œuvre d'art aux huit cylindres

Voiture d'usine, première 907 à moteur 8 cylindres (771)
4^e place aux 6 Heures de Brands Hatch 1967 en version LH
Seule 907 à carrosserie courte transformée en longue queue spécifique par Porsche
Configuration longue queue actuelle cohérente, rare et la plus performante
Chaîne de propriété complète et prestigieuse depuis l'origine
Restauration ancienne de qualité et documentation d'époque



La 907 marque une étape supplémentaire importante après la 906 et la 910, vers la domination de Porsche en championnat du monde des constructeurs, concrétisée par le titre mondial en 1969 avec la 908.

En effet, dans les années 1960, la course à l'armement est une discipline incontournable pour les constructeurs automobiles les plus prestigieux qui s'affrontent en championnat du monde des voitures de sport/d'endurance. Les metteurs au point, les techniciens et les motoristes foulent le tarmac de circuits aussi glorieux que Daytona, le Nürburgring et, bien sûr, le Mans. Dans ce contexte les améliorations techniques ne cessent de se succéder, car dans l'univers de la course, être le premier à franchir la ligne d'arrivée n'a pas de prix. Toutes ces innovations donnent naissance à quelques-uns des bolides les plus célèbres de tous les temps. Le duel entre Ferrari et Ford est d'ailleurs resté gravé dans la mémoire collective, pas seulement celle des passionnés. Au fil des circuits, l'affrontement entre la GT40 et la 330 P4 tourne au pugilat. Mais le plus fameux des constructeurs allemands rêve lui aussi de gloire, et Porsche consacre toute son énergie dans le but de remporter la course ultime, la plus illustre et probablement la plus difficile : les 24 Heures du Mans. Il aligne alors un prototype lors de l'édition 1967 : la 907. Cette voiture est destinée à remplacer la Porsche 910, riche de nombreux succès et à enfin battre les constructeurs américains et italiens, dont les grosses cylindrées ne cessent de remporter des victoires. Les rumeurs vont alors bon train sur de possibles changements de la réglementation limitant la puissance des Sport Prototypes, ce qui profiterait à Porsche qui fait figure d'outsider depuis quelques années. En attendant, fort de son expérience en la matière, le constructeur de Stuttgart mise sur ce qu'il sait faire de mieux : une mécanique légère et efficace au service d'une aérodynamique exceptionnelle.

The 907 represents a significant milestone in Porsche's path towards absolute dominance in the world championship of manufacturers, building upon the achievements of its predecessors, the 906 and 910. This remarkable progression eventually materialized in the crowning glory of a world title in 1969 with the iconic 908, solidifying Porsche's unrivaled position in the motorsport realm.

During the 1960s, the pursuit of supremacy on the racing circuit became an indispensable pursuit for the most esteemed automobile manufacturers, engaging in fierce competition within the realm of the world sports car/endurance championship. Accomplished engineers, skilled technicians, and adept engine builders graced the hallowed tracks of renowned circuits such as Daytona, the Nürburgring, and, of course, Le Mans. Amidst this backdrop, a relentless pursuit of technical advancements unfolds, for in the realm of racing, the value of crossing the finish line ahead of all others knows no bounds. These relentless innovations give birth to a lineage of legendary racing machines, etching their names indelibly in the annals of automotive history. As the circuits unfolded, the rivalry between the GT40 and the 330 P4 escalated into an intense and brutal contest of skill and will. However, the venerable German manufacturer, Porsche, too, nurtured dreams of greatness, directing its unwavering determination towards clinching the ultimate race, the most prestigious and arguably the most arduous: the illustrious 24 Hours of Le Mans. It was within the hallowed grounds of the 1967 edition of this iconic event that Porsche presented their prototype paragon: the 907.

This vehicle is intended to succeed the illustrious Porsche 910, adorned with numerous triumphs, and finally surpass the American and Italian manufacturers whose incredibly powerful engines have relentlessly claimed victory after victory on the circuit. Speculation runs rife about potential changes in the rulebook that would limit the power of Sport Prototypes, a development that would favor Porsche, who had been assigned the rôle of runner-up in recent years. Meanwhile, drawing upon their expertise in the field, the Stuttgart-based manufacturer relies on what they do best: a lightweight and efficient mechanical system combined with extraordinary aerodynamics.





La 907 est conçue dans le but de remporter l'épreuve de la Sarthe et rien n'est laissé au hasard. Extérieurement, bien qu'il n'y ait pas de différence majeure entre la 910 et la 907, cette dernière est plus aérodynamique car elle arbore des courbes frontales très prononcées, lui permettant une meilleure pénétration dans l'air – d'ailleurs il s'agit de la Porsche ayant le meilleur Cx de l'histoire de la marque sur le circuit sarthois – et surtout une ligne plus élancée. La voiture est notamment équipée d'une nouvelle carrosserie à longue queue (« Lang Heck »), réduisant la traînée et augmentant la stabilité de la voiture à haute vitesse, faite pour percer les Hunaudières. Cet habillage recouvre le moteur de la 910 à six-cylindres à plat de 2.0L de cylindrée (type 901), développant 220 chevaux. Lesquels animent un châssis en acier tubulaire monocoque, dont la conception permet à la voiture de ne pas dépasser les 600 kg, ralentis par des freins à disques ventilés à l'avant.

Ces raffinements technologiques font de la 907 la première Porsche capable de dépasser les 300 km/h et de rivaliser avec des concurrentes munies de puissances bien supérieures.

Outre sa carrosserie, l'autre nouveauté importante sur la 907 est la position de conduite, qui est désormais placée à droite. Ce changement relève d'un choix stratégique de la marque, relatif au fait que la plupart des épreuves sur circuit se déroulant dans le sens des aiguilles d'une montre, avec le volant situé à droite, le poids du pilote est mieux positionné (côté intérieur) dans les virages à droite plus nombreux, ce qui peut conférer in fine un certain avantage.

The 907 is meticulously designed in view of winning a Le Mans and leaving nothing to chance. While there may not be any major outward differences between the 910 and the 907, the latter boasts enhanced aerodynamics, showcasing pronounced front curves that allow for superior air penetration. In fact, it holds the distinction of being the Porsche with the most exceptional coefficient of drag (Cx) in the brand's history on the Sarthe circuit, coupled with an elegantly elongated silhouette. The car is notably equipped with a new long-tail body («Lang Heck»), reducing drag and enhancing stability at high speeds, specifically engineered to master the treacherous Hunaudières straight. This sleek design has at its heart a 2.0L flat-six engine (Type 901) from the 910, generating 220 horsepower. The power is harnessed by a tubular steel monocoque chassis, artfully designed to keep the car's weight below 600 kilograms, with ventilated disc brakes reigning in its momentum at the front.

These technological refinements make the 907 the first Porsche capable of surpassing the 300 kilometers per hour mark and competing with rivals equipped with significantly greater power. Aside from its bodywork, another significant innovation in the 907 is the placement of the driver's seat, now positioned on the right-hand side. This change stems from a strategic decision by the brand, considering that most circuit races follow a clockwise direction, with the steering wheel on the right. Placing the driver's weight (on the inner side) during the more frequent right turns can potentially confer a certain advantage.

Si la Porsche 907 remporte allègrement la victoire dans la catégorie des 2.0L, elle échoue à faire mordre la poussière aux Ford et aux Ferrari lors du Mans 1967 où elle termine à la cinquième place avec la voiture numéro de course 41, menée par Jo Siffert et Hans Herrmann, uniquement battue par ses rivales américaines et transalpines dotées respectivement de moteurs de 4.0L et 7.0L.

Qu'à cela ne tienne, des améliorations sont apportées à la 907, qui reçoit alors un nouveau moteur d'une conception fidèle à l'esprit Porsche : un huit cylindres à plat (type 771) cubant 2.2L pour une puissance de 270 chevaux. L'admission est réalisée par un système Bosch D-Jetronic utilisant une injection mécanique Kugelfischer. Ce moteur est couplé à une boîte de vitesses à 5 rapports (de type 907) qui équipait déjà la 906 et la 910. Tous ces efforts paient pour le constructeur, puisque lors des redoutables 24 Heures de Daytona de 1968, trois 907 dotées du 8 cylindres 2.2L franchissent la ligne d'arrivée côte-à-côte.

Après ce triplé historique, le prototype 907 truste également les deux premières places sur le podium à Sebring la même année. Hélas, il n'en est pas de même pour la suite de la saison durant laquelle la 908 vient rapidement remplacer la 907, munie d'un moteur réalésé à 3 L de cylindrée.

Néanmoins, un peu plus tard dans la saison, la 907 remporte aussi la Targa Florio, signant ainsi sa troisième victoire de championnat au classement général en 1968. Autre fait étonnant : c'est une 907, pilotée par deux pilotes semi-professionnels de l'écurie suisse Squadra Tartaruga, qui termine deuxième au classement général des 24 Heures du Mans 1968 (exceptionnellement dernière course du championnat cette saison-là), devant la 908 de l'écurie Porsche qui se classe à la troisième place du podium.

While the Porsche 907 easily secures victory in the 2.0L category, it falls short of dusting off the Ford and Ferrari competitors at the 1967 Le Mans, finishing in fifth place with car number 41, driven by Jo Siffert and Hans Herrmann. It is only bested by its American and Italian rivals, equipped with 4.0L and 7.0L engines, respectively.

Undeterred, improvements are made to the 907, which then receives a new engine faithful to the Porsche spirit: a 2.2L flat-eight (Type 771) producing 270 horsepower. The intake is managed by a Bosch D-Jetronic system utilizing Kugelfischer mechanical injection. This engine is paired with a 5-speed gearbox (Type 907), already employed in the 906 and 910 models.

All these efforts pay off for the manufacturer, as during the formidable 24 Hours of Daytona in 1968, three 907 S equipped with the 2.2L eight-cylinder engine cross the finish line side by side. Following this historic triple triumph, the 907 prototype also secured the top two positions on the podium at Sebring that same year.

Unfortunately, the subsequent part of the season doesn't go quite as well, as the 907 is quickly replaced by the 908, fitted with an enlarged 3.0L engine. Nonetheless, the 907 also claimed victory at the Targa Florio, securing its third championship win in the overall standings in 1968. Another remarkable fact is that a 907, driven by two semi-professional drivers from the Swiss Squadra Tartaruga team, finishes second overall in the 1968 24 Hours of Le Mans (unusually the last race of the championship that season), ahead of the Porsche team's 908, which took third place on the podium.





Après une saison 1968 témoin d'une véritable bataille entre Porsche et Ford, le constructeur allemand concède finalement le titre mondial à l'américain de seulement trois points. Toutefois, les excellents résultats de la 907 cumulés à ceux de la 908 durant cette saison mettent Porsche à la première place du classement Grand Tourisme, faisant du constructeur le champion du monde de la catégorie cette année-là. La 907 a donc connu une courte mais honorable carrière. Ce d'autant plus que chacun des 21 exemplaires s'est battu contre d'autres voitures de légende (Ford GT 40, Ferrari 330 P4, 412 P, 250 LM ou autre Alfa Romeo T33 pour ne citer que quelques exemples), et a grandement contribué aux succès futurs du constructeur.

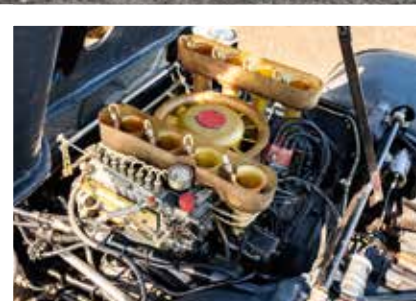
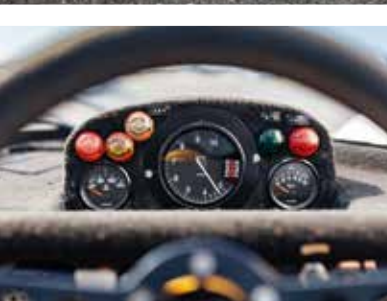
Parmi les 21 exemplaires de Porsche 907 qui ont été assemblés entre 1967 (six châssis) et 1968 (quinze châssis) ; seuls 9 ont été habillés d'une carrosserie à queue longue, les douze derniers présentant une configuration « courte » moins typée pour les circuits à très grande vitesse. Cette évolution s'explique sans doute par l'arrivée de la 908, remplaçante de la 907 dédiée à la performance pure en 1968, alors que cette dernière, initialement conçue pour Le Mans 1967, devait devenir plus polyvalente pour les équipes de course privées sur les épreuves d'endurance de la saison suivante.

La voiture de la collection mise en vente est la 7^e Porsche 907 construite par l'usine de Stuttgart. Cet exemplaire numéro de châssis 907-007 est un véritable prototype au sens propre. En effet, à l'origine répertorié comme muni d'une carrosserie courte de type 907 « K », le constructeur le recarrosse en version longue queue « LH » à l'aune de la saison 1967, mais dans une variante spécifique, différente de toutes les autres voitures en configuration longue. C'est avec cette carrosserie longue queue exclusive que la voiture fait son apparition publique aux 6 Heures de Brands Hatch en Angleterre fin juillet 1967. Une photo d'époque lors de l'épreuve a d'ailleurs été prise, sur laquelle on peut voir que cette 907-007 arbore une superbe robe blanche et sa poupe allongée unique, bien particulière.

After a 1968 season, stage to a fierce battle between Porsche and Ford, the German manufacturer ultimately conceded the world title to its American rival by a mere three points. However, the excellent results achieved by the 907, combined with those of the 908 during this season, placed Porsche at the top of the Grand Touring classification, crowning them as the world champions that year. The 907 thus enjoyed a short but honorable career. This is all the more remarkable if one considers that each of the 21 cars competed against other legendary cars such as the Ford GT40, the Ferrari 330 P4, 412 P, 250 LM, and the Alfa Romeo T33, to name just a few, and greatly contributed to the manufacturer's future successes.

Among the 21 Porsche 907s assembled between 1967 (six chassis) and 1968 (fifteen chassis), only 9 were fitted with a long-tail body, while the remaining twelve had a «short» configuration that was less suited for high-speed circuits. This evolution was likely influenced by the arrival of the 908, which succeeded the 907 and was dedicated to pure performance in 1968. The 907, initially designed for Le Mans 1967, had to evolve and become more versatile.

The car being offered for sale is the 7th Porsche 907 built by the Stuttgart factory. This particular chassis number 907-007 is a true prototype in the literal sense. Originally listed as having a short «K» type body, the manufacturer reconfigured it into a long-tail «LH» version for the 1967 season. However, it was a unique variant, distinct from all the other cars in long configuration. It made its public appearance with this exclusive long-tail body at the 6 Hours of Brands Hatch in England at the end of July 1967. A period photograph, taken during the event, captures the stunning white-clad 907-007 with its distinctive elongated rear end.



#007 est également la première des 907 à être munie du moteur 8 cylindres à plat 2.2L développant 270 chevaux, de type 771, précédemment utilisé sur la 910. Ainsi c'est avec cette motorisation qu'elle dispute, sous le numéro de course 12, les 6 Heures de Brands Hatch le 30 juillet 1967, où elle arrive quatrième au classement général avec l'équipage Hans Hermann/Jochen Neerpasch, juste derrière l'impressionnante Chaparral 2F Chevrolet et une Ferrari 330 P4 Spyder aux cylindrées bien plus importantes, suivies par une 910. À la suite de cette performance, la 907-007 n'est plus utilisée comme voiture de compétition officielle. Après avoir été remise en configuration à queue courte, elle est alors réservée aux essais privés de l'écurie d'usine et fait office de véhicule de presse.

Ainsi elle prend part successivement à des journées de test au Nürburgring en octobre 1967 et de Monza un peu plus tard aux mains de Hans Herrmann, à un événement presse de la marque le 8 décembre 1967 à Hockenheim avec l'équipage Ludovico Scarfiotti et Jo Siffert, avant de retourner à Brands Hatch en mars 1968, puis quelques semaines plus tard à la Targa Florio, pour les journées d'essai en tant que mulot de Jochen Neerpasch, pilote Porsche, tout juste vainqueur à Daytona sur 907 début 1968. 907-007 termine ensuite sa carrière de voiture d'usine avec le service presse Porsche, en participant à une exposition organisée le 20 décembre 1968, avant d'être cédée au début de l'année suivante à un proche de la marque.

#007 is also the first of the 907s to be equipped with the 2.2L 8-cylinder flat engine, generating 270 horsepower, known as the 771, previously used in the 910. It is with this powertrain that it competes, under race number 12, in the 6 Hours of Brands Hatch on July 30, 1967, where it finishes fourth overall with the Hans Hermann/Jochen Neerpasch crew, just behind the impressive Chaparral 2F Chevrolet and a Ferrari 330 P4 Spyder with much larger engine displacements, followed by a 910.

Following this performance, the 907-007 is no longer used as an official competition car. After being converted back to its short-tail configuration, it is reserved for private testing by the factory team and serves as a press vehicle.

The car also went on to participate, driven by Hans Herrmann in successive test days at the Nürburgring in October 1967 and, after that, at Monza. It also took part in a Press event on December 8, 1967, at Hockenheim with the crew of Ludovico Scarfiotti and Jo Siffert. It then returned to Brands Hatch in March 1968, and a few weeks later, was involved in the Targa Florio for the testing days as a test mule for Jochen Neerpasch, a Porsche driver who had won at Daytona with a 907 at the beginning of 1968.

907-007 concluded its factory car career with Porsche by participating in a special exhibition held on December 20, 1968, before being sold at the beginning of the following year to a close associate of the brand



L'histoire de la voiture est limpide puisqu'elle n'a connu que six propriétaires depuis l'écurie Porsche. En 1969 elle est vendue à l'entrepreneur et pilote allemand Karl Josef Freiherr Von Wendt, qui possédait sa propre écurie de course, pour rejoindre les nombreuses voitures de sa collection, dont deux autres 907. Celui-ci l'engage dans de nombreuses épreuves entre 1969 et 1970. Elle ne le quitte qu'en 1984, pour devenir la propriété du pilote Willi Kauhsen, participant des 24 Heures du Mans 1968 pour l'écurie Porsche sur 908. Après une restauration totale en 1990, la voiture reste en sa possession pendant plus de 20 ans.

Elle n'est revendue qu'en 2005 à Christopher Stahl et Jean-Pierre Lecou, entrepreneurs et pilotes amateurs passionnés, qui la font courir en épreuves historiques. En véritable aventurière, cette 907-007 part ensuite à l'autre bout du globe en 2009 et devient l'un des joyaux de la collection de Shinichi Naito à Tokyo, déjà propriétaire d'une Ferrari 250 LM. Après sa mort en 2010, son fils Masao et ses enfants avec lesquels il dirige le garage familial Naito Auto Engineering conservent la voiture jusqu'en 2017. En juin 2017, 907-007 revient alors en Europe en intégrant l'une des plus importantes collections de Porsche de courses au monde. Elle est cédée quelques temps plus tard à son actuel propriétaire, qui rachète également d'autres voitures de la collection en question, constituant ainsi un ensemble significatif sur l'histoire de la marque Porsche en compétition. C'est à son retour en France en 2017 que la carrosserie de notre 907-007 est modifiée en version longue queue, aussi belle que performante.

Cette configuration correspond d'une part à celle avec laquelle cette voiture a couru l'épreuve de Brands Hatch 1967 où elle s'est illustrée, bien qu'il s'agisse de la carrosserie longue queue « classique », connue de ce modèle et non de sa variante spécifique, réalisée en particulier pour cette voiture à l'occasion de cette épreuve. D'autre part, c'est également dans cette configuration longue (LH) que la 907 a connu ses plus grands succès, tels que le Mans 1967 mais surtout Daytona et le Mans 1968. En plus d'être la version la plus rare et probablement la plus désirable, c'est la configuration la plus authentique pour cette voiture.

The history of the car is clear and well-documented, as it has only had six owners since being sold by Porsche. In 1969, it was sold to the German entrepreneur and driver Karl Josef Freiherr Von Wendt, who owned his own racing team and who added it to his extensive car collection, which already included two other 907s. He entered the car in numerous races between 1969 and 1970. It remained in his possession until 1984 when it was acquired by the driver Willi Kauhsen, who had participated in the 1968 24 Hours of Le Mans for the Porsche team driving a 908. After undergoing a complete restoration in 1990, Kauhsen kept the car for over 20 years. It was finally sold in 2005 to Christopher Stahl and Jean-Pierre Lecou, passionate amateur drivers and entrepreneurs, who raced it in historic events.

As a true adventurer, this 907-007 then embarked on a journey to the other side of the globe in 2009, becoming centerpiece in Shinichi Naito's collection in Tokyo, who was already the owner of a Ferrari 250 LM. After Naito's passing in 2010, his son Masao and his children, who run the family garage Naito Auto Engineering, kept the car until 2017. In June 2017, 907-007 returned to Europe and joined one of the world's most significant collections of Porsche racing cars. It was later sold to its current owner, who also acquired other cars from the same collection, creating a significant ensemble that tells the story of Porsche's competition history.

It was upon its return to France in 2017 that the body of our 907-007 was modified into the long-tail version, both beautiful and high-performing. This configuration not only corresponds to the one in which the car raced in the Brands Hatch event in 1967, where it made a name for itself (although it is the «classic» long-tail bodywork known for this model and not the specific variant created specifically for this car for that race). Furthermore, it was in this long configuration (LH) that the 907 achieved its greatest successes, such as Le Mans 1967, but especially Daytona and Le Mans in 1968! In addition to being the rarest and arguably the most desirable version, it represents the most authentic configuration for this car.

Cette 907 possède des caractéristiques de conservation exceptionnelles, qui témoignent de toute l'attention dont elle a bénéficié au long de sa vie. Elle est équipée de son moteur huit cylindres à plat, à turbine horizontale et admission à guillotine, type 771/1, conforme à sa dotation d'époque et véritablement constitutif de l'histoire de Porsche en compétition. Celui-ci est numéroté 907028 alors que la boîte de vitesses est marquée CS/907. Les vitrages et éléments d'admission ainsi que de refroidissement en matière plastique armé sont ceux d'origine. Le pare-brise présente d'ailleurs une fêlure en partie basse et la vitre droite est fendue. Pour le reste la voiture n'affiche pas de défaut particulier et son fonctionnement lors des journées de prises de vues préparatoires à la vente nous ont donné entière satisfaction.

Comme toutes les 907, la voiture est en conduite à droite. Pour s'installer dans l'habitacle, il faudra enjamber d'impressionnants bas de caisse afin de s'installer dans l'un des deux superbes baquets recouverts de velours rouge. La position de conduite est sans conteste celle d'un sport prototype pur et dur. Comme un rappel aux années écoulées, le pommeau de levier de vitesses en bois typique des Porsche de compétition (repris sur la Carrera GT) est toujours présent. Cette 907 est accompagnée de son Wagen Pass d'usine daté du 21 juin 1967 qui ne l'a jamais quittée, tout comme son manuel d'origine ! Le dossier disponible comprend également plusieurs documents venus rejoindre cette voiture historique au fil de sa vie : notamment une correspondance, des photos d'époque, plusieurs copies de titres de circulation allemands ainsi qu'une copie du registre du spécialiste de la Porsche 907, Rob Semmeling ; un ancien PTH de la FIA de 2007, ou encore un rapport d'expertise détaillé réalisé en 2018 par Jean-Pierre Cornu. Véritable sésame d'entrée aux compétitions historiques les plus prestigieuses telles que Le Mans Classic, auquel elle a d'ailleurs participé en 2008, cette 907 pourra également prétendre aux lauriers de bien d'autres concours du fait de la place exceptionnelle dont jouissent les Porsche de compétition de cette époque.

This 907 is in exceptional condition, a testament to the meticulous care it has received throughout its life. It is equipped with its original eight-cylinder flat engine, featuring a horizontal turbine and throttle intake, type 771/1, truly embodying the history of Porsche in competition. The engine is numbered 907028, while the gearbox bears the marking CS/907. The original plastic-reinforced glass panels and intake and cooling elements are still in place. The windshield, however, displays a crack at the bottom, and the right-side window is slightly damaged. Aside from these minor imperfections, the car exhibits no notable defects, and its performance during the photoshoots and sale preparations has been entirely satisfactory.

Like all 907s, the car is right-hand drive. To get inside the cabin, one must step over impressive side sills to settle into one of the two beautiful red velvet clad seats. The driving position is that of a pure and hardcore sports prototype. As a wink to the past you will find the wooden gear stick knob typical of racing Porsches - also used in the Carrera GT - is still present. Accompanying this 907 is its original factory Wagen Pass from June 21, 1967, which has never left its side, along with the original manual! The compiled documentation also includes various documents that have joined this historic car over the course of its life: correspondence, period photographs, multiple copies of German registration documents, as well as a copy of the register from Porsche 907 specialist Rob Semmeling. There is also a 2007 FIA Historic Technical Passport, and a detailed appraisal report conducted in 2018 by Jean-Pierre Cornu. Ownership of such an amazing car is an open invitation to the most prestigious historic competitions such as Le Mans Classic, in which it participated in 2008. This 907 can also aspire to triumph at many other prestigious events due to the exceptional status enjoyed by competition Porsches from that era. Clad in its immaculate white color, the sculptural lines of this 907 - reminiscent of the late 1960s - further enhance the exclusivity of its engine and its storied history. Enthusiasts will immediately be captivated by the feeling of contemplating a pure work of art born from the fusion of technology and aesthetics. Add to that the opportunity to be among the privileged few who can revel in the symphony of the eight-cylinder engine that helped forge Porsche's prestigious reputation in motorsport. Undoubtedly, its place is in a museum, but this car is not ready to retire yet and dreams only of returning to the tracks.





03

— *Lett. 3* —
PORSCHE
908 LH
a n n é e 1 9 6 8

CHÂSSIS N° 908-004
MOTEUR N° 908/02010
BOÎTE DE VITESSES N° 916/018
VOITURE DE COMPÉTITION
SANS TITRE DE CIRCULATION

ESTIMATION
2 000 000 € / 3 000 000 €
SANS RÉSERVE

PORSCHE 908 LH

Taillée pour les plus prestigieuses
compétitions historiques

Voiture d'usine et l'une des deux premières 908 engagées en Championnat

11^e place et 3^e de sa catégorie aux 1 000 km de Monza 1968

Configuration longue queue et châssis acier la plus rare

Propriété de Gérard Larrousse pendant près de 44 ans

Restauration par Freisinger Motorsport en 2014 pour plus de 700 000 €

Taillée pour les plus prestigieuses compétitions historiques



En 1968, la 907 et la 908 ouvrent les portes du succès à Porsche en permettant à la marque d'arriver première au classement grand tourisme du championnat du monde des constructeurs, mais concédant, de seulement trois points à Ford, la victoire au classement Toutes Catégories. Au regard de la puissance pure bien supérieure (de 410 chevaux en 1968) de la GT40 du constructeur américain, cette performance du petit fabricant allemand est tout simplement magistrale.

Pour autant, Porsche ne se satisfait pas de ce résultat et revoit sa copie en perfectionnant et déclinant plusieurs versions de la 908, tout en donnant naissance à la légendaire 917, avec un succès indéniable, puisqu'en 1969 la marque remporte finalement le titre mondial à la fois en Toutes Catégories et en Grand Tourisme.

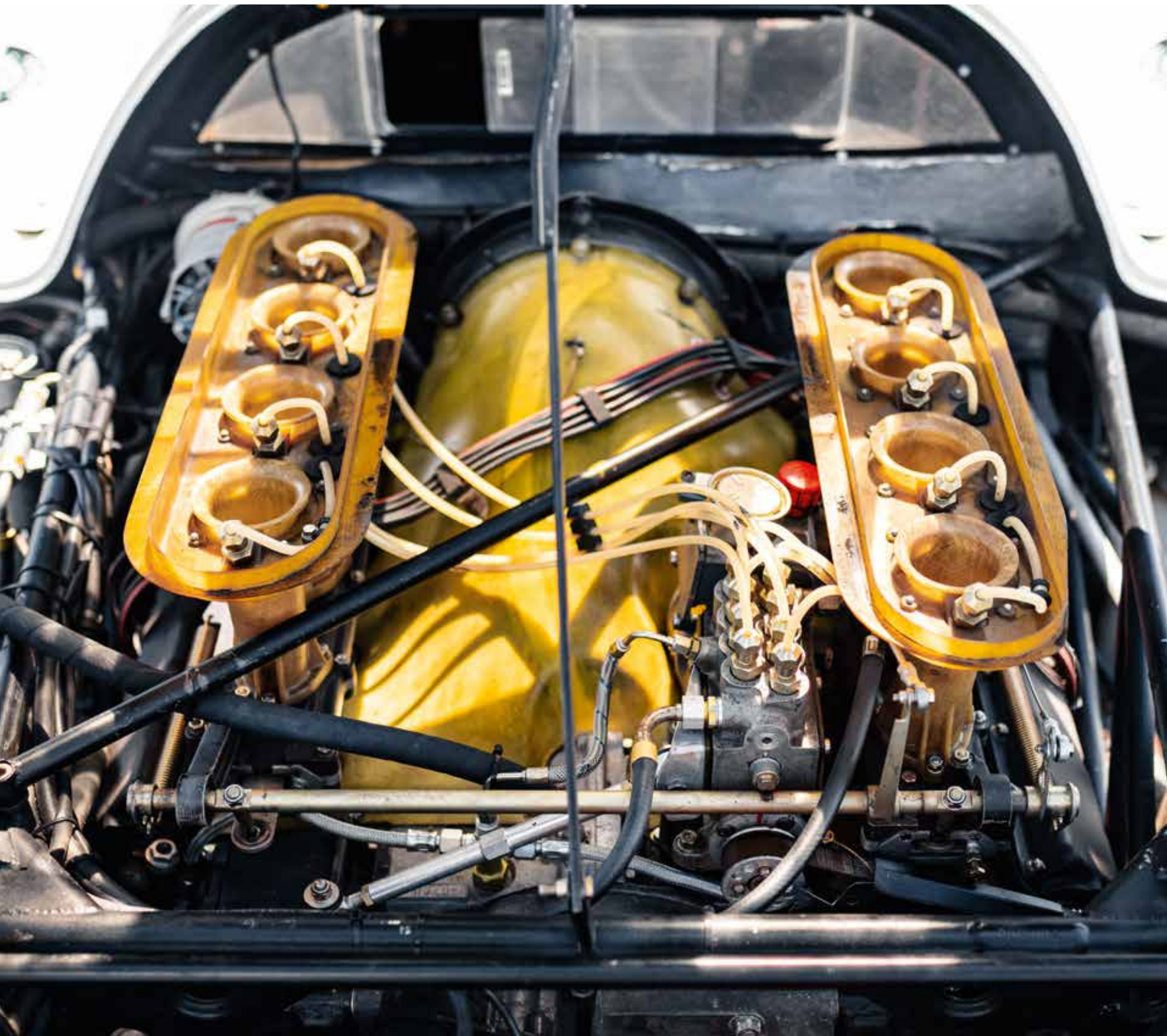
La Porsche 908 est dérivée de la 907, mais dotée d'un nouveau moteur de 3.0L de cylindrée, afin de répondre à la nécessité de disposer d'un moteur plus puissant pour gagner face à une concurrence plus musclée, tout en respectant la réglementation de la FIA, dont l'évolution lui a en partie donné naissance. En octobre 1967, la FIA modifie les règlements du championnat du monde des marques. La limite maximum de cylindrée est ramenée à 3.0L pour la catégorie Prototype et à 5.0L pour la catégorie Sport. Cette réduction des cylindrées autorisées est favorable à Porsche avec ses moteurs aux rendements exceptionnels mais jusque-là plus petits que ceux de ses adversaires. Dès lors, à partir de 1968, la marque allemande se trouve en bien meilleure position dans le championnat. Ce d'autant plus que les ingénieurs de Stuttgart n'avaient pas attendus l'annonce officielle de ce changement. Ils avaient anticipé cette diminution en faisant le choix de se fier à différents indices laissant entrevoir cette nouvelle réglementation et s'étaient déjà mis au travail en milieu d'année 1967, pour créer un nouveau moteur plus puissant, au maximum de la cylindrée autorisée.

In 1968, the 907 and 908 paved the way to success for Porsche, allowing the brand to secure first place in the grand touring classification of the world championship for manufacturers. However, by a mere three points, victory in the Overall Classification was conceded to Ford. Considering the significantly superior power of the American manufacturer's GT40, with its 410 horsepower in 1968, this achievement by the small German manufacturer is simply masterful.

Nevertheless, Porsche did not settle for this result and reevaluated its approach by refining and producing various versions of the 908, while also giving birth to the legendary 917, with undeniable success. In 1969, the brand achieved its ultimate goal and claimed the world title in both the Overall Classification and Grand Touring. The Porsche 908 is derived from the 907 but equipped with a new 3.0L engine. This was in response to the necessity of having a more powerful engine to prevail against stronger competition, while still adhering to the FIA regulations. In October 1967, the FIA modified the regulations of the World Championship for Brands. The maximum displacement limit was reduced to 3.0L for the Prototype category and 5.0L for the Sport category.

This restriction favored Porsche with its exceptionally efficient engines, albeit smaller than those of its competitors until then. As a result, starting in 1968, the German brand found itself in a much better position in the Championship. Furthermore, the engineers in Stuttgart had not waited for the official announcement of this change. They had anticipated this restriction and had already begun in 1967 to work on a new, more powerful engine that would be in keeping with the expected change in the rule book.





Ce moteur, type 908, de 8 cylindres à plat cubant 2 996 cm³ développe dès le départ 320 chevaux. Il est très rapidement poussé à 335 chevaux pour la première course de la Porsche 908 à Monza en avril 1968. Dans sa dernière mouture il ira même jusqu'à 370 chevaux. Il s'agit d'un deux soupapes par cylindre avec quatre arbres à cames à entraînement par chaînes. Les cylindres et les culasses sont en aluminium alors que les bielles et leurs boulons sont en titane, tandis que le carter moteur et tous les couvercles sont eux en magnésium. Si bien que ce moteur, dont le système de lubrification par carter sec conçu spécifiquement pour un graissage optimal du vilebrequin, pèse 178 kg, pour une voiture qui fait entre 650 et 700 kg au plus selon les versions. Ce nouveau moteur permet notamment à la 908 longue queue (LH) et ailerons arrières mobiles d'atteindre les 320 km/h !

La 908 LH n'est pourtant pas la moins lourde, puisque c'est la version longue de la 908 coupé. Laquelle a aussi été déclinée comme ses devancières 906 et 907 en version courte, K (Kurzheck), mais également en spyder, type 908-01, à partir de fin 1968. Cette dernière version spyder a été très travaillée, de telle sorte qu'elle évolue en 908.02, puis 908.03 ultra légère, entièrement nouvelle moteur mis à part.

La boîte de vitesses de la 908 est aussi toute nouvelle afin de pouvoir résister à la puissance développée par le moteur 3.0L de la 908, celle de la 907 ne pouvant pas l'encaisser. Au début de la 908 il avait été envisagé de lui associer la boîte du Bergspyder 910 (des courses de côte), puis rapidement, jugée trop lente et trop lourde, elle fut remplacée par une nouvelle boîte à 5 rapports, de type 916, à lubrification spéciale par jets d'huile sur pignons.

This engine, known as the Type 908, is an 8-cylinder flat engine with a displacement of 2996 cm³, producing 320 horsepower from the outset. It was quickly pushed to 335 horsepower for the first race of the Porsche 908 at Monza in April 1968. In its latest iteration, it even reaches up to 370 horsepower. It features a two valves per cylinder configuration with four chain-driven camshafts. The cylinders and cylinder heads are made of aluminum, while the connecting rods and their bolts are made of titanium. The engine block and all the covers are made of magnesium. As a result, this engine, which incorporates a dry sump lubrication system designed specifically for optimal crankshaft lubrication, weighs 178 kg, for a car that weighs between 650 and 700 kg at most, depending on the versions. This new engine allows the long-tail (LH) version of the 908, equipped with movable rear wings, to reach speeds of up to 320 km/h!

However, the 908 LH is not the lightest version, as it is the long version of the 908 coupé. The coupé version, like its predecessors the 906 and 907, was also produced in a short version, known as K (Kurzheck), as well as a spyder version, designated as the 908-01, starting from late 1968. This spyder version underwent extensive modifications, resulting in the evolution to the 908.02, and eventually the ultra-lightweight 908.03, which was an entirely new design except for the engine. The gearbox of the 908 is also entirely new to withstand the power developed by the 3.0L engine of the 908, as the gearbox of the 907 could not handle it. Initially, they considered using the gearbox from the Bergspyder 910 (used in hill climb races), but it was quickly deemed too slow and heavy. It was replaced by a new 5-speed gearbox, known as the Type 916, featuring special oil jets for gear lubrication.

Autre nouveauté en ce qui concerne les freins sur la 908 : dès mai 1968 au Nürburgring ceux-ci sont plus largement dimensionnés, du fait de l'augmentation de diamètre de la taille des jantes qui passe de 13 à 15 pouces.

Le caractère poussé à l'extrême du développement de la 908 se retrouve également dans son châssis. Les premiers exemplaires héritent d'une déclinaison assez similaire à celui de la 907, alors qu'à Watkins Glen en juillet 1968, l'usine engage une 908 K à châssis tubulaire en aluminium et non pas acier comme auparavant. Cela permet à la 908 de perdre une vingtaine de kilos. Ce châssis allégé est donc adopté pour toutes les 908 à partir du numéro de châssis 908-012. De plus, en fin d'année 1968, ces châssis sont équipés d'une valve permettant de les remplir d'air comprimé, de manière à pouvoir détecter la présence de toute fissure ou détérioration cachée, par un simple et infaillible contrôle de la pression.

Forte de son formidable moteur et de toutes ces nouveautés, la Porsche 908, qui remporte la victoire au Nürburgring dès 1968, ne rencontre cependant pas tout le succès escompté en cette première année de course, compte tenu de sa cylindrée encore largement inférieure à celle de la Ford GT40, qui reste autorisée en catégorie Sport (en raison du nombre de 50 voitures minimum construites) cette saison-là. C'est pour combler cet écart qu'en cours d'année 1968 Porsche commence à développer la 917, qui sera présentée en mars 1969 au salon de l'Automobile de Genève, avec son 12 cylindres à plat 4.5L de 530 chevaux, comme la voiture de « série » la plus puissante jamais fabriquée par la marque, et dont la production du 25^e exemplaires avant la fin du mois en question, pour respecter les exigences de la FIA, permet d'obtenir l'homologation dans la catégorie Sport.

Another novelty on the 908 is that starting from May 1968 at the Nürburgring, the brakes were dimensioned more generously due to the increase in the diameter of the wheel rims from 13 to 15 inches.

The chassis of the 908 also underwent extreme changes over a short but intense period of time. The early models inherited a design quite similar to that of the 907, but at Watkins Glen in July 1968, the factory entered a 908 K with an aluminum tubular chassis instead of steel one used up until then. This change allowed the 908 to shed about twenty kilograms. This lightweight chassis was subsequently adopted for all 908 models starting from chassis number 908-012. Furthermore, towards the end of 1968, these chassis were equipped with a valve that could be filled with compressed air, enabling the detection of any hidden cracks or damage through a simple and foolproof pressure check.

Despite its formidable engine and all these innovations, the Porsche 908, easy winner at the Nürburgring in 1968, did not, however, achieve the expected success in its debut racing year, considering its displacement was still significantly lower than that of the Ford GT40, which remained eligible in the Sport category (due to the minimum requirement of 50 cars built) for that season. To bridge this gap, Porsche began developing the 917 during the course of 1968. It was unveiled in March 1969 at the Geneva Motor Show, featuring a 4.5L flat-12 engine producing 530 horsepower. It was considered the most powerful «production» car ever manufactured by the brand. Added challenge, it was necessary to produce the 25th unit by the end of that month in order to meet the FIA's requirements for homologation in the Sport category.





Néanmoins, dans l'intervalle, entre le milieu de la saison 1968 et le début de celle 1969, pendant que la 917 est en phase de développement (sur la base du moteur de la 908 et du châssis de la 908.02) c'est bien la 908, en version longue sur les circuits rapides et en version spyder sur les circuits lents, qui assure la présence de Porsche en compétition, avec une certaine réussite.

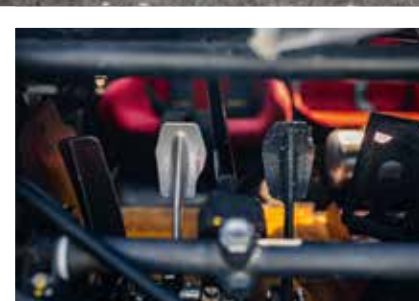
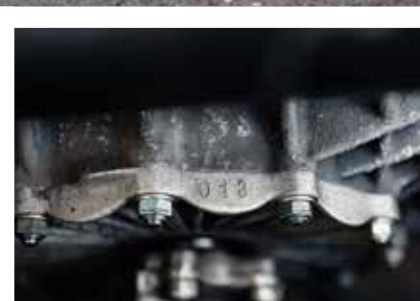
Aussi, la 908, a bel et bien marqué un degré d'évolution majeur dans l'histoire de Porsche à l'accession au titre mondial en 1969. Non seulement la 908 LH de Hans Herrmann et Gérard Larrousse est arrivée 2^e aux 24 Heures du Mans 1969, derrière la Ford GT40 de Jacky Ickx et Jackie Oliver, alors qu'aucune 917 ne termine la course. Mais elle a aussi grandement participé à construire la légende de la marque en compétition ; comme par exemple en 1972 lorsque c'est encore elle, la 908 LH, qui est ressortie après sa fin de carrière, suite à une nouvelle modification de la réglementation excluant la 917 des courses, et que par un concours de circonstances, entre l'abandon d'une Matra MS660C et d'une Alfa Romeo T33, elle se classe de nouveau sur le podium des 24 Heures du Mans, à la 3^e place cette fois.

La Porsche 908 de la fabuleuse collection que nous présentons aux enchères est le numéro de châssis 908-004. Cette voiture fait ainsi partie des tous premiers exemplaires de la série des 31 exemplaires (dont trois prototypes) de 908 coupés fabriqués. Parmi ces exemplaires, il s'agit de l'un des 18 coupés en version longue queue (LH) qui ont été produits et l'un des rares encore existants à ce jour sur la dizaine référencée. En tant que voiture du début de la production cette 908-004 est faite d'un châssis en acier. Seuls deux exemplaires ont été construits dans cette configuration longue et châssis acier : celui-ci 004 et le châssis 003 qui l'a précédé.

Nevertheless, in the interim period between the mid 1968 season and the beginning of the 1969 season, while the 917 was still in the development phase - based on the engine of the 908 and the chassis of the 908.02 - it was indeed the 908, in its long version on fast circuits and in spyder form on slow circuits, that successfully represented Porsche in competition. Moreover, the 908 is viewed as a major milestone in Porsche's history on its journey to the world title in 1969. Not only did the 908 LH driven by Hans Herrmann and Gérard Larrousse finish 2nd in the 1969 24 Hours of Le Mans, behind the Ford GT40 of Jacky Ickx and Jackie Oliver, while no 917s completed the race, but it also played a significant role in building the brand's competition legacy. For instance, in 1972, when the 917 was excluded from races due to a new regulation, it was once again the 908 LH that was brought out from retirement. By a stroke of luck, between the withdrawal of a Matra MS660C and an Alfa Romeo T33, it secured a podium finish in the 24 Hours of Le Mans, this time claiming 3rd place.

The Porsche 908 from the magnificent collection we are presenting at auction bears the chassis number 908-004. This car is among the very first models of the series of 31 coupé models (including three prototypes) of the 908 that were manufactured.

Among these models, it is one of the 18 coupés in the long-tail (LH) version that were produced, and one of the few still in existence today from the small number that are recorded. As an early production car, this 908-004 features a steel chassis. Only models were built in this long-tail configuration with a steel chassis: this car, 004, and its predecessor, chassis 003.



Comme en témoignent des photos d'époque, lors de leur première course à Monza, ces deux voitures, #003 et #004 avaient un capot arrière, dépourvu d'aileron et de volets mobiles avec simplement deux dérives verticales, modifié par la suite.

Aujourd'hui, notre 908-004 se trouve dans une configuration toujours identique à la 908-003, qui est exposée au musée Porsche de Stuttgart-Zuffenhausen, avec une carrosserie longue queue qui a été légèrement transformée, pour adopter les deux volets mobiles reliés à la barre anti-roulis arrière et placés en haut des dérives longitudinales du capot, jointes par un aileron fixe : le dispositif aérodynamique typique de la 908 LH. En plus d'être l'une des plus rares de par ses caractéristiques, 908-004 se distingue donc des autres 908 déjà particulièrement désirables par une singularité historique supplémentaire.

Cette 908 fait également partie des premières à avoir été engagées en compétition, puisqu'avec la #003 toutes les deux sont alignées au départ des 1 000 km de Monza en avril 1968. Mais c'est bel et bien notre voiture, la #004 portant le numéro de course 5, avec l'équipage Ludovico Scarfiotti et Gerhard Mitter, qui termine loin devant sa coéquipière (19^e) en décrochant la 11^e place aux 1 000 km de Monza 1968, et par la même occasion se classe 3^e de sa catégorie Prototype 3.0L. Un mois plus tard, fin mai 1968, lors des 1 000 km de Spa, la 908-004 sert de voiture d'essais au pilote anglais Vic Elford, qui remporta en tout 4 épreuves d'endurance avec une 908 entre 1968 et 1971.

As shown in period photos, during their first race at Monza, these two cars, #003 and #004, had a rear hood without a wing and movable flaps, featuring only two vertical fins, which were later modified.

Today, our 908-004 remains in the same configuration as the 908-003, displayed at the Porsche Museum in Stuttgart-Zuffenhausen. With a long-tail bodywork that has been slightly modified to accommodate the two movable flaps connected to the rear anti-roll bar and positioned on top of the longitudinal fins of the hood, joined by a fixed wing, this is the typical aerodynamic setup of the 908 LH. In addition to being one of the rarest in terms of its features, the 908-004 stands out from other highly desirable 908s because of its unique history.

This 908 is among the first to have been entered in competition since, together with #003, both cars lined up at the start of the 1968 Monza 1 000 km race. However, it is indeed our car, #004 bearing race number 5, driven by Ludovico Scarfiotti and Gerhard Mitter, finished far ahead of its teammate (19th place). 908-004 took 11th place in the 1968 Monza 1 000 km race and, simultaneously, came 3rd in the Prototype 3.0L category. A month later, in late May 1968, during the Spa 1 000 km race, the 908-004 served as a test car for the British driver Vic Elford, who would go on to win four endurance races with a 908 between 1968 and 1971.



Après ces engagements en compétition elle est conservée par Porsche en tant que voiture de réserve jusqu'en fin d'année 1968, puis finalement vendue non roulante en 1970 à Hans-Dieter Dechent, qui après sa carrière de pilote devient le dirigeant de la nouvelle écurie Martini International Racing Team la même année. Laquelle devient l'année suivante en 1971, l'autre écurie officielle de Porsche au Mans avec l'écurie Gulf de John Wyer. Hans-Dieter Dechent fait remettre 908-004 en état de marche, qui passe ensuite à son pilote Gérard Larrousse en 1971 en règlement de ses prestations, et notamment dit-on de sa victoire avec son coéquipier Vic Elford aux 1 000 km du Nürburgring 1971 sur Porsche 908.03.

Gérard Larrousse, pilote d'usine Porsche durant les trois saisons d'endurance (1969, 1970 et 1971) les plus brillantes de la marque, et double vainqueur des 24 Heures du Mans en 1973 et 1974 avec Henri Pescarolo sur Matra MS 670 B, conserve jalousement la voiture pendant plus de 43 ans ! Cet illustre propriétaire, parmi les plus grands noms du sport automobile français, a préservé cette 908 durant tout ce temps en la gardant à l'abri des regards et des circuits, ce qui explique son étonnant état de conservation actuel.

En 2014, quelque temps avant sa vente, la voiture est envoyée en Allemagne chez l'éminent spécialiste Freisinger Motorsport pour une restauration et une révision du moteur ainsi que de la boîte de vitesses. Le coût de ces opérations s'élève à un peu plus de 730 000 € d'après les factures jointes au dossier. Finalement, fin 2014, Gérard Larrousse se sépare de la 908-004, qu'il a choyé une bonne partie de sa vie, au profit d'un autre amateur très éclairé de Porsche de compétition. Elle reste alors dans la collection de ce dernier quelques années, avant de passer entre les mains de son propriétaire actuel, avec d'autres voitures du collectionneur en question, constituant un ensemble remarquable et significatif de l'histoire de Porsche en compétition.

After these achievements, Porsche kept it as a reserve car until the end of 1968, before finally selling it as a non-running car in 1970 to Hans-Dieter Dechent, who, after his racing career, became the manager of the new Martini International Racing Team in the same year. This team would become one of Porsche's official entries at Le Mans in 1971, alongside John Wyer's Gulf team. Hans-Dieter Dechent had 908-004 restored to working condition, before handing the car over to its driver Gérard Larrousse in 1971 as payment for his services, and to reward him for his victory with his teammate Vic Elford at the 1971 Nürburgring 1 000 km race in the Porsche 908.03.

Gérard Larrousse, a factory Porsche driver during the brand's most successful endurance seasons (1969, 1970, and 1971), and a twice winner of the 24 Hours of Le Mans in 1973 and 1974 with Henri Pescarolo in the Matra MS 670 B, jealously kept the car for over 43 years! This illustrious owner, among the greatest names in French motorsport, preserved this 908, keeping it away from prying eyes and circuits, which explains why the car, is today, in such amazing condition.

In 2014, some time before its sale, the car was sent to Germany to the renowned specialist Freisinger Motorsport for restoration and engine and gearbox overhaul. The cost of these operations amounted to a little over €730,000, according to the invoices attached to the file. Finally, at the end of 2014, Gérard Larrousse parted ways with the 908-004, which he had cherished for a good part of his life, selling it to another highly knowledgeable collector of competition Porsches. It then remained in the collection of the latter for a few years before passing into the hands of its current owner, along with other cars from the said collector, forming a remarkable and significant ensemble of Porsche's competition history.

Suite à l'importante remise en état de fonctionnement dont elle a fait l'objet en 2014, la 908-004 a retrouvé le chemin de la compétition pendant quelques années. Entre 2015 et 2018 la voiture a notamment été engagée dans de multiples épreuves historiques avec différents pilotes amateurs et semi ou anciens professionnels. Elle a notamment participé aux Dix Mille Tours du Castellet en 2015 avec Gérard Larrousse. En 2016 elle a pris part à la Classic Endurance Racing I en participant aux événements de Jarama Classic, Spa-Classic, le Grand Prix de l'Âge d'Or et les Dix Mille Tours du Castellet à nouveau ; sans oublier le Mans Classic (plateau 5), copilotée par Gijs Van Lennep, le double vainqueur des 24 Heures du Mans (1971 et 1976) avec l'écurie Martini Racing. En 2018, avec le pilote Evens Stievenart à son volant, 908-004 a même remporté la Porsche Classic Race dans le cadre du Mans Classic, avant d'écoper d'une pénalité la rétrogradant au final à la 11^e place, mais effectuant quoi qu'il en soit le meilleur tour en course.

Depuis ce dernier engagement en compétition en 2018, la 908 n'a cependant plus couru et nécessite une révision, bien qu'elle soit tournante à l'issue du redémarrage qui vient d'être effectué pour la vente.

Pour le reste, cette 908, châssis 004, se trouve aujourd'hui en très bon état général, dans une configuration proche, dispositif aérodynamique arrière mis à part, de celle qui était la sienne lors des 1000 km de Monza 1968, arborant toujours son numéro de course 5. La liaison du volet mobile arrière gauche à la barre stabilisatrice sera simplement à reprendre pour que ce système d'appui aérodynamique soit de nouveau fonctionnel. Elle dispose d'un moteur 8 cylindres à plat, de type 908. Lequel moteur porte le numéro 908/02010. D'autre part, elle a aussi une boîte de vitesses conforme à son type 916 d'origine, qui est marquée 916/018. Elle a été équipée de jantes en 15 pouces, identiques à celles qui ont été montées sur les 908 à partir de mai 1968 pour permettre d'y installer de plus gros freins que ce qui avait été initialement prévu, avec étriers en aluminium, comme cela est le cas sur notre voiture.

Following the significant restoration work carried out in 2014, the 908-004 returned to the realm of competition for a few years. Between 2015 and 2018, the car was notably entered in various historic races with different amateur or semi-retired former professional drivers. It participated in the Dix Mille Tours du Castellet in 2015 with Gérard Larrousse. In 2016, it took part in the Classic Endurance Racing I, participating in the Jarama Classic, Spa-Classic, the Grand Prix de l'Âge d'Or, and once again the Dix Mille Tours du Castellet. Not to mention the Le Mans Classic (grid 5), co-piloted by Gijs Van Lennep, the twice winner of the 24 Hours of Le Mans (1971 and 1976) with the Martini Racing team. In 2018, with driver Evens Stievenart behind the wheel, 908-004 even won the Porsche Classic Race as part of the Le Mans Classic, before receiving a penalty that ultimately pushed it down to 11th place, but still getting a special distinction for the fastest lap of the race. Since its last competitive outing in 2018, the 908 has not raced again and requires a revision, although it is currently in running condition following the recent restart for the sale.

Apart from that, this 908, chassis 004, is in very good overall condition today, it has remained in a configuration close to its appearance during the 1968 Monza 1 000 km race and still displays its racing number 5. The connection of the left rear movable flap to the stabilizer bar will simply need to be addressed for the aerodynamic support system to be functional again. It is equipped with a flat-eight engine of type 908, bearing the number 908/02010. Additionally, it also has a gearbox consistent with its original type 916, marked 916/018. It has been fitted with 15-inch wheels, identical to those mounted on the 908s from May 1968 onwards to accommodate larger brakes than initially planned, with aluminum calipers, as is the case with our car.





Cette 908-004 a également conservé beaucoup de ses éléments d'époque, tels que ses vitres de porte et sa lunette arrière en plexiglas, ses sièges baquets dont la suédine rouge a simplement été remplacée, son volant, son pommeau de vitesses en bois, ainsi que ses parties supérieures de tubulure d'admission et autres éléments en plastic armé. Une caméra moderne a en revanche été installée afin de permettre une meilleure rétrovision qu'à l'origine. Outre ces signes distinctifs, cette 908, porte également au niveau du montant de pavillon droit, la signature des différents pilotes qui en ont pris le volant ces dernières années ; Dont celle de Gérard Larrousse, qui est encore plus particulière pour cette voiture compte tenu de son historique évidemment.

De nombreuses photos d'époque en course, la demande de PTH FIA effectuée en 2015 et un rapport d'intégrité structurelle (crack test) des pièces soumises à ce contrôle pour l'obtention du passeport en question, ainsi qu'un rapport d'expertise complet de JP. Cornu, en plus des factures précitées et de divers documents d'archives, constituent le dossier de la voiture.

Au regard de toutes ces qualités et de la place déterminante de la 908 dans l'histoire de Porsche en compétition, ainsi que par ricochet dans la construction de la légende de la marque, cette 908-004 est incontestablement la pièce maîtresse de la fantastique collection de Porsche mythiques, proposée aux enchères dans le cadre de cette vente hors du commun. Elle représente une opportunité réellement exceptionnelle d'acquiescer l'une des toutes premières 908 fabriquées, avec un historique remarquable et dans sa version longue queue la plus iconique, développée pour les 24 Heures du Mans et dont il subsiste à peine quelques exemplaires. Celle-là même par laquelle l'équipe de Ferdinand Piëch a pu développer la légendaire 917 (l'autre graal absolu d'un collectionneur de Porsche) qui remporta enfin la victoire tant désirée lors des 24 Heures du Mans 1970.

This 908-004 has also retained many of its original components, such as its door windows and rear plexiglass, its bucket seats with the red suede simply replaced, its steering wheel, wooden gear knob, as well as its upper intake manifolds and other reinforced plastic elements. However, a modern camera has been installed to improve rear visibility. In addition to these distinctive features, this 908 also bears the signatures of the illustrious drivers who have taken the wheel in recent years, including that of Gérard Larrousse, which is particularly special for this car given their shared history.

The car comes fully documented with a file containing many period photos as well as the PTH FIA request made in 2015. You will also find a structural integrity report (crack test) of the parts submitted for this inspection to obtain the aforementioned passport, along with a comprehensive expertise report by JP. Cornu, as well as the aforementioned invoices and various archival documents.

In view of this car's uniqueness and taking into account the decisive role of the 908 in Porsche's competition history, and by extension in the construction of the brand's legend, this 908-004 is undeniably the centerpiece of the fantastic collection of mythical Porsches offered at auction in this extraordinary event. This is a once in a lifetime opportunity to acquire one of the very first 908s ever produced, with a remarkable history, in its most iconic long-tail version developed for the 24 Hours of Le Mans, of which only a few examples remain. This is the very car from which Ferdinand Piëch's team was able to design the legendary 917 - the other absolute Holy Grail for a Porsche collector - the car that finally achieved the long-desired victory at the 1970 24 Hours of Le Mans.

04

— *Lot 4* —
PORSCHE
911 ST
LE MANS 2.3L
a n n é e 1 9 7 1

CHÂSSIS N° 9111301270
PRODUCTION N° 1013973
MOTEUR N° 911/21-6318011
VOITURE DE COMPÉTITION
SANS TITRE DE CIRCULATION

ESTIMATION
500 000 € / 1 000 000 €
SANS RÉSERVE

PORSCHE 911 2.3L ST LE MANS

Un exemplaire rarissime prêt à courir

Rarissime 911 version 2.3 ST Compétition Le Mans avec moteur « prototype »
12^e aux 24 Heures du Mans 1971 avec l'équipage Vestey/Bonb
2^e du championnat de France de la Montagne 1974 en catégorie Groupe 4
Voiture intégralement restaurée aux spécifications d'origine
Historique complet retracé par Jürgen Barth et voiture prête à courir
Exposée au musée des 24 Heures du Mans en 2018/1019



La Porsche 911 est homologuée en catégorie Grand Tourisme à peine quelques mois après sa mise en production, dès le 1^{er} janvier 1965. Immédiatement, la voiture qui est alors dotée du célèbre 6 cylindres à plat refroidi par air dans sa version initiale de 2.0L de cylindrée, remporte une série de victoires, principalement en épreuves d'endurance et en rallyes.

Ce potentiel sportif avéré pousse la marque à développer une petite série de voitures de compétition, type 911 R, à la fin de l'année 1967. Pour autant, ce modèle reste en retrait, car ce sont surtout des voitures de série ou légèrement modifiées qui continuent à prendre part aux courses et aux rallyes. Les 911 T et L (puis E), de respectivement 110 et 130 chevaux homologuées en catégorie Tourisme, ainsi que la version S de 160 chevaux homologuée en Grand Tourisme, rencontrent effectivement un succès impressionnant en compétitions entre 1968 et 1970. Ce d'autant plus que l'évolution à la hausse de la cylindrée de la 911 au cours de ces années, permet une augmentation de la puissance, bénéfique aux performances et à la carrière sportive du fer de lance de la marque.

À partir de 1970, c'est ainsi majoritairement la Porsche 911 2.2L S que l'usine engage en courses et en rallyes, mais contrairement à ce qui s'était fait jusque-là, sous une forme largement modifiée par rapport au modèle de série. Cette nouvelle version de course la 911 2.2L S, baptisée de son nom de code interne « ST » présente des caractéristiques très spécifiques, traduisant clairement la volonté de Porsche d'en faire une voiture exclusivement dédiée à la compétition.

The Porsche 911 was approved for the Grand Touring category just a few months after its production began, starting from January 1st, 1965. Immediately, the car, which was equipped with the famous air-cooled flat-six engine in its initial 2.0L displacement version, achieved a series of victories, mainly in endurance races and rallies.

This proven sporting potential led the brand to develop, at the end of 1967, a small series of competition cars, known as the 911 R. However, this model remained in the background, as it was mostly production cars or slightly modified versions that continued to participate in races and rallies. The 911 T and L (and later E), with respective power outputs of 110 and 130 horsepower, entered in the Touring category, as well as the 160-horsepower S version approved in Grand Touring, indeed achieved impressive success in competitions between 1968 and 1970. Furthermore, the increase in the displacement of the 911 during these years enabled a considerable power boost, beneficial to the performance and sporting career of the brand's flagship.

From 1970 onwards, the Porsche 911 2.2L S was predominantly entered by the factory in races and rallies, but unlike what had been done previously, it was extensively modified compared to the production model. This new racing version, the 911 2.2L S, confidentially known as «ST», has very specific characteristics that clearly demonstrate Porsche's intention at the time to make it a car exclusively dedicated to competition.





Il en existe deux variantes : la 911 2.2L ST destinée au rallye et la 911 2.3L ST réservée aux courses sur circuit. Dans les deux cas, la carrosserie d'une 911 ST est très allégée, à la fois par l'emploi d'une peinture la plus mince possible et par l'emploi de tôles plus fines en ce qui concerne le pavillon de toit et toute la partie arrière de l'habitacle. Celui-ci est aussi simplifié au maximum par la suppression du réglage des sièges, des points d'encrage des ceintures de sécurité, des conduites de chauffage, du cendrier, du couvercle de boîte à gants, du pare-soleil passager, de la grille de tunnel central, ainsi que des ouvertures des capots, qui dépourvus de serrures s'ouvrent directement par l'extérieur. Les pare-chocs dépourvus de baguette de protection et les portes de baguette décoratives sont également plus dépouillés. Les caches de phares anti-brouillard, les insignes et le clapet de trappe à essence sont aussi supprimés.

Les clients souhaitant aller plus loin dans la réduction drastique du poids de la voiture peuvent en outre, opter pour des éléments en composite pour ce qui des capots avant et des pare-chocs, ainsi que pour l'élargissement des ailes avant, en plus de choisir des portes en aluminium et des vitrages (pare-brise mis à part) en plexiglas. Un programme d'accessoires est également disponible pour faire de la 911 ST, en tant que véhicule de « compétition-client », une voiture adaptée en fonction de l'usage qui lui est réservé. En ce sens il est par exemple possible d'ajouter à la 911 ST une ventilation ou un arceau de sécurité en aluminium et des harnais de sécurité, ou bien encore des élargisseurs d'ailes en acier.

La dotation de la 911 ST est par ailleurs spécifique avec une barre anti-rapprochement entre les deux ailes avant pour rigidifier la voiture et un réservoir d'essence spécial. Pour le reste, cette dotation diffère entre la version Rallye et la version Course, notamment en ce qui concerne la mécanique.

There are two variants: the 911 2.2L ST designed for rallying and the 911 2.3L ST reserved for circuit racing. In both cases, the body weight of the 911 ST was cut down to a minimum, this was achieved by using the thinnest possible paint and selecting thinner sheets of metal for the roof panel and the entire rear section of the cockpit. The interior was also simplified to the maximum by removing seat adjustments, safety belt anchor points, heating ducts, ashtrays, glove box lids, passenger sun visor, central tunnel grille, as well as the hood openings, which, without locks, could be opened directly from the outside. The bumpers were devoid of protective strips, and the decorative moldings on the doors were also removed. Fog light covers, badges, and the fuel filler flap were also done away with.

Customers wishing to further reduce the weight of the car could opt for composite elements for the front hoods and bumpers, as well widened front fenders, it was also possible to opt for aluminum doors and plexiglass windows (except for the windshield).

An accessory program was also available to customize the 911 ST, as a «customer racing» vehicle, according to its intended use. For example, it was possible to add ventilation or an aluminum roll cage and safety harnesses to the 911 ST, as well as steel fender flares.

The equipment of the 911 ST is also specific, featuring a strut brace between the two front fenders to stiffen the car and a special fuel tank. However, the equipment differed between the Rally and Race versions, particularly in terms of the mechanical components.

La 911 ST Rallye hérite du moteur de la 911 2.2L S de série en l'état, soit le 2195 cm³ de 180 chevaux à 6 500 tr/min ; alors que la 911 ST Course/Compétition se voit octroyer une déclinaison légèrement réalisée à 2 247 cm³ et au taux de compression revu, qui développe 240 chevaux à 7 800 tr/min. Ce dernier moteur, qualifié de « 2.3L » pour mieux le différencier de son homologue, est constitué d'un carter en magnésium, de culasses et de cylindres en aluminium, ainsi que d'un vilebrequin en acier forgé à huit paliers et de bielles elles aussi en acier, dont la lubrification s'effectue par carter sec. L'injection mécanique de ce moteur à double allumage est assurée par une pompe Bosch à 6 pistons.

Quant à la transmission, elle est confiée à une boîte de vitesse à 5 rapports équipée d'un différentiel autobloquant et à un embrayage monodisque à sec renforcé. Les trains roulants, bien que proches de la voiture de série, sont également modifiés sur la 911 ST, avec des jantes de 6 ou 7 pouces de large pour la Rallye et de 7 ou 9 pouces pour la version Course. Sur la 911 2.3L ST, à l'avant la barre de torsion est identique mais les réglages sont différents, tandis qu'à l'arrière les barres de torsion et le stabilisateur sont renforcés. De plus les amortisseurs sont des Koni, les étriers de frein sont en aluminium et les moyeux de roues arrière ont des goujons plus longs.

Afin de rester toujours au sommet de la compétitivité, mais dans les limites de la réglementation sportive, la 911 ST évolue en 911 2.5L ST en 1972 sans autre modification majeure que cette évolution de cylindrée consécutive à celle du modèle de base (911 2.4L S).

The 911 ST Rally inherited the standard 911 2.2L S engine as-is, which is the 2195 cc engine producing 180 horsepower at 6500 rpm. On the other hand, the 911 ST Race/Competition version was equipped with a slightly enlarged variant, with a displacement of 2247 cc and revised compression ratio, capable of developing 240 horsepower at 7800 rpm. This latter engine, referred to as the «2.3L» to differentiate it from its counterpart, featured a magnesium crankcase, aluminum cylinder heads and cylinders, as well as an eight-bearing forged steel crankshaft and steel connecting rods, lubricated by a dry sump system. The mechanical fuel injection of this dual-ignition engine was provided by a Bosch pump with 6 pistons.

Regarding transmission, it was equipped with a 5-speed gearbox, a limited-slip differential, and a reinforced dry single-disc clutch. The suspension, although similar to that of the production car, was also modified on the 911 ST. The Rally version had 6 or 7-inch wide wheels, while the Race version had 7 or 9-inch wide wheels. On the 911 2.3L ST, the front torsion bar was the same, but the settings are different. In the rear, the torsion bars and stabilizer were reinforced. Additionally, the car was equipped with Koni shock absorbers, aluminum brake calipers, and rear wheel hubs with longer studs.

In order to remain competitive within the limits of sports regulations, the 911 ST evolved into the 911 2.5L ST in 1972, with no other major modifications except for the increase in displacement following the base model (911 2.4L S).





Ainsi conçue la 911 ST est bien née et s'illustre dans de nombreuses épreuves internationales entre 1970 et 1973, remportant notamment la victoire de sa classe GT aux 24 Heures du Mans 1972 en arrivant 13^e au général. En 1973 elle est remplacée par l'iconique Carrera RS et la très exclusive RSR, auxquelles elle ouvre la voie, en justifiant par son succès la pertinence de la stratégie de Porsche dans la catégorie GT. La 911 ST constitue dès lors une étape indispensable du processus de développement de Porsche pour gagner sur tous les terrains, que ce soit en classe Prototypes ou GT et Rallye en l'occurrence. La ST, en tant que véhicule plus facilement appropriable pour un amateur qu'un prototype de course, a également été une incarnation de l'image sportive de la marque, de nature à favoriser les ventes de 911 de route et donc le rayonnement de Porsche.

C'est donc là encore un morceau de l'histoire de constructeur que nous vous proposons et particulièrement rare, puisque la 911 ST a été produite à seulement une cinquantaine d'exemplaires toutes versions confondues. La 911 ST de l'exceptionnelle collection de Porsche de compétition présentée aux enchères dans le cadre de cette vente est un exemplaire de la version dite de course : 2.3L ST.

Il s'agit de la voiture numéro de châssis 9111301270, fabriquée puis préparée par le département Porsche compétition en 1971. D'après un rapport de Jürgen Barth (éminent spécialiste Porsche et notamment de la 911 ST compte tenu de ses états de service) dans le registre de production de la marque, elle est référencée sous le numéro de production 1013973, associé au numéro moteur 6318011 et de boîte de vitesses 7319411, comme étant une version course, équipée d'un arceau de sécurité et de couleur verte « Irish Green », qui a été délivrée directement au client final le 1^{er} mai 1971.

Designed in this way, the 911 ST was born ready to compete and achieved remarkable success in numerous international events between 1970 and 1973, including winning its GT class at the 1972 24 Hours of Le Mans and finishing 13th overall. In 1973, the iconic Carrera RS and the highly exclusive RSR replaced the 911 ST, which had paved the way for them and justified Porsche's strategy in the GT category by its success. The 911 ST thus became an essential milestone in Porsche's development process to win everything on the circuit, whether in Prototype, GT, or Rally classes. As a vehicle that was more easily accessible to enthusiasts compared to a race prototype, the ST also embodied the sporty image of the brand, contributing to the sales of road-going 911s and enhancing Porsche's reputation.

What we are offering today is another piece of the manufacturer's glorious history, particularly rare as only around fifty units of the 911 ST were produced across all versions. The 911 ST in the exceptional collection of competition Porsches presented at auction in this sale is the racing model of the 2.3L ST.

It bears the chassis number 9111301270 and was manufactured and prepared by the Porsche Competition Department in 1971. According to a report by Jürgen Barth, an eminent Porsche specialist. In the brand's production register, it is listed under the production number 1013973, associated with engine number 6318011 and gearbox number 7319411. It is identified as a racing model and as having been equipped with a roll cage and finished in « Irish Green » color. It was delivered directly to the end customer on May 1, 1971.



Le premier propriétaire de la voiture ne serait autre que le gentleman driver britannique bien connu Paul Vestey. Celui-ci, après avoir couru sur les plus belles voitures de compétition, telles que Jaguar type-E, Ferrari 275 GTB/C, 250 LM et 275 LM ou Ford GT 40, ou encore Porsche 910, durant les années 1960 et au début des années 1970, face à des légendes des circuits comme Jacky Ickx ou Derek Bell, s'est retiré des circuits et s'est composé une fabuleuse collection, au sein de laquelle ne figure rien de moins qu'une Ferrari 250 GTO !

À peine un mois après sa livraison, la 911 2.3L ST #1270 est engagée aux 24 Heures du Mans 1971, par l'écurie Paul Watson Race Organisation, avec à son volant l'équipage Paul Vestey et Richard Bond, sous le numéro de course 44.

Face à des voitures bien plus puissantes, la voiture réussit l'exploit de terminer l'épreuve en se plaçant 12^e au classement général et 6^e de sa classe GTS (Grand Tourisme Special) de 2 001 cm³ à 2 500 cm³. Avec une vitesse moyenne de 160,407 km/h sur 24 heures, elle parvient par la même occasion à être 10^e à l'indice de performance et 12^e au rendement énergétique, signant ainsi une performance plus qu'honorable.

The first owner of the car is said to be the well-known British gentleman driver Paul Vestey. After driving some of the most beautiful competition cars such as the Jaguar E-Type, Ferrari 275 GTB/C, 250 LM, 275 LM, Ford GT40, and even the Porsche 910 during the 1960s and early 1970s, competing against circuit legends like Jacky Ickx and Derek Bell, he retired from racing and assembled a fabulous collection that includes among other cars a Ferrari 250 GTO.

Just a month after its delivery, the 911 2.3L ST #1270 was entered in the 1971 24 Hours of Le Mans by the Paul Watson Race Organisation team, with Paul Vestey and Richard Bond as its drivers, racing under the number 44.

Despite facing more powerful cars, the vehicle achieved the feat of finishing the race in 12th place overall and 6th in its GTS (Grand Tourisme Special) class for 2001 cc to 2500 cc cars. With an average speed of 160.407 km/h over 24 hours, it also ranked 10th in the performance index and 12th in energy efficiency, marking a more than honorable performance.



À la suite de cette participation à cette épreuve mythique, en 1972 la voiture passe entre les mains de Dominique Thiry, vainqueur du Tour Auto 1971, avant qu'un autre alsacien, le pilote Hugues Kirschoffer, qui court plus tard sur RSR pour l'écurie Meznarie, la lui rachète en 1973. Celui-ci la revend en 1974 à Valentin Bertapelle (un alsacien toujours), lequel au terme de sa saison de courses avec l'écurie Alsace se classe 2^e du Championnat de France de la Montagne 1974, en catégorie Groupe 4 avec la voiture, puis la cède à son tour.

En 1975 la 911 2.3L ST #1270 est ainsi rachetée par le pilote puis expert d'assurances vosgien Bertrand Pierrat. Ce dernier, un temps sponsorisé par Christine Laure, engage notamment la voiture au Tour de France 1977, sous le numéro 152, mais est contraint à l'abandon, puis participe à de multiples courses jusqu'en 1981. Ensuite, la voiture connaît différents propriétaires français (5) entre l'ouest, le sud et le nord de la France, avant d'atterrir dans le Pas-de-Calais au début des années 2 000 et jusqu'en 2011, lorsqu'un collectionneur monégasque la rachète. Ce dernier, féru de Porsche de compétition, fait procéder à la restauration intégrale de la voiture durant plusieurs années et une fois celle-ci terminée, prend part au Tour Auto 2017, sous le numéro 278, après avoir obtenu un PTH (dont la demande est présente au dossier).

C'est auprès de cet amateur reconnu que le propriétaire actuel fait l'acquisition de la 911 2.3L ST #1270 en 2018, alors que la voiture est ainsi déjà parfaitement restaurée. L'état de la voiture avant la rénovation et l'ampleur des travaux effectués sont matérialisés par un album photo joint au dossier, qui permet de voir la nature des opérations menées dans le cadre de cette restauration d'envergure. La caisse a été entièrement mise à nu, décapée, sablée, apprêtée puis repeinte. L'intérieur a été refait tout en conservant certains éléments d'origine. La mécanique a été complètement remise à neuf, etc.

À l'issue de cette remise en état intégrale, la voiture est dans sa configuration d'usine, correspondante à celle qui était la sienne lors des 24 Heures de Mans 1971.

Following its participation in this legendary event, in 1972, the car changed hands and was acquired by Dominique Thiry, the winner of the 1971 Tour Auto. In 1973, another driver from Alsace, Hugues Kirschoffer, who later raced an RSR for the Meznarie team, became the car's new owner. In 1974, Kirschoffer sold it to Valentin Bertapelle (also from Alsace), who, at the end of the racing season with the Alsace team, finished 2nd in the 1974 French Mountain Championship in the Group 4 category with the car before selling it.

In 1975, the 911 2.3L ST #1270 was purchased by Bertrand Pierrat, a Vosges-born insurance expert and racing driver. Pierrat, who was sponsored at one time by Christine Laure, entered the car in the 1977 Tour de France, under number 152, but was forced to retire. He participated in multiple races with the car until 1981. The car then passed through the hands of various French owners (5) located in the west, south, and north of France, before ending up in the Pas-de-Calais in the early 2 000s where it stayed until 2011 before being purchased by a collector from Monaco. The Monaco-based collector, a passionate enthusiast of competition Porsches, undertook a complete restoration of the car over several years. Once the restoration was completed, the car participated in the 2017 Tour Auto, under number 278, after obtaining a Historic Technical Passport (PTH), the application for which is included in the car's file.

The current owner acquired the fully restored 911 2.3L ST #1270 from this recognized enthusiast in 2018. The condition of the car before the restoration and the extent of the work carried out are documented in a photo album included in the file, showcasing the nature of the extensive restoration operations. The body was completely stripped, sandblasted, primed, and repainted. The interior was refurbished while retaining certain original elements. The mechanics were completely overhauled, and so on.

After this complete restoration, the car is now returned to its factory configuration, matching the one it had during the 1971 24 Hours of Le Mans.

La carrosserie, dont les ailes, le capot avant et les pare-chocs sont en fibres, alors que les ailes arrières sont en acier et que le capot arrière est en aluminium tout comme les portes, a retrouvé sa teinte verte d'origine et les décorations d'époque de sa course mancelle. Le moteur, qui porte le numéro 6318011 conforme à celui d'usine est de type 911/21. Il s'agit d'un moteur rare, d'une cylindrée particulière de 2 380 cm³, que l'on retrouve qualifié de « prototype » dans certains ouvrages. Ce type de moteur a manifestement équipé les 911 2.3L ST Compétition pour la saison de courses 1971, avant le passage à la 911 2.5L ST, qui bénéficie du moteur de la 911 2.4L S de 2341 cm³ dans une version réalésée à 2492 cm³. Cette singularité technique renforce donc l'intérêt de cette 911 2.3L ST #1270 déjà très exclusive. Le numéro de boîte de vitesses n'est quant à lui plus lisible. Pour autant celle-ci correspond bien à une boîte de type 915/02 conforme à la monte d'origine. La voiture est toujours équipée de feux longue-portée, d'attaches de capots en caoutchouc, ainsi que de superbes jantes Minilite de 15 pouces en aluminium ou du centre de volant « Hockey puck », conformément à sa dotation d'époque et preuve que la restauration a été menée avec un réel souci du détail.

Aujourd'hui, cette 911 2.3L ST affichant moins de 92 150 km au compteur se présente dans un état extrêmement enviable, qui atteste de la qualité du travail réalisé dans le cadre de la réfection complète de la voiture il y a maintenant une dizaine d'années. C'est d'ailleurs en partie sans doute, outre son histoire, ce qui explique qu'elle fut sélectionnée pour participer à la rétrospective intitulée « Porsche at Le Mans », à propos de l'épopée de Porsche sur le mythique circuit sarthois, organisée au musée des 24 Heures du Mans par l'Automobile Club de l'Ouest (ACO) et le Porsche Museum Stuttgart, afin de célébrer les 70 ans de la marque allemande en 2018. À ce titre la 911 2.3L ST #1270 fut donc exposée plusieurs mois au musée des 24 Heures entre 2018 et 2019. Cette mise en avant constitue une reconnaissance de l'importance de ce modèle dans la légende de Porsche en compétition, client notamment, ainsi que de l'intérêt de cette série spéciale confidentielle et à fortiori de cet exemplaire rarissime de par ses caractéristiques. Celui-ci, aussi beau et intéressant que performant s'adresse aux plus fins connaisseurs, compétiteurs ou non, tel un talisman de toutes les vertus de la reine 911.

The body, including the fenders, front hood, and bumpers, are made of fiberglass, while the rear fenders are made of steel and the rear hood is made of aluminum, as are the doors. It has been restored to its original green color and adorned with period-correct decorations from its Le Mans race. The engine, bearing the number 6318011, is a 911/21 type engine. It is a rare engine with a unique displacement of 2380 cc, sometimes referred to as a «prototype» in certain publications. This type of engine was used in the 1971 racing season for the 911 2.3L ST Competition before the transition to the 911 2.5L ST, which featured the 2341 cc engine from the 911 2.4L S bored out to 2492 cc. This technical uniqueness further enhances the appeal of this already highly exclusive 911 2.3L ST #1270. The gearbox number is no longer legible. Nevertheless, it corresponds to a 915/02 type gearbox, consistent with the original equipment. The car still retains its long-range headlights, rubber hood fasteners, stunning 15-inch aluminum Minilite wheels and the «Hockey puck» steering wheel center, as per its original specifications. This is evidence that the restoration was carried out with meticulous research and attention to detail.

Today, this 911 2.3L ST, with less than 92,150 km on the odometer, is presented in an extremely desirable condition, a testament to the quality of the work done during the complete refurbishment of the car about a decade ago. This, as well as its extensive racing history goes a long way to explaining why it was selected to participate in the retrospective exhibition titled «Porsche at Le Mans» at the Musée des 24 Heures du Mans by the Automobile Club de l'Ouest (ACO) and the Porsche Museum Stuttgart, celebrating the German brand's 70th anniversary in 2018. As part of this event, 911 2.3L ST #1270 was exhibited for several months at the musée des 24 Heures between 2018 and 2019. This recognition highlights the significance of this model in Porsche's competition history, particularly as a client car, and emphasizes the interest in this confidential special edition, which appears exceptionally rare and sought after. This is a beautiful, intriguing, and high-performing car that appeals to the most discerning enthusiasts, whether competitors or not, serving as a talisman embodying all the virtues of the queen of the tracks, the 911.





05

— *Lett 5* —
PORSCHE
911 RSR
CARRERA 2.8L
a n n é e 1 9 7 3

CHÂSSIS N° 9113601033
PRODUCTION N° 1036160
MOTEUR N° AT911/74-6930155
VOITURE DE COMPÉTITION
SANS TITRE DE CIRCULATION

ESTIMATION
1 000 000 € / 2 000 000 €
SANS RÉSERVE

PORSCHE 911 CARRERA 2.8L RSR

Une rareté exceptionnelle,
des performances assourdissantes

Voiture de l'écurie Défense Mondiale pilotée par Jacques Alméras en 1973

Glorieux palmarès incluant le meilleur résultat d'une 2.8L RSR au Tour Auto

Historique connu et documenté pour cet exemplaire authentique

Restauration intégrale de grande qualité effectuée il y a moins de 200 kilomètres

Configuration « Mary Stuart » emblématique et identique à celle des voitures d'usine

Dossier d'historique conséquent avec de nombreuses photos d'archives



PALMARÈS

1973	1975
Championne de France de la Montagne groupe 4 avec J. Alméras 2 ^e au classement général du Tour de France Automobile, en groupe 5, avec J. Alméras et S. Mas	Championne de France des Rallyes groupe 3 avec J.F. Mas 2 ^e au classement général du Tour de France Automobile et première de sa classe, en groupe 3, avec J.F. Mas et « Tilber »
Et plus de 60 autres participations à des épreuves de course automobile entre 1976 et 1982	

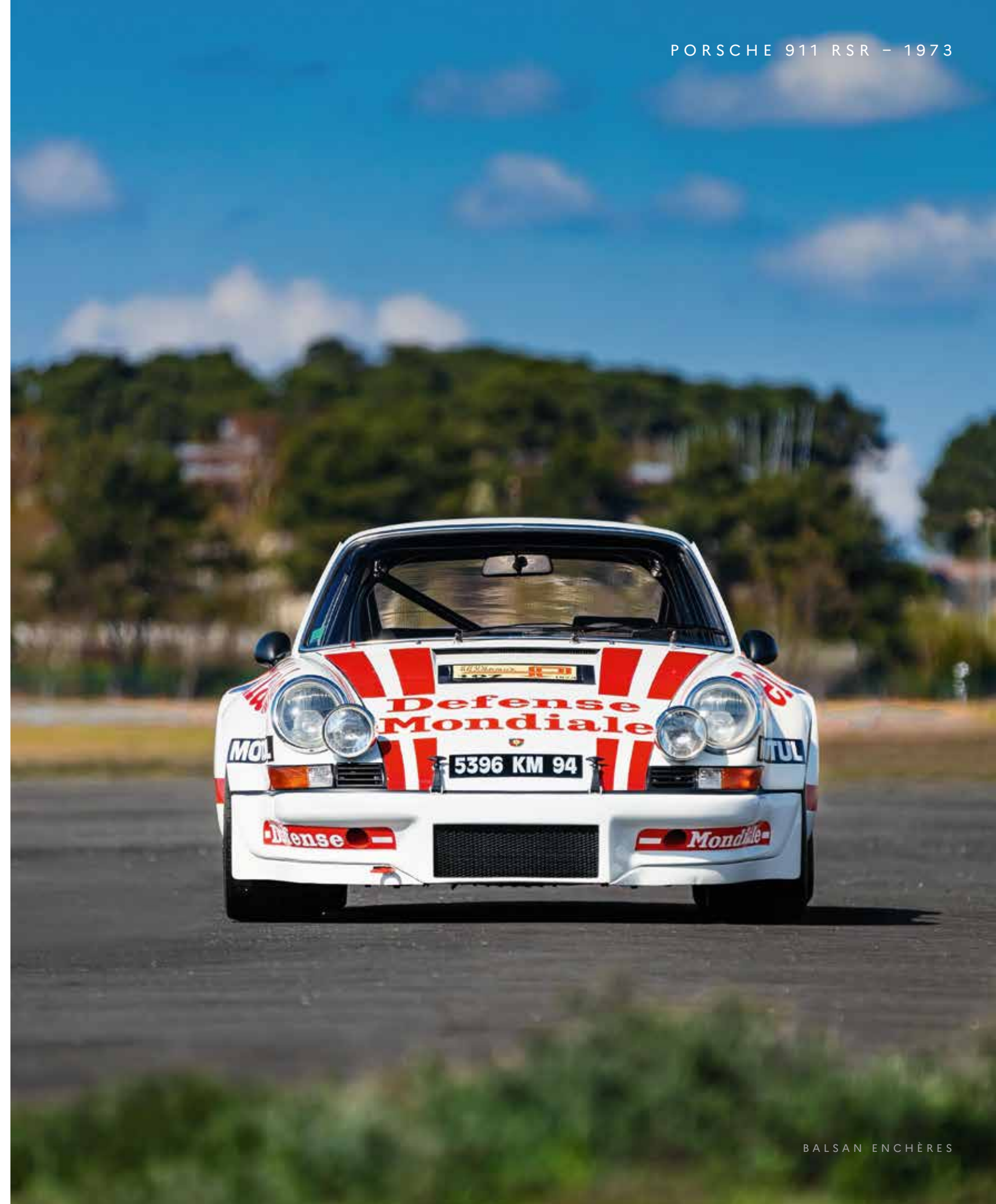
La Porsche 911 connaît l'une des carrières les plus mémorables de toute l'histoire de l'automobile. Parmi la forêt de générations, de versions et de séries limitées, aucune n'a autant suscité le respect et la convoitise que sa variante de compétition.

Après les énormes efforts développés pour s'imposer sur les circuits pendant les années 1960 par le petit-fils du fondateur de Porsche, Ferdinand Piëch, la victoire vient enfin avec la légendaire 917. Qualifiée de « voiture de compétition du siècle », elle domine littéralement le championnat du monde des voitures de sport pendant plusieurs saisons, jusqu'à ce qu'une modification de la réglementation de la FIA en 1972 limite à nouveau la cylindrée maximale autorisée des prototypes à 3.0L.

Cette évolution mettant fin à l'âge d'or des courses automobiles d'endurance et le prototype n'ayant plus voix au chapitre, Porsche, qui continue néanmoins à concourir dans la catégorie Sport 3.0L avec ses autos éligibles, doit trouver une remplaçante à la 917. La marque se tourne alors principalement vers la catégorie Grand Tourisme de la FIA, présente dans de nombreuses compétitions de l'époque, car le règlement Groupe 4 (voitures de grand tourisme spéciales) au sein de cette catégorie, fixe l'exigence minimale de production à 500 unités en un an, tout en permettant quelques modifications par rapport au modèle de base. C'est ainsi que la 911 s'impose dès lors comme la voiture idéale pour l'équipe de Piëch.

The Porsche 911 boasts one of the most memorable careers in the history of the automobile. Among the multitude of generations, versions, and limited series, none has garnered as much respect and desire as its competition variant. After tremendous efforts to establish dominance on the circuits during the 1960s by Ferdinand Piëch, the grandson of Porsche's founder, victory finally arrived with the legendary 917. Dubbed the «competition car of the century,» it utterly dominated the World Sports Car Championship for several seasons, until a regulation change by the FIA in 1972 bringing the maximum allowed displacement of prototypes down to 3.0L.

This evolution marks the end of the golden age of endurance racing, and with prototypes losing their influence, Porsche, despite continuing to compete in the 3.0L Sport category with eligible cars, is forced to find a successor to the 917. The brand decided to focus its interest on the FIA Grand Touring category, present in numerous competitions of the time. The Group 4 regulations for special grand touring cars within this category stipulated a minimum production requirement of 500 units within a year, While permitting a few modifications in relation to the base model. Thus, the 911 emerges as the ideal car for Piëch's team.





Déjà célèbre pour son impact sur la pop-culture des années 1960, la 911 rencontre un succès commercial sans précédent chez Porsche. Pour autant, ce n'est pas le cas sur les circuits où elle est encore inconnue à l'époque. En revanche, c'est un modèle éprouvé du constructeur, ce qui permet de limiter les coûts en termes de recherche et développement par rapport aux prototypes. Le département course se penche alors sur la voiture et règle notamment son léger souci de comportement à haute vitesse dû à son architecture.

L'aérodynamique est repensée et donne naissance à un aileron apposé sur le coffre – désormais surnommé « queue de canard ». La proue reçoit un nouveau spoiler mieux à même de recevoir un nouveau système de ventilation et de plaquer la voiture au sol à haute vitesse. La caisse est allégée par l'utilisation de tôles plus fines à certains endroits et de raccords d'étain moins nombreux. Les vitrages en verre sont aussi remplacés par du verre spécial plus léger et l'intérieur est également vidé de tout superflu. Quant au moteur à six-cylindres à plat, il est réalésé à 2.7L de cylindrée pour développer une puissance totale de 210 chevaux. Cette 911 à la sportivité renforcée reprend le pseudonyme de la version la plus puissante des 356, qui rappelait les victoires de Porsche à la Panamericana du Mexique : la Carrera ; et l'acronyme RS pour « Rennsport » (course en allemand). La 911 Carrera RS 2.7L est présentée lors du salon de l'Automobile de Paris le 5 octobre 1972.

Elle est authentiquement conçue comme une voiture de « compétition client » et elle est à l'époque la voiture allemande la plus rapide. La production réglementaire de 500 exemplaires est largement dépassée avec 1580 voitures fabriquées. Cela permet non seulement l'homologation en Groupe 4, mais également en Groupe 3 pour lequel la limite réglementaire est fixée à 1 000 exemplaires minimum.

Already famous for its impact on the pop culture of the 1960s, the 911 brought to Porsche unprecedented commercial success. However, this was not immediately the case on the circuits where it was still unknown at the time. Nevertheless, the car being already well known to the manufacturer, helped to limit costs in terms of research and development compared to creating new prototypes. The racing department then focused on the car and addressed its slight high-speed handling issue due to its architecture.

The aerodynamics were redesigned, giving birth to a wing attached to the trunk - now nicknamed the «ducktail.» The front received a new spoiler better equipped to accommodate a new ventilation system and to press the car to the ground at high speeds. The body is lightened by using thinner sheet metal in certain areas and reducing the number of tin joints. The glass windows were replaced with special, much lighter, glass and the interior was stripped of any unnecessary elements. The flat-six engine was enlarged to 2.7L of displacement to develop a total power output of 210 horsepower. This enhanced sporty 911 was given the nickname of the most powerful version of the 356, winner of the Panamericana in Mexico: the Carrera; placed before the acronym RS for «Rennsport» (racing in German). The 911 Carrera RS 2.7L was presented at the Paris Motor Show on October 5th, 1972.

Designed and marketed as a «customer competition» car it was, at the time, deemed the fastest German car. The enforced production minimum of 500 units was greatly surpassed with a total of 1,580 cars manufactured. This not only enabled homologation in Group 4 but also in Group 3, for which the minimum production requirement was set at 1,000 units.

Sur cette base, Porsche pousse le développement encore plus loin pour proposer un modèle permettant aux clients de s'imposer sur les circuits, en engageant des voitures extrêmement compétitives et qui remportent des victoires, faisant définitivement du constructeur un acteur incontournable du sport automobile.

Le moteur de la Carrera RS 2.7L est à nouveau révisé, à 2.8L cette fois-ci et muni de plus grosses soupapes et d'éléments de mécanique allégés, de pistons à haute compression, d'un double allumage et d'une injection mécanique Bosch. Ce type moteur est le 911/72. La boîte-pont à cinq rapports est conçue spécifiquement pour cette sportive extrême avec des pièces de série mais adaptées et équipée de son propre système de refroidissement. Les trains roulants sont renforcés et durcis. Le système de freinage est essentiellement repris de la 917. Les hanches s'élargissent pour recevoir des pneumatiques de 230 mm à l'avant et 260 mm à l'arrière, ce qui renforce son air particulièrement agressif et ramassé, et des jantes allégées Fuchs de compétition viennent compléter l'ensemble.

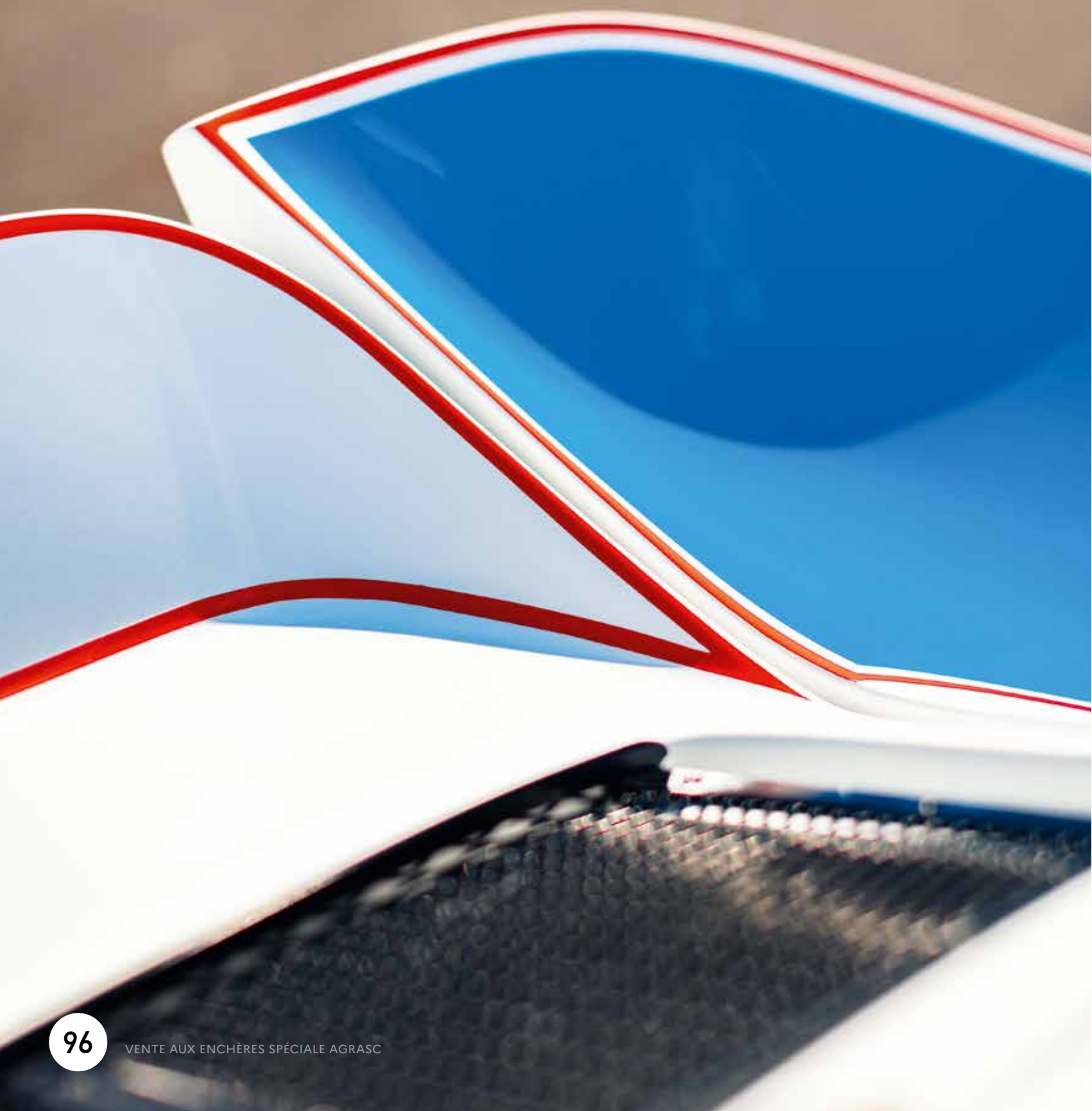
Ces nombreux éléments permettent à la puissance de bondir à plus de 300 chevaux et au poids de la voiture de ne pas dépasser 900 Kg. Aucune 911 n'est alors plus puissante et plus performante que cette 911 Carrera 2.8L « RSR » pour Rennsport Rennwagen (voiture de course sportive). Il faut dire que ce cyclone mécanique coûte alors 25,000 Deutschemarks, soit le prix combiné d'une 911 Carrera RS 2.7L et d'une 911 classique... tout ce travail paie car la 911 2.8L RSR s'impose dès sa première année dans de nombreuses compétitions, aussi bien nationales qu'internationales : Trans-Am series et IMSA GT aux USA, championnat d'Europe GT, championnat d'Europe de la Montagne, etc.

Encouraged, Porsche decided to take the development even further by devising a model that would allow customers to dominate the circuits by entering extremely competitive cars, securing countless victories and thus establishing the manufacturer as a key player on the motorsports circuit.

The engine of the Carrera RS 2.7L was once again enlarged, this time to 2.8L, equipped with larger valves and lightweight mechanical components, high-compression pistons, dual ignition, and a Bosch mechanical injection. This engine type was designated as the 911/72. The five-speed gearbox was specifically designed for this extreme sports car, utilizing production parts but adapted and equipped with its own cooling system. The suspension system was reinforced and stiffened. The braking system was primarily derived from the 917. The haunches of the car were widened to accommodate 230mm tires at the front and 260mm tires at the rear, enhancing its particularly aggressive and compact appearance, while lightweight Fuchs competition wheels completed the ensemble.

These numerous improvements allowed the power to go up to over 300 horsepower, while keeping the weight of the car under 900 kilograms. No other 911 was more powerful and performance-oriented than this 911 Carrera 2.8L «RSR,» which stands for Rennsport Rennwagen (racing sports car). It should be noted that this mechanical tornado came with a price tag, at the time, of 25,000 Deutschemarks, equivalent to the combined price of a 911 Carrera RS 2.7L and a standard 911. All this work pays off as the 2.8L RSR achieves immediate success within its first year of competition, clocking up numerous national and international wins: the Trans-Am series and IMSA GT in the USA, the GT European Championship, the European Mountain Championship, and more.





Ses plus hauts faits d'armes en championnat du monde d'endurance de la saison 1973 sont réalisés lors des 24 Heures de Daytona et à la Targa Florio, où elle remporte la victoire face aux Ferrari, Chevrolet, Lancia et autres Lola. S'y ajoutent ses autres succès dans la catégorie Grand Tourisme, où la RSR survole le championnat sans laisser la moindre chance à ses concurrentes, en arrivant première de sa classe aux 6 Heures de Vallelunga et de Watkins Glen, ainsi qu'aux 1 000 km de Dijon, de Monza, puis de Spa... au total, la RSR remporte 7 des 9 compétitions majeures de la saison en GT. Seuls 49 exemplaires de 911 Carrera 2.8L RSR sont assemblés par l'usine Porsche avant que la nouvelle version 3.0L ne voie le jour.

La Porsche 911 Carrera 2.8L RSR proposée à la vente dans le cadre de l'exceptionnelle collection mise aux enchères est justement l'un de ces exemplaires et sans doute l'un des plus représentatif de ce type de 911 de compétition. La voiture qui a le numéro de châssis 9113601033 a été livrée neuve en France à l'écurie « Défense Mondiale », de couleur blanc Grand Prix à bandes rouges, via l'importateur français Sonauto en avril 1973. Il s'agirait de la deuxième des quatre 911 2.8L RSR livrées neuves en France et de la 35^e produite. Elle a été commandée avec une boîte de vitesse spéciale (montagne) pour être mise à la disposition du pilote Jacques Alméras, dont la course de côte est la discipline de prédilection. Il remporte d'ailleurs immédiatement le titre de champion de France de la Montagne 1973 en catégorie groupe 4 avec la voiture.

Its greatest achievements in the 1973 World Endurance Championship were accomplished at the 24 Hours of Daytona and the Targa Florio, where it emerged victorious against Ferrari, Chevrolet, Lancia, and other Lola cars. Furthermore, it boasts additional triumphs in the Grand Touring category, where the RSR dominated the Championship without giving its competitors even the slightest chance. It secured first place in its class at the 6 Hours of Vallelunga and Watkins Glen, as well as the 1 000 km races in Dijon, Monza, and Spa... overall, the RSR emerged victorious in 7 out of the 9 major GT competitions of that season. Only 49 units of the 911 Carrera 2.8L RSR were assembled by the Porsche factory before the new 3.0L version came into existence.

The Porsche 911 Carrera 2.8L RSR offered for sale as part of the exceptional auction collection is precisely one of these specimens and, arguably, one of the most representative of this model of competition 911. The car, chassis number 9113601033, was imported new to France. Ordered through the French importer Sonauto in April 1973 for the «Défense Mondiale» team, it came painted in Grand Prix White with red stripes. It is believed to be the second out of the four 2.8L RSRs imported to France and the 35th produced overall. It was ordered with a special gearbox (for mountain use) to be made available to driver Jacques Alméras, whose specialty was hill climb racing. He immediately clinched the title of French Hill Climb Champion in the Group 4 category with this car.



Dans la foulée, il participe quelques mois plus tard, avec son coéquipier Serge Mas, sous le numéro 107, en catégorie groupe 5, au Tour de France 1973, auquel il se place 2^e au classement général. C'est à cette occasion, suite à l'homologation du nouveau carter permettant l'assemblage des 3.0L RSR et de manière à profiter de la limite de cylindrée de cette classe (groupe 5 fixée à 3.0L), que le bloc moteur aurait été renvoyé à l'usine pour être réalésé et qu'il est enregistré comme un type 911/74 (AT) correspondant à une version 3.0L RSR de 335 chevaux, avec son numéro d'origine.

C'est également à cette occasion, du fait que la catégorie groupe 5 soit plus permissive que la précédente catégorie groupe 4 dans laquelle cette 2.8L RSR a couru jusque-là, qu'elle est modifiée esthétiquement, sur le modèle de la RSR d'usine des 24 Heures du Mans 1973. Elle est notamment un peu élargie et le spoiler modifié, mais surtout équipée d'un becquet retombant sur les ailes arrières en plus de celui du capot arrière en queue de canard, le tout formant un aileron arrière enveloppant, affectueusement surnommé « Mary Stuart », d'après le mimétisme entre sa forme et celui du col sur les tableaux figurant la reine des Scots.

Associé à sa livrée, elle aussi très caractéristique, cet appendice aérodynamique, pouvant être qualifié « d'usine », a contribué à donner une identité bien particulière à la voiture et à la rendre facilement identifiable par tous les amateurs. D'autant plus compte tenu de son important palmarès.

Shortly thereafter, he participated, along with his teammate Serge Mas, under the number 107, in the 1973 Tour de France, competing in the Group 5 category, where they finished 2nd overall. It was for this race, following the homologation of the new crankcase that enabled the assembly of the 3.0L RSR engines, and in order to take advantage of the displacement limit in this class (Group 5 set at 3.0L), the engine block was reportedly sent back to the factory for overboring, and it was registered as a 911/74 (AT) type corresponding to a 3.0L RSR version with 335 horsepower, retaining its original number.

It was also during this time, given that the Group 5 category was more permissive than the previous Group 4 category in which this 2.8L RSR had been competing, that it underwent aesthetic modifications inspired by the factory RSR from the 1973 24 Hours of Le Mans. It was slightly widened and the spoiler was modified, but most notably, it was equipped with a rear wing extending over the rear fenders, in addition to the ducktail spoiler on the rear deck, forming an encompassing rear wing, affectionately nicknamed « Mary Stuart » due to its resemblance to the collar seen in portraits of the Queen of Scots.

Combined with its highly distinctive livery, this aerodynamic appendage, akin to a «factory» upgrade, adds to the cars unique identity making it easily recognizable to all enthusiasts, especially given its impressive track record.



Ensuite en 1974, la 911 2.8L RSR #1033 passe aux mains de Jean Benaba, un pilote du sud de la France, qui fait de la course de côte et qui, pour se faire, retransforme la voiture en groupe 4, du moins partiellement, pour la partie arrière, avec un aileron de type « queue de baleine » de 3.0L RSR. Puis en 1975, c'est Jean-François Mas, qui récupère cette 911 2.8L RSR et l'engage en Championnat de France des rallyes, en catégorie groupe 3 désormais. Non seulement il remporte la compétition en question cette saison-là dans la catégorie, mais il réussit également la performance avec son copile Tilbert (alias Christian Gilbert), sous le numéro 161, de se classer 2^e au Tour de France et à remporter sa classe groupe 3. Cette 2^e place au général du Tour de France Automobile 1975 est d'autant plus remarquable que #1033 n'est alors plus une puissante groupe 5 comme en 1973, mais une groupe 3 avec un moteur de RS de base.

Jusqu'à là cette 911 2.8L RSR avait continué à courir sous la bannière Défense Mondiale et à être préparée par Alméras Frères, mais en 1976 elle est vendue à Armand Lemay, architecte et gentleman driver du nord de la France. Elle change alors de registre. Ce dernier engage la voiture dans de très nombreux rallyes régionaux et la modifie au gré des évolutions de la réglementation de la FIA pour cela, dans les différentes catégories lui permettant de continuer à concourir, jusqu'à ce qu'elle soit dépassée. Après quoi il la garde comme un trophée quelques années en tant qu'ancienne voiture de course à la gloire passée. Il la cède en 1987 à un amateur de la région parisienne. Celui-ci, attaché à sa voiture à la plastique boursoufflée et marquée par la compétition la conserve alors en l'état pendant plus de 25 ans. C'est ensuite un collectionneur monégasque bien connu, qui lui la rachète il y a une dizaine d'années pour lui rendre tout son lustre. En tant que propriétaire de Porsche aussi prestigieuses qu'une 917 et de plusieurs 911 RSR, il fait procéder à la restauration intégrale de la 911 2.8L RSR #1033 selon les plus hauts standards d'exigence, en lui redonnant sa configuration la plus iconique : « Mary Stuart » groupe 5 aux couleurs de l'écurie Défense Mondiale du Tour Auto 1973.

In 1974, the 911 2.8L RSR #1033 then passed into the hands of Jean Benaba, a driver from the south of France who competed in hill climb races. In order to adapt the car for this purpose, he transformed it back (at least partially) into a Group 4 car, fitting the rear section with a «whale tail» spoiler borrowed from the 3.0L RSR. Later, in 1975, Jean-François Mas took over this 911 2.8L RSR and entered it in the French Rally Championship, this time in the Group 3 category. Not only did he win the championship in that category that season, but he also achieved a remarkable feat with his co-driver Tilbert (aka Christian Gilbert) under number 161, securing a 2nd place overall in the Tour de France and winning their Group 3 class. It's noteworthy that this 2nd place in the 1975 Tour de France Automobile was accomplished by #1033, which was no longer a powerful Group 5 car as it was in 1973, but a Group 3 with a basic RS engine.

Up until then, this 911 2.8L RSR had continued to compete under the banner of Défense Mondiale and was prepared by Alméras Frères. However, in 1976, it was sold to Armand Lemay, an architect and gentleman driver from the north of France, marking a change in its trajectory. Lemay entered the car in numerous regional rallies and modified it according to the evolving regulations of the FIA, ensuring it remained eligible to compete in various categories, until it became outdated. After that, he kept it as a cherished trophy for several years, preserving its former racing glory. In 1987, he sold it to a Parisien enthusiast, who, devoted to the car with its impressive bodywork and amazing track record, preserved it in its current condition for over 25 years. It was then acquired by a well-known collector from Monaco about a decade ago, who set out to restore its former splendor. As the owner of prestigious Porsches such as the 917 and several 911 RSR models, the new owner commissioned a complete restoration of the 911 2.8L RSR #1033 to the highest standards of excellence, returning it to its most iconic configuration: the «Mary Stuart» Group 5 livery of the Défense Mondiale racing team from the 1973 Tour Auto.

C'est sous cet aspect aussi bestial qu'historique qu'elle se présente ainsi aujourd'hui et ce, en excellent état, puisqu'elle n'a parcouru que moins de 200 kilomètres depuis la fin de la réfection. En 2017, une fois les travaux achevés, une carte d'identité FIVA est obtenue et une demande de PTH est effectuée afin de pouvoir engager la voiture dans des compétitions historiques. Elle prend alors part à l'Esprit de Montjuic en 2018 dans le cadre des Series de Peter Auto, où le pilote n'est nul autre que Jacques Almeras – près de 45 ans après sa participation au Tour Auto 1973 avec la voiture en question dans sa configuration d'époque, incluant même sa plaque concurrent correspondante. Finalement, quelques temps après, le propriétaire actuel en fait l'acquisition avec d'autres voitures de compétition auprès du fameux collectionneur monégasque qui a mené la remise en état, mais ne l'utilisera quasiment pas.

Compte tenu de son historique clair et référencé, cette 911 Carrera 2.8L RSR, aujourd'hui dans une condition exceptionnelle du fait de la restauration de haut niveau effectuée et qui a notamment conservé son moteur d'origine (n° 6930155) réalésé en « prototype » 3.0L de cylindrée, ainsi que sa boîte de vitesses spéciale (n° 7931040 illisible) très probablement, présente un degré d'authenticité élevé. Elle est vendue accompagné d'un dossier comprenant justement la copie de l'attestation d'authentification délivrée par Porsche en 2014, de sa carte FIVA et de la demande de PTH tous deux datés de 2017, de divers documents d'archives, ainsi que d'un très important rapport d'expertise et d'historique de JP Cornu de 2019. De très nombreuses photographies de la voiture en course, retraçant l'ensemble de sa longue carrière en compétition et constituant un émouvant dossier d'historique complète l'ensemble de ces éléments. C'est donc une voiture remarquable à tous points de vue que cette 911 Carrera 2.8L RSR #1033 : configuration, performance, palmarès. Il ne fait aucun doute que la version RSR porte en elle tout un pan de l'histoire de la compétition. Plus exclusive qu'une Carrera RS, c'est une authentique voiture de course et elle a arpenté de nombreux circuits. Elle est équipée des raffinements mécaniques les plus poussés de son époque, qui lui ont permis de ne laisser aucune chance à la concurrence et de devenir championne du monde dans la catégorie des Grand Tourisme en 1973. Celle-ci, déjà parfaitement restaurée, fera le bonheur de son futur propriétaire, qui aura le plaisir de pouvoir l'engager dans les plus prestigieuses compétitions historiques, où sa rareté exceptionnelle, ainsi que ses performances assourdissantes, la démarqueront indéniablement de ses concurrentes.

It is in this enhanced yet historically significant form, that it is presented today. It is in excellent condition, having covered less than 200 Km since the restoration was completed. In 2017, after the restoration works were finished, it obtained a FIVA identity card and a request for Historic Technical Passport (PTH) was made, allowing the car to compete in historic racing events. It made its debut at the Esprit de Montjuic in 2018 as part of the Peter Auto Series, with none other than Jacques Almeras behind the wheel - nearly 45 years after his participation in the 1973 Tour Auto with the car in its original configuration, including its corresponding race number. Some time later, the current owner acquired it along with other competition cars from the famous Monaco-based collector who led the restoration, but has barely used it.

Given its well-documented and referenced history, this 911 Carrera 2.8L RSR, now in exceptional condition due to the high-level restoration performed and notably retaining its original engine (serial number 6930155) bored out to a «prototype» 3.0L displacement, as well as its special gearbox (unreadable serial number 7931040), presents a high degree of authenticity. Sold fully documented with a file that includes a copy of the authentication certificate issued by Porsche in 2014, its FIVA card, and the 2017 PTH application, along with various archival documents. It also includes a significant expertise report and historical documentation by JP Cornu from 2019. Numerous photographs of the car in action, tracing its extensive racing career and forming an evocative historical dossier, complete the collection. Therefore, this 911 Carrera 2.8L RSR #1033 is a remarkable car from every perspective: its configuration, performance, and achievements. There is no doubt that the RSR version embodies a significant chapter in the history of competition. More exclusive than a Carrera RS, it is an authentic race car that has graced numerous circuits. Equipped with the most advanced mechanical refinements of its time, it annihilated the competition and became the world champion in the Grand Touring category in 1973. Already impeccably restored, this car will bring joy to its future owner, who will have the pleasure of entering it in the most prestigious historic competitions. Its exceptional rarity, coupled with its thunderous performance, will undoubtedly set it apart from its competitors.





06

— *L'art 6* —
PORSCHE
911 RSR
CARRERA 3.0L
année 1974

CHÂSSIS N° 9114609075
PRODUCTION N° 1044159
MOTEUR N° 911/75-6840070
BOÎTE DE VITESSES N° 915/35-7840570
VOITURE DE COMPÉTITION
SANS TITRE DE CIRCULATION

ESTIMATION
1 000 000 € / 2 000 000 €
SANS RÉSERVE

PORSCHE 911 CARRERA 3.0L RSR

Le graal absolu de la RSR atmosphérique

Livrée neuve à l'écurie Ges Escuderia et ayant appartenu à plusieurs pilotes
Participation aux 24 Heures du Mans 1974 et palmarès significatif en Angleterre
Une des trois voitures avec les jantes à fixation 5 écrous sur les 54 produites
Rare exemplaire encore existant et jamais restauré intégralement
« Matching numbers » et moins de 22 850 km d'origine !
Certainement la plus authentique de toutes les 911 Carrera 3.0L RSR



PALMARÈS	
1973	24 Heures du Mans, Haldi/Fernandez/Beguïn, #58, abandon
1977	6 Heures de Silverstone, Franey/Bracey, #35, 11 ^e au général et 3 ^e catégorie GT 6 Heures de Brands Hatch, Franey/Williams, #25, 7 ^e au général et 2 ^e catégorie GT
1978	6 Heures de Silverstone, Raymond/Phillips/Beasley, #31, 9 ^e au général et 3 ^e catégorie GT
1978	6 Heures de Silverstone, Raymond/Phillips, #16, 11 ^e au général et 5 ^e catégorie Gr.5 6 Heures de Brands Hatch/Phillips/Griswold #4, 17 ^e au général et 5 ^e catégorie Gr.5
1980	6 Heures de Brands Hatch, Mallock/Jones/Phillips, #25, 12 ^e au général et 5 ^e catégorie Gr.5
Et plus d'une dizaine d'autres participations à des épreuves de course automobile entre 1974 et 1982.	

La carrière de la Porsche 911 Carrera RS a été couronnée de succès en compétition dès sa première saison de courses en 1973, la voiture remportant de brillantes victoires un peu partout dans le monde. La version Carrera 2.8L RSR est alors la 911 la plus puissante jamais produite avec plus de 300 chevaux développés. Pour autant, comme à son habitude, la marque Porsche ne s'arrête pas là et continue sa course à la performance.

Ainsi, dès la fin de la saison 1973, les Carrera 3.0L RS et 3.0L RSR, aux puissances significativement accrues, sont prêtes à faire perdurer la domination des Carrera RS dans toutes les compétitions Grand Tourisme de la FIA pour la nouvelle saison à venir.

En 1974 la 911 Carrera 3.0L RSR enfonce le clou de la suprématie de Porsche en courses de grand tourisme. Comme en 1973, elle remporte le championnat d'Europe GT, le championnat d'Europe de la Montagne en catégorie GT ou encore la série Trans-AM et le championnat IMSA aux USA lors de la saison 1974. Il en fut également de même, à l'exception de la série Trans-AM outre-Atlantique, en 1975. Année où elle remporte également le championnat du monde des constructeurs pour la catégorie GT et qui marque dans le même temps la fin du règne, à la fois bref et intense, de la Carrera. Laquelle est alors remplacée par la 934, version course de la Porsche Turbo, qui était alors la voiture de sport de série la plus rapide produite en Allemagne. Le degré de compétitivité ultra élevé de la 3.0L RSR est bien évidemment rendu possible par une préparation extrêmement poussée de chaque voiture par rapport au modèle de base.

From the start, in its very first racing season in 1973, the career of the Porsche 911 Carrera RS was crowned with success, with the car securing brilliant victories all over the world. The Carrera 2.8L RSR version was the most powerful 911 ever produced at that time, developing over 300 horsepower. However, in keeping with the brand's ambition to innovate and triumph, Porsche didn't stop there and continued its quest for performance. Thus, by the end of the 1973 season, the Carrera 3.0L RS and 3.0L RSR, with significantly increased power, were ready to prolong the dominance of the Carrera RS in all FIA Grand Touring competitions for the upcoming season.

In 1974, the 911 Carrera 3.0L RSR confirmed Porsche's supremacy in grand touring races. Like in 1973, it won the GT European Championship, the GT European Mountain Championship, as well as the Trans-AM series and the IMSA Championship in the USA during the 1974 season. The same pattern continued in 1975, except for the Trans-AM series across the Atlantic. That year, it also won the World Championship for GT category constructors, marking the end of the brief yet intense reign of the Carrera. It was then replaced by the 934, the race version of the Porsche Turbo, which was the fastest production sports car produced in Germany at the time. The exceptionally high level of competitiveness of the 3.0L RSR was made possible by an extremely thorough preparation of each car compared to the base model.





La 911 Carrera 3.0L RSR est une évolution de la 2.8L RSR, qui est elle-même dérivée de la fameuse 911 Carrera 2.7L RS. Elle emprunte à l'une et l'autre, tout en apportant son lot d'innovations pour repousser encore plus loin les limites de la performance et de l'endurance automobile. Le poids est limité au maximum par le recours à des tôles fines, l'emploi massif de matières plastiques, des surfaces vitrées latérales en verre plus mince et un aménagement simplifié similaire à celui de la 2.7L RS. Dans cette chasse aux kilos superflus, même une partie de la protection anti-rouille du châssis est retirée, de même que les vérins de capot.

Pour autant, esthétiquement la 3.0L RSR est encore plus bodybuildée que la 2.8L RSR, avec des ailes élargies pour recevoir de plus grosses jantes et surtout le fameux aileron en « queue de baleine » et non plus en « queue de canard » comme sa devancière. La dotation de la 3.0L RSR est aussi spécifique avec un compte-tours gradué jusqu'à 10 000 tr/min, un arceau de sécurité et un extincteur, ainsi qu'un réservoir à essence de 110 litres, des sièges baquets Recaro spéciaux et les encadrements de fenêtre plus les rétroviseurs noir mat alors que les cerclages de phare sont eux vernis comme la carrosserie. Les jantes, en magnésium et à verrouillage par moyeu central, sont semblables à celles de la 917. Elles sont de 9 pouces à l'avant et de 14 pouces à l'arrière. Les trains roulants sont eux essentiellement repris de la 2.8L RSR de 1973 avec quelques améliorations. Sur le train avant, le châssis auxiliaire en aluminium rigidifiant l'ensemble, les bras de suspension et les amortisseurs Bilstein sont renforcés, tandis que la direction est abaissée et l'angle de pincement réglé à 0°. Sur l'essieu arrière les bras de suspension sont également renforcés et leur articulation est montée sur des roulements. La suspension est assurée par des barres de torsion de 19 mm à l'avant et de 26 mm à l'arrière avec un stabilisateur fixe de 18 mm sur chaque essieu. Le système de freinage, lui-même repris de la 917, est également issu de la 2.8L RSR. Simplement, à l'avant les freins ont aussi été renforcés, de manière à les rendre plus durants.

The 911 Carrera 3.0L RSR is an evolution of the 2.8L RSR, which itself is derived from the famous 911 Carrera 2.7L RS. It takes elements from both while introducing its own innovations to push the boundaries of racing performance and endurance even further. Weight has been minimized by using thin sheets, extensive use of plastic materials, thinner side glass windows, and a simplified layout similar to that of the 2.7L RS. In this pursuit to shed unnecessary weight, even a portion of the chassis rust protection and the hood struts are removed.

However, aesthetically, the 3.0L RSR is even more muscular than the 2.8L RSR, with widened fenders to accommodate larger wheels and, most notably, the famous «whale tail» spoiler instead of its predecessor's «ducktail» design. The equipment of the 3.0L RSR is also specific, featuring a tachometer graduated up to 10,000 rpm, a roll cage, a fire extinguisher, a 110-liter fuel tank, special Recaro bucket seats, matte black window frames and mirrors, while the headlight surrounds are varnished to match the body. The wheels, made of magnesium and featuring central locking, are similar to those of the 917. They measure 9 inches at the front and 14 inches at the rear. The suspension components are mostly carried over from the 1973 2.8L RSR with some improvements. At the front, the auxiliary aluminum chassis stiffens the assembly, and the suspension arms and Bilstein shock absorbers are reinforced, while the steering is lowered and the camber angle is set at 0°. At the rear axle, the suspension arms are also strengthened and mounted on bearings. Suspension is provided by 19mm torsion bars at the front and 26mm at the rear, with a fixed 18mm stabilizer bar on each axle. The braking system, also derived from the 917, is adopted from the 2.8L RSR. However, at the front, the brakes have been reinforced to enhance endurance.

En ce qui concerne le moteur, le carter en aluminium et le vilebrequin forgé sont identiques à ceux de la version 3.0L RS. En revanche, sur ce moteur type 911/75 de la 3.0L RSR, à lubrification par carter sec et au taux de compression élevé, les pistons, cylindres et culasses sont eux aussi en aluminium. Les culasses reçoivent également une préparation avec le polissage des conduits et un double allumage. Le système d'alimentation, à injection mécanique Bosch, est composé d'un tiroir par rangée de cylindre et d'une pipe d'admission par culasse, avec une pompe d'injection à double rangée entraînée par une courroie. La transmission est constituée d'une boîte de vitesses identique à celle de la RS et d'un embrayage de course Fichtel & Sachs repris de la 2.8L RSR. Cet embrayage de type monodisque à sec et à pression renforcée a un amortisseur de torsion et une garniture en métal fritté et céramique.

Grâce à l'ingénierie mise en œuvre par Porsche, la 911 Carrera 3.0L RSR développe 330 chevaux à 8 000 tr/min pour moins de 900 kg avec une sonorité démoniaque et offre le comportement d'une véritable voiture de course. Elle est capable d'effectuer le 0 à 100 km/h en moins de 5 secondes et de dépasser les 270 km/h de vitesse de pointe. De telles caractéristiques expliquent ses prodigieux résultats dès sa sortie en 1974.

La 911 Carrera RSR est l'une des meilleures voitures de « compétition-client » produite par Porsche et la version 3.0L, ultime version du modèle avant l'ère de la 934/935 Turbo RSR, est incontestablement la plus brillante de son époque. Déclinaison destinée au groupe 4, de la Carrera 2.7L RS utilisée en groupe 3, elle a été compétitive pendant très longtemps, remportant encore des épreuves plus de 10 ans après son lancement ! Elle incarne tout le savoir-faire de Porsche dans la quête de l'excellence au service de la performance fonctionnelle, l'expérience ainsi acquise en compétition devant pouvoir servir à perfectionner en améliorant sans cesse les modèles de plus grande série.

Regarding the engine, the aluminum crankcase and forged crankshaft are identical to those of the 3.0L RS version. However, on this 911/75 engine of the 3.0L RSR, which features dry-sump lubrication and a high compression ratio, the pistons, cylinders, and cylinder heads are also made of aluminum. The cylinder heads are also equipped with polished intake ports and dual ignition. The fuel system, equipped with Bosch mechanical fuel injection, consists of one plunger per cylinder bank and one intake manifold per cylinder head, with a dual-row injection pump driven by a belt.

The transmission consists of a gearbox identical to that of the RS and a Fichtel & Sachs racing clutch taken from the 2.8L RSR. This single-disc dry clutch with reinforced pressure has a torsion damper and a sintered metal and ceramic lining. Thanks to the engineering implemented by Porsche, the 911 Carrera 3.0L RSR develops 330 horsepower at 8000 rpm and weighs less than 900 kg, producing a demonic sound and delivering the performance of a true racing car. It can accelerate from 0 to 100 km/h in less than 5 seconds and reach a top speed of over 270 km/h. These remarkable characteristics explain its impressive results as soon as it was introduced in 1974.

The 911 Carrera RSR is one of the best «customer racing» cars produced by Porsche, and the 3.0L version, the ultimate iteration of the model before the era of the 934/935 Turbo RSR, is undoubtedly the most brilliant of its time. As a Group 4 variation of the Carrera 2.7L RS used in Group 3, it remained competitive for a long time, winning races even more than 10 years after its launch! It embodies all of Porsche's expertise in the pursuit of excellence in functional performance, with the experience gained in competition continuously improving and enhancing the models of larger production.





Seulement 54 exemplaires de 911 Carrera 3.0L RSR ont été produits entre 1974 et 1975. Ils n'ont généralement pas été ménagés lors de leur carrière en compétition et c'est donc une 911 aussi rare que redoutablement efficace. La Porsche 911 Carrera 3.0L RSR de l'exceptionnelle collection proposée aux enchères est précisément l'un de ces rares exemplaires encore existants aujourd'hui et très certainement, le plus original. Cette voiture numéro de châssis 9114609075 a été fabriquée en début d'année 1974, de couleur blanc Grand Prix et fait partie des trois exemplaires de 911 3.0L RSR avec des jantes à 5 écrous plutôt qu'à serrage central. Il s'agirait de la 29^e voiture sur les 42 unités produites en 1974.

Elle a été livrée neuve à Julio Gargallo, pilote fondateur de l'écurie GES Escuderia, via Porsche Espagne à Madrid en avril 1974. Ce premier propriétaire participe immédiatement à plusieurs rallyes espagnols avec la voiture en y remportant un large succès. En 1974 cette RSR prend aussi le départ des 24 Heures du Mans, sous le numéro de course 58, aux couleurs de l'écurie Montjuich, avec l'équipage José Maria Fernandez, Claude Haldi et Jean-Marc Seguin, mais abandonne tout juste avant la 20^e heure de course sur problème mécanique. En 1975 et 1976 elle est également engagée dans de nombreux courses et rallyes en Espagne et au Portugal, puis passe entre les mains de Giuseppe Risi de Risi Racing qui la conserve à peine quelques mois, pour la vendre en juin 1976 à M. Maltin de Maltin Car Concessionnaires, centre officiel Porsche en Angleterre. Lequel importe la voiture outre-Manche pour la revendre le 8 septembre 1976 au pilote instructeur Mike Franey, alors que la voiture a seulement 6 000 kms.

Ce dernier court les 6 Heures de Silverstone en mai 1977 avec notre RSR, sous le numéro 35, avec Ian Bracey comme coéquipier et parvient à se placer 11^e au classement général et 3^e de sa catégorie GT. Quelques mois plus tard, en septembre 1977, aux 6 Heures de Brands Hatch, sous le numéro 25, avec Barrie Williams comme coéquipier, il arrive 7^e au classement général et 2^e de sa catégorie GT avec la voiture.

Only 54 units of the 911 Carrera 3.0L RSR were produced between 1974 and 1975. They were generally not spared during their racing careers, making them as rare to come by today as they were fast on the tracks. The Porsche 911 Carrera 3.0L RSR from the exceptional collection being offered at auction is precisely one of these rare surviving models, and most likely the most original. This car, chassis number 9114609075, was manufactured in early 1974, painted in Grand Prix White, and is one of three 911 3.0L RSRs equipped with 5-lug wheels instead of center-locking ones. It is believed to be the 29th car out of the 42 units produced in 1974.

Originally imported by Porsche Spain in Madrid in April 1974 for Julio Gargallo, the founding driver of the GES Escuderia team. This first owner immediately participated in several Spanish rallies with the car, achieving great success. In 1974, this RSR also competed in the 24 Hours of Le Mans, bearing race number 58 and the colors of the Montjuich team, with the crew consisting of José Maria Fernandez, Claude Haldi, and Jean-Marc Seguin. However, it retired just before the 20th hour of the race due to a mechanical issue. In 1975 and 1976, it was also entered in numerous races and rallies in Spain and Portugal, and then passed into the hands of Giuseppe Risi of Risi Racing, who owned it for only a few months before selling it in June 1976 to Mr. Maltin of Maltin Car Concessionaires, an official Porsche center in England. The car was imported to the UK and then sold on September 8, 1976, to driver instructor Mike Franey when its total mileage was still only 6,000 kilometers.

Mike Franey competed in the 6 Hours of Silverstone in May 1977 with our RSR, racing under the number 35 alongside teammate Ian Bracey. They managed to finish 11th overall and 3rd in their GT category. A few months later, in September 1977, at the 6 Hours of Brands Hatch, with the car numbered 25 and Barrie Williams as his co-driver, Franey achieved a 7th place overall and 2nd place in their GT category.



La 911 3.0L RSR #9075 est ensuite vendue au pilote Simon Phillips, qui lui aussi participe aux grandes compétitions en Angleterre. Lors de l'édition 1978 des 6 Heures de Silverstone, alors qu'elle porte le numéro de course 31, avec Martin Raymond, Simon Phillips et John Beasley comme équipage notre 3.0L RSR termine 9^e au classement général et 3^e de sa catégorie GT toujours. L'année suivante, en 1979, elle y retourne et sous le 16, avec Martin Raymond et Simon Phillips, elle est classée 11^e au général et 5^e de sa catégorie groupe 5. Puis Simon Phillips l'engage aux 6 heures de Brands Hatch au mois de septembre suivant, avec Stephen Earle et Steve Griswold comme ses coéquipiers, sous le numéro 4, où elle n'arrive que 17^e. En 1980, Simon Phillips prend de nouveau part aux 6 heures de Brands Hatch avec la RSR, sur laquelle Ray Mallock et Richard Jones sont alors ses coéquipiers sous le numéro 14, et où elle se classe à la 12^e place du classement général et à la 5^e de sa catégorie groupe 5.

Après ces différentes courses avec la 3.0L RSR #9075 Simon Phillips la cède à son compatriote John Piper en 1982. Lequel concourt alors à la Silverstone Intermarque Race 1982 avec la voiture, qui finit à la 4^e place générale. À l'issue de cette épreuve, qui est sa dernière course, cette 911 Carrera 3.0L RSR va connaître une carrière plus tranquille, puisque lorsque John Piper s'en sépare en 1983 au profit de Bill Stephens, celui-ci choisit de l'exposer au Midland Motor Museum de Bob Roberts à Bridgnorth.

The 911 3.0L RSR #9075 was then sold to driver Simon Phillips, who also participated in major competitions in England. In the 1978 edition of the 6 Hours of Silverstone, racing under the number 31, with Martin Raymond, Simon Phillips, and John Beasley as the crew, our 3.0L RSR finished 9th overall and 3rd in its GT category once again. The following year, in 1979, it returned to the race with the number 16, driven by Martin Raymond and Simon Phillips, and achieved an overall classification of 11th place and 5th in its Group 5 category. Later that year, Simon Phillips entered it in the 6 Hours of Brands Hatch in September, with Stephen Earle and Steve Griswold as his teammates, racing under the number 4, but they only managed to finish 17th. In 1980, Simon Phillips once again participated in the 6 Hours of Brands Hatch with the RSR, where Ray Mallock and Richard Jones joined him as teammates, racing under the number 14, and they finished in 12th place overall and 5th in their Group 5 category.

After these various races with the #9075 3.0L RSR, Simon Phillips sold it to his compatriot John Piper in 1982. Piper then competed in the 1982 Silverstone Intermarque Race with the car, finishing in 4th place overall. After this event, which was its final race, this 911 Carrera 3.0L RSR has a more tranquil career. When John Piper parted from it in 1983 and sold it to Bill Stephens, the latter chose to display it at the Midland Motor Museum of Bob Roberts in Bridgnorth.



Après quelques années d'exposition, la voiture change de propriétaire pour intégrer la prestigieuse collection de Lord Mexborough en Angleterre, très probablement en 1990. Elle y reste sans doute jusqu'en 2003, lorsqu'elle est proposée à la vente par le spécialiste de Porsche classiques de compétition Edmond Harris. Cette 911 RSR #9075 est alors présentée comme ayant 14 000 km d'origine et la plus belle 3.0L RSR en existence. C'est le collectionneur français Claude Ollivier qui l'achète en 2004. Il participe à diverses courses historiques avec la voiture, donc le Tour Auto, et notamment la Classic Endurance Racing à Spa en 2009 avec Gérard Larrousse. À la suite de cela la voiture est vendue la même année au collectionneur auprès de qui le présent propriétaire a acquis les autres Porsche de la présente collection. Cet amateur monégasque possède ainsi cette 911 3.0L RSR #9075 de 2009 à 2012, puis la revend à un italien qui la conserve quelques années, avant qu'il ne la rachète, pour finalement la revendre en 2018 au collectionneur actuel.

Ainsi, l'ensemble de l'historique de cette Porsche 911 Carrera 3.0L RSR est connu et explique son degré de conservation exceptionnel. Effectivement, du fait d'une exploitation en compétition durant laquelle elle a par chance manifestement été préservée de tout accident et qui a été suivie d'une utilisation très parcimonieuse, entrecoupée d'une assez longue période d'exposition, elle se présente toujours aujourd'hui dans sa configuration d'usine et totalise moins de 22 850 km d'origine. Il s'agit d'une voiture qui n'a indiscutablement jamais fait l'objet d'une restauration totale. Sa structure aussi bien que sa carrosserie, dont les parties intérieures sont encore très probablement en peinture d'origine, sont d'une authenticité remarquable. Même sa plaque constructeur ainsi que sa plaque de code couleur sont encore les originales. Cette 3.0L RSR #9075 a aussi et surtout conservé à la fois son moteur type 911/75 (n° 6840070) et sa boîte de vitesse type 915 (n° 7840570) d'origine. Ce qui est d'autant plus hors du commun pour une voiture de course que celle-ci possède un palmarès significatif. Plusieurs fois repeinte dans le passé, notamment aux couleurs des écuries pour lesquelles elle a couru, elle a bénéficié il y a quelques années d'une nouvelle peinture, qui lui a permis de retrouver la teinte immaculée blanc Grand Prix qu'elle arbore aujourd'hui et qui était déjà la sienne lors de sa livraison.

After a few years on display, the car changed ownership again and joined the prestigious collection of Lord Mexborough in England, most likely in 1990. It is thought to have remained there until 2003 when it was offered for sale by classic competition Porsche specialist Edmond Harris. This 911 RSR #9075 was presented at the time as having 14,000 original kilometers and being the finest 3.0L RSR in existence. It was purchased by French collector Claude Ollivier in 2004. He participated in various historic races with the car, including the Tour Auto, and notably the Classic Endurance Racing at Spa in 2009 with Gérard Larrousse. Following this, the car was sold the same year to the collector from whom the current owner acquired the other Porsches in the current collection. This Monaco-based enthusiast owned this 911 3.0L RSR #9075 from 2009 to 2012, then sold it to an Italian who kept it for a few years before repurchasing it, and finally selling it in 2018 to the current owner.

Thus, the complete history of this Porsche 911 Carrera 3.0L RSR is known and explains its exceptional level of preservation. Indeed, after being used in competitions and very fortunately spared from any accidents, it was then used very occasionally, interspersed with a fairly long period of display. It is presented today in its factory configuration and has accumulated less than 22,850 original kilometers. Amazingly, this car has never undergone a total restoration. Its structure, as well as its body, including its interior parts, exhibit remarkable authenticity. Even its manufacturer's plate and color code plate are still the originals. This 3.0L RSR #9075 has also preserved both its original type 911/75 engine (serial number 6840070) and its original type 915 gearbox (serial number 7840570). This is quite extraordinary for a racing car that has such a significant racing pedigree. Having been repainted several times in the past, particularly in the colors of the racing teams for which it competed, it received a new paint job a few years ago, allowing it to regain its pristine White Grand Prix color that it proudly wears today, which was already its original color when it was delivered.

Le système de fixation de ses jantes de 15 pouces, par à 5 écrous, est également conforme à sa configuration d'origine, différant sur ce point de la quasi-totalité des autres 911 3.0L RSR. Quant à l'habitacle il est dans un état d'origine et de fraîcheur cohérents avec le kilométrage de la voiture. C'est donc une voiture réellement hors normes que cette 911 Carrera 3.0L RSR qui peut être qualifiée de «matching numbers». Elle s'accompagne d'un dossier comprenant un certificat ASI de 2014, une attestation d'identification Porsche, ainsi que d'un rapport d'expertise et d'historique de Jürgen Barth de 2013, plus un autre de JP. Cornu de 2012, outre divers documents d'archives comme : un PTH de 2004, de la correspondance entre différents anciens propriétaires, quelques photographies et coupures de presse ou factures et autres documents administratifs... Pour ne rien gâcher, lors de la journée des prises de vues pour l'établissement du catalogue de vente, le fonctionnement de cette 911 Carrera 3.0L RSR nous a donné entière satisfaction, nous gratifiant de montées en régime plus que volontaires, voir violentes, et dans un vacarme jouissif pour tout passionné de belles mécaniques. Cela nous a permis de mieux saisir tout le potentiel de cette 911 et de vraiment comprendre comment Mike Franey a pu aux 6 Heures de Silverstone en 1977, s'adjuger le record du tour de sa catégorie groupe 5 en 1,39 minute !

La Ferrari 250 GTO a dominé la catégorie GT dans les compétitions automobiles durant les années 1960, mais elle n'a été compétitive en championnat du monde que trois ans, de 1962 à 1964 ; alors que la Porsche RSR qui a pris le relais à partir de 1973 est restée compétitive pendant plus d'une dizaine d'années après. Logiquement, cela lui promet encore un bel avenir en collection, aussi bien que sur les pistes, où cette fabuleuse machine de course est la plus à l'aise. Dans ce contexte, en tant qu'ultime version la plus évoluée de cette reine incontestée de la compétition-client qu'est la 911 Carrera RSR, la 3.0L est déjà hautement convoitée. Dès lors, l'exemplaire proposé, qui est très certainement le plus exceptionnel encore existant et le seul apte à pouvoir réellement contenter le collectionneur le plus intransigeant, n'en est que plus désirable. La Porsche 911 Carrera 3.0L RSR #9075 c'est le graal absolu de la RSR atmosphérique !

The 15-inch wheel attachment system, with 5 bolts, is also consistent with its original configuration, differing in this aspect from almost all other 911 3.0L RSRs. As for the interior, it is in a condition and freshness consistent with the mileage of the car. Therefore, this 911 Carrera 3.0L RSR is truly an extraordinary car that can be described as «matching numbers» It comes with a file that includes : a 2014 ASI certificate, a Porsche identification certificate, as well as an expertise and historical report by Jürgen Barth from 2013, another one by JP. Cornu from 2012, in addition to various archival documents such as a 2004 PTH (FIA Historic Technical Passport), correspondence between different former owners, photographs, press clippings, invoices, and other administrative documents. During the photo shoot for the sales catalog, the performance of this 911 Carrera 3.0L RSR gave us complete satisfaction, with willing and even violent revving up, creating an enjoyable cacophony for any enthusiast of fine mechanics. This allowed us to better grasp the full potential of this 911 and truly understand how Mike Franey was able to set a record lap time of 1 minute and 39 seconds in his group 5 category at the 1977 6 Hours of Silverstone!

While the Ferrari 250 GTO dominated the GT category in motorsport competitions during the 1960s, it was only competitive in the World Championship for three years, from 1962 to 1964. On the other hand, the Porsche RSR, which took over from 1973 onwards, remained competitive for more than a decade. Logically, this promises it a bright future both as a collectible and on the racetracks, where this fabulous racing machine excels. In this context, as the ultimate and most evolved version of the undisputed queen of customer competition, the 911 Carrera RSR, the 3.0L version is already highly coveted. Therefore, the car offered here, which is most certainly the most exceptional one still in existence and the only one capable of truly satisfying the most demanding collector, becomes even more desirable. The Porsche 911 Carrera 3.0L RSR #9075 is the absolute holy grail when it comes to RSRs!

PORSCHE 911 RSR WHITE - 1974





CONDITIONS PARTICULIÈRES DE VENTE

Rappel des principales conditions générales de vente

La vente est organisée selon les modalités décrites dans les conditions générales de vente disponibles sur le site internet thesixauction.balsanenchères.com

Vente

Il s'agit d'une vente physique et live. Il est donc possible d'enchérir en salle, par téléphone ou en ligne sur l'une des plateformes citées ci-dessous. La vente sera diffusée en direct sur les plateformes interencheres.com, drouot.com et invaluable.com.

Attention ! Pensez bien à créer votre compte sur les plateformes au moins 48 heures avant la vente, puis à vous inscrire à la vente.

Les descriptions sont données à titre indicatif ; elles ne sont pas contractuelles. Elles appellent donc à être vérifiées par l'acquéreur. Celui-ci doit s'informer de l'état du bien, il lui appartient de le visiter ou de prendre tous les renseignements nécessaires si la visite n'est pas possible. S'il n'a pas accompli les diligences habituelles et normales, il ne pourra être reproché au vendeur de ne pas l'avoir informé.

maître BALSAN se réserve le droit, suivant les instructions de ses mandataires, de retirer de la vente tous les lots qu'elle considérera n'avoir pas atteint un prix suffisant, sans en motiver le retrait.

La vente est réalisée au comptant.

Les lots sont adjugés au profit de l'enchérisseur le plus offrant. L'acheteur doit être muni de tout justificatif de son identité, et le cas échéant, de son activité professionnelle (extrait Kbis de moins d'un an).

Pour les lots expertisés, les indications données engagent la responsabilité de l'expert.

Expert de la vente : Arnaud Faucon + 33 (0) 6 33 71 56 80
faucon.arnaud@gmail.com

Visites

L'exposition des véhicules aura lieu :

Mercredi 28 Juin de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00

Judi 29 Juin de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00

Sécurité

La capacité de la salle des ventes est limitée à 400 places (conformément à la réglementation établissement recevant du public). Au-delà de ce nombre, le renouvellement des entrées se fera en fonction des sorties définitives. Il convient de vous inscrire pour accéder à la salle.

Frais de vente

L'adjudicataire paiera le prix de l'adjudication augmenté des frais qui s'élèvent à 14,28 %.

Aucun lot ne sera remis aux acquéreurs avant le paiement de l'intégralité des sommes dues.

Ordres d'achat

Seuls les ordres d'achat automatiques seront acceptés.

Si vous ne pouvez pas assister physiquement à la vente, ni au live diffusé sur interencheres.com, drouot.com et invaluable.com, il vous est possible de déposer des enchères automatiques sur les plateformes citées ci-avant.

Les montants des enchères automatiques ne sont pas dévoilés à maître BALSAN.

Placés automatiquement par les plateformes, ces ordres d'achat automatiques vous garantissent le prix le plus juste, dans la limite de votre offre maximale.

Pour être retenues, les enchères automatiques doivent être accompagnées d'un dépôt d'empreinte de carte bancaire pour un montant de 50 000 €. Pour plus d'informations, consulter la rubrique « Conditions pour enchérir ».

Majoration de frais : consulter la rubrique Vente en direct sur internet.

Enchères par téléphone

Un nombre limité de lignes sera ouvert.

Toute demande doit être adressée à maître BALSAN au moins 48 heures avant la vente à l'adresse mail :

balsanenchères@balsanenchères.com

Maître BALSAN ne pourra engager sa responsabilité notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreurs ou d'omissions relatives à la réception des enchères par téléphone.

À toutes fins utiles, l'étude se réserve le droit d'enregistrer les communications téléphoniques durant la vente. Les enregistrements seront conservés jusqu'au règlement du prix, sauf contestation.

Nous vous invitons à privilégier les enchères sur interencheres.com, drouot.com et invaluable.com.

Pas de majoration de frais pour les enchères par téléphone.

Conditions pour enchérir

Tout acheteur (personne physique ou morale) ou bénéficiaire d'une procuration doit pouvoir justifier de son identité au moyen d'une pièce d'identité avec photo ou d'un extrait Kbis (ou équivalent) de moins d'un an.

Toute personne qui souhaite porter des enchères en salle ou par téléphone devra se faire connaître auprès de maître BALSAN, avant la vente, afin de permettre l'enregistrement de leurs données personnelles.

Seront demandés : un justificatif d'identité, des références bancaires ainsi qu'un dépôt de 50 000 € versé par virement bancaire sur le compte :

SARL MARIE-LINE BALSAN

IBAN : FR2440031002800000478864D81

BIC : CDCGFRPPXXX

Seules les personnes ayant fourni un dossier complet pourront porter des enchères. Pour tous les enchérisseurs qui n'auront pas remporté d'enchère le dépôt de 50 000 € leur sera renvoyé sous 72 heures.

Vente en direct sur Internet

Vous pouvez suivre la vente et porter des enchères par voie électronique en respectant la procédure préalable d'inscription et d'authentification ainsi que l'ensemble des conditions générales d'utilisation.

Sur chacune des plateformes en ligne, les internautes doivent créer un compte et s'inscrire à la vente. Ils doivent également déposer un justificatif d'identité sur la plateforme, des références bancaires ainsi qu'un dépôt de 50 000 €.

Seules les internautes ayant respecté l'ensemble de ces conditions pourront porter des enchères.

La vente en salle sera retransmise en direct sur les plateformes de vente interencheres.com, drouot.com et invaluable.com. Toute enchère en ligne sera considérée comme un engagement irrévocable d'achat.

Si vous êtes adjudicataire en ligne, vous autorisez maître BALSAN, à utiliser votre empreinte carte bancaire pour procéder au paiement, partiel ou total, de vos acquisitions y compris les frais habituels à la charge de l'acheteur.

L'adresse électronique fournie lors de votre inscription sera utilisée pour les échanges concernant la vente (certificat de vente, avis de paiement, bordereau d'achat, autorisation d'enlèvement).

Aucune majoration de frais n'est appliquée sur interencheres.com

Attention :

Pour les enchérisseurs sur drouot.com, une majoration de frais de 1,5 % HT du prix au marteau est à la charge de l'acheteur.

Pour les enchérisseurs sur invaluable.com, une majoration de frais de 2 % HT du prix au marteau est à la charge de l'acheteur.

Conditions de paiement

Le paiement du prix de vente frais inclus devra avoir lieu au plus tard le 8^e jour suivant la vente et avant enlèvement des lots. Le manquement à l'une de ces obligations entraînera la résolution de la vente. L'acompte sera conservé.

Pour les enchérisseurs en ligne qui auront remporté un lot, la totalité du dépôt laissé en provision (50 000 €) sera prélevé le soir de la vente à titre d'acompte.

Il vous appartiendra de régler le solde sous 8 jours.

Après paiement total du prix de vente, un bordereau de vente, une facture, une situation de paiement, une autorisation d'enlèvement et un certificat de vente de véhicule vous seront remis.

Les frais de livraison sont à la charge de l'acquéreur. L'adjudicataire décharge maître BALSAN de toute responsabilité concernant l'enlèvement et la livraison.

Modes de paiement

Le jour de la vente, le paiement s'effectuera :

*sur place :

– par virement bancaire

*en ligne pour les internautes inscrits à la vente en direct ou les enchérisseurs par téléphone :

– par virement bancaire sur les plateformes de vente interencheres.com, drouot.com et invaluable.com.

À compter du lendemain de la vente et dans les 8 jours qui suivent :

– à distance, par virement : les acquéreurs doivent tenir compte du délai de traitement des virements internationaux pour respecter le délai de paiement de 8 jours.

– pour les internautes inscrits sur les plateformes de vente interencheres.com, drouot.com et invaluable.com par virement bancaire.

Conditions d'enlèvement

La vente est effectuée sans garantie. L'acquéreur, en contractant, accepte de prendre les véhicules en l'état, dans leur lieu de stockage. Une exposition préalable permet aux acquéreurs de se rendre compte de l'état des biens mis en vente. Une fois l'adjudication prononcée, il ne sera admis aucune réclamation sur l'état des biens. Le délai imparti à l'acquéreur pour procéder à l'enlèvement des biens vendus ne peut excéder 30 jours à compter du jour de l'adjudication. À partir du 31^e jour, des frais de gardiennage de 20 € HT par jour seront facturés.

L'enlèvement s'effectue après paiement total et sur présentation du bon d'enlèvement dans les 30 jours à compter du jour de l'adjudication.

Il convient de prendre rendez-vous avec l'étude au préalable par e-mail balsanenchères@balsanenchères.com ou par téléphone au +33 (0)2.43.71.12.12 et de venir muni de votre pièce d'identité.

Les véhicules vendus sans contrôle technique et sans certificat d'immatriculation devront être enlevés sur plateau.

ATTENTION : aucune aide matérielle ou humaine ne sera apportée lors du retrait des marchandises dans nos locaux. Pour tous les biens, aucun enlèvement les samedi et dimanche.

L'adjudicataire doit impérativement informer par courriel balsanenchères@balsanenchères.com l'étude du choix du transporteur en joignant à cet envoi le bon d'enlèvement et la procuration faite au transporteur.

SPECIAL CONDITIONS OF SALE

Please note the main General Conditions of Sale

The sale is organized in accordance with the terms outlined in the general conditions of sale, which can be found on the website thesixauction.balsanenchères.com.

Sale

This is a physical and live sale. Bids may be placed in person, by phone, or online through one of the platforms listed below. The sale will be broadcast live on the interencheres.com, drouot.com and invaluable.com platforms.

Please note: you must create an account on the platforms at least 48 hours prior to the sale and register for the sale. Descriptions are provided for informational purposes only and are not contractual. It is the responsibility of the buyer to verify the accuracy of these descriptions. The buyer should inquire about the condition of the vehicles and, if necessary, view it or obtain all necessary information if a viewing is not possible. If the buyer has not performed due diligence, he or she cannot hold the seller responsible for not providing information.

Maître BALSAN reserves the right, at her discretion and in accordance with her agents' instructions, to withdraw any lot from sale that she deems has not reached a sufficient price without providing a reason for its withdrawal.

The sale is conducted on a cash selling price basis.

Lots are sold to the highest bidder.

The buyer must provide proof of identity and, if applicable, proof of professional activity (a Kbis extract less than one year old).

For expertized lots, the expert is responsible for any information provided.

Sale expert: Arnaud Faucon +33 (0) 6 33 71 56 80

faucon.arnaud@gmail.com

Viewings

The exhibition of vehicles will take place on the following dates:

- Wednesday, June 28th from 9:00 a.m. to 12:00 p.m. and from 2:00 p.m. to 5:00 p.m.

- Thursday, June 29th from 9:00 a.m. to 12:00 p.m. and from 2:00 p.m. to 5:00 p.m.

Security

The capacity of the salesroom is limited to 400 seats in accordance with public establishment regulations.

Beyond this number, entry renewals will be made based on definitive exits.

Registration is required to access the salesroom.

Sales Fees

The successful bidder will be required to pay the hammer price plus fees amounting to 14.28%.

No lots will be released to buyers until full payment has been received.

Absentee Bids

Only automatic absentee bids will be accepted.

If you are unable to attend the sale in person or view the live broadcast on interencheres.com and drouot.com, you may place automatic bids on the aforementioned platforms.

The amount of automatic bids is not disclosed to maître BALSAN.

Automatically placed by the platforms, these automatic bids guarantee you the fairest price within the limit of your maximum bid.

To be accepted, automatic bids must be accompanied by a bank card imprint deposit in the amount of €50,000. For more information, please see the «Conditions for Bidding» section.

Additional fees: please consult the «Live auctions» section.

Telephone Bidding

A limited number of lines will be open.

All requests must be addressed to maître BALSAN at least 48 hours before the sale at the email address:

balsanenchères@balsanenchères.com

maître BALSAN cannot be held liable in the event that the telephone connection is not established, is established late, or in the event of errors or omissions related to the telephone reception of telephone bids.

For all intents and purposes, the office reserves the right to record telephone communications during the sale.

The recordings will be kept until payment is made, unless contested.

We encourage you to bid on interencheres.com, drouot.com and invaluable.com platforms.

No increase in fees for telephone bidding.

Conditions for Bidding

Any buyer (individual or legal entity) or proxy must be able to provide proof of identity with a photo ID or a Kbis extract (or equivalent) less than one year old.

Anyone wishing to bid in person or by telephone must make themselves known to maître BALSAN before the sale in order to allow for the registration of their personal data.

The following will be required: proof of identity, bank references, and a deposit of €50,000 paid by bank transfer to the account:

SARL MARIE-LINE BALSAN

IBAN: FR2440031002800000478864D81

BIC: CDCGFRPPXXX

Only those who have provided a complete file will be able to bid.

For all bidders who have not won any bids, the deposit of €50,000 will be returned within 72 hours.

Live auctions

You can follow the sale and place bids electronically by following the pre-registration and authentication procedure and complying with all general terms of use.

On each of the online platforms, users must create an account and register for the sale. They must also upload proof of identity to the platform, provide bank references, and make a deposit of €50,000.

Only users who have complied with all of these conditions will be able to place bids. The physical auction will be broadcast live on the interencheres.com, drouot.com and invaluable.com sales platforms.

Any online bid will be considered an irrevocable commitment to purchase.

If you are a successful online bidder, you authorize maître BALSAN to use your bank card imprint to make partial or full payment for your purchases, including the usual buyer's fees.

The email address provided during registration will be used for communications regarding the sale (sale certificate, payment notice, purchase order, collection authorization). No additional fees are applied on interencheres.com.

Please note:

For bidders on drouot.com, a 1.5% HT fee of the hammer price is charged to the buyer.

For bidders on invaluable.com, a 2 % HT fee of the hammer price is charged to the buyer.

Payment Terms

Payment of the sale price including fees must be made no later than the 8th day following the sale and before collection of lots. Failure to comply with either of these obligations will result in the cancellation of the sale. The deposit will be retained.

For online bidders who have won a lot, the entire deposit left as a provision (€50,000) will be debited on the evening of the sale as a down payment. You will be responsible for paying the balance within 8 days.

After full payment of the sale price, a sales slip, invoice, payment statement, collection authorization, and vehicle sales certificate will be issued to you. Delivery costs are the responsibility of the buyer. The successful bidder releases maître BALSAN from any liability regarding collection and delivery.

Payment Methods

On the day of the sale, payment can be made:

*on site:

- by bank transfer

*online for users registered for the live sale or telephone bidders:

- by bank transfer

From the day after the sale and within the following 8 days:

- remotely, by bank transfer: buyers must take into account the processing time for international transfers to meet the 8-day payment deadline.

- for users registered on the interencheres.com, drouot.com and invaluable.com sales platforms by bank transfer.

Collection Conditions

The sale is made without warranty. The buyer, by contracting, agrees to take the vehicles as is, at their storage location. A prior viewing allows buyers to assess the condition of the vehicles being sold. Once the bid has been awarded, no claims will be accepted regarding the condition of the vehicles.

The time allotted to the buyer to collect the sold vehicles may not exceed 30 days from the date of the auction. From the 31st day, storage fees will be charged: €20 excluding VAT per day.

Collection takes place after full payment and upon presentation of a collection voucher within 30 days from the date of the auction.

It is necessary to make an appointment with the office in advance by email at balsanenchères@balsanenchères.com or by phone at +33 (0)2.43.71.12.12 and to bring your ID.

Vehicles sold without a technical inspection and without a registration certificate must be collected on a flatbed truck.

CAUTION : no material or human assistance will be provided during the collection of vehicles. For all vehicles, no collection on Saturdays and Sundays.

The successful bidder must inform the office of their choice of carrier by email at balsanenchères@balsanenchères.com, attaching the collection voucher and a proxy made out to the carrier.

The Six[®]

