

CLASSIC DRIVER

Porsche 906 Carrera Renncoupé

Auf die Schnelle

Text: [Mathias Paulokat](#)

Fotos: [bonhams.com](#)

Porsche 906 oder Carrera 6. Das löst bei echten Porschefreunden chronisch bleibende Gänsehaut aus. Zu Recht! Der Zweiliter Sechszylinder ist die Porsche-Straßenrennmaschine der 1960er Jahre par excellence. Bei Bonhams kommt jetzt ein rarer Vertreter der 220 PS starken Zuffenhausener Straßengeschosse zum Aufruf. Wer bietet mit?

Magische Ziffern 906. Porsche-Kenner wissen: Hinter dem Chiffre steckt eine Spezialität. Nämlich eines der letzten klassischen Renncoupés mit Straßenzulassung, die Porsche in den glorreichen 1960er Jahren im Kundensport auslieferte. Der 906 ersetzte den ebenfalls begehrten [Porsche 904](#). Doch statt eines stählernen Ponton-Chassis kam hier ein leichter und steifer Rohrrahmen zum Einsatz, den eine Kunststoff-Karosserie kleidete.

Im Ergebnis weist der 906 oder auch Carrera 6 ein für die Homologation erforderliches und bemerkenswert geringes Gewicht von nur 580 Kilogramm auf, was eine Ersparnis von über 100 Kilogramm gegenüber dem Vorgänger 904/6 darstellt. In Kombination mit dem bewährten Sechszylinder-Motor des Typs 901/20 reüssierte der 906 Carrera in kundiger Fahrerhand bald auf den Rennstrecken.

Design: Wow!

Zugegeben, Verbalbekundungen in Sprechblasenmanier sind üblicherweise kein Ausdrucksmittel bei uns. Doch der 906 schlägt dem Betrachter einfach die Sprache. Uns eingenommen. Hier folgt alles dem Diktat des Windes. Oder besser: Dem des Windtunnels. Diese extrem geduckte Haltung. Die vorderen Radhäuser, die sich aus der Karosse wölben, davor die abgeschirmten und tief liegenden Scheinwerfer, die flache Plexiglas-Kanzel mit dem Zentralcockpit und ein knackiges Heck, das mehr als nur eine Ansage ist. Ganz klar: unverkennbare Renngene. Porsche-Design pur. Geht es besser? Unter aerodynamischen Gesichtspunkten heutzutage vielleicht. Unter optischen Aspekten wohl kaum.

Kein Wunder, dass diese windelegante und auch extrem cool wirkende Form im späteren Zwölfzylinder [Typ 917](#) weitere Verwendung fand. Zuvor wurde die Karosse in weiteren Modellen wie dem 910 oder 907 variiert. Tatsächlich entstand der 906 unter der Ägide von Ferdinand Piëch. Das Rückgrat bildet ein Gitterrohrrahmen, der im Heck den Motor aufnimmt und in den Seiten die Tankanlage. Das Heck präsentiert hier abwärts eine Kammheck-Variante, die wir neulich bei zeitgenössischen [Alfa Romeo TZ-Modellen](#) näher beleuchtet haben. Bei den Felgen kamen nicht etwa leichte Magnesium-Rundstücke zum Einsatz, sondern kombinierte Stahl-Aluminium-Felgen mit Rennreifen von Dunlop in der Dimension 5.50-15.



Druck nach vorne

Der im Heck verbaute Motor leistete ab Werk rund 220 PS. Die Rennmaschine basiert auf einem 911-

Aggregat, welches zum Rennmotor weiterentwickelt wurde. Mit Titanpleuel und Zylinderköpfen aus Leichtmetall kommt der Motor auf ein über 50 Kilogramm reduziertes Eigengewicht. Einige Fahrzeuge erhielten statt des Vergasermotors auch eine Einspritzvariante oder sogar einen Achtzylinder - natürlich alles luftgekühlt. Doch auch die 220 PS starke Serienvariante brachte es auf eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 280 km/h.

Das Renndebüt erlebte der 906 im Jahr 1966 bei den 24 Stunden von Daytona in Florida. Ein Exemplar erreichte den sechsten Gesamtrang und düpierte dabei unter anderem Ferrari Dino 206 Rennwagen in der Zwei-Liter-Klasse. Am Steuer saßen dabei Hans Herrmann und Herbie Linge. Bei dem darauffolgenden 12-Stunden-Rennen von Sebring erstritten Herrmann und Gerhard Mitter den vierten Platz und erreichten zudem den Klassensieg gegen Ferrari. Auch in Monza konnte über eine Distanz von 1.000 km der vierte Platz geholt werden. Der wahre Coup gelang dann bei der Targa Florio: Gesamtsieg! Willy Mairesse und Herbert Müller gewannen auf einem Semi-Werkswagen der Sportwagen-Klasse, während die Werksfahrzeuge verunfallten. Die Rennen in Spa und auf dem Nürburgring brachten indes keine Erfolge, doch bei den 24 Stunden von Le Mans schnitten die Porsche erstaunlich gut hinter den übermächtigen Ford GT40 Rennboliden ab. In Hockenheim wiederum fuhren die 906er alles in Grund und Boden, es folgten weitere Erfolge bei diversen Veranstaltungen weltweit. Europameister- und Weltmeistertitel kamen hinzu.

Insofern stellt das von Bonhams aufgerufene ehemalige Fahrzeug des Jahrgangs 1966 von Alan Hamilton, Richard Hong und Teddy Yip mit Chassis No. 906-007 und dem Motor 906-153 eine echte Gelegenheit dar. Allerdings wird man rund eine Million als Kaufpreis kalkulieren müssen.

Direkt zum Angebot [klicken Sie hier](#). Alle Lots der Auktion finden Sie bei [bonhams.com](https://www.bonhams.com). Weitere Porsche 906-Angebote finden Sie im [Classic Driver Automarkt](#).

Technische Daten

Motor:

Zwei-Liter Boxermotor mit sechs Zylinder, Mittelmotor

Leistung:

ca. 220 PS

Max. Drehmoment:

ca. 206 Nm bei 8.000 Umdrehungen

Kühlung:

luftgekühlt

Getriebe:

5-Gang Getriebe, Sperre von ZF

Antrieb:

Heckantrieb

Leergewicht:

580 Kilogramm (Homologation), 675 Kilogramm Straßenversion

Radstand:

2.300 mm

V-max:

ca. 280 km/h (Langheck-Variante)

Bildergalerie





Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/porsche-906-carrera-renncoup%C3%A9>
© Classic Driver. All rights reserved.