



LA CARRERA AMERICANA

C'est la Carrera Panamericana qui a donné son nom à toute une dynastie de Porsche Carrera, dont les héritières sont encore au catalogue 2017. Par un juste retour des choses, la plus exclusive des Carrera a aussi fait carrière en Amérique latine. Cette Carrera 6 en particulier, longtemps cachée en Equateur...

Texte Josué Chevrel Photos Frank Camuzat



1 Derrière ce volant se sont succédé Bill Bowman, Pitty Block et Fernando Madera. Ce dernier sera même sacré champion d'Équateur des pilotes de voitures de sport en 1970.

2 Le règlement du Gr. 4 impose deux places assises. Le baquet passager est moins enveloppant, il ne sera que très peu utilisé.

D ites Carrera 6. C'est le seul badge qu'elle porte ostensiblement. Les litiges avec Peugeot concernant la propriété du zéro central avaient eu des conséquences au-delà de la 901 et conduiraient Stuttgart à de menues précautions. 906 ne sera donc qu'un matricule de projet, e t

après cela le préfixe de numérotation des châssis. Notez qu'il en avait été de même avec la "904" Carrera GTS avant elle. L'usine se posera moins de questions lorsqu'il s'agira des 907 et 908, qui sont de stricts prototypes de course. Mais la Carrera 6, elle, a été conçue comme sa devancière pour pouvoir être engagée en Catégorie S.2.0 (voiture de Sport de moins de 2 litres), donc dûment homologuée pour un usage routier. Sur les nationales en 1965, le zéro central est l'apanage des 404 ou des toutes nouvelles 204. Sinon, gare au lion! Alors elle s'appellera Carrera 6. Six parce qu'elle va hériter de la nouvelle mécanique à six cylindres de la 911. Carrera parce que, comme sa sœur aînée, elle est la descendante d'une génération de voitures de course dont les racines nous replongent dans l'Amérique Latine du début des années 50...

Mexique 1954. L'exploit...

Elle aura été courte, la Carrera Panamericana. Pas par sa distance, les 3373 km à tombeau ouvert d'un bout à l'autre du Mexique auront eu raison de certains parmi les plus sérieux concurrents. Non, mais la Carrera originelle n'aura vécu qu'entre 1950 et 1954 sur le tronçon mexicain tout neuf de l'auto-route trans-américaine. L'aventure aura été brève, interrompue par les répercussions immédiates sur le sport automobile du dramatique accident de Pierre Levegh aux 24 Heures du Mans 1955. Les autorités mexicaines ne voulaient pas prendre le risque...

Mais cinq éditions, c'est suffisant pour se faire un nom! Le petit nouveau, ce petit constructeur allemand que personne ne connaissait très bien ici, il s'appelle Porsche. Moins de cinq éditions d'ailleurs, puisque la première 356 ne débarque à Ciudad Juarez que sur la Pan

Elle a un statut particulier, la 906. Considérée à juste titre comme le dernier des prototypes "de route", mais aussi le premier jalon d'une dynastie qui mènerait à la 917.



Am '52. Mais ce n'est qu'en 1953 que l'histoire commence vraiment. Pour un minimum d'équité, la catégorie des voitures de Sport a été scindée en deux classes, qui placent le curseur entre petites et grosses cylindrées à 1600 cm³. Et devinez quoi... Il laisse filer les grosses Lancia et Ferrari contre lesquelles il ne peut pas grand-chose, mais le Guatémaltèque Jose Herrarte Ariano offre à son coupé 550 la première place de sa classe S1.6 en catégorie Sport! Hans Hermann, un des malchanceux de l'épreuve qui a abandonné après un accident déchainé en 1954 et clôt le chapitre en apothéose: qu'il offre une nouvelle victoire de classe à Porsche n'est presque pas étonnant connaissant le talent du jeune homme, mais il a l'audace de placer son Spyder 550 à la troisième place au général! Qui plus est, suivi d'à peine 40 secondes par l'autre 550 de Jaroslav Juhan! Cette édition historique scelle le lien particulier qui unira définitivement Porsche à la Carrera Panamericana. Peu nombreux sont les clients d'une 991 Carrera, en 2017, à mesurer le poids de

ce nom dans l'héritage de la marque. Le moteur 1500 Type 547 qui équipait les 550 victorieux a adopté l'appellation Carrera. Puis il a rapidement été installé dans les 356 Carrera, et évolué en 1.6 puis en 2.0 pour équiper les 718 RSK et leurs descendants, avant de finir sa carrière dans la "904" Carrera GTS.

Y aurait-il eu pire injustice que de priver le continent sud-américain d'éminentes Carrera? Et quelle plus éminente Carrera que la Carrera 6!? Avouons que ces "906" n'ont pas été très nombreuses au-delà de la frontière sud des Etats-Unis, mais quelques-unes y ont fait carrière. Celle qui nous intéresse s'y est illustrée aussi brillamment que brièvement entre Pérou et Equateur, avant de disparaître des écrans radar quelques décennies durant. Elle est sortie de l'usine le 6 avril 1966 pour être livrée à West Palm Beach en Floride, à William S. Bowman. Dès 1955, Bill avait commencé sa carrière de pilote avec une modeste 356, puis avait enchaîné avec Mercedes 300SL, Lotus Seven et Devin avant de revenir à Porsche en 1963 par une 718 RSK et occasionnellement une 550 RS. Les

3 Dans la plus pure tradition de Stuttgart, la Carrera 6 est un petit gabarit d'à peine 1 m de haut et 2,30 m d'empattement. Mais lorsqu'on ne pèse que 580 kg, les 210 ch d'un 2.0 sont suffisants pour en remonter à quelques V12 italiens...

4-5 Initialement, Piëch avait envisagé des jantes de 13 pouces. Mais il a dû composer avec les jantes en 15 pouces et rehausser les arches de roues avant.

6 Les vitres bombées ne peuvent pas coulisser dans les portières papillon. Alors une petite trappe y est ménagée.

Spyder Porsche semblent lui convenir, il s'offre des résultats très honorables. Il passe à une Elva Mk. VIII en 1965, et c'est à Watkins Glenn le 26 juin 1966 qu'il étrenne sa nouvelle Carrera 6 sous le numéro 87. Il ne lui faudra pas longtemps pour que les résultats soient à l'avenant.

Machine à gagner

Dès leurs débuts, effectivement, les 906 ont impressionné. Leur première sortie officielle aux 24 Heures de Daytona début février 1966 met un coup de vieux à la concurrence. Herrmann et Linge s'emparent de la classe Sport 2.0! Au Mans en juin, elles prennent les 4^e, 5^e, 6^e et 7^e places derrière un trio de GT40 de 7 litres et devant tous les V12 Ferrari! En ainsi de suite. C'est un fait, la 906 est bien née. Mais il faut reconnaître que Ferdinand Piëch, le nouvel homme fort du service Recherche et Développement, s'en est donné les moyens. Il a fait table rase de la 904, qu'il considérait comme une voiture de stylistes. La querelle lancinante avec son cousin Butzi... C'est d'ailleurs Erwin Komanda qui dessine une carrosserie





La carrière sportive de cette Carrera 6 s'est arrêtée en 1971 à la suite d'un départ de feu superficiel. Depuis, elle est restée stockée, oubliée dans son garage en Equateur puis en Italie.



aux traits modernes, testée en soufflerie, qui doit pouvoir être moulée en polyester armé de fibre de verre. Mais là où la carrosserie collée de la 904 faisait partie intégrante de la rigidité structurelle de la voiture, celle de la 906 ne fait qu'habiller le treillis de tubes de petite section que Ferdinand Piëch a voulu pour remplacer le schéma à longerons caissonnés de la précédente. Pour assembler dans les délais les 50 exemplaires exigés pour concourir en Gr. 4, il en confie la réalisation à la Karrosseriewerk Weinsberg. Il s'affranchit ouvertement de l'héritage de la 904. Moins ouvertement, il en conserve ce qui fonctionne plutôt bien et demanderait trop de temps en développement, comme les suspensions. Il doit aussi composer avec de précédentes décisions. Piëch rêvait pour sa Carrera 6 de roues de Formule 1 en 13 pouces, les mêmes que sur la 909 Bergspyder, qui

1 La lunette en polycarbonate jaune n'est pas une fantaisie de restauration, c'était la configuration standard. Quelques exemplaires d'usine ont porté la queue longue pour les circuits rapides, la version client se contentait d'un porte-à-faux court plus polyvalent. 2 Sous le capot avant, le radiateur refroidit l'huile qui transite dans l'habitacle via un des tubes composant le treillis du châssis. 3 Les deux rangées de carburateurs sont alignées sous la grande nef en polycarbonate qui profile l'aérodynamisme de la Carrera 6. Ils aspirent l'air par les louvers.

lui permettraient d'abaisser le profil pour favoriser l'aérodynamisme. Seulement, le projet 906 a remplacé le plan initial d'une vraie série de 904/6, pour laquelle le stock de roues avait déjà été commandé, livré et payé. Il devra donc composer avec du 15" et adapter la voiture, d'où des arches de roues avant proéminentes dans le champ de vision du pilote. Il était difficile de faire mieux, la plastique de la Carrera 6 suit au plus près les organes mécaniques et l'anatomie du conducteur. Au moins, les roues en 15 pouces permettaient de reconduire le freinage déjà optimisé l'année précédente sur la 904. Le pilote compose avec un 2.0 type 901/20, dérivé de la 911. Piëch le connaît bien, le 901, il a été l'un des piliers de son développement. Pour en faire un moteur de course, il sait où travailler: le carter magnésium des premières 911 a l'avan-

tage du poids, mais les culasses sont en alliage d'aluminium pour la fiabilité, percées d'un deuxième puits de bougie par chambre et munies de soupapes d'échappement refroidies au sodium. Les pistons Mahle en alu chromé et leurs bielles en titane (de 400 g seulement) actionnaient un vilebrequin en acier forgé accouplé à un volant-moteur de 3,5 kg (contre 6 dans la 911). Tous ces efforts cumulés aboutissaient à un moteur 54 kg plus léger que celui d'une 911! Une paire de carburateurs triple-corps là-dessus, et voilà qui promettait 210 ch ! Pour les transmettre au sol, les étagements de la boîte spécifique pouvaient varier selon six configurations et autoriser à la Carrera 6 une vitesse de pointe de 280 km/h, stratosphérique dans la catégorie, bien aidée par ses 580 kg, soit 113 de mieux qu'une 904/6.

Latina Bill Bowman dispose donc d'une machine à gagner, qu'il exploite avec succès. Juste le temps de la prendre en main... Il se rate aux essais à Watkins Glen en juin, mais se reprend rapidement en se cantonnant généralement à des Top 10, assez régulièrement des podiums. C'est en 1967 que notre Carrera 6 descend en terres latines, traverse le canal de Panama et s'installe à Lima, au Pérou, dans les quartiers de Federico "Pitty" Block. Le 16 avril, sur le circuit d'Herradura, il s'adjuge la victoire. En amateur d'endurance, il s'engage avec Eduardo Dibos dans les 6H du Pérou, les 6H de Bogotá, les 6H de Quito, les 6H de Caracas... Mais à la fin de la saison, il convoite une rare version 906E à injection. Alors il cède sa 906 à un voisin d'Equateur, Fernando Madera. L'homme n'est pas maladroit

non plus. Le palmarès est assez imprécis, mais il s'avère que notre Madera sera sacré champion d'Equateur des pilotes de voitures de sport en 1970 avec la 906 que vous avez sous les yeux. Lors d'une séance d'essais au début de l'année 1971, c'est un court-circuit électrique qui immobilise la machine, endommage une partie de la carrosserie et met un terme définitif à sa carrière. Les brûlures ne sont que superficielles, mais Madera ne perdra ni temps ni énergie à remettre en état une voiture qui foule les pistes depuis déjà six ans. Une éternité en termes d'obsolescence chez les voitures de compétition. En 1971 donc, Madera déniche une deuxième 906 en état de courir, et la première est remise pour une durée indéterminée. Elle prendra la poussière, au sec dans son hangar, pendant plus de quinze ans.

4 La Carrera 6 a été développée pour le Gr. 4, celui des voitures de sport homologuées pour la route. Mais en 1966, la nouvelle réglementation n'imposait plus que 50 unités, contrairement à la 904 qui avait dû sortir des ateliers à 100 exemplaires. 5 Une réfection dans les règles, un nouveau traitement de surface, et les Weber 46 IDA d'origine sont repartis pour 50 ans! 6 Less is more! 7 Histoire de rafraîchir les freins arrière et la boîte, spécifique à la 906... 8 Les deux réservoirs sont dans les pontons de bas de caisse, pour que les masses restent équilibrées quel que soit le remplissage.

C'est Eduardo Magnone, un amateur italien qui la sortira de l'oubli en 1989. Rapatriée en Europe, il lui confère les premiers soins en lui redonnant vaguement forme de Carrera 6 par une nouvelle peau en polyester. Mais la cure s'est arrêtée là, et c'est en l'état qu'elle est dénichée par Christoph Pfeifhofer, du musée Porsche de Gmünd, et acquise par Serge Heitz Automobile Consulting par l'intermédiaire de Johannes Huber, de l'Ecurie Vienne en 2013. Tout le reste est absolument intact et complet, votre serviteur en a été le témoin privilégié lors d'un passage furtif en Autriche la même année. A ce moment n'est pas encore entamé le projet de restauration, qui sera coordonné par l'Ecurie Vienne. L'auto est étonnante. Age faisant, les pneus sont durs comme du bois, c'est un fait. La carrosserie est vaguement fixée au châssis,

1



Résurrection

Rapatriée d'Italie début 2013, la Carrera 6 n'est pas tout à fait présentable. La carrosserie semble posée à la va-vite, rien n'est ajusté. Le propriétaire précédent, pétri de bonnes intentions, avait entamé une restauration de l'engin par ses propres moyens. Mais une 906 réclame des compétences très techniques et une parfaite connaissance du modèle. Il aurait cependant été dommage de s'arrêter aux apparences. Les dessous présentaient une authenticité incroyable pour une voiture de course de presque 50 ans. La poussière semble s'être accumulée depuis 1971, et il est évident que rien n'a même été altéré durant les 6 ans que la voiture foulera les circuits. L'habitacle, momentanément privé de ses baquets, révèle une des particularités de la 906 : c'est un des tubes diagonaux du châssis qui fait office de canalisation pour envoyer l'huile du radiateur avant au moteur central arrière. Et les éléments de carrosserie endommagés en 1971 sont encore là pour témoigner de l'histoire de cet exemplaire hors-norme.

sans aucun ajustage ni la moindre finition. Les morceaux qui ont eu chaud en 1971 sont encore stockés là, à côté sur la desserte, et témoignent de dégâts relativement superficiels, mais qui affectaient plus de la moitié de la carrosserie. Pour tout dire, il faut avoir l'œil affûté pour déceler le point de départ des étincelles... Le moteur, lui, semble ne pas avoir été touché depuis des décennies. Et pour cause, comme la boîte, il est toujours identifié comme celui d'origine. C'est une chance inespérée sur ce type voitures à la

carrière généralement mouvementée, dont les carters de moteur et de boîte en magnésium ont rarement supporté les outrages d'une utilisation prolongée, et ont souvent laissé leur place à leur équivalent en aluminium. Quand ce n'était pas de simples avaries mécaniques qui justifiaient des échanges pas tout à fait standard. Rien de cela ici !

Trois ans et demi plus tard, la 906 est exposée dans le showroom du Cap Ferret. Elle a retrouvé la fraîcheur d'une jeune première et sa configuration standard

1 L'aérodynamique a été travaillée en soufflerie. Le pare-brise est d'ailleurs collé pour limiter la traînée.

2 Le moteur type 901/20 est toujours celui d'origine. Exceptionnel sur une voiture de course de 50 ans aux carters en magnésium.

3 Les réservoirs dans les bas de caisse imposent des portières papillon.

4 Avec des matériaux de pointe et un taux de compression sérieux, le 2.0 chante juste !

blanche à polycarbonates jaunes comme à sa sortie d'usine. Pour en arriver là, Serge Heitz s'est fait le maître d'œuvre d'une restauration de grande envergure, qui n'a épargné aucun détail. Evidemment l'ensemble a été désassemblé pour que chaque élément soit traité avec le plus grand soin par les meilleurs. La carrosserie, par exemple a été confiée à une équipe spécialisée. Si Eduardo Magnone n'avait pas pu ajuster sa carrosserie, c'est parce que rien n'était à la bonne cote. La nouvelle est aux bonnes

proportions, strictement identique à ce qu'était une 906 en 1966, parce qu'elle sort des seuls moules d'usine encore existants. Fait exceptionnel pour un proto de cet âge, certaines pièces mécaniques n'ont eu besoin que d'une révision en règle et d'un bon nettoyage, sinon d'un nouveau traitement de surface. La priorité, c'était de réassembler toutes les pièces originales pour ne rien dénaturer de cette Carrera 6 qui, par son histoire particulière, est probablement la plus authentique de son genre...

C'est certainement l'une des plus authentiques Carrera 6 sur la planète aujourd'hui, composée en quasi intégralité de ses pièces d'époque, bloc 901/20 et boîte magnésium et tête !

Carrera 6

Type 906
Millésime 1966

MOTEUR

Type 901/20
Longitudinal arrière
6 cylindres à plat, opposés
1 991 cm³ (80x66mm)
2 carburateurs Weber 46 IDA
Double allumage Marelli
Compression 10,3:1
210 ch à 8 000 tr/mn
196 Nm à 6 000 tr/mn
105,47 ch/l

TRANSMISSION

Type 906
Aux roues arrière
Boîte 5 rapports
Différentiel autobloquant

CHÂSSIS

Trellis tubulaire acier
Carrosserie polyester
Suspensions indépendantes
Triangles superposés
Amortisseurs télescopiques
Ressorts hélicoïdaux
Jantes alliage 7 et 9x15"
Pneus 5,50 I et M
Freins à disque ATE

2

