

Ferrari 365 GTB 4 Daytona



Un peu usine à gaz, peut-être, mais un gaz particulièrement enivrant.

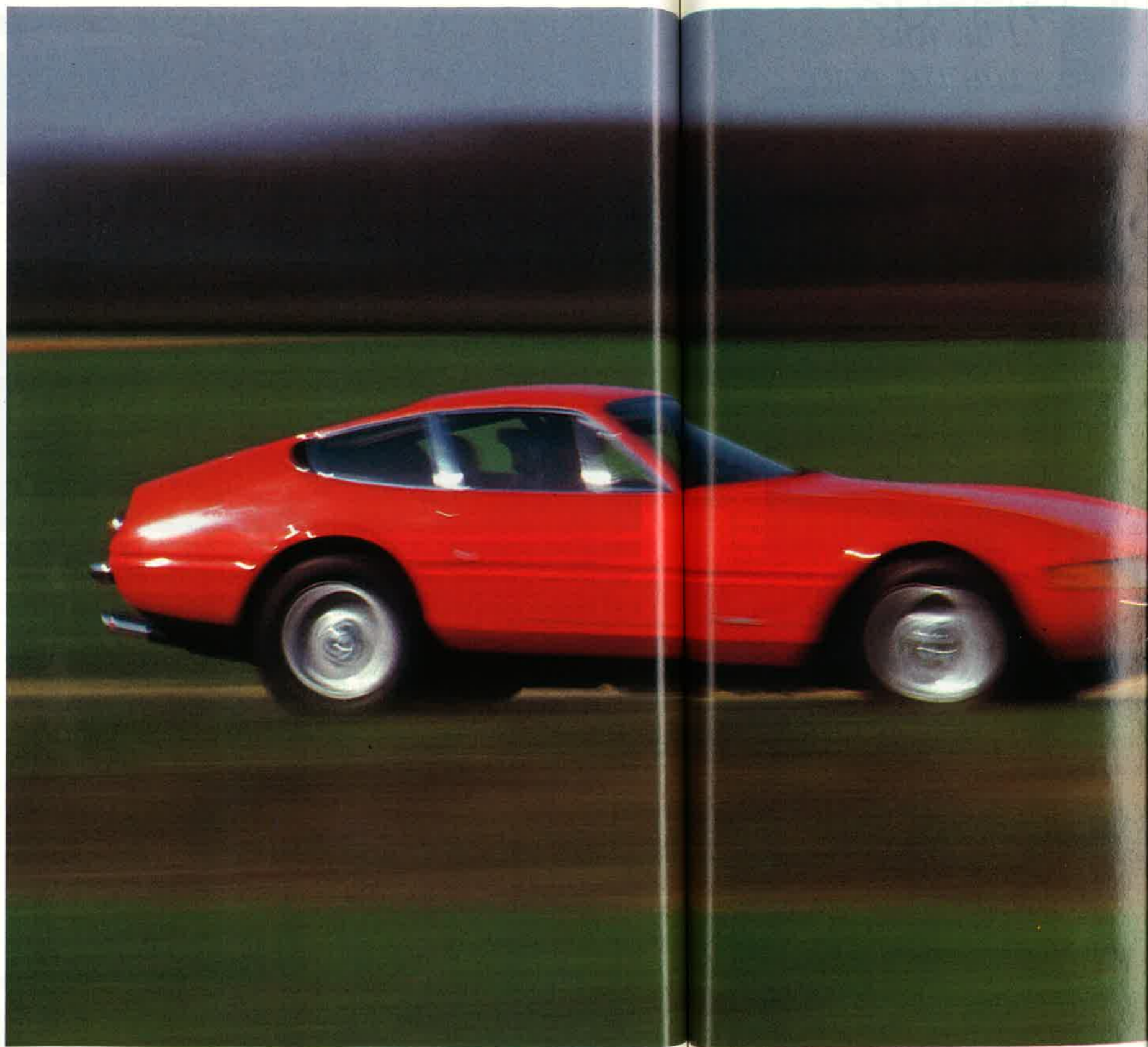
132

Parmi les maniaques de l'automobile-passion – et Dieu sait s'il y en a – deux espèces sont particulièrement redoutables, celle qui se prosterne devant Ferrari et celle qui idolâtre Alpine. Et comme, parmi mes plus proches sur le plan professionnel, je compte un échantillon de chaque sorte, vous comprendrez à quel point je dois mesurer mes propos, sous peine des pires sévices, au moins sur le plan moral.

Pourtant, prenant mon courage à deux mains, je me résoudrai à parler de la Daytona et, mêlant beaucoup de sincérité à une touche de prudence, je commencerai par une déclaration de principe sans équivoque : la Daytona est l'une des deux ou trois voitures les plus attachantes que j'aie jamais conduites et, de plus – attention aux premières grimaces... – si j'étais en mesure de m'offrir aujourd'hui une Ferrari, c'est une Daytona que j'achèterais et aucune autre !...

Je le dis par ailleurs à propos de la Miura – autre monstre hors du commun – certains estiment que la Daytona fut la dernière véritable Ferrari et, quoique je ne sois pas aussi péremptoire dans mon jugement, je pense tout au moins que la 365 GTB4, pour employer son matricule d'usine, fut l'ultime voiture d'une époque et que cette époque fut peut-être la plus belle, celle où les voitures d'exception ne se retrouvaient pas

Photos : A. Mariné



Belle comme...une Daytona



Un profil étiré pour la vitesse, qui s'allongeait encore, en fonction de l'accélération.

e comme... une Daytona



cotées en bourse et où de riches spéculateurs ne les reléguent pas dans des caches secrètes, aux côtés d'une brassée de Modigliani et de quelques faux Fragonard, en calculant l'instant du bénéfice le plus fructueux et sans être le moins du monde étreint par la pure émotion de l'amateur...

Certes, je crois savoir que quelques propriétaires de F40 se risquent à leur volant, généralement sur des circuits privés et, dans une certaine mesure, je les félicite de pas tenir totalement captives ces magnifiques bêtes fauves. Mais, moi, qu'on me pardonne, je préfère la Daytona, quoique, il est vrai, je n'aie jamais conduit de F40...

J'ai eu l'insigne privilège de parcourir près de dix mille kilomètres au volant d'une Daytona, aussi bien en Italie qu'en France, à une époque où la vitesse était libre dans les deux pays (il est vrai qu'après une passagère crise de rigorisme, la péninsule est redevenue vivable).

Et, quoiqu'il me soit arrivé de m'extraire du monstre un tantinet fourbu, je dois reconnaître que j'étais toujours prêt à remettre cela !...

D'abord, la Daytona est d'une beauté sans insolence mais aussi sans fausse modestie. Elle est sûre d'elle-même, sûre de l'harmonie parfaite de ses proportions, sans

134

LA COTE DE L'EXPERT

La Daytona restera la dernière GT Ferrari à moteur avant. La fin d'une tradition, de sa ligne fabuleuse signée Pininfarina. Bref tout cela suffit pour que la Daytona reste l'une des Ferrari les plus prisées. Surtout les vraies (125 construites!) versions cabriolet. La cote de Christian Huet: 2 500 000 à 3 000 000 F, cabriolet: 7 000 000 à 8 000 000 F. Tendance à la stabilité.



Quel que soit l'angle sous lequel on la contemple, la Daytona demeure l'une des plus belles créations Pininfarina.

agressivité superfétatoire. En fait, j'estime qu'elle est la plus belle des voitures jamais dessinées par Pininfarina, la plus élégante en même temps que la plus puissante ! Inséré sous son énorme capot comme dans une chasse, le 12 cylindres en V offre au spectateur interdit un spectacle exceptionnel. Même un profane se rendra compte que l'orfèvrerie mécanique proposée à son regard réclame l'admiration, et l'énoncé de ses caractéristiques pourrait aisément prendre les accents d'une action de grâce... Douze cylindres en V tout alu, ouverts à 60°, 81 mm d'alésage, 71 de course, 4 390 cm³ de cylindrée, quatre arbres à cames en tête, six carburateurs Weber double corps 40 DCN, 9,3 de rapport volumétrique, boîte-pont autobloquant cinq vitesses à l'arrière, 352 ch DIN à 6 500 tr/mn soit 80 ch au litre de cylindrée (valeur égale aux meilleures réalisations 20 ans plus tard), 44 mkg à 5 400 tr/mn, 1 580 kg sur la bascule soit un rapport poids/puissance de 4,4 kg au cheval. Pour égaler cette performance, votre 205 GTI devrait aligner 200 ch !... La Daytona n'est pas une voiture pour souffreteux... Tout est ferme, le volant, la boîte (cette dernière est même incroyablement dure à froid), les pédales et les disques ont beau être ventilés à l'avant, il

Pas une voiture pour souffreteux

m'est arrivé de m'arc-bouter à un tel point entre le baquet parfaitement dessiné, le volant et la pédale, que j'ai craint de tordre entre mes mains le joli cercle de métal et de bois...

Le moteur de la Miura est incroyablement agressif mais celui de la Daytona paraît plus dément. C'est l'Amok des Malais, le Bersekker des anciens scandinaves, une clameur inimitable, pleine, qui enveloppe la voiture et son pilote dans un Walhalla éphémère, où l'on passe la cinquième à 240, jusqu'au prochain freinage, médiocrement accueilli dans un rôle de fauve mal repu. La 375 GTB4 s'est nommée Daytona en souvenir de la victoire de la P4 sur le circuit américain en 1967, lors des 24 heures organisées là-bas, avant celles du Mans. Les P3 italiennes avaient été battues dans la Sarthe par Ford l'année précédente et la P4 venait de prendre sa revanche, hélas avant de s'incliner elle aussi devant les monstres de Detroit. Dans le cadre d'un pur programme routier, la Daytona fut cependant une belle réussite. Je n'eus jamais la possibilité de mener la voiture à fond, faute de place. Je l'ai chronométrée une fois à 270 km/h et 6 600 tr/mn, sans le moindre écart, et j'étais encore en accélération, l'usine indiquant un top-régime de 7 350 tr/mn.

Puis, au volant d'une autre voiture, je la fis prendre au radar sur le runway de la base de Châteauroux à 259 km/h, avec seulement 2 200 mètres de lancée... On s'en doute, il était quand même plus facile de relever les 1 000 mètres départ arrêté... quoiqu'il soit encore aujourd'hui exceptionnel de réaliser 26 s 3/5èmes...

FERRARI DAYTONA

- **Moteur** : Puissance fiscale 24 CV. Cylindrée 4 390 cm³. 12 cylindres en V. 81 x 71. 6 carburateurs Weber double corps. Refroidissement à eau avec réservoir d'expansion. Ventilateurs électriques. Deux arbres à cames en tête par rangée de cylindres. Rapport volumétrique 9,3. Puissance 52 ch à 7 500 tr/mn. Couple maximal 44 mkg à 5 500 tr/mn.
- **Transmission** : Boîte-pont à l'arrière à cinq rapports synchronisés. Différentiel autobloquant. Levier au plancher.
- **Châssis, suspension** : Suspension avant et arrière à roues indépendantes à traverses quadrilatères. Ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques.
- **Freins** : A disques ventilé sur les quatre roues, deux circuits séparés et servo-frein. Frein à main mécanique sur les roues arrière.
- **Pneumatiques** : 200 x 15 G 70.
- **Carrosserie** : Poids à vide : 1 200 kg.

SUPER O



N° VERT 05.
APPEL GRATUIT

TELEPHONES DE VO
MATRA C

Vie