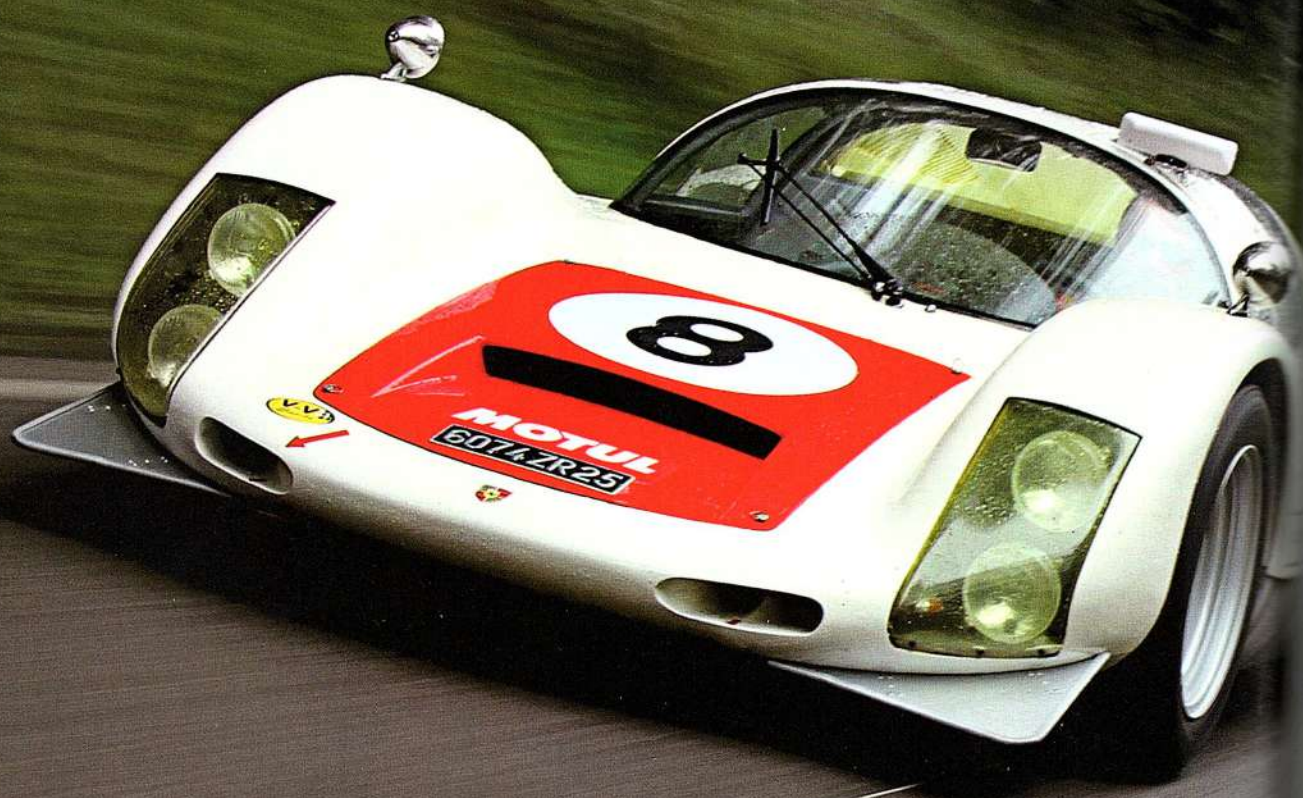




Une r

Détruite en course de côte en 1970, il aura fallut attendre près de 45 ans pour que la 906-023 retrouve sa splendeur originelle après une longue restauration...

TEXTE VINCENT FLANDIN - PHOTOS DAVID PELL ET FLORIAN GROUT



906

naissance

Fiche technique

Moteur	Type 901/20 6 cylindres à plat Carter en magnésium Cylindres et culasses en alu Bielles en titane 2 arbres à cames en tête Entraînés par chaînes Graissage par carter sec Refroidissement par air 1 991 cm ³ 80 mm x 66 mm 10,3:1 210 ch à 8 000 tr/mn 200 Nm à 6 000 tr/mn 2 carburateurs triple corps Weber 46 IDA Double allumage
Cylindrée	
Al. x course	
Taux de comp.	
Puissance	
Couple	
Alimentation	
Transmission	Boîte 5 rapports type 906 Différentiel autobloquant Treillis tubulaire en alu Fibre de verre Doubles triangulation Direction à crémaillère Bras transversaux Barres de poussée longitudinales 4 disques 274 mm à l'avant 285 mm à l'arrière Etriers en alu à 2 pistons 7j x 15 à l'avant 9j x 15 à l'arrière 215/60 r 15 à l'avant 245/60 r 15 à l'arrière 4 113 x 1 680 x 996 mm 2 300 mm 1 338 / 1 402 mm 100 l 675 kg 3,21 kg/ch
Châssis	
Carrosserie	
Train avant	
Train arrière	
Freins	
Jantes	
Pneus	
Dim. (L x l x h)	
Empattement	
Voies Av / Ar	
Réservoir	
Poids	
Poids / puiss.	

Il a toujours existé un lien étroit entre les voitures de route et les voitures de course chez Porsche, notamment au niveau des motorisations à l'image du 4 cylindres 4 arbres Fuhrmann dessiné pour la 550 Spyder que l'on a retrouvé par la suite dans les 356 Carrera.

Lorsque la 911 est arrivée avec son 6 cylindres, Porsche a tout naturellement développé une version compétition de ce moteur pour le mettre dans les protos engagés en course. C'est ainsi que le 11 octobre 1964, à l'occasion des 1 000 km de Montlhéry, une 904 fut engagée avec un 6 cylindres développant 190 ch dérivé de celui de la 911 à la place du traditionnel 4 cylindres 4 arbres. Cette voiture portait le numéro de châssis 906001 ce qui en fait historiquement la toute première 906 même si elle n'a rien à voir avec la version définitive. Un deuxième châssis 906002 fut longuement testé à Monza en décembre 1964 afin de résoudre les inévitables problèmes de jeunesse liés à l'adaptation du 6 cylindres dans la 904.

A cette époque, Porsche envisageait de construire une nouvelle série d'une centaine de 904 avec le 6 cylindres afin d'obtenir l'homologation en catégorie Sport, mais plusieurs événements conduisirent Porsche à changer son fusil d'épaule.

Le premier fut la saison 1965 du Championnat d'Europe de la Montagne qui s'avéra catastrophique pour Porsche alors que la marque de Stuttgart restait sur six titres en huit saisons. En effet, la 904 était trop lourde pour être compétitive en version coupé et sa transformation en Spyder rendait le châssis trop peu rigide pour exploiter correctement les 235 ch du moteur. Durant la saison, Porsche construisit en urgence un châssis tubulaire pour remplacer le Spyder "Kangourou", mais il était trop tard et malgré un bond en performances, le titre échappa à Porsche.

En parallèle, pour la saison 1966, la FIA divisa par deux le nombre de voitures à produire pour l'homologation en catégorie Sport ce qui modifia considérablement la donne. En effet, pour une si faible quantité



il devenait possible d'utiliser un châssis tubulaire plus léger et plus rigide que le châssis poutre en acier noyé dans le polyester de la 904.

Sur la base du châssis de la voiture de course de côte, Porsche a donc créé une structure multitubulaire dotée de nombreux croisillons afin d'optimiser la rigidité. La cellule centrale du poste de pilotage et très compacte et les deux réservoirs d'essence

pour des jantes de 15 pouces, mais il est hors de question de jeter une centaine d'éléments de suspension et les premiers essais révéleront que le choix de Porsche n'était pas un handicap sur le plan des performances.

La 906 reprit également l'ensemble moteur/boîte de la 904/6 qui avait été éprouvé et fiabilisé durant la saison 1965 grâce à une dizaine de voitures engagées en catégorie

fut nettement plus complexe, le moteur de la 911 étant déjà réalisé en aluminium. Grâce, entre autres, à l'emploi de titane pour les bielles, d'un alliage de magnésium pour le bloc et d'un volant moteur allégé de 6 à 3,4 kg, Porsche parvint à réduire le poids du moteur de 55 kg ce qui le ramena à 129 kg, un poids inférieur à celui du 4 cylindres 4 arbres Fuhrmann !

L'augmentation de puissance fut obtenue

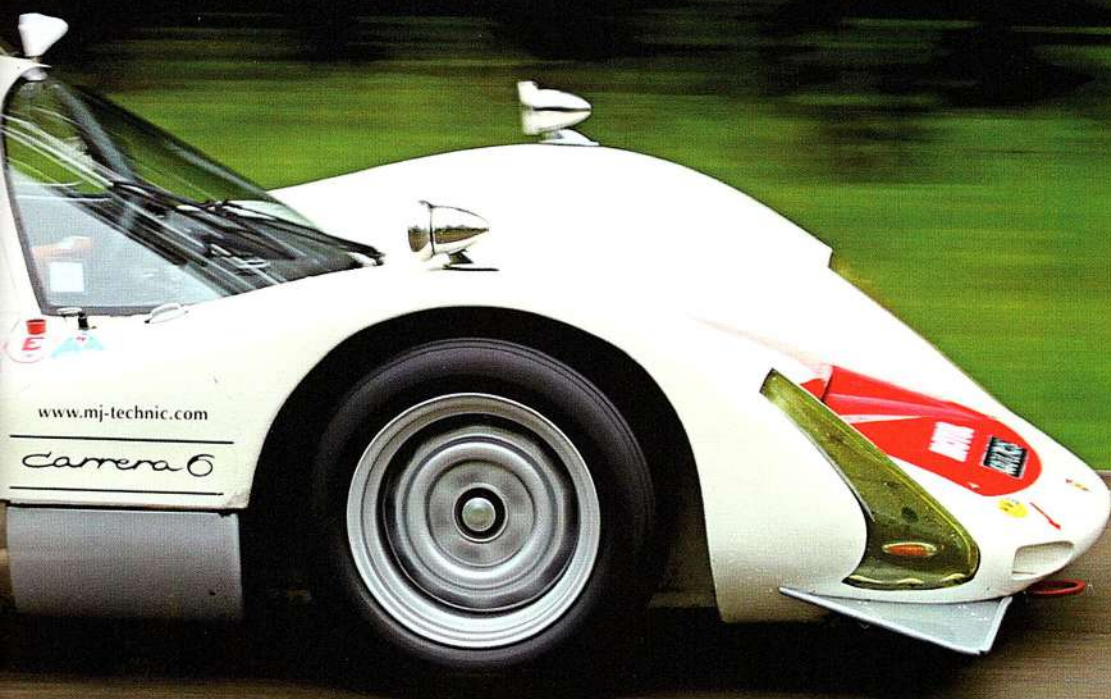
« La restauration - ou plutôt la reconstruction de la 906-023 a duré plusieurs années »

de 50 litres chacun sont logés dans les bas de caisses latérales dessinant ainsi un seuil d'accès au cockpit assez large et haut. Par manque de temps, la construction des 50 châssis est sous-traitée à la Carrosserie Weinsberg.

Pour gagner du temps et surtout ne pas rendre obsolète le stock de pièces existant, la 906 est équipée des trains roulants de la 904 qui ont pour seul défaut d'être conçus

prototype par des pilotes privés. Le développement du moteur de série et de sa version destinée à la compétition s'était fait en parallèle ce qui avait permis à la version routière de bénéficier de nombreuses évolutions initialement destinées à la course, en particulier au niveau des culasses. Si l'objectif de porter la puissance du 2 litres de 130 ch en série à 210/220 ch en course fut relativement facile à atteindre, celui de réduire son poids

par des pistons Mahle en aluminium forgé portant le taux de compression à 10,3:1. Ils coulissaient dans des cylindres en alu recouverts de nikasil, un alliage de chrome dur afin de réduire les frottements. Les culasses retravaillées accueillait des soupapes plus grandes et deux bougies de petit diamètre par cylindre gérées par un allumeur Magnetti Marelli. Bien entendu, les arbres à cames possédaient un profil différent et l'alimen-





Les petits flaps latéraux sont indispensables pour l'équilibre aérodynamique de la 906



Les roues et les trains roulants sont les mêmes que sur la 904



On retrouve les mêmes feux arrière sur les remorques de l'époque !



La lunette arrière qui couvre le capot moteur était jaune d'origine

« Les cinquante exemplaires initialement prévus s'arrachent en quelques semaines au point que Porsche doit relancer une série d'une quinzaine de voitures en début de saison »

tation était confiée à des carburateurs plus gros, des Weber 46IDA3C équipés de venturis de 42 mm. Grâce à l'ensemble de ces modifications, la puissance passait de 130 ch à 6 100 tr/mn à 210 ch à 8 000 tr/mn tandis que le couple maxi était désormais obtenu à 6 000 tr/mn. Le moteur était accouplé à une boîte à 5 rapports avec différentiel ZF autobloquant également dérivée de celle de la 911. Ses carters étaient en aluminium, mais ils pouvaient également être en magnésium, toujours pour gagner du poids. La boîte pouvait être équipée d'un pont 7:31 ou 6:32 selon le choix du client et recevoir 33 ensembles de pignons différents pour constituer les 5 rapports.

La carrosserie n'ayant plus aucun rôle dans la rigidité de l'auto, Porsche opta pour de la résine de polyester renforcée de fibre de

verre afin de réduire au maximum le poids des huit éléments composant la carrosserie de la 906. Longuement étudiée en soufflerie, elle permettait à la 906 d'afficher un Cx de 0,35 en version courte et de 0,32 en version longue destinée aux circuits rapides comme Le Mans ou Daytona. Avec le moteur de 210 ch, des rapports de boîte adaptés et la carrosserie longue, la 906 pouvait atteindre les 300 km/h ce qui était remarquable pour une voiture de 2 litres seulement.

Les premiers exemplaires de la 906 ont été construits fin 1965, mais sa commercialisation n'a commencé qu'au début de 1966 au prix de 23 000 €. Pour la commander, il fallait verser un acompte de 5 115 € et indiquer les rapports de boîte choisis, le but étant de s'assurer du sérieux du client. Lors de la confirmation de la commande, Porsche

précisait que l'enlèvement de l'auto à l'Usine devait se faire avec une remorque car la 906 était la première Porsche biplace qui n'était pas homologuée pour un usage routier en Allemagne.

La 906 débuta sa carrière par une victoire en classe 2 litres aux 24 Heures de Daytona 1966 doublée d'une sixième place au classement général avant de s'imposer à l'indice de performance et de remporter la catégorie Sport des 24 Heures du Mans. A l'issue de la saison 1966, la 906 a remporté le titre mondial dans la catégorie "Sport", s'est imposée au "Trophée International des Prototypes" en catégorie moins de 2 litres et a gagné la Targa Florio.

Contrat rempli pour Porsche qui a également réalisé une bonne affaire puisque les cinquante exemplaires initialement prévus



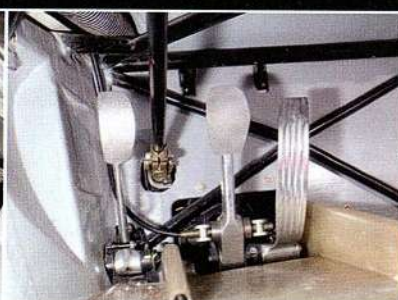




L'habitacle est "minimaliste", c'est le moins que l'on puisse dire



La 906 est une biplace comme l'imposait la réglementation



Le pédalier taillé dans la masse est une œuvre d'art



Les boas de refroidissement servent à refroidir les freins et la boîte

« En 1966, la 906 a remporté le titre mondial dans la catégorie "Sport", s'est imposée au "Trophée International des Prototypes" en catégorie moins de 2 litres et a gagné la Targa Florio. Contrat rempli ! »

s'arrachent en quelques semaines au point que Porsche doit relancer une série d'une quinzaine de voitures en début de saison. La 906-023 fait partie de la première série et il semblerait qu'elle ait été utilisée par l'Usine avant d'être revendue à l'écurie suisse Haberthur qui l'engagera en circuit et en courses de côtes tant en Suisse qu'en Europe. C'est durant une course de côte qu'elle fut gravement accidentée en 1970 au point que même la coiffe de refroidissement du moteur fut endommagée !

Le châssis fut reconstruit de façon "artisanale" et la voiture connut une deuxième vie essentiellement en France où elle fut rachetée par son actuel propriétaire qui la

confia à MJ Technic pour une reconstruction complète dans les règles de l'art qui dura plusieurs années et fut achevée tout récemment.

Le terme reconstruction est plus approprié que celui de restauration car si la voiture comprenait de nombreux éléments originaux y compris son moteur et sa boîte, le châssis avait été davantage "bricolé" que réparé et tout a dû être repris de zéro. Le plus long et le plus complexe dans ce type de projet n'est pas d'assembler la voiture ou de remonter la mécanique mais de trouver les bonnes pièces qui correspondent à la fois au modèle et à sa version car il y a eu tellement de configurations différentes pour les 906 durant leur carrière,

certaines courant encore au milieu des années 70, et tellement de modifications ou d'approximations lors de révisions ou de remises en état à une époque où elles ne valaient pas grand-chose que l'on peut presque parler d'archéologie si on veut faire les choses dans les règles de l'art.

La patience du nouveau propriétaire a été largement récompensée car il possède aujourd'hui sans doute l'une des plus belles 906 et l'une de celles qui s'approchent le plus de la configuration d'origine, mais rassurez-vous, il n'a pas fait tout cela pour la mettre dans un musée : elle retrouvera l'asphalte des circuits pour lesquels elle est née très bientôt et ce n'est pas nous qui nous en plaindrons ! ■



L'équipe de MJ Technic peut être fière de son travail !

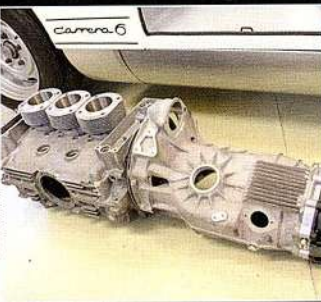




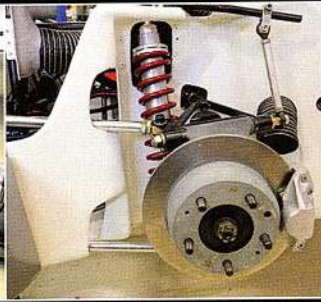
À l'arrière, ce bac est le
cœur obligatoire selon la
réglementation



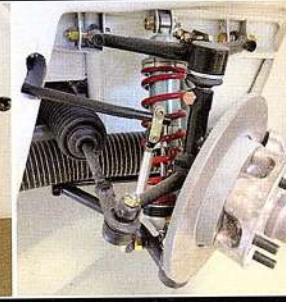
À l'avant, un petit radiateur d'huile
prend place devant les pieds du pilote



Les carters moteur et boîte ont été
remis à neuf



Sur cette voiture, tout est vraiment
neuf !



Sur cette photo, on voit
bien les similitudes
entre les suspensions
de 904 et de 906



Le volant moteur est
soigneusement allégé

Les arbres à cames et
les culbuteurs n'ont rien
à voir avec ceux de série

Même les pignons
d'arbres à cames sont
réalisés en matériau
léger

Les échappement sont
complètement libres
comme c'était l'usage
à l'époque

