Dino 246 GT vs Porsche 911 S 2,4 l

ESPRITS DIVERGENTS

Texte Xavier Chauvin – Photos Bernard Canonne, archives © DR.

Un grand merci à Charles Collin, de la société Cecil Cars (www.cecil-cars.com) et Franck Ravé, directeur du Centre Porsche d'Arpajon (www.centreporsche.fr/arpajon) pour leur participation à ce dossier.

Sommaire

① Genèse p. 48
DE LA COMPÉTITION À LA GRANDE SÉRIE

② Evolution p. 52
COURSE À L'ARMEMENT

③ Sur la route p. 56
CHOC DE CULTURES

④ Guide d'achat p. 62
L'IRRÉSITIBLE ASCENSION

Lancée en 1963, la Porsche 911 a révolutionné le petit monde du Grand Tourisme par son extraordinaire polyvalence. Fiable, ultra-maniable et compacte, elle n'en restait pas moins une redoutable sportive, capable de se mesurer à des concurrentes autrement plus puissantes qu'elle. Nonobstant les réticences du vieil Enzo, Maranello se voit contrainte de riposter en lançant une "petite" Ferrari de cylindrée équivalente. C'est ainsi que la sublime Dino de route est entrée en scène en 1967... sans jamais parvenir à détrôner sa rivale allemande !

① Genèse

DE LA COMPÉTITION À LA GRANDE SÉRIE

Eternels rivaux en compétition, Porsche et Ferrari se livrent une bataille sans merci sur les circuits du monde entier. Mais le succès commercial de la 911 fait de l'ombre à la firme italienne, qui n'a, dans l'immédiat, aucun modèle équivalent à lui opposer...

Le tableau de bord est fonctionnel, sans aucune fioriture, mais agrémenté d'une finition irréprochable. Aucun doute possible, vous êtes bien à bord d'une voiture allemande, une Porsche de la grande époque…

En 1957, Ferry Porsche, son jeune fils Ferdinand Alexander (dit "Butzi") et son neveu, Ferdinand Piëch, entament l'étude d'un modèle destiné à succéder à la 356, alors à l'apogée de sa carrière. Si l'équipe privilégie l'architecture "tout-à-l'arrière" qui a fait le succès de la marque, la future Porsche se veut une évolution plus luxueuse de l'actuelle 356. A cet effet, Ferry contacte le comte Albrecht Goertz, lequel a récemment signé les lignes de la sublime BMW 507. Le célèbre designer germano-américain esquisse un coupé quatre places très éloigné des canons esthétiques propres à Zuffenhausen. Le prototype "695" arbore une curieuse calandre à quatre phares et un pavillon plat façon *fastback*. Un dessin peu réussi que Ferry écarte immédiatement, le jugeant trop banal. Le styliste maison Erwin Komenda se remet à l'ouvrage, épaulé par son adjoint Heinrich Klie et Butzi Porsche. Une maquette grandeur nature est réalisée à l'automne 1959. Son empattement raccourci lui confère une allure plus racée. La 901 de série commence à prendre forme. Ferry préfère toutefois sacrifier les places arrière pour ne pas altérer la finesse des lignes. Les travaux vont bon train et le premier prototype roulant circule dès le mois de novembre 1962. Mais la T8 – son nom de code – pose encore de nombreux problèmes de mise au point. Sa suspension avant à barres de torsion s'avère très encombrante, amenuisant la capacité du coffre à bagages, plus symbolique qu'autre chose. Faute de place, le réservoir d'essence a dû être installé tant bien que mal derrière le bloc-moteur, réduisant d'autant l'habitabilité. L'ingénieur Helmut Bott doit concevoir dans l'urgence des jambes

L'un des nombreux prototypes menant à la 901 en cours d'étude. Le pavillon trop haut sera complètement redessiné, au détriment de l'habitabilité. © DR

Plus courte que la Dino, la Porsche se distingue par son gabarit très compact.

McPherson plus compactes. Le réservoir émigre vers l'avant, l'espace libéré permettant l'aménagement de deux places d'appoint bien pratiques.

Aussi bien que la Carrera...

Dans le même temps, les motoristes Franz Reimspeiss et Hans Tomala élaborent un six cylindres à plat de deux litres de cylindrée, que Ferry souhaite à la fois aussi puissant et moins sophistiqué que les blocs des 356 Carrera. Ces moteurs dotés de quatre arbres à cames en tête se prévalent de rendements extraordinaires en compétition, mais ils ne se montrent guère civilisés en utilisation strictement routière. Réalisé en Biral – chaque cylindre de fonte est ceint d'ailettes d'aluminium – le nouveau bloc ne dispose donc que d'un seul arbre à cames en tête par rangée de cylindres. Généreusement calculé, leur entraxe a été conçu dans la perspective de réalésages ultérieurs. Le carter sec évite les déjaugeages intempestifs en courbe, faiblesse chronique des moteurs à plat. Alimenté par deux carburateurs Solex triple corps développés tout spécialement pour l'officine badoise, le bloc de 1 991 cm^3 – 80 x 66 mm – développe la puissance appréciable de 130 chevaux DIN à 6 100 tr/min, pour un couple maximal de 17,8 m.kg à 4 200 tr/min. Revendiquant 995 kg en ordre en marche, la svelte Allemande flirte allègrement avec les 210 km/h chrono, faisant jeu égal avec les ultimes 356 Carrera 2 litres, réputées très pointues. Baptisée initialement 901 – la firme doit écarter cette appellation initialement déposée par Peugeot – la nouvelle Porsche est dévoilée à l'automne 1963, à l'occasion du *Salon de Francfort*. Mais sa mise au point n'est pas encore totalement achevée, et la production peine à démarrer. De fait, les premiers exemplaires ne sont livrés qu'à l'été 1964. Ces voitures souffrent d'un sous-virage excessif, la suspension avant s'avérant très délicate à régler pour le non-initié. Lors des révisions, les concessionnaires font discrètement monter des lests en fonte de onze kilos dissimulés dans les butoirs des pare-chocs avant. Une solution empirique le temps que l'usine remédie enfin au problème.

Au nom du fils

Décédé prématurément en juillet 1956, Alfredino "Dino" Ferrari venait juste d'entamer l'étude d'un nouveau bloc V6 destiné à la compétition, qui sera finalisé par les ingénieurs Vittorio Jano et Andrea Fraschetti.

Ce moteur supercarré adopte un angle d'ouverture de 65°, rendu nécessaire par la présence de deux culasses à double arbre à cames en tête. Chaque bielle repose sur son propre maneton, l'ensemble entraînant un vilebrequin à quatre paliers. Décliné en une multitude de →

1

2

1. Ferry Porsche présente "sa" création qui consacre l'après 356. 2. La 901 initiale paraît encore fragile avec ses voies étroites et ses petits enjoliveurs chromés. Patience... © DR

L'habitacle de la Dino ne brille pas par sa finition particulièrement soignée (la critique s'applique à toutes les Ferrari de la même époque). Nonobstant son dépouillement, la planche de bord est agréablement dessinée.

L'une des études de style les plus abouties signées Pininfarina (1966) qui mènera à la Dino 206 GT de série.

cylindrées, le légendaire V6 Dino va s'illustrer sur les circuits du monde entier pendant plus d'une décennie (cf. encadré). Mais Enzo Ferrari éprouve des difficultés croissantes avec les réglementations de plus en plus sévères de la FIA. Il lui faut construire d'urgence 500 voitures équipées de ce moteur avant la fin de l'année 1966, afin de pouvoir l'homologuer en Formule 2 à l'orée de la saison 1967. Or la capacité de production de l'usine de Maranello s'avère insuffisante. Après avoir approché Innocenti, sans grand succès, le *Commendatore* contacte Gaudenzio Bono, le directeur général de Fiat. Un accord de coopération est conclu au printemps 1965. Le V6 Dino, assagi et fiabilisé par l'ingénieur Aurelio Lampredi, sera produit dans les usines du géant turinois. Il équipera à la fois la future Fiat haut de gamme, mais aussi une "petite" Ferrari plus accessible, un projet qu'Enzo caresse déjà depuis longtemps. Assemblés début 1966, les premiers moteurs fabriqués par Fiat sont testés sous le capot des 206 S. Le V6 retenu pour la série est un bloc en alliage léger de 1 987 cm^3 (86 x 57 mm). Alimenté par trois carburateurs Weber 40 DCN, il développe 160 chevaux CUNA à 7 200 tr/min, et délivre son couple maximal de 17,5 m.kg à 6 000 tr/min. Sergio Pininfarina, qui élabore le spyder Dino pour le compte de Fiat, n'ignore rien des desseins d'Enzo Ferrari. Il espère convaincre ce dernier de décliner une version routière inspirée par la berlinette 166 P, équipée comme elle d'un moteur en posi-

UN PALMARÈS IMPRESSIONNANT

Le V6 Dino équipe les Formule 2 dès la saison 1957. Développant 190 chevaux à 9 000 tr/min pour une cylindrée de 1 489 cm³, la Dino 156 – contraction de 1,5 l et 6 cylindres – remporte une éclatante victoire à Reims, pilotée de main de maître par Maurice Trintignant. Sa cylindrée est relevée à 2 417 cm³ afin de concourir en Formule 1, alors limitée à 2,5 l. Mike Hawthorn est sacré Champion du Monde à l'issue de la saison 1958, un exploit réitéré en 1961 par Phil Hill et en 1964 par John Surtees, Ferrari s'emparant également du titre constructeur. Les monoplaces 156 et 246 sont rapidement épaulées par des barquettes tout aussi performantes, que ce soient les 196 S (1 877 cm³), 206 S (1 983 cm³) et autres 296 S (2 962 cm³), dont la puissance culmine à 300 chevaux à 8 000 tr/min. Ludovico Scarfiotti remporte par deux fois le Championnat d'Europe de la Montagne (1962 et 1965). Andrea de Adamich gagne le Championnat Temporada de Formule 2 en Argentine (1968), tandis que Chris Amon et Graeme Lawrence triomphent au Championnat de Formule Tasmane (1969 et 1970). Adapté à chaque réglementation spécifique, le V6 Dino aura confirmé son extraordinaire fiabilité en course...

Après avoir connu la gloire en F1 (avec trois titres à son actif), le V6 Dino équipera également des Formule 2 (ci-contre), et des sport prototypes (ci-dessous), en différentes cylindrées. Un moteur brillant voué à une longue carrière sportive, mais également "civile". © DR

tion centrale arrière. S'il finit par donner son aval, le vieil homme, réticent de prime abord, considère cette architecture trop typée "compétition" pour être adaptée à une voiture de tourisme, si sportive soit-elle.

Avant-première

Nullement découragé, le jeune designer se procure un châssis de Dino 206 qu'il fait habiller par le styliste Aldo Brovarone, l'un de ses plus talentueux collaborateurs. Le résultat est digne d'éloges : la Dino Berlinetta Spéciale, présentée au *Salon de Paris 1965*, attire les regards les plus admiratifs.

La ligne générale, qui a fait l'objet d'études très poussées en soufflerie, possède déjà tous les traits caractéristiques du modèle de série, hormis ses quatre phares disposés sous une vaste verrière profilée. La grande originalité de ce dessin réside dans sa lunette arrière panoramique, débordant sur les arches du pavillon : ce trait de style permet tout à la fois de préserver l'esthétique tout en autorisant une excellente visibilité arrière, point faible traditionnel des voitures à moteur central. Sergio Pininfarina, prépare une version plus aboutie du modèle, qu'il dévoile lors du *Salon de Turin 1966*.

La Dino Berlinetta GT se pare d'une robe jaune vif – le fameux "*giallo Dino*" qui deviendra bientôt la couleur officielle de la marque – et d'un intérieur bleu électrique. Abandonnant carter sec et double allumage, la voiture se civilise en accueillant sous son capot le bloc 1 987 cm³ identique à celui de la Fiat, mais encore installé en position longitudinale. Un troisième prototype, achevé au printemps 1967, entérine le concept. Le moteur est maintenant placé en position transversale pour une meilleure répartition des masses. L'espace gagné est aménagé en petit coffre à bagages, le modèle adoptant ainsi un capot arrière en deux parties. Prête à entrer en production, la Dino 206 GT est présentée officiellement au *Salon de Turin 1967*. ●

L'augmentation de cylindrée permet à la Dino 246 GT de suivre le rythme d'une 911 S, toujours plus performante au gré de ses évolutions.

② Evolution

COURSE À L'ARMEMENT

Zuffenhausen ne laisse aucun répit à ses concurrents, optimisant sans relâche la 911, qui s'étoffe d'année en année. La berlinette Dino doit en conséquence augmenter sa cylindrée pour résister à la déferlante...

La 911 ne reste pas seule en lice très longtemps. Sa sœur cadette, la 912 entre en scène au printemps 1965, combinant la caisse de la nouvelle Porsche avec le bloc quatre cylindres issu de la défunte 356 C. Plus ludique, la séduisante Targa découvrable lui emboîte le pas dès l'automne, ciblant principalement le marché nord-américain. Butzi a dû renoncer à un cabriolet classique, faute de place pour loger la capote, ce qui aurait entraîné une coûteuse modification de la poupe. Présentée en juillet 1966, la 911 S est aisément reconnaissable à ses jantes Fuchs, rapidement disponibles sur les autres modèles. Bénéficiant de carburateurs Weber 40 IDS3C – les Solex d'origine, délicats à régler, ont été abandonnés – d'un taux de compression relevé et d'un arbre à cames retravaillé, cette version très sauvage revendique 160 chevaux à 6 600 tr/min et une vitesse de pointe de 225 km/h. Des essais inten-

1. La première déclinaison Targa : mieux qu'un cabriolet, une formule d'avenir.
2. La première 911 S 2 litres (ici en version Targa), identifiable à ses jantes Fuchs.

La 911 dans toute sa pureté originelle : elle est encore dépourvue des élargisseurs d'ailes et des ailerons hypertrophiés qui orneront bientôt le capot-moteur de ses descendantes. La grille de refroidissement est désormais traitée en noir mat.

L'habitacle de la Porsche peut emmener deux passagers supplémentaires… sur de très courtes distances (c'est une 2+2 très théorique). Caractérisé par son incontournable turbine de refroidissement, le célèbre flat-six emplit le modeste compartiment-moteur.

sifs menés dans les lacets du Col du Turini viennent rapidement à bout des freins des exemplaires de présérie. La 911 S recevra donc des disques ventilés. Les trains roulants adoptent également des barres anti-roulis de plus grande dimension et des amortisseurs réglables Koni. La 911 standard de 130 chevaux se mue en 911 L – pour *Luxe* – tandis qu'apparaît en août 1967 une 911 T – pour *Touring* – limitée à 110 chevaux à 5 800 tr/min. Plus légère que ses grandes sœurs, la caisse de cette version simplifiée va servir de base de développement à la 911 R – pour *Renn Sport*, ou sport-course – ainsi qu'à ses multiples dérivés, ST, GT et autres T/R… Préparées par le service compétition, toutes ces 911 très spéciales vont s'illustrer aussi bien sur piste qu'en rallye. En 1968, Jo Siffert s'adjuge une série de records de vitesse au volant de l'un de ces engins. Sur l'anneau de Monza, le champion suisse couvre 20 086,08 km en 96 heures, à plus de 209 km/h de moyenne. La Porsche bat à plate couture la Toyota 2000 GT détentrice du précédent record dans sa catégorie.

Lettres de noblesse

En août 1968, la 911 S adopte une injection mécanique Bosch, qui lui fait gagner dix chevaux supplémentaires. Un système d'alimentation dont va également profiter la nouvelle 911 E – la remplaçante de la L – qui voit sa puissance grimper à 140 chevaux. La gamme subit encore une sérieuse refonte à l'été 1969, avec une cylindrée portée à 2 195 cm³ par augmentation de l'alésage à 84 mm. Comblant son handicap, la 911 T un peu "courte" dispose maintenant de 125 chevaux, une puissance suffisante pour passer le cap des 205 km/h. Elle est d'ailleurs la seule à conserver ses carburateurs Weber, les E et les S ➔

LA 911 S EN RALLYE

S'il s'avère particulièrement difficile de dresser une liste exhaustive du palmarès sportif de la 911, évoquons quelques-unes des plus belles victoires du modèle.
A peine commercialisée, la 911 S s'impose en 1967 et 1968 durant le très dur Marathon de la Route, disputé en partie sur le circuit du Nürburgring.
Vic Elford et David Stone remportent le rallye des Tulipes en 1967, toujours à bord d'une 911 S.

Ils triomphent l'année suivante au rallye Monte-Carlo, au volant d'une plus modeste 911 T. Laquelle est relayée par la 911 S de Björn Waldegård et Lars Helmér. Les deux Suédois vont monter sur la plus haute marche du podium monégasque lors des éditions 1969 et 1970. Ils s'illustrent aussi au rallye de Suède, qu'ils gagnent trois années consécutives, en 1968 (911 T) 1969 (911 L) et 1970 (911 S).
Navigué cette fois-ci par Lars Nyström, Björn Waldegård mène une 911 S à la victoire lors du rallye alpin d'Autriche 1970. Citons enfin la 911 R de Gérard Larrousse et Maurice Gélin, qui s'adjugent la première place du Tour de France Auto 1969…

délivrant respectivement 155 et 180 chevaux grâce à l'injection. La redoutable S flirte désormais avec les 230 km/h chrono, soit 10 km/h de plus que l'alerte E. Les améliorations se succèdent à un rythme effréné, l'usine anticipant des normes américaines toujours plus contraignantes. La 2,2 l s'efface dès l'automne 1971 au profit de la 2,4 l (2 341 cm^3), une nouvelle déclinaison obtenue par l'allongement de la course à 70,4 mm. Les puissances culminent à 130 chevaux pour la T (et même 140 chevaux aux Etats-Unis avec l'injection), 165 chevaux pour la E et 190 chevaux pour la S. Si les vitesses de pointe ne progressent guère, le couple plus généreux privilégie la souplesse et les accélérations.

Le dessin des sièges est très recherché, dans la plus grande tradition transalpine. Ils ne sont pas seulement élégants, ils sont aussi confortables. La berlinette "sait" soigner ses occupants, même sur de longs trajets.

Produite seulement durant l'année-modèle 1973, la Carrera RS 2,7 l est destinée à l'homologation en Groupe 4. Arborant le fameux aileron "queue de canard", elle développe 210 chevaux et roule à 245 km/h en configuration routière. Une nouvelle génération profondément remaniée est présentée dès l'année suivante, le moteur 2,7 l devenant la monte standard. La 911 S originelle a vécu. L'appellation subsiste, mais elle ne désigne plus que le modèle intermédiaire, positionné entre la 911 de base et la Carrera qui la supplante désormais…

Un spyder en renfort

La production de la 206 GT tipo 607 démarre timidement au début de l'année 1968. Le modèle de série perd ses bulles de phares, jugées trop coûteuses, mais intègre des déflecteurs sur les vitres latérales. Le capot avant et l'ouverture de calandre sont sensiblement modifiés afin d'offrir davantage d'appui aérodynamique à grande vitesse. La construction des coques en aluminium est confiée aux ateliers Scaglietti, à Modène, puis les voitures retournent à Maranello pour y recevoir leurs éléments mécaniques, fournis directement par Fiat. Le V6 de la 206 GT est d'ailleurs rigoureusement identique à celui de sa cousine turinoise, développant officiellement 160 chevaux CUNA à 7 200 tr/min. Le catalogue indique pourtant une puissance largement supérieure de 180 chevaux CUNA à 6 600 tr/min et un couple maximal de 19 m.kg à

Débordant sur les vitres de custode, la lunette arrière panoramique procure une excellente visibilité.

6 500 tr/min. Il est peu probable que le moteur de la 206 GT atteigne un tel rendement, malgré ses échappements retravaillés. La fiche technique mentionne également un poids à vide de 900 kg. Une valeur très optimiste, mais l'écart réel avec le spyder Fiat s'avère sans doute nettement moins flatteur, les deux voitures avoisinant les 1 180 kg en ordre de marche. Il en est de même pour la vitesse de pointe. Selon l'usine, la Dino accroche les 235 km/h chrono. Toutefois, les rares essayeurs de la presse spécialisée qui ont pu en prendre le volant ne sont pas parvenus à dépasser 225 km/h. Tributaire d'une fabrication artisanale, la 206 GT restera donc un modèle confidentiel. Sa carrière s'achève dès le mois d'avril 1969, alors que 152 exemplaires seulement sont tombés des chaînes. La Dino va désormais bénéficier d'un moteur plus puissant.

Aurelio Lampredi prépare en effet une ultime évolution du légendaire V6, dont le bloc est maintenant coulé en fonte, moins sujet aux écarts de température que l'aluminium. Le moteur conserve sa distribution à quatre arbres à cames en tête – les culasses sont toujours en alliage léger – mais bénéficie d'un vilebrequin renforcé et de passages d'eau agrandis. Il atteint ainsi 2 418 cm^3 (92,5 x 60 mm) et délivre 195 chevaux CUNA à 7 600 tr/min (180 chevaux à 6 600 tr/min selon Fiat…) et un couple beaucoup plus confortable de 23 m.kg à 4 600 tr/min.

Le V6, désormais accouplé à une boîte ZF à cinq rapports, exploite au mieux cette mécanique plus étoffée. L'éphémère 206 GT devient 246 GT tipo 607 L, intégrant quelques évolutions esthétiques significatives. Elle est aisément reconnaissable à son empattement rallongé de six centimètres (2,34 m au lieu de 2,28 m) et à ses nouvelles jantes boulonnées dépourvues de papillon central. Sa carrosserie en acier, moins coûteuse à fabriquer, augmente le poids à vide d'une bonne cinquantaine de kilos. Trois séries spécifiques se succèdent, qui ne diffèrent que par quelques détails cosmétiques : la tipo L (mars 1969 à janvier 1971), la M (janvier 1971 au printemps 1971), enfin la E (été 1971 à janvier 1974). Très critiquée à ses débuts, la finition se bonifie au fil du temps, le catalogue d'options proposant notamment une sellerie cuir et surtout un nuancier plus fourni. L'air conditionné ou les vitres électriques sont très prisés sur le marché américain, et les Californiens raffolent des versions découvrables. Ferrari introduit tardivement le spyder 246 GTS, disponible en février 1972, alors que s'éteignent dans le même temps ses cousines Fiat. La Dino 246 GT s'efface quant à elle en janvier 1974, la GTS perdurant au catalogue jusqu'à l'été. Un bilan très positif pour Maranello, dont le premier modèle "populaire" a connu un certain succès commercial (2 487 GT et 1 274 GTS), même s'il ne peut encore rivaliser avec la 911 en termes de diffusion. Dessinée par Bertone, la curieuse 308 GT4 lui succède. Elle aura bien du mal à faire oublier sa glorieuse aînée… ●

La Dino 246 GT/GTS de série est dépourvue des bulles de phares qui ornaient les prototypes. Un accessoire que certains propriétaires feront monter sur leur exemplaire.

1. La Dino 206 GT de production n'aura droit qu'à une carrière éphémère.
2. Plus aboutie esthétiquement, la 246 GT sera promise à une diffusion très satisfaisante, justifiant la viabilité commerciale d'une "petite" Ferrari.

③ S□□ □□ □□□□E

CHOC DE C□LT□RES

Lorsque la volcanique Italienne affronte la rationnelle Allemande, c'est un véritable choc de cultures. La confrontation de deux philosophies antagonistes qui partagent cependant le m□me ob□ectif □offrir un plaisir de conduite inégalé.

En 1971, la Porsche 911 S vaut 59 000 F, lorsque la Dino 246 GT s'affiche à 66 000 F. Le coupé Fiat Dino, habillé par Bertone, coûte alors 54 650 F. L'originale Alfa Romeo Montréal, plus GT que vraie sportive, offre les charmes de son V8 à quatre arbres à cames en tête pour 57 000 F. Orgueil de notre industrie automobile nationale, la Citroën SM est alors tarifée 50 500 F. C'est également une grosse GT, plus spacieuse et plus confortable que la Dino et que la Porsche. Cette dernière affronte sur son propre marché la concurrence de la BMW 3.0 CS (56 000 F) et du volumineux coupé Mercedes 280 SE 3,5 l (61 800 F), de lourds vaisseaux d'autoroute, nettement moins maniables sur parcours sinueux. Enfin, citons pour l'anecdote l'atypique Datsun 240 Z (29 600 F), qui représente sans conteste le meilleur rapport qualité/prix du marché. Moins raffinée que ses rivales, cette Japonaise de race parvient à friser les 205 km/h en vitesse de pointe grâce à son vigoureux (et solide) six cylindres en ligne. La confidentielle variante Z 432, dotée du bloc double arbre de la mythique Skyline GT-R, aurait pu jouer les trouble-fête dans la catégorie, mais elle ne franchira jamais les frontières de l'archipel. Pour en revenir à des considérations plus terre à terre, rappelons que la Peugeot 504, idéal des classes moyennes, vaut cette année-là 15 980 F…

Au coude à coude

Alain Bertaut essaye la Dino 246 GT en février 1971 pour le défunt magazine *Moteurs*. Il atteint 239 km/h à 7 930 tr/min en vitesse de pointe. L'ancien pilote abat le 1 000 mètres départ arrêté en 27,3 secondes, et le 0-100 km/h en 7,3 secondes. De son côté, José Rosinski étrenne la nouvelle 911 S 2,4 l en avril 1972 pour les lecteurs de *Sport Auto*. Il parcourt le 1 000 m départ arrêté en 27,2 secondes, et chronomètre sa monture à 232 km/h à 6 700 tr/min. Selon l'usine, la 911 S est capable de franchir le 0-100 km/h en à peine sept secondes. Difficile de départager rationnellement ces deux mythes ambulants qui font donc presque jeu égal en performances pures. Privilégier l'un ou l'autre relèvera davantage d'un choix existentiel, et surtout de la personnalité intrinsèque de leurs propriétaires. L'improbable rencontre de Danny Wilde et de Michaël Delaney : l'exubérant play-boy d'*Amicalement V□tre*,

Le "tout-à-l'arrière" contre le moteur central. Deux écoles radicalement opposées qui requièrent un style de pilotage spécifique.

incarné par Tony Curtis, contre le pilote froid et calculateur interprété par Steve McQueen, icône de la superproduction *Le Mans*. Imaginez les deux personnages se croiser au hasard d'une petite route sinueuse de l'arrière-pays cannois. Homme d'affaires survolté, le fantasque Danny Wilde pilote sa Dino à tombeau ouvert pour rejoindre le sémillant Lord Brett Sinclair, avec qui il a rendez-vous dans quelque palace de la Riviera. Entre deux séances d'essais éprouvantes sur le circuit sarthois, Michaël Delaney s'est octroyé quelques jours de repos bien mérités dans le même hôtel. La joute a sans doute débuté pour un motif futile. Wilde n'a pas dû supporter de se faire doubler en trombe par la 911 S de Delaney, à moins que ce soit l'inverse. Piqués au vif, les deux hommes se prennent en chasse sur plusieurs kilomètres, au grand désarroi des placides Estafettes de la gendarmerie, bien incapables de les intercepter. Prenant des risques insensés, ils poussent leurs montures dans leurs derniers retranchements, multipliant les dépassements hasardeux et les figures de style les plus téméraires, terrorisant les braves vacanciers croisés çà et là au volant de leurs paisibles R8 et autres 404. Les pneus crissent et les freins surchauffent plus que SUITE P. 60

Difficile de départager la Dino de la 911 S, tant leurs performances apparaissent proches.

Si la Dino s'avère un peu plus rapide en vitesse pure – du moins en théorie – la 911 S reprend l'avantage au chapitre du poids, n'excédant guère la tonne en ordre en marche.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES
PORSCHE 911 S 2,4 L

COQUE ET SUSPENSION

Caisse autoporteuse. **Carrosserie** en acier. **Susp. AV** à roues indépendantes McPherson, barres de torsion longitudinales et jambes élastiques, barre anti-roulis. **Susp. AR** à roues indépendantes par bras semi-tirés et barres de torsion transversales, barre anti-roulis. **Freins** à disque assistés sur les quatre roues. **Direction** à crémaillère. **Pneumatiques :** 185/70 VR 15.

MOTEUR

Six cylindres à plat en porte à faux arrière, 2 341 cm³, 84 x 70,4 mm. Vilebrequin à sept paliers. **Taux de compression:** 8,5 à 1. **Bloc et culasse** en alliage léger, un arbre à cames en tête par rangée de cylindres, distribution par chaînes. Graissage sous pression par carter sec. **Alimentation** par injection mécanique indirecte Bosch. **Refroidissement** par air. **Puissance maximale :** 190 chevaux DIN à 6 500 tr/min, 22 m.kg à 5 200 tr/min. **Transmission :** propulsion. **Boîte de vitesses** mécanique à quatre rapports synchronisés, en option boîte à cinq rapports ou semi-automatique Sportomatic. **Embrayage** monodisque à sec.

DIMENSIONS, POIDS ET PERFORMANCES

L x l : 4,12 x 1,61 m. **Voies AV/AR :** 1,37 m/1,35 m. **Haut. :** 1,31 m. **Emp. :** 2,27 m. **Poids à vide :** 1 075 kg. **Vitesse max. :** + 230 km/h.

Le flat-six de la 911 S atteint 190 chevaux DIN à 6 500 tr/min grâce à l'injection mécanique Bosch. Un excellent niveau en 1972 rapporté à la cylindrée.

FRANCK RAVÉ

"LE MOTEUR, QUI TOTALISAIT UN PEU PLUS DE 100 000 KM D'ORIGINE, NE PRÉSENTAIT PAS DE SIGNE D'USURE PARTICULIER..."

Concessionnaire de la marque à Arpajon, Franck Ravé présente la Porsche 911 S de ce comparatif : *"Il s'agit d'une 2,4 l S de 1973 dotée du toit ouvrant optionnel, peinte dans un coloris vert vipère, assez peu commun, coordonné à un intérieur en simili beige. Son premier propriétaire l'a fait immatriculer en Belgique. Puis il est parti en Angleterre où sa voiture l'a suivie, avant de rentrer définitivement en France. Cette 911 a été récemment rachetée par l'un de nos clients qui recherchait justement un modèle de ce type. Nous l'avons donc restaurée dans nos ateliers. Le véhicule a été entièrement démonté. Le moteur, qui totalisait un peu plus de 100 000 km d'origine, ne présentait pas de signe d'usure particulier. Nous avons d'ailleurs eu beaucoup de chance avec cet exemplaire, soigneusement entretenu. Il était sain, ce qui n'est hélas pas toujours le cas avec les 911 de cette génération, souvent très attaquées par la corrosion. Nous avons dû quand même changer la traverse avant, le point faible traditionnel du modèle".*

Centre Porsche Arpajon,
Route nationale 20,
91 630 Avrainville,
Tél. 01 64 91 30 70
www.centreporsche.fr/arpajon

de raison. Au terme d'une tumultueuse course-poursuite, la Dino et la Porsche arrivent roue dans roue sur la Croisette, aucune d'entre elles n'ayant réussi à prendre l'avantage : les deux *gentlemen-drivers*, fatalement, sympathiseront bien vite…

Pour conducteurs aguerris…

Toujours aussi atypique, la 911 défie toute logique. De prime abord, la lecture de sa fiche technique ne suscite qu'un enthousiasme modéré. Une voiture très puissante établie sur un empattement aussi court, dotée d'une mécanique installée en porte-à-faux arrière, tout cela ne laisse présager rien de bon. Et pourtant… Déjà dépassée en 1970, la Porsche découragera immédiatement tout conducteur néophyte qui se fera très peur en voulant l'emmener à grande vitesse. Pour la majorité des automobilistes, la messe est dite : la créature de Zuffenhausen tient mal la route, et se révèle piégeuse dès que l'on force l'allure. Naturellement survireuse, la 911 S sanctionne immédiatement les excès d'optimisme du simple dilettante, notamment en courbe, où la moindre hésitation peut provoquer une amorce de dérapage. Bien sûr, il ne faut jamais relâcher brutalement l'accélérateur en virage. Une fois assimilée, cette caractéristique sera en revanche mise à profit par tous ceux qui possèdent de bonnes notions de pilotage.

Précise mais exigeante, la Porsche présente alors un tout autre visage. Elle se prévaut d'une extraordinaire maniabilité (légèreté oblige) lorsque l'on sait jouer de son comportement et anticiper ses réactions. Elle va d'ailleurs devenir l'une des voitures de rallye les plus emblématiques du moment. Il n'est qu'à voir les figures acrobatiques effectuées par Björn Waldegård qui inscrivit quelques-unes de ses plus belles victoires à son palmarès. Spécialistes de la question, les meilleurs pilotes scandinaves ont longtemps plébiscité la Porsche, pourtant très délicate à conduire sur la neige. L'éclatante démonstration de ses extraordinaires qualités routières…

Bien réglé, le train avant de la Dino ne cherche pas sa route, et reste aussi précis sur les départementales sinueuses que les voies rapides.

L'image glamour un peu surfaite de la Dino s'avère assez trompeuse. Car la 246 GT est tout, sauf un prototype de salon destiné à briller sous les sunlights… Elle se distingue par son comportement routier de très haut niveau, bénéficiant de longues années d'expérience de la marque en compétition.

L'importateur américain Luigi Chinetti l'engagea d'ailleurs au Mans, sous la bannière de sa propre écurie, le célèbre *North American Racing Team*. Elle s'y classa à une honorable dix-septième place lors de l'édition 1972. N'oublions pas non plus que la petite Ferrari figure parmi les toutes premières voitures de

CHARLES COLLIN

"C'EST UN MODÈLE QUI MARCHE TRÈS FORT. L'IDÉAL POUR PARTICIPER À CERTAINES COMPÉTITIONS HISTORIQUES…"

Charles Collin, de la société *Cecil Cars*, était venu avec une 246 GT peinte dans une nuance vert métallisé plutôt atypique : *"Cette Dino de 1971 est d'origine française. Elle a subi une petite préparation moteur qui lui fait gagner une quarantaine de chevaux. C'est un modèle qui marche très fort, et qui peut prendre facilement 9 000 tr/min. L'idéal pour participer à certaines compétitions historiques, comme le Tour Auto, où elle est éligible. Bien suivie, la berlinette Dino est un modèle fiable, quasiment utilisable au quotidien, et sa position de conduite s'avère très bien étudiée. Souple et volontaire, son moteur démarre au quart de tour. Sa tenue de route est exceptionnelle, et son freinage se montre toujours à la hauteur. J'avoue vraiment un faible pour cette voiture, puissante et légère, aussi à l'aise sur autoroute qu'en montagne. Je la préfèrerais même à certaines Ferrari contemporaines, beaucoup plus lourdes, tant elle est agréable à conduire."*

Cecil Cars
31, rue de Bizon
91 340 Ollainville,
Tél. 01 64 90 21 70
www.cecil-cars.com

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES
DINO 246 GT

COQUE ET SUSPENSION

Caisse autoporteuse. **Structure** tubulaire avec plancher soudé. **Carrosserie** en acier. **Suspension AV et AR** à roues indépendantes par leviers triangulés et trapèzes transversaux, ressorts hélicoïdaux, barre stabilisatrice et amortisseurs hydrauliques télescopiques. **Freins** assistés à disques Girling sur les quatre roues, double circuit. **Direction** à crémaillère. **Pneumatiques :** 205/70 VR 15.

MOTEUR

V6 à 65°, 2 418 cm³, 92,5 x 60 mm. **Taux de compression :** 9 à 1. **Bloc en fonte** et culasse en aluminium, deux arbres à cames en tête par rangée de cylindres, entraînés par pignon et chaînes. **Vilebrequin** à quatre paliers. **Alimentation** par trois carburateurs double corps inversés Weber 40 DCNF. **Puissance max. :** 195 chevaux CUNA à 7 600 tr/min. **Couple maximal :** 23 m.kg à 5 500 tr/min. **Transmission :** propulsion. **Boîte de vitesses** ZF à cinq rapports, embrayage monodisque à sec à commande hydraulique.

DIMENSIONS, POIDS ET PERFORMANCES

L x l : 4,23 x 1,70 m. **Voies AV/AR :** 1,42/1,43 m. **Haut. :** 1,13 m. **Emp. :** 2,34 m. **Poids à vide :** 1 080 kg (données usine). **Vitesse maximale :** 235 km/h.

série à moteur central, à l'instar de la Lamborghini Miura ou de la Lotus Europe. Moins déconcertante que la Porsche, réservée à un cercle restreint d'initiés, sa prise en main très facile met tout de suite en confiance le pilote amateur. Une position de conduite agréable alliée à un gabarit mesuré la rendent étonnamment polyvalente, l'onctuosité de la boîte de vitesses exploitant au mieux les ressources du légendaire V6, civilisé par Aurelio Lampredi.

Vive et agile, la Dino s'inscrit dans les courbes rapides avec une aisance remarquable, même si elle avoue une certaine tendance au sous-virage. Son châssis parfaitement équilibré s'exprime à merveille sur les autoroutes.

Peu sensible aux vents latéraux, la 246 GT ne cherche pas sa route et peut soutenir des moyennes très élevées sur les voies rapides grâce à son train avant rigoureux. Une tenue de cap très sécurisante soulignée par la presse spécialisée de l'époque, notamment Alain Bertaut, qui l'avait volontiers comparée à la Citroën SM en termes d'efficacité, véritable référence en la matière. Bel hommage s'il en est... ●

Remarquablement civilisé par Aurelio Lampredi, le V6 Dino a derrière lui une longue expérience en compétition.

④ GUIDE D'ACHAT

L'IRRÉSISTIBLE ASCENSION

Les Dino et les 911 de première génération ont plus que jamais le vent en poupe. Les cotes s'envolent vers des sommets inavouables, un phénomène qui favorise aujourd'hui des restaurations de très haut niveau...

Il paraît bien difficile de fixer des valeurs précises à l'heure actuelle, le marché observant une constante évolution ces derniers temps. Adulée, la mythique Dino 246 GT se négocie autour des 270/300 000 €, et plus encore si l'exemplaire en question peut justifier d'un pedigree limpide ou d'une restauration approfondie. Les rarissimes 206 GT et les spyders 246 GTS atteignent parfois des sommes plus élevées encore. La Porsche 911 S 2,4 suit la même tendance. Quelle que soit sa cylindrée, la première version "musclée" du best-seller de Zuffenhausen s'échange couramment (en état "concours") dans une fourchette comprise entre 90 000 et 140 000 €. Moins prisée des puristes, mais très agréable à utiliser, la variante Targa avoisine les mêmes cotations. Il est vrai que le coupé, plus représentatif, est éligible dans la plupart des grandes compétitions historiques, ce qui ne fait qu'accroître son intérêt auprès des amateurs qui l'achètent souvent pour le plaisir de s'illustrer dans des rallyes historiques. On n'ose même pas évoquer les authentiques voitures d'usine dérivées, 911 R et autres 911 S/T, qui dépassent un peu le cadre de nos estimations.

Longtemps malmenées par des propriétaires désargentés dans les années 80 alors qu'elles étaient au creux de la vague, nombre de 911 de cette génération, déjà bien fatiguées, ont été hâtivement modernisées à coup d'ailes élargies et de gros ailerons à l'époque.

Les ravages de la corrosion

De fait, les exemplaires survivants, strictement conformes à l'origine, sont devenus rares. Les tôles des premières 911 – dont la protection anticorrosion apparaît plutôt symbolique – rouillent abondamment aux endroits névralgiques classiques. Bas de caisse, longerons, ailes avant, plancher, fond de coffre, tout doit être inspecté minutieusement. Malheureusement, ce n'est qu'une fois la mise à nu effectuée que la misère structurelle apparaît, souvent dissimulée dans les renforts de caisse et les corps creux. Nonobstant sa légendaire fiabilité, l'incontournable *flat-six* présente parfois des problèmes d'étanchéité. Avec l'âge, les blocs en magnésium révèlent une faiblesse au niveau des goujons, dont le filetage a tendance à s'arracher. Le réglage des culbuteurs, de la carburation ou de l'injection ne doit pas être négligé, afin que le moteur puisse s'exprimer pleinement. Encore faut-il pouvoir se fier à un vrai spécialiste de ces moteurs, dont le réglage apparaît plutôt pointu. Les synchros

Sophistiquée, la Dino n'est pas une auto particulièrement fragile si l'on confie l'entretien de sa mécanique à un homme de l'art reconnu. Une condition sine qua non pour rouler en toute quiétude.

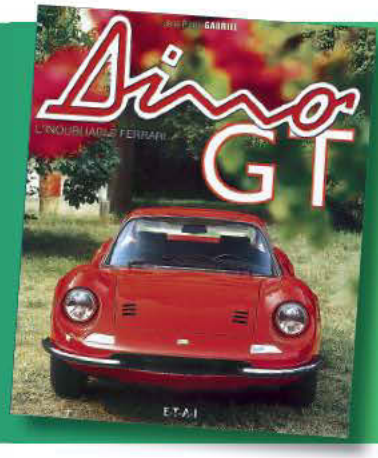
de la boîte de vitesses, par ailleurs réputée solide, ont pu souffrir d'une utilisation intensive, qui se traduit également par un jeu plus ou moins prononcé dans la tringlerie. Le train avant délicat nécessite pour sa part des réglages très fins pour retrouver toute sa précision d'antan. Heureusement, la disponibilité des pièces s'avère excellente, la marque disposant d'un catalogue très fourni, à des prix souvent en rapport avec le prestige de l'institution…

Relais et fusibles : lumières à l'italienne…

La rouille dévore également les tôles de la Dino, dépourvues de protection sérieuse. Il faut inspecter avec attention les longerons, les bas de caisse et les passages de roue, ainsi que les casquettes de phares, très vulnérables. Le V6 Dino exige les soins d'un spécialiste compétent. Convenablement entretenu, ce bloc peut effectuer près de 100 000 km avant une grosse réfection. Les cames ont tendance à s'user rapidement : il faut contrôler régulièrement les jeux dans la distribution. L'allumeur Magnetti Marelli n'est pas réputé pour sa longévité, et l'allumage électronique Dinoplex vieillit assez mal. Certains professionnels préconisent de le remplacer par un homologue Bosch plus récent. La synchronisation des carburateurs réclame un réglage minutieux. Installés dans le V du bloc-moteur, ils sont soumis à des températures très élevées. Si l'un d'eux se grippe, l'essence tombe directement dans le cylindre, avec les conséquences fâcheuses que l'on peut imaginer. Enfin, la boîte de vitesses souffre d'une faiblesse congénitale du synchro de seconde, qui se révèle assez fragile. Le faisceau électrique d'origine étant fort médiocre, méfiez-vous des problèmes de mauvaises masses, qui peuvent éventuellement générer un début d'incendie. Il ne faut pas hésiter à rajouter une boîte de fusibles et installer des relais sur les commandes d'éclairage, afin de ne pas les faire surchauffer… ●

La Porsche n'usurpe pas sa réputation de fiabilité, mais se révèle sensible aux attaques de la corrosion. Un point à surveiller de près avant de signer le chèque !

LES CONSEILS DU LIBRAIRE

La fascinante histoire des Dino est relatée avec grande précision dans le livre de Jean-Pierre Gabriel, *Dino GT, l'inoubliable Ferrari*, paru aux éditions ETAI en 2010. Un ouvrage de référence, qui s'intéresse également aux proches cousines de la gracile berlinette, la Fiat Dino et la Lancia Stratos, ainsi qu'à ses multiples descendantes, équipées du nouveau moteur V8. Le mythe Porsche fait également l'objet d'une abondante littérature, on s'en doute, mais il n'est pas toujours facile de cerner les incessantes évolutions de la 911, toujours en production malgré ses cinquante ans révolus. Pour s'y retrouver, citons le récent recueil de Randy Leffingwell, *Porsche 911, tous les modèles depuis 1964*, qui vient de paraître aux éditions ETAI.

Ces ouvrages sont disponibles à la Boutique du Collectionneur (www.laboutique.com)