

PORSCHE 906

UNE PERLE RARE

PRODUITE EN 1966 À SEULEMENT 65 EXEMPLAIRES, LA CARRERA 6 - VOITURE DE COURSE HOMOLOGUÉE
POUR LA ROUTE - CONSTITUE LE VÉRITABLE POINT DE DÉPART DE PORSCHE EN COMPÉTITION.
UNE VERSION CLIENT AYANT COURU AUX ETATS-UNIS ET EN AMÉRIQUE DU SUD VIENT D'ÊTRE REMISE
DANS SON STRICT ÉTAT D'ORIGINE PAR SERGE HEITZ.

Texte Jean-Paul Renvoizé / photos Franck Camuzat





Résultat d'une étude en soufflerie, la fluidité des lignes confère à la Porsche 906 une aérodynamique optimale.



Dans la Carrera 6, tout a été pensé pour la performance pure et les équipements sont réduits à leur strict minimum.

ancée trois ans après la célèbre 911, la 906 n'est probablement pas la Porsche la plus connue. Pourtant, lorsque la firme de Stuttgart décide de mettre les gaz pour briller en compétition, la Carrera 6 - c'est l'autre désignation de la 906 - s'inscrit comme l'une des pièces charnières du puzzle de la réussite. Dans la continuité de ses premiers grands succès internationaux obtenus avec la 904 GTS, Porsche décide en effet d'intensifier le développement de ses modèles de course. Ferdinand Piëch s'y attelle avec d'autant plus de conviction que les instances de tutelle ont décidé de créer, à partir de 1966, une nouvelle catégorie "Sport" impliquant la fabrication d'une série minimale de cinquante exemplaires. Pour se donner les moyens de leur ambition, les ingénieurs de Zuffenhausen remettent, c'est le cas de le dire, tout à plat. Au moteur 4 cylindres double arbre, dérivé de celui de la Coccinelle, qui animait jusque-là les 356, 550 et 718, succède le "flat six". Le célèbre sceau maison. Hérité de la 911 R, le nouveau bloc de 2 litres de cylindrée délivre 210 chevaux grâce à quelques bénéfiques ajustements et à l'utilisation de certaines pièces en titane et en magnésium. Pour accueillir ce 6 cylindres à plat vitaminé, la carcasse inaugure une ligne d'une rare élégance.

La carrosserie de cette première Porsche issue d'une étude en soufflerie est en fibre de verre. La fluidité des lignes de ce coupé très bas - à peine plus d'un mètre de haut - traduit les efforts accomplis par les concepteurs dans la recherche d'une aérodynamique optimale. Inspirée par la 300 SL de Mercedes-Benz pour ses portes "papillon", la robe de la 906 se distingue par la simplicité et la praticité de sa conception. Monté sur pivot, le capot arrière se soulève entièrement, de manière à permettre le meilleur accès possible au moteur et à la transmission. Le châssis tubulaire progressait dans tous les domaines (bras oscillants, suspension à roues indépendantes et ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques à double effet, stabilisateur...) en puisant pour le reste dans le meilleur du stock restant de pièces de la 904. Au final, avec un poids de 580 kg (soit plus de 110 de moins que sa devancière), la Carrera 6 était capable de s'offrir des pointes à 280 km/h ! Proposée à un prix très attractif, la 906 connut un engouement tel que la série initiale de cinquante exemplaires fut rapidement épuisée et que Porsche en produisit quinze supplémentaires. Au total, il y eut 52 Carrera 6 à carburateurs (deux triples corps Weber), neuf versions à injection de 220 chevaux et quatre prototypes à moteur 8

cylindres de 2,2 litres de cylindrée. Avant même d'être homologuée en Sport, la 906 fit une entrée fracassante sur la scène internationale avec l'équipage Herbert Linge-Hans Herrmann, vainqueur dans sa catégorie aux 24 Heures de Daytona 1966 avant de récidiver à la Targa Florio avec Willy Mairesse et Herbert Müller. Livrée fin février 1966 à l'importateur suisse AMAG, la deuxième voiture construite (châssis 906-102) doit son surcroît de célébrité au fait qu'elle ait servi à l'homologation. Un sésame obtenu très précisément le 1er mai 1966 après s'être distinguée cinq semaines plus tôt lors des 12 Heures de Sebring aux Etats-Unis avec le tandem helvétique Jo Siffert-Charles Vögele. L'exemplaire qu'Automobile Consulting vient de sortir de l'oubli, date de cette période. Livrée à William S. Bowman à West Palm Beach en Floride au début du mois de juin, cette Porsche 906 participa à huit courses aux mains de ce pilote privé, avec comme numéro fétiche le 87 et comme seul sponsor discret Valvoline sur une carrosserie immaculée. Après quelques bonnes prestations sur les circuits de Watkins Glen, Mid-Ohio et Daytona, ainsi que plusieurs victoires de catégorie à Nassau et dans la manche SCCA de Palm-Beach entre juin 1966 et mars 1967, Bowman la céda à Pitty Block. Associé à Eduardo Dibos, ce dernier

TOUT A ETE REPRIS DANS LE MOINDRE DETAIL.
DES TISSUS DE PORTIÈRE AUX BOUTONS DE COMMANDE
EN PASSANT PAR LES FIXATIONS DE CAPOT.

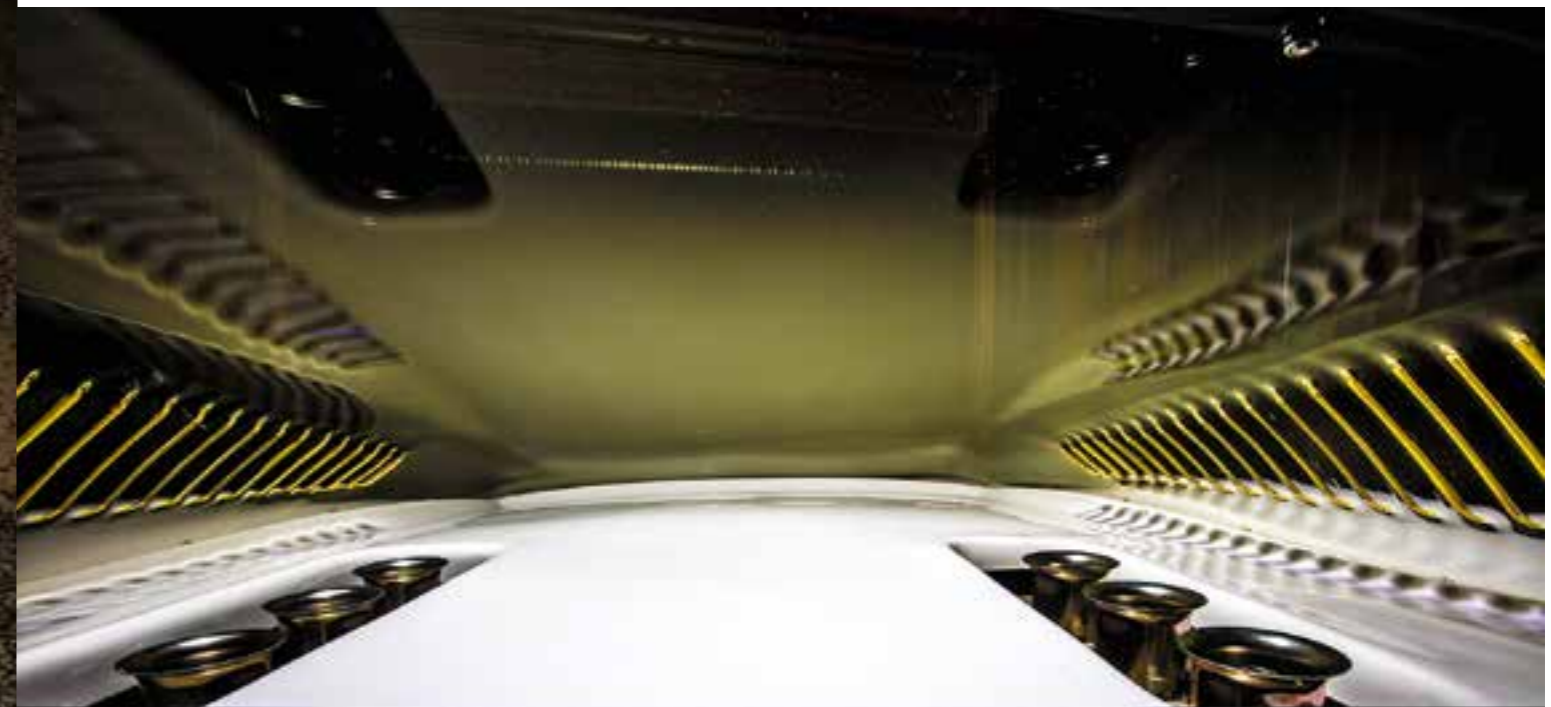


Châssis tubulaire, coque en fibre de verre, portes "papillon" et capot-moteur monté sur pivot : la 906 est un poids plume (moins de 600 kg) capable d'atteindre 280 km/h.

LA 906 CONNUT UN ENGOUEMENT TEL QUE LA SERIE INITIALE DE CINQUANTE EXEMPLAIRES FUT RAPIDEMENT ECOULEE ET QUE PORSCHE EN PRODUISIT QUINZE SUPPLEMENTAIRES.



Dépouillé à l'extrême, l'habitacle est d'une élégante sobriété.



Sous la bulle en plexi, le capot moteur laisse respirer les deux rampes de trompettes des carburateurs.



Cette Carrera 6 fait partie de la série des 52 exemplaires dotés du flat 6 de 2 litres "type 901-20" à carburateurs (2 triples Weber 45 IDA3).



Restaurée dans les règles de l'art, la 906 de Serge Heitz bénéficie d'un passeport historique (PTH) qui lui permet de reprendre du service en compétition sur les circuits.



La perle rare a retrouvé sa couleur initiale. Bien campée sur ses roues de 15 pouces, la Carrera 6 a rejoint d'un demi-siècle.

●●● commença par s'imposer au meeting d'Herradura mi-avril 1967 avant de participer, avec des fortunes diverses, à quatre courses de 6 heures en Amérique du Sud : Pérou, Bogota, Quito et Caracas. C'est après cette dernière endurance au Venezuela, en décembre 1967, que l'on perd la trace de la Carrera 6. Rachetée par un certain Scott Flanders, elle devint la propriété de Tom Stegman. Avec ce quatrième propriétaire, elle réintégra ses pénates de West Palm Beach pour subir une première restauration importante chez Gunnar Racing, le spécialiste Porsche de Westroads Drive, en 2002, avant de partir vers l'Italie avec son nouvel acheteur. « C'est là que nous l'avons récupérée il y a maintenant trois ans, indique Serge Heitz, fin connaisseur des modèles de Stuttgart et passionné de tout ce qui concerne Porsche. L'auto n'avait pas roulé depuis très longtemps. Peut-être une trentaine d'années. En tout cas, elle méritait une restauration complète dans les règles de l'art, avec le souci du moindre détail. Pour y parvenir, nous avons mis en œuvre les grands moyens en faisant directement appel à la structure la plus au fait du sujet. » Ses relations dans le milieu et sa parfaite maîtrise de la langue ont permis au patron d'Automobile Consulting d'entreprendre son projet avec toutes les garanties. La Carrera 6 a effectivement été prise en charge par les spécialistes du fameux Musée Porsche d'Helmut Pfleifhofer de Gmünd

en Autriche, rien de moins ! Un haut lieu de la marque puisque c'est à Gmünd que Ferdinand Porsche s'est retiré en 1944 et c'est également dans cette localité qu'a vu le jour la 356 avec laquelle tout a commencé pour la marque qui déménagea vers son site actuel en 1950.

« Dans la mesure où nous avons un exemplaire aussi bien préservé, dans sa configuration d'époque, avec le moteur et la boîte d'origine, ainsi que toutes les références répertoriées par le constructeur de cet exemplaire livré aux Etats-Unis en 1966, c'était formidable de pouvoir entreprendre sa scrupuleuse remise en état, poursuit Serge Heitz. Tout a été repris dans le moindre détail. Des tissus de portière aux boutons de commande en passant par les fixations de capot. Les spécialistes du Musée avaient le savoir-faire pour restituer son éclat à ce modèle exceptionnel, en parfaite conformité avec les standards de l'époque. Rien n'a été négligé. Le résultat est parfaitement conforme à nos attentes. Il y a vraiment de quoi être fier et satisfait de ce qui a été accompli. »

C'est ainsi qu'après deux longues années de travail méticuleux dans les ateliers du musée de Gmünd, la Porsche 906 ayant appartenu à William S. Bowman voilà un demi-siècle en Floride se retrouve prête à vivre une seconde jeunesse. Super star du showroom de Lège-Cap Ferret, où elle est arrivée début décembre, la perle rare resplendit de tout son éclat sur les rives du Bassin d'Arcachon. **AH**

SERGE HEITZ LA PASSION POUR MOTEUR

Automobile Consulting fait référence dans le domaine des Porsche classiques. Dans ce milieu très exclusif, la société créée en 1994 par Serge Heitz - un Franco-allemand d'origine alsacienne - répond avec pertinence à une clientèle exigeante en quête de modèles authentiques d'une qualité irréprochable. Capable de répondre à des demandes spécifiques et d'assurer des restaurations dans les règles de l'art, Automobile Consulting dispose également d'un stock d'exemplaires triés sur le volet, exposés dans un showroom à Lège-Cap Ferret. Avec l'arrivée de son nouveau concept Hedonic, une extension est en cours.

PRISE EN CHARGE PAR LES SPECIALISTES DU MUSEE PORSCHE DE GMÜND EN AUTRICHE, RIEN DE MOINS !