



Herbert Linke a été le premier pilote à conduire la 906 en compétition. C'était en 1966, à Daytona.



Le 8 mai 1966, Herbert Müller et Willy Mairesse remportent la 50^e édition de la Targa Florio.

ENDURANCE, RALLYES, COURSES DE CÔTE, LA CARRERA 6 SE DISTINGUE PAR SA POLYVALENCE.

FICHE TECHNIQUE

906 (CARRERA 6)

MOTEUR
 TYPE 6 cylindres à plat
 DISPOSITION Longitudinale centrale arrière
 ALÉSAGE X COURSE 80 x 66mm
 CYLINDRÉE 1991 cm³
 RAPPORT VOLUMÉTRIQUE 10,3:1
 RÉGIME MAXIMUM 8200 tr/min
 DISTRIBUTION x1 ACT par rangée de cylindres entraîné par chaîne double ; 2 soupapes refroidies au sodium par cylindre

VILEBREQUIN en acier forgé, 8 paliers (7+1)
 FABRICATION Bloc « Elektron » et culasse aluminium
 REFRIGÉRISSMENT Par air pulsé, turbine axiale
 LUBRIFICATION Par carter sec (réservoir 14l) + radiateur

ALIMENTATION 2 carburateurs triple corps verticaux Weber 46 IDA 3C (Venturi de 42 mm de diamètre)
 ALLUMAGE 2 bougies par cylindre, allumeur Marelli à 4 contacts.

PUISANCE MAXIMUM 210 ch à 8000 tr/min
 PUISANCE SPÉCIFIQUE 105,5 ch/l
 COUPLE MAXIMUM 20,1 mkg à 6000 tr/min

TRANSMISSION
 TYPE DE TRANSMISSION Propulsion
 BOÎTE DE VITESSES Manuelle 5 rapports
 EMBRAYAGE Monodisque à sec
 AUTOBLOQUANT À glissement limité ZF.

CONSTRUCTION
 STRUCTURE Treillis multi-tubulaire, en tubes d'acier de section circulaire, entièrement porteur.
 CARROSSERIE En résine polyester renforcée de fibres de verre

CHÂSSIS
 DIRECTION Crémallière
 SUSPENSIONS AV Triangles superposés (tubulaires), combinés ressorts/amortisseurs, barre stabilisatrice.
 SUSPENSIONS AR Triangulée, triangle supérieur (tubulaire), inversé avec tirant à rotules réglables, bras intérieur et jambes de poussée (réglables).
 Combiné ressorts/amortisseurs, barre stabilisatrice réglable.

FREINAGE
 4 disques en beryllium, étriers fixes à doubles pistons, ajustement par double maître-cylindre.

JANTES
 Acier/aluminium en 7"x15" et 9"x15".

DIMENSIONS ET POIDS
 LONGUEUR 4113 mm
 HAUTEUR 980 mm
 EMPATTEMENT 2300 mm
 VOIES AV 1338 mm
 VOIES AR 1402 mm
 POIDS 620 kg



QUELQUES MINUTES AVEC...

MICHEL PAULIN

Cogérant de la société MJ Technic et maître d'œuvre de cette restauration.



Michel, qu'est-ce qui fait que cette Carrera 6 est une « vraie » ?

■ Cette 906 a été reconstruite avec les moules officiels d'époque. Rien n'a été changé. Ce qui signifie que si en 1966 il y avait un défaut sur la carrosserie, on le retrouve ici. Mécaniquement, c'est pareil, nous avons reconstruit le moteur à l'identique. Tout a été fait dans le but de retrouver une vraie voiture historique. Disons que c'est une Carrera 6 de 1966 née en 2013.

J'imagine que ce souci d'authenticité a été un vrai challenge...

■ Et comment ! Le moteur, par exemple, a nécessité près de 200 heures de travail. Entre les recherches et les constructions de pièces, c'est ce qui nous a donné le plus de fil à retordre. C'est le prix à payer quand on recherche l'authenticité.

La satisfaction de la voir rouler doit être totale, désormais.

■ Absolument. Mais il reste des réglages à effectuer, notamment au niveau de la géométrie. Et puis, l'auto est encore en rodage, tout est neuf. Il faut que les choses se fassent...

Que retenez-vous de cette séance d'essai à Dijon ?

■ Malheureusement, la pluie s'est invitée à la fête. À juste titre, Sylvain a préféré jouer la prudence. Mais cela a surtout permis de faire rouler l'auto et de continuer notre phase de réglages. Notre but est de la faire courir au grand prix de l'âge d'or et pourquoi pas en V de V. L'étape de paramétrage est donc très importante.

Aujourd'hui, combien coûte en moyenne une Carrera 6 ?

■ Difficile d'être précis. L'offre est faible. Tout dépend en fait du passé de l'auto et bien évidemment de son état. Personnellement, je dirais qu'un bel exemplaire peut prétendre à 750 000 voire 775 000 euros...

M.J. TECHNIC : 3, route de Cessey - 25440 CHARNAY
 03 81 63 80 54 / www.mj-technic.com

01 Le 6 cylindres à plat affiche une cylindrée de 1991cm³ pour une puissance spécifique de 105,5 ch/l.

02 Tout a été construit comme à l'époque dans les moindres détails...

03 Tout est fidèle à la conception d'époque.



À Zuffenhausen, on est aux anges. La Carrera 6 remporte du coup le titre mondial dans la catégorie « Sport », toutes classes confondues. Avec les versions spécifiques, elle décroche aussi le Trophée international des Prototypes en moins de deux litres, devant les Dino Ferrari... La Spyder « kangourou » est vengée. Fort de ce succès, de nombreux pilotes privés feront briller les couleurs de Stuttgart au volant de la 906. Chez nous, on se rappelle des prouesses en rallye de Robert Buchet aux Routes du Nord et au rallye Bordeaux Sud-Ouest où il gagne devant l'Alpine de Gérard Larrousse. Plus polyvalente que jamais, la Carrera 6 s'imposera dans plusieurs courses de côte et fera la joie de nombreux pilotes aux 24 Heures du Mans jusqu'en 1968 dans l'équipe Poirot-Maublanc.

UNE AUTHENTIQUE 906

Près de 50 ans après, nous avons pu remonter le temps durant une journée sur le circuit de Dijon-Prenois. L'auto que vous avez sous les yeux est la 23^{ème} construite à Zuffenhausen. Difficile aujourd'hui d'affirmer avec certitudes le nombre exact d'exemplaires produits officiellement. Il semblerait qu'en réalité 52 véhicules aient été construits, auxquels il faut ajouter 13 prototypes non homologués « sport ». Mais revenons à notre Carrera 6. Elle reste fidèle à sa conception originelle. La carrosserie a été entièrement reconstruite avec les moules d'époque tandis que le moteur a été fabriqué dans la configuration de 1966 par toute l'équipe de MJ Technic. S'il n'est pas rare de croiser quelques « fausses » 906 en provenance d'Amérique du Sud, ici, le travail de reconstruction est de haut vol. Tout est authentique. Après deux ans passés dans le bloc opératoire, nous avons pu assister à ses premiers tours de roue de la saison. L'occasion pour l'équipe de peaufiner les réglages et à Sylvain Regnier -son pilote propriétaire- de se familiariser avec la machine avant de l'engager, on l'espère, au grand prix de l'âge d'Or et dans le V de V en fin d'année. ■

Nos plus vifs remerciements à toute l'équipe de MJ Technic spécialiste Porsche indépendante à Charnay (25440) et à Sylvain Regnier qui ont pu concrétiser pour nous cet essai. Infos : www.mj-technic.com

