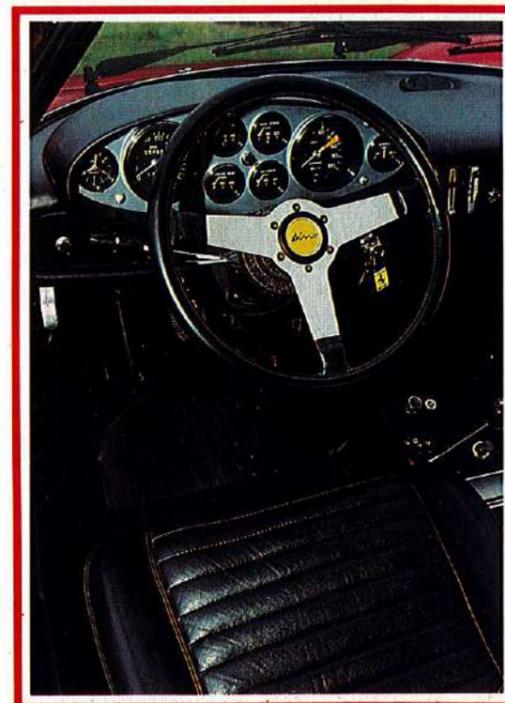


**H**ISTOIRES  
POUR  
DEMAIN



# DINO 246 GT



## QUASI UNA FERRARI!

« Presque une Ferrari » disait avec maladresse la publicité d'époque. Mais que manquait-il à la Dino 246 GT pour être une vraie Ferrari ?

— par Jean-François MARCHET —

**D**es marques telles que Ferrari ou Rolls Royce ne pourraient vivre avec la seule clientèle des connaisseurs. Rolls Royce défend toujours contre vents et marées le label Bentley mais Ferrari a renoncé à l'appellation Dino pour ses modèles à moteur V6 ou V8. Il est des gens qui perdent le sommeil parce que leur berlinette est dépourvue de Cavallino et les importateurs Ferrari ont dû vendre une multitude de petits chevaux chromés pour les rassurer. Ces mêmes gens ne devraient pas se gausser des 4 L Turbo qui fleurissent sur nos routes. Les services commerciaux de Ferrari ont admis l'importance exagérée que l'on donnait aux

étiquettes, aux « griffes ». On ne peut les blâmer. Cela ne nous empêchera pas de rappeler que la Scuderia a été championne du monde en Formule 1 et en endurance avec un moteur Dino. Les Dino de route sont nées de la compétition, pour satisfaire les exigences de la compétition.

### V6 d'homologation

En 1966, les moteurs utilisés en Formule 2 doivent dériver d'un groupe construit à un minimum de 500 exemplaires. Désireux de s'aligner dans cette discipline, Ferrari conclut avec Fiat un accord portant sur l'étude d'un V6 qui sera produit par le géant turinois pour

animer un coupé et un cabriolet. Grâce à ses capacités de production, Fiat sera en mesure de fabriquer rapidement les 500 moteurs exigés par l'homologation. Ainsi va naître la Dino Fiat dont la version cabriolet, dessinée par Pininfarina ouvre le feu au salon de Turin 1966. Son V6 double arbre ouvert à 65° et conçu sous la direction de Franco Rocchi n'est autre qu'une version assagie du 206 utilisée en endurance et en championnat d'Europe de la Montagne. Ses dimensions sont les mêmes : 86 mm d'alésage et 57 mm de course pour une cylindrée de 1987, 6 cm<sup>3</sup>. La puissance développée est de 160 ch DIN à 7 200 t/mn pour un couple de 17,5 mkg DIN à 6 000 t/mn. Une vraie turbine ! Ferrari peut du même coup sortir son 1600 de Formule 2 dont la course a été ramenée à 45,8 mm. Au même salon de Turin 66, une autre Dino passe presque inaperçue. Les visiteurs peuvent en effet admirer une Berlinetta GT sur le stand Pininfarina. Malgré son V6 central longitudinal, elle ne constitue pas un simple remake de la 206 S du salon de Paris 65. Le profil et la proue de cette nouvelle berlinette annoncent avec beaucoup de précision la future 206 GT

de production présentée au salon de Turin 1967. Celle-ci se distingue par l'inclinaison accentuée de son pare-brise mariée à une ligne de toit plus continue et une partie arrière moins fuyante dont toute l'articulation a été redessinée du fait d'une modification profonde de la mécanique. En effet, le groupe propulseur a été repositionné transversalement. A partir du V6 produit par Fiat, Maranello a dessiné un nouvel ensemble avec boîte pont parallèle à la ligne d'arbre, abrité dans un nouveau carter fondu sur place et disposant d'une lubrification séparée. Les carburateurs de la version Fiat ont été conservés mais l'échappement a bien sûr été redessiné. Grâce à de nouveaux réglages, la puissance passe à 180 chevaux à 8 000 t/mn et le couple à 19 mkg à 6 500 t/mn. Presque un moteur de course ! Grâce à une carrosserie tout alu, le poids à vide de la 206 GT tourne autour de la tonne et ses performances sont remarquables (plus de 230 km/h et moins de 28" au 1 000 m départ arrêté). Hélas, la production de la petite Ferrari ne sera pas effective avant 1969, année d'introduction de sa grande sœur, la 246 GT.

### C'est de la fonte !

Au salon de Genève 1969, la Dino 206 GT devient 246 GT. Extérieurement, un observateur avisé a bien du mal à différencier les deux modèles : le sigle arrière est inchangé, les dimensions des pneumatiques sont les mêmes et l'intérieur n'a pas évolué. Il faut vraiment un œil exercé pour remarquer que l'empattement a été rallongé de 60 mm ! La grande nouveauté se trouve sous le capot moteur. En effet, le bloc-moteur n'est plus en alliage mais en fonte et ses côtes ont été entièrement revues (92,5 x 60 mm) pour obtenir une cylindrée de 2 418 cm<sup>3</sup>. De ce fait, la puissance passe à 195 ch DIN à 7 600 t/mn et surtout le couple maximum grimpe de 19 à 23 mkg tout en voyant son régime redescendre à 5 500 t/mn. La Dino se civilise ! Elle prend aussi du poids car sa carrosserie n'est plus en aluminium mais en acier. Les performances sont malgré tout en progrès et il est devenu plus facile d'exploiter les qualités du châssis dont les caractéristiques n'ont pas bougé. On retrouve donc l'excellente suspension triangulée et la direction à crémaillère que Ferrari a tardé à employer sur ses modèles de production. La Dino avec son moteur central, est incontestablement la Ferrari de route la plus moderne de son temps, n'en déplaise à l'« Ingegnere » qui la considère comme une « voiture de play boy ». Toutefois, la 246 GT ne va pas entrer en production avant la fin de l'année 69, période peu avant laquelle sa jumelle plus conventionnelle de chez Fiat a aussi adopté le bloc fonte. Début 1970, la Dino Ferrari subit quelques modifications et adopte la physionomie que nous connaissons bien. A l'exté-

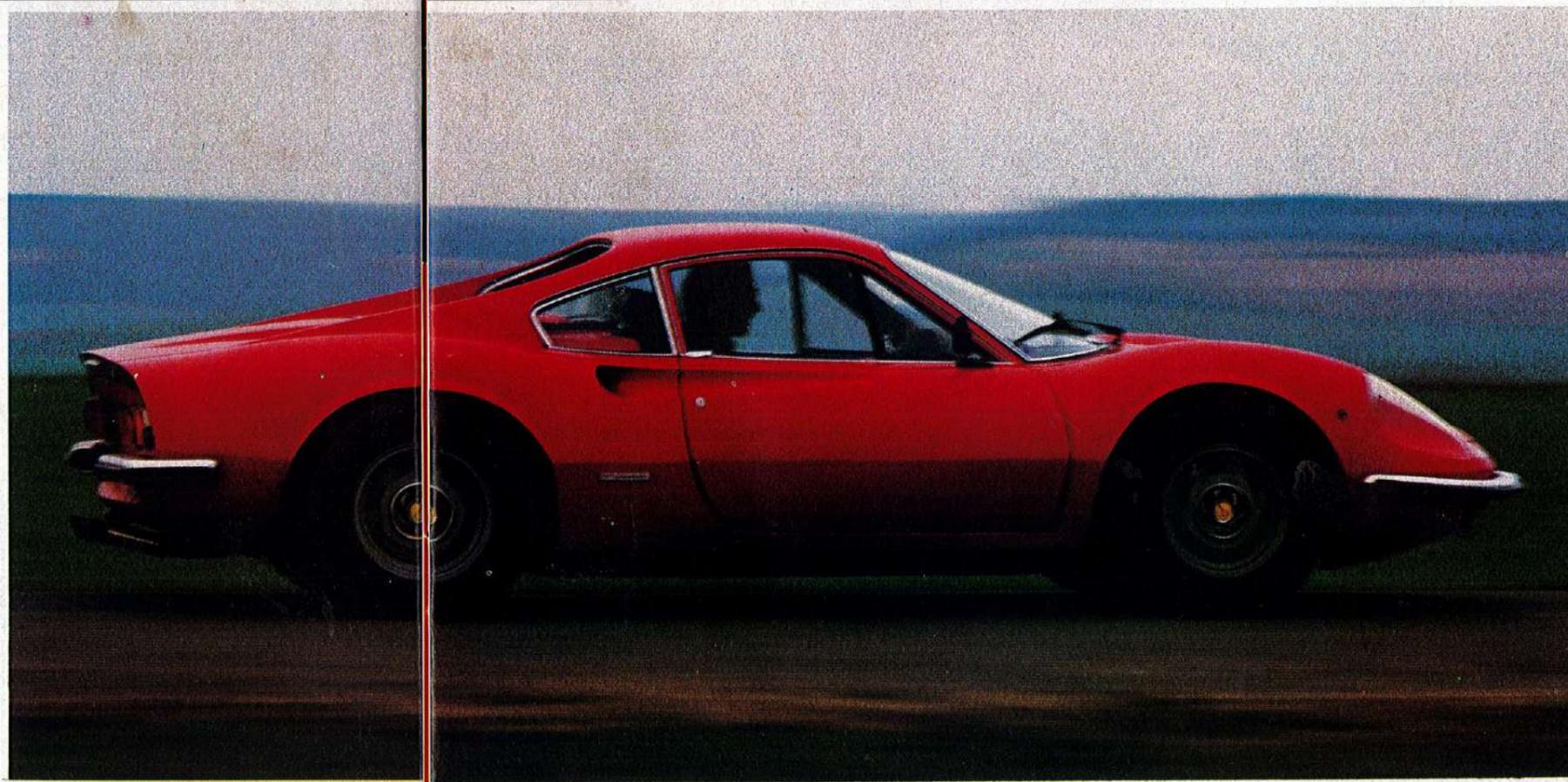


Dino, c'est avant tout un moteur V6 (à gauche) étudié pour la Formule 1 mais la marque Dino a fait ses débuts avec la 206 dont on a revu un exemplaire « fin de la grande époque » à Las Vegas (ci-dessus). On se rappellera aussi que Laffeach et Doncieux se sont classés 17<sup>e</sup> aux 24 Heures du Mans 72 sur une 246 GT engagée par le NART.



### EN MEMOIRE D'ALFREDO JUNIOR

C'est en souvenir du fils « légitime » qu'il eut avec son épouse Laura qu'Enzo Ferrari créa la marque Dino. Prénommé Alfredo comme son défunt oncle, Alfredino ou Dino. (C'est-à-dire le petit Alfredo) Ferrari naquit le 19 juin 1932. Malgré sa santé fragile, il put poursuivre de brillantes études techniques et obtint un diplôme d'ingénieur avec un projet de 4 cylindres 1500 cm<sup>3</sup> à culasse 3 soupapes. Hélas, le combat qu'il dut sans cesse livrer à la maladie s'acheva tragiquement le 30 juin 1956. Il avait eu, peu avant, le temps de se pencher avec Vittorio Jano sur un projet de moteur destiné à la Formule 2, qui allait en 1957 adopter une cylindrée de 1500 cm<sup>3</sup>. Dans ses mémoires, l'Ingegnere Ferrari, qui a été brisé à jamais par la perte de son fils, nous dit que Dino avait eu l'idée d'un V 6. Dès le départ, Jano a opté pour un angle de 65° afin de ménager suffisamment de place pour l'admission au centre du V. Il ne s'agit donc pas d'un demi V 12. Réalisé à 1,9 litres, le V 6 de F2 fut monté dans une monoplace expérimentale qui donna le jour à la 246 de Formule 1. Celle-ci permit à Mike Hawthorn de remporter le championnat du monde 1958. Monté dans la 246 SP, le V 6 Dino donna aussi à Ferrari le titre de champion du monde des constructeurs en 1961. De 1956 à 1973, une quarantaine de 6 cylindres Dino ont été étudiés à Maranello. Certains se sont refermés à 60°, d'autres se sont ouverts à 120°, comme le 156 (signé Chiti), qui mena Phil Hill au titre en 1961. Plus près de nous, on se souviendra des victoires de Scarflotti dans le championnat d'Europe de la Montagne, celles de De Adamich à la Temporada F2 ou d'Amon en coupe Tasmane.

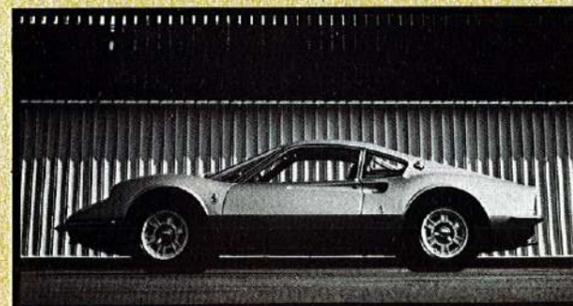




*Prototype sur châssis course- Paris 1965.*



*Twin 1966, le moteur est encore longitudinal.*



*246 GT «1ère série».*



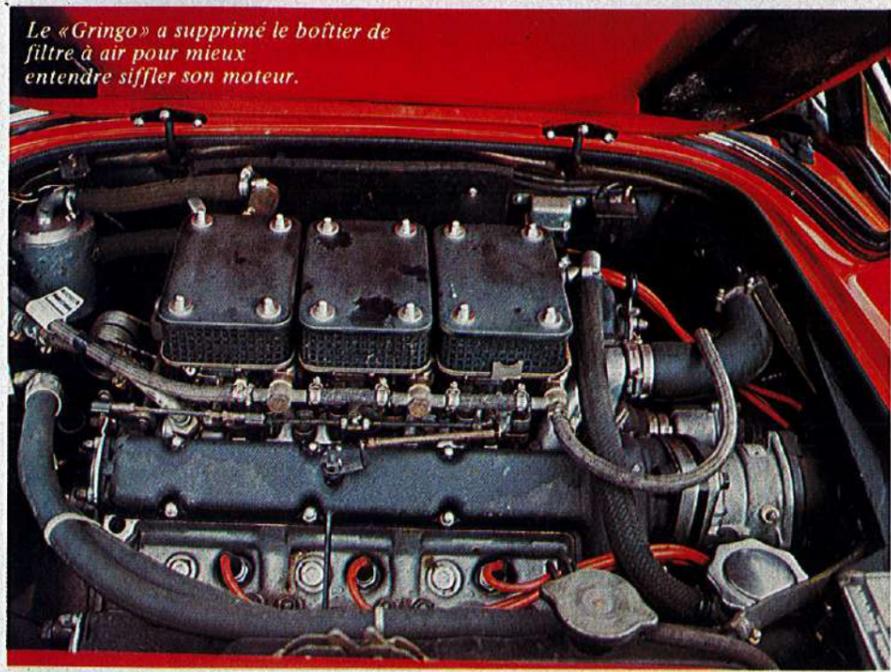
*206 GT de pré-série : les phares sont carénés.*



ricur, la section des pneumatiques passe à 205 mm et la voie arrière est accrue de 30 mm. Les roues abandonnent leur moyeu à serrage central au profit d'une fixation cinq points avec enjoliveur chromé et sigle Dino sur fond noir. Le bouchon d'essence est dissimulé sous une trappe dont l'ouverture est actionnée de l'intérieur. Dans l'habitacle, la planche de bord a adopté un dessin encore plus proche de la Daytona en recevant les commandes de ventilation qui étaient sur la console centrale et une boîte à gants à couvercle épais. Le revêtement n'est plus en plastique mais en imitation chamois anti-reflets. Le volant n'est plus un Nardi en bois rappelant la vieille époque mais un Momo ajouré à jante cuir. Les 246 GT à moyeux Rudge et volant bois sont devenues rares, comme nous l'a écrit un lecteur de Belgique et la version que nous avons essayée est plus « commune ».

**Dans ma P 4...**

Première 7 000 tours, Deuxième 7 000 tours, Troisième 7 000 tours, freinage talon pointe, deuxième et c'est reparti ! Les carburateurs engoutissent l'air dans un sifflement strident qui envahit l'habitacle. Le levier de vitesse claque sur la grille de guidage et la route qui se découpe entre les ailes rebondies de la carrosserie me rappelle la Targa Florio. Encore un verre ou deux de Lambrusco et je vous avoue tout. Je m'appelle Vaccarella et lorsque je suis passé au volant de ma P 4 à Campo Felice, la foule m'acclamait. Tout à l'heure, j'irai déjeuner à Beaune et sur l'autoroute, j'essaiera de battre mon record, 258 km/h de moyenne avec ma Daytona. « Bidon ! Je suis un Ferrariste bidon, rien qu'un mec à frime. Elle ne passe pas le 230 ma Dino ! » C'est vrai, les 195 chevaux de son V6 n'arrivent pas à véritablement endiabler la 246 GT, mais quel souffle ! Les montées en régime sont foudroyantes, accompagnées d'une réelle poussée à partir de 5 000 t/mn et ce caractère sauvage sait se doubler d'une douceur exemplaire qui vous permet de vous déplacer sans difficulté à 2 000 tours en 5°. Bon sang ne saurait mentir et il ne fait aucun



Le « Gringo » a supprimé le boîtier de filtre à air pour mieux entendre siffler son moteur.



Cet intérieur « tout cuir » n'est pas d'origine mais quelle classe !

**FICHE D'ESSAI :**  
**Dino 246 GT**

Année : 1973  
N° de châssis : 5858

**PERFORMANCES**  
Vitesse maxi : 228 km/h à 243 km/h compteur et 7 800 t/mn.  
Accélération départ arrêté :  
● 400 m : 15"59  
● 1 000 m : 28"56  
Poids réel contrôlé avec les pleins : 1 255 kg.  
Total :  
Répartition — AV : 525 kg (41,8 %) — AR : 730 kg (58,2 %).  
Consommation : 20,3 l/100 km  
Autonomie au rythme de l'essai : 325 km.

**FICHE TECHNIQUE :**  
**Dino 246 GT**

**MOTEUR**

- Données chiffrées**
- Cylindrée : 2 418 cm<sup>3</sup>
  - Alésage : 92,5 mm — Course : 60 mm
  - Rapport volumétrique : 9 : 1
  - Puissance maxi : 195 ch DIN à 7 600 t/mn.
  - Couple maxi : 23 mkg DIN à 5 500 t/mn.
  - Régime maxi autorisé : 7 800 t/mn.
  - Equipement électrique :  
— Batterie : 12 V 60 AH  
— Alternateur : 600 W
- Construction :**
- Nombre de cylindres et disposition : 6 en V à 65°
  - Emplacement : central Transversal arrière
  - Distribution : 4 ACT entraînés par chaînes — 2 soupapes par cylindre
  - Vilebrequin : 4 paliers
  - Matériaux :  
— Bloc : fonte  
— Culasses : alliage d'aluminium.
  - Allumage : Dimoplex + allumage conventionnel électronique Marelli
  - Alimentation : 3 carburateurs Weber double corps 40 DCNF-7
  - Refroidissement : eau
  - Lubrification : carter humide.

**TRANSMISSION**

- Mode : roues arrière motrices
- Nombre de rapports : 5
- 1<sup>er</sup> : 3,075/66,5 km/h
- 2<sup>e</sup> : 2,117/96,5 km/h
- 3<sup>e</sup> : 1,524/134 km/h
- 4<sup>e</sup> : 1,25/181 km/h
- 5<sup>e</sup> : 0,857/235 km/h
- M-Ar : 2,667/75,2 km/h
- Rapport de pont : 16/58
- Embayage : monodisque à sec — commande mécanique.
- Différentiel autobloquant.

**CHASSIS**

Tubes acier.

**SUSPENSION**

- Avant : triangles superposés, combinés ressort/amortisseur et barre stabilisante transversale.
- Arrière : triangles superposés, combiné amortisseur, ressort, barre stabilisatrice transversale.

**DIRECTION**

Type : à crémaillère  
Nombre de tours de volant de butée à butée : 3 1/4 Tours  
Diamètre de braquage : 11,40 m

**FREINS**

- Avant : disque ventilé.
- Arrière : disque ventilé, commande à double circuit avec servo et régulateur de pression.

**DIMENSIONS**

- Empattement : 2 340 mm
- Voies : 1425, 1430 mm
- Longueur : 4 235 mm
- Largeur : 1 700 mm Hauteur : 1 135 mm
- Jantes : — Av : 14 x 6 1/2 — Ar : 14 x 6 1/2
- Pneumatiques : Av : 205/70 VR 14 Ar : 205/70 VR 14

**POIDS** (Chiffre constructeur)

- Total : 1 080 kg à vide
- Rapport poids/puissance : 5,5 kg/ch DIN

**CAPACITES**

- Réservoir d'essence : 70 l
- Huile moteur : 7 l
- Coffre à bagages : environ 300 dm<sup>3</sup>