





PORSCHE 910/6 COUPÉ (1966/'67)

AUTOSPORT OP ZIJN FRAAIST

In de autosporthistorie van Porsche was de 910 Coupé slechts een tussenstap op weg naar de 917, die de 24 Uur van Le Mans voorgoed zou veranderen. Toch moeten we deze auto zeker niet onderschatten, want het prototype met zijn buizenframe-chassis gaf het begrip 'lichtvoetigheid' opnieuw betekenis.

TEKST CARSTEN KROME

De Porsche 910 is niet alleen een absolute beauty, hij speelde ook een grote rol in de geschiedenis van het merk. Voortbordurend op de spectaculaire Carrera 6 zorgde de doorontwikkeling van het stalen buizenframe voor meer torsiestijfheid en een duidelijk harmonieuzer rijgedrag. De lichtgewicht Porsche had een prachtige balans. Hij reed net zo elegant als dat hij eruitzag. Voor Porsche-verzamelaar en -liefhebber Siegfried Lapawa was de keuze voor dit model dan ook snel gemaakt, het topexemplaar dat op deze pagina's te zien is werd in opdracht van hem gerestaureerd bij de specialisten van Raceline Feustel. De 910 Coupé is hem op het lijf geschreven, want Lapawa is een sportman in hart en nieren die regelmatig met Porsches aan klassiekerraces meedoet. Met succes, want in 2009 en 2010 pakte hij de eerste plaats

in het FHR-kampioenschap, het jaar daarop ging hij er zowel in het FHR- als het Classic-kampioenschap met de winst vandoor. Dat deed hij achter het stuur van een 911 2.0 uit 1965 en een 914/6. Maar terug naar Carrera 6. We mochten een nadere blik werpen op deze bijzondere auto. Want dat predicaat verdient een auto waarvan er maar 28 zijn gebouwd met recht. We duiken vijftig jaar terug in de tijd, naar een ronduit fascinerende periode van de prototype-racerij.

Magische uitstraling

Ferdinand Piëch was pas 29 toen hij in 1966 de verantwoordelijkheid voor Porsches testafdeling kreeg. Zijn bliksemcarrière was een logisch gevolg van het feit dat zijn moeder Louise een flinke vinger in de pap had in Zuffenhausen, bovendien was de jonge Ferdinand de



neef van Ferry Porsche. En alsof dat nog niet genoeg was, was ontwikkelingschef Helmuth Bott ook nog eens overtuigd van de kwaliteiten van de jeugdige technet. En dan te bedenken dat Ferdinand Piëch eigenlijk vliegtuigen wilde gaan ontwerpen. Als kind tekende hij op zijn eigen tekenafeltje in het Oostenrijkse ontwerp-bureau van Porsche het liefst raketten. Zijn voorliefde voor de luchtvaart liet zijn sporen na in zijn latere carrière: toen hij nog maar net was begonnen bij Porsche maakte hij zich meteen sterk voor de terugkeer van de klassieke buizenframe-constructie. Hij koos deze bouwwijze voor een prototype dat het Ferrari bij de toentertijd populaire heuvelklims en straatraces lastig moest gaan maken. De Typ 906 – ook wel Carrera 6 genoemd – werd geboren. Als uitgangsbasis bij zijn ontwikkeling diende een setje tweedehands 13 inch wielen die van een Brits Formule 1-team waren gekocht. Om deze wielen heen werd een lage en brede sportwagen ontwikkeld, waarbij een laag gewicht en een laag zwaartepunt de hoogste prioriteit hadden. De reden achter deze bijzondere ontwikkelingsprocedure was het feit dat Porsche er na het verliezen van een heuvelklim als gevolg van ongeschikte Dunlop-banden van overtuigd was dat het altijd mogelijk zou moeten zijn om gebruik te maken van de nieuwste banden. De magische uitstraling van de Carrera 6 met zijn rechthoekige plexiglas koplampafdekkingen bewoog

NIET ALLEEN QUA DESIGN EEN VOORBODE VAN DE 917: NOG GEEN TWEE JAAR NA HET BEËINDIGEN VAN DE 910-PRODUCTIE VERSCHIEEN DE LEGENDARISCHE TWAALFCILINDER RACER TEN TONELE.

een 'verloren zoon' tot de terugkeer naar de Porsche-familie. Hans Hermann zat tijdens de 24 Uur van Daytona 1966 achter het stuur van de Typ 906. Na een drie jaar durende 'tussenstop' bij Abarth behaalde Hermann op het Amerikaanse circuit een klasse-overwinning en de zesde plek in de algemene ranglijst.

Evolutiestap

Het kloppende hart van het innovatieve, extravagant gelijnde prototype werd in eerste instantie gevormd door een twee liter grote, van de 911 afgeleide motor met carburateur van het type 911/20. De uitdaging zat hem erin om de van huis uit dankzij de uitgebreide toepassing van aluminium met 184 kilo al niet bijzonder zware zescilinder boxermotor lichter te maken. Dit was alleen mogelijk door gebruik te maken van materialen die tot dan toe nog niet waren toegepast in de

auto-industrie. Piëch's team paste bijvoorbeeld magnesium toe – en dat maakte een groot verschil. In deze configuratie woog de racemotor nog maar 130 kilo, minder dan de kleinere viercilinder in de 904. De eerste serie van de 906 bestond uit 52 exemplaren, gevolgd door dertien auto's met afwijkende specificaties. Negen Carrera's 6 beschikten in plaats van een carburateur over brandstofinjectie en vier Coupés kregen achtcilindermotoren mee – voorbodes van de latere 908 in al zijn varianten. De slechts 28 keer gebouwde navolger van de 906, de 910, deed dienst als tussenstap. Toen het einde van het autosportseizoen 1966 in zicht kwam, liet Ferdinand Piëch alle opgedane ervaringen verwerken in een evolutieversie van de Carrera 6. Aangezien deze ook in het design zichtbaar moesten zijn, kreeg de 906 rondere vormen. Het design werd hierdoor eleganter en harmonieuzer, zoals aan de integratie van de koplampen te zien is. Er waren twee motorvarianten beschikbaar – een zescilinder voor het circuit en een achtcilinder voor heuvelklims – waar de klanten van Porsche gretig gebruik van maakten. Op de keper beschouwd is de 910 met zijn in vergelijking met de 906 qua torsiestijfheid flink verbeterde buizenframe slechts een evolutiestap op weg naar het grote doel, de zege bij de befaamde 24 Uur van Le Mans. Ferdinand Piëch wilde koste wat kost Porsche zijn eerste overwinning bij de Franse langeafstandsrace bezorgen. Dat



Deze pagina's met de klok mee: [1] Een kind van zijn tijd: Eugenio 'Ennio' Bonomelli bouwde zijn 910 Coupé stukje bij beetje om tot een 910 Bergspyder. [2] Wielophanging vóór: dwarsdraagarmen met geleidingsarmen, overdwars geplaatste, traploos verstelbare stabilisator, schroefveren. [3] Bij de restauratie werd veel tijd besteed aan de afwerking van de polyester carrosserie. [4] Snelle service: bij enduranceraces speelt een goede toegankelijkheid van de motor een doorslaggevende rol. [5] De generatie coureurs die vertrouwd was met de 910 loofde het goedmoedige weggedrag van de Carrera 6-opvolger.

was echter alleen mogelijk als het tot dan toe gehuldigde principe – een zo groot mogelijke efficiency door kleine motoren en een lichtgewicht constructie – los werd gelaten. In maart 1969 – tweeënhalf jaar na de 910 – maakte de uit de kluiten gewassen 917 zijn debuut op de Autosalon van Genève. Het twaalfcilinder monster voldeed aan de hooggespannen verwachtingen. Hij won de 24 Uur van Le Mans meteen twee keer op rij, in 1970 en 1971. Het kleine sportwagenmerk uit Oostenrijk veroverde daarmee definitief een plaats in de automobiele wereldtop. De weg daarheen werd echter afgelegd met de verschillende uitvoeringen van de 906, 910, 907 en 908, stuk voor stuk voorzien van kleinere motoren. De 910 was de beauty van het stel, die in recordtempo was ontwikkeld en op 10 juli 1966 bij de heuvelklim Trento-Monte Bondone in het Italiaanse Trentino in de handen van Hans Hermann zijn racedebuut maakte. Bij coureurs viel de sierlijke Porsche enorm in de smaak. "De 910 is heel eenvoud-





**FERDINAND PIËCH,
ONTWIKKELINGSCHEF BIJ PORSCHE,
LIET ZOWEL ZES- ALS ACHTCILINDERS
IN DE 910 MONTEREN.**

dig te rijden,” oordeelde bijvoorbeeld de Belgische coureur en journalist Paul Frère. “Je kunt simpelweg gas geven en driften, het is een schitterend uitgebalanceerde en neutrale auto. De achterzijde laat zich dankzij de nauwkeurige en directe besturing heel eenvoudig in het gareel houden.”

Grote successen

Het succes bleef dan ook niet uit. Op bochtige circuits was de Porsche 910 heer en meester. Hoewel het seizoen 1967 duidelijk in het teken stond van de strijd tussen Ford en Ferrari, boekte de kleine Porsche twee grote successen. Op het 71,9 kilometer lange stratencircuit op Sicilië wonnen de Australiër Paul Hawkins en de jonge Duitser Rolf Stommelen de Targa Florio. Daarbij hadden ze de beschikking

over een 910/8 met 2,2 liter grote achtcilindermotor. Bij de 1.000-Kilometer-Rennen op de Nürburgring – voor Porsche een thuiswedstrijd – verschenen drie van deze 910/8's en drie Porsches 910/6 met twee liter grote zescilinder motoren aan de start. In tegenstelling tot op het eiland aan de voet van de Italiaanse laars domineerden in de Eifel de 910's met zescilinder. Ze namen de eerste drie plekken in op de eindranglijst, met de uit New York afkomstige Joe Buzzetta en de boomlange Udo Schütz op kop. Aangezien de 130 kilo zware Duitser met geen mogelijkheid in de lage 910 paste, bedacht Porsches autosportchef Fritz Huschke von Hanstein een truc. Hij liet het middendeel van het dak verwijderen, wat dankzij een constructieve slimmigheid probleemloos mogelijk was. De 910 beschikte namelijk in tegenstelling tot de Carrera 6 niet over vleugeldeuren. In plaats daarvan scharnierden ze naar voren toe, waardoor het middelste gedeelte van het dak achterwege kon worden gelaten. De helm van Schütz stak op de 'Ring parmantig boven de voorruit uit, maar dat weerhield hem er niet van om de zege te pakken. Maar reeds bij de 24 Uur van Le Mans verscheen de volgende evolutiestap aan de start: de 907. Ter onder-



Deze pagina van boven naar onder: [1] Geschikt voor gemotoriseerde koorddansers: de legendarische Gerhard Mitter schijnt ooit met aan elkaar gebonden voeten de pedalen van een 910 te hebben bediend. [2] Het uitrichten van de deuren was een bijzonder secuur karwei. Het restauratieteam had zichzelf als harde eis gesteld dat de bovenkanten van de geopende deuren absoluut parallel moesten staan: missie geslaagd. [3] Volledig in nieuwstaat: het is moeilijk te geloven dat deze Porsche 910 46 jaar geleden het levenslicht zag. [4] Autosport in rood-wit-rood: er reden tal van beroemde Oostenrijkers met de Porsche 910, waaronder ook Niki Lauda. [5] Meesterwerkje: de lichte carrosserie van de 910 is kinderspel voor deze tweeliter zescilinder motor.



steuning reden twee 910/6'en mee, maar de toekomst behoorde toe aan de veel meer gestroomlijnde 907.

Lokale held

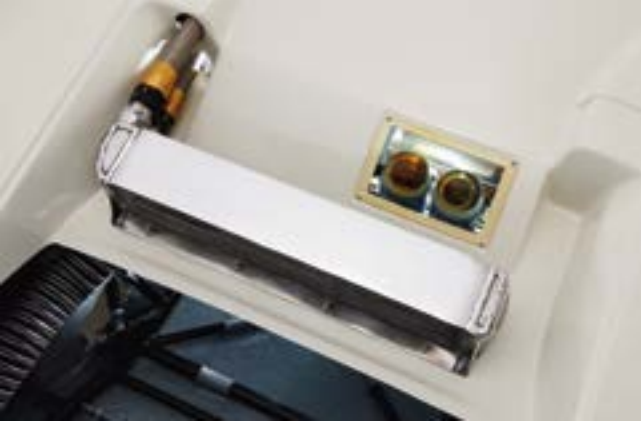
De carrière van de 910 Coupé was daarmee echter nog niet voorbij. Aangezien tussen december 1966 en augustus 1967 als gezegd 28 exemplaren werden gebouwd, werd de Porsche op 1 januari 1969 gehomologeerd door de FIA. Zodoende stonden er bij de 1.000-Kilometer-Rennen op de Österreichring niet minder dan zeven 910's op de startgrid. Eén ervan werd bestuurd door een lokale held, ene Nikolaus Andreas Lauda. De toekomstige wereldkampioen Formule 1 deelde de cockpit met Otto Stuppacher, terwijl helemaal vooraan één van de nieuwe 917's in de handen van Kurt Ahrens en Jo Siffert de eindoverwinning in de wacht sleepte. Een roemrijke bladzijde van de autosportgeschiedenis was opengeslagen en Ferdinand Piëch had zijn naam als technisch meesterbrein gevestigd. De 910 Coupé werd vervolgens geadopteerd door de historische racewereld. De door Raceline Feustel onderhanden genomen auto die u op deze pagina's ziet is zonder twijfel één van de meest bijzondere exemplaren. De specialisten hebben niet alleen het originele buizenframe en de kisten vol met losse





onderdelen in de juiste volgorde weer in elkaar gezet, diverse onderdelen werden ook nagebouwd volgens de oorspronkelijke specificaties. Dat begon al met de onderdelen van het stalen buizenframe, die geïntegreerd waren in de olievoorziening van de motor. Eén van de leidingen liep door één van de framebuizen aan de onderkant van het chassis. Bij latere exemplaren paste Porsche buizen toe met een wanddikte van 1,2 in plaats van 1,0 millimeter om de stabiliteit te verhogen. Het is handig om dit soort zaken te weten voordat je aan een restauratie begint. Zodoende deden vader en zoon Feustel eerst onderzoek en namen ze het zwart glanzende chassis uitgebreid onder de loep. Het leek erop dat er simpelweg een laklaag over de oorspronkelijke buizen was gespoten, zodoende werd besloten om ze voor de zekerheid te laten zandstralen. Daarbij kwam een verrassing aan het licht: de zwarte laklaag onttrok deuken en kleine gaatjes aan het zicht. Niet elke buis was nog te redden. Stuk voor stuk moesten de beschadigde delen voorzichtig uit het frame worden gehaald en worden vervangen. Tot in de jaren '80 aan toe was het gebruikelijk om de buizenframes van monoposto-racewagens van Ford of Opel op deze

wijze te repareren. "Het is goed om vast te stellen wat de restauratie van een frame eigenlijk behelst," zegt Karl-Heinz Feustel daarover. "Het is eigenlijk de rug-gengraat van een auto, die nauwgezet centimeter voor centimeter moet worden nagelopen. Hier is geduld vereist, je moet voorzichtig zijn met de verhitte die ontstaat door het lassen en regelmatig op een richtbank controleren op eventuele vervormingen in het frame." Volgens Feustel is de restauratie van een Porsche-prototype zodoende veel arbeidsintensiever dan het opknappen van een stalen carrosserie. "De bewerking van kunststof is echter nog veel omslachtiger," zegt hij. "We hebben op basis van de voorhanden zijnde originele carrosseriepanelen mallen gemaakt en daarin het authentieke polyester-materiaal – in de oorspronkelijke kleur en van de originele soorten hars – gegoten." Zijn zoon voegt daaraan toe: "We hebben de lat daarbij hoog gelegd voor onszelf. We vonden het niet acceptabel om bredere carrosserienaden te hebben dan bij een stalen carrosserie. Dat vergde weliswaar de nodige hoofdbrekens, maar we wilden dezelfde kwaliteit realiseren als Porsche indertijd."



Deze pagina's met de klok mee: [1] Slechts een discrete opstaande rand in de achterzijde: eind jaren '60 maakte Porsche nog geen gebruik van automatisch uitschuivende spoilers. [2] De in de neus van de 910 geplaatste oliekoeler vereiste een leidingsysteem dat geïntegreerd was in het stalen buizenframe. [3] Evolutiestappen op weg naar de 16 Porsche-overwinningen in Le Mans: Ferdinand Piëch liet zowel carburateurs als injectiesystemen monteren. [4] Onder spanning gebracht: stalen spanveren houden de platte achterklep op zijn plek. Als je hem wilt openen, moet je eerst de deuren open doen. [5] Oben ohne: langere bestuurders hadden de mogelijkheid om extra hoofdruimte te creëren door het middelste dakpaneel eraf te halen. [6] Dit zijn geen bougies, maar onderdelen van een kunstwerk! De combinatie van 220 pk en een gewicht van 580 kilo zorgt voor aansprekende prestaties.

Kunstwerk

Op motoreng gebied wilde specialist Manfred Rugen dat kwaliteitsniveau zelfs nog overtreffen. Hij bouwde een motor die je gerust een kunstwerk kunt noemen. Bij de zes cilinders met mechanische brandstofinjectie die later ook in de RSR 3.0 werd toegepast, ging het om een doorontwikkeling van de motor van de Carrera 6. Uit een cilinderinhoud van 1.991 cc werd een vermogen van 220 pk en een koppel van 206 newtonmeter gehaald. Aangezien er slechts 580 kilo's voortbewogen moesten worden, haalde de 910 daarmee een topsnelheid van 265 km/h. Gezien de uiterst gedegen indruk die de gerestaureerde motor maakt, zou dat vandaag de dag ook nog mogelijk moeten zijn. De grote vraag is echter of je dat moet willen met een kostbaar museumstuk als deze Porsche. Gelukkig is het wél altijd mogelijk om de zwaar grommende viercilinder even tot leven te weken. Op het moment dat dit gebeurt, dwalen onze gedachten onherroepelijk af naar de racehelden uit het verleden, zoals Gerhard Mitter. Dat was één van de meest succesvolle coureurs in de Porsche 910. Met een BMW uit de Formule 2 verongelukte hij dodelijk op de Nordschleife van de Nürburgring. Maar ook de Italiaan Eugenio 'Ennio' Bonomelli was een interessante figuur uit die periode. Hij liet zijn 910/6 Coupé – door zijn dikkere framebuizen duidelijk één van de latere chassis' – met een grotere torsiestijfheid – ombouwen naar een Bergspyder! Voor Siegfried Lapawa is dat beslist geen optie, daarvoor houdt hij te veel van het elegante lijnenspel van zijn Coupé. Deze unieke auto verkeert weer in de staat waarin hij ooit de fabriek verliet. Of misschien is hij zelfs nog wel beter... ■

PORSCHE 910/6 COUPÉ (DECEMBER 1966 TOT AUGUSTUS 1967)

Inhoud (cm³)	1.991
Cilinderconfiguratie	zescilinder boxer
Vermogen pk bij r/min	220/8.000
Koppel (Nm bij r/min)	206/6.400
Topsnelheid	(km/h, fabrieksopgave) 265
Remsysteem	tweekring schijfremmen
Wielophanging (vóór)	dwarsdraagarmen met geleidingsarmen; overdwars geplaatste, traploos verstelbare stabilisator
Wielophanging (achter)	dwarsdraagarmen met geleidingsarmen; overdwars geplaatste, traploos verstelbare stabilisator
Massa (kg)	580