

FIAT DINO SPIDER 2400

AU NOM DU FILS

Les Dino doivent leur nom à celui du fils d'Enzo Ferrari, Alfredo, dit Alfredino. Suite à son décès prématuré, hommage lui fut rendu sur les culasses d'un V6 qui a étendu la portée de la gamme Ferrari et tiré vers le haut celle de Fiat.





La face avant s'inspire directement de la Dino Berlinetta Speciale

Ford, qui veut racheter le constructeur italien. Mais Enzo Ferrari préfère utiliser les américains comme un faire-valoir, pour mieux négocier un rapprochement avec Fiat. L'un et l'autre ont tout à y gagner : Ferrari tirerait bénéfice des capacités industrielles de Fiat, qui lui permettrait de produire des modèles en nombre suffisant pour répondre aux exigences de la FIA. Et le second profiterait de son côté de l'image prestigieuse de son partenaire. Dans ces conditions, l'accord est signé entre les deux firmes italiennes, au grand dam d'Henry Ford II.

Produire 500 moteurs V6
Ferrari implique de concevoir des modèles capables de s'écouler à autant d'exemplaires. Ceux-ci prendront le nom de Dino, qui sera gravé sur la culasse, reprenant le graphisme de la signature de Dino Ferrari. Malgré l'origine prestigieuse de cette mécanique, aucun badge Ferrari n'apparaît sur les Dino, qu'elles soient Dino tout court (c'est-à-dire Ferrari), ou Fiat Dino.

Le V6 Dino est avant tout un moteur de course, qu'il faut fiabiliser pour un usage en série. Et les premiers tests réalisés par Fiat ne sont guère convaincants. Aurelio Lampredi

Chez Ferrari, tout ou presque commence par un moteur. Si Enzo Ferrari ne jurait que par les V12, son fils Alfredo, dit Alfredino ou Dino, estimait que d'autres architectures étaient valables. Au milieu des années 1950, il planche avec l'ingénieur Aurelio Lampredi à la conception d'un V6 de 1,5 litre (alésage de 70 mm et course de 64,5 mm), avant tout destiné à la compétition. Las, il ne vit jamais la fin de ses travaux : alité dès la fin de l'année 1955 à cause d'une dystrophie musculaire, il succombe à la maladie en juin de

l'année suivante, à l'âge de 24 ans. Vittorio Jano achève alors la conception de ce moteur, monté dès l'année suivante dans la 156 de Formule 2. Ce moteur prend alors le nom de Dino. En 1961, le champ d'action du V6 Dino s'étend : la cylindrée maximale autorisée par la réglementation en Formule 1 passe en effet de 2,5 litres à 1,5 litre. La 156 est donc engagée dans la catégorie reine avec ce bloc et remporte le championnat grâce à Phil Hill. Mais en 1964,

un nouveau changement de réglementation vient gêner les plans de Ferrari. Cette fois-ci, cela concerne la Formule 2 : chaque constructeur est désormais tenu de produire cinq-cents exemplaires du moteur engagé en course, dans un modèle destiné à un usage civil.

Fiat à la rescousse

À cette période, Ferrari est en pleine négociation avec

DINO FERRARI NE VIT JAMAIS L'ABOUTISSEMENT DES SES TRAVAUX SUR LE V6

FIAT ET FERRARI SE PARTAGENT LE MOTEUR DINO





1. Dans les années 1970, le pommeau sphérique est incontournable...

2. L'horloge se cache derrière le soufflet de levier de vitesses.

3. L'instrumentation est complète.

4. Sur les modèles d'époque, la finition était moins soignée que sur ce modèle restauré.



plus équilibrée. C'est également à Pininfarina que Fiat confie le dessin de la Dino Spider, qui fait ses débuts au Salon de Turin en 1966. Celle-ci reprend l'avant de la Dino Berlinetta Speciale. Par contre, c'est Bertone qui est sollicité pour le coupé, lancé l'année suivante à l'occasion du Salon de Genève.

D'un point de vue industriel, Fiat se charge de la production des moteurs, châssis et composants mécaniques de ses Dino. Celle-ci a lieu dans l'usine flambant neuve de Rivalta, près de Turin, qui assemble également les 850 et 124 Spider et Coupé. Par contre, la carrosserie et l'assemblage final se fait chez les carrossiers respectifs. Et là, Spider et Coupé ne sont pas logés à la même

enseigne : lancé à la va-vite pour satisfaire aux exigences de la FIA, le Spider qui inaugure la lignée souffre d'une qualité de fabrication assez médiocre. Le Coupé, quant à lui apparaît bien mieux construit.

Il faut dire que la pression était lourde sur les épaules du carrossier, comme en témoigne Sergio Pininfarina. « La Dino représentait un tournant fondamental dans notre relation avec Fiat. Ce projet qui a demandé un effort énorme, est né de rencontres entre Fiat et Enzo Ferrari qui ont conduit à l'accord entre les constructeurs de Turin et de Maranello. De plus, mon père venait juste de décéder et je devais prouver que j'étais à la hauteur de la tâche pour laquelle Pininfarina

m'avait fait confiance. Nous devons construire un certain nombre d'exemplaires pour permettre à Ferrari de participer au championnat de Formule 2, comme promis par Agnelli, et nous avons travaillé nuit et jour, en craignant de ne pas y arriver. »

2 litres au lancement, 2,4 litres après

Au lancement, la Dino 206 GT, tout comme la Fiat Dino Spider 2000, était équipée d'un V6 d'une cylindrée de 2,0 litres (alésage x course : 86 mm x 57 mm). Ce bloc tout en aluminium disposait d'un double arbre à cames en tête pour chaque banc de cylindres, fait assez peu courant à l'époque.

PININFARINA S'OCCEUPE DU SPIDER, BERTONE DU COUPÉ



se penche donc sur le sujet, tant pour assurer la robustesse de ce bloc tout en aluminium que pour faciliter son entretien. Hiérarchie de groupe oblige, les versions Ferrari – pardon, Dino – seront plus puissantes que celles destinées à Fiat : 160 ch seulement contre 180 ch. Pour autant, si la fiche technique souligne cet écart, les réelles différences entre les deux blocs demeurent floues. Au point qu'on a aujourd'hui la quasi-certitude qu'il s'agit là d'une invention d'Enzo Ferrari pour flatter l'égo des propriétaires de 206 GT. Qu'ils soient destinés à cette dernière ou au Spider 2000, tous les V6 Dino étaient en effet assemblés sur la même chaîne et présentaient a priori des spécifications identiques. Comme habituellement chez Ferrari, on fait appel à Pininfarina pour le dessin de la petite nouvelle. Dès 1965, Aldo Brovarone signe un chef-d'œuvre avec la Dino Berlinetta Speciale, qui annonce une Dino 206 GT à peine moins belle car plus consensuelle mais aussi



Grâce à ses roues arrière indépendantes, la Fiat Dino Spider 2400 étonne par son comportement routier.



1. Pas question de logo Ferrari sur cette Fiat motorisée à Maranello.

2. Ces poignées de portes séduisent par la finesse de leur style.

3. Le couvre capote gêne l'accès aux places arrière.

4. La Fiat Dino 2400 est bien plus rare que la 2000.

Voilà qui faisait de la Dino 206 GT une véritable petite Ferrari, son châssis tubulaire étant assemblé à Maranello. La plateforme à caisson de la Fiat Dino était fort logiquement plus simple. Mais son train arrière rigide, repris du coupé 2300S paraissait quelque peu archaïque en comparaison.

Heureusement, la conception évolua rapidement. En 1969, la cylindrée du moteur passe à 2,4 litres (alésage x course : 92,5 mm x 60 mm), alors que le bloc abandonne l'aluminium pour la fonte. Ainsi, il devient plus résistant aux déformations à haute température. La culasse en aluminium est par contre toujours au rendez-vous. La puissance passe officiellement à 180 ch chez Fiat sur les Spider et Coupé 2400, et à 195 ch chez Dino, sur la nouvelle 246 GT. Par ailleurs, les Fiat abandonnent leur train arrière rigide au profit de celui à roues indépendantes de la 130. Et la production est également révolutionnée. Jusqu'ici les petites séries de Dino avaient tendance à gêner le flux des

grandes séries dans l'usine de Rivalta. Décision est donc prise d'assembler les voitures chez Ferrari, à Maranello ! Voilà donc sans doute la plus noble des Fiat.

Plus rare qu'une Dino 246 GT

La plus noble des Fiat est aussi sans doute l'une des plus rares. Avec le moteur 2,0 litres, la Fiat Dino Spider a été nettement plus diffusée que la Dino 206 GT (1.163 exemplaires contre 150). Mais la tendance s'est inversée après le passage au 2,4 litres : la Dino 246 GT a nettement pris la tête, avec 3.761 exemplaires, soit plus que les Fiat Spider (420 unités) et Coupé (2.398 unités) réunies. En somme, notre

version d'essai est une espèce rare et recherchée. Ses lignes intemporelles comptent pour beaucoup dans l'attrait de cette voiture.

L'intérieur de ce modèle vu chez Cecil Cars a été entièrement tendu de cuir par son propriétaire, y compris sur la planche de bord. Difficile donc de se rendre compte de la prétendue médiocrité de la finition d'époque. Un rapide coup d'œil à l'intérieur d'un Spider 2000 également présent ce jour-là nous révèle une planche de bord en plastique, typique des années 1970 sur les modèles de grande diffusion. Les assemblages sont également dignes des autres modèles Fiat : l'ensemble n'est pas à hurler mais certainement pas ce lui d'une voiture dotée d'une mécanique Ferrari.

LA 2400 ABANDONNE LE TRAIN ARRIÈRE RIGIDE DE LA 2000

FIAT DINO SPIDER 2400

Dimensions (L x l x h) :
4,13 m x 1,71 m x 1,27 m
Architecture : moteur longitudinal avant, propulsion
Moteur : V6 essence à 65° de 2418 cm³
Puissance : 180 ch à 6.600 tr/min
Couple : 216 Nm à 4.600 tr/min
Boîte de vitesses : manuelle ZF à 5 rapports
Accélération de 0 à 100 km/h : nc
Vitesse maximale : 220 km/h
Poids : 1.240 kg



➤ Un nuancier varié

Malgré une carrière relativement brève (de 1966 à 1972) et un nombre d'exemplaires produits assez limité, la Dino Spider a été proposée dans une variété assez étendue de couleurs. Outre le Giallo Colorado (241) de notre exemplaire d'essai, on relève au catalogue les teintes suivantes :

- Corso Rosso (120)
- Rosso Vivo (152)
- Amaranto (162)
- Giallo Positano (208)
- Bianco Duco (212)
- Giallo Oriente (294)
- Verde Bottiglia (317)
- Verde (388)
- Azzuro Francia (426)
- Azzuro Metallizzato (432)
- Blu Scuro (449)
- Blu Medio (489)
- Blu Sera (492)
- Nero (601)
- Grigio Argento (605)



LA FIAT DINO SPIDER 2400 EST FABRIQUÉE À MARANELLO, CHEZ FERRARI.



1. Le V6 distille une sonorité envoûtante à mesure qu'il monte dans les tours.

2. Les accessoires sont plus visibles que le moteur en lui-même !

3. Le logo Ferrari au milieu du volant n'est pas d'origine.



C'est le démarrage du V6 (plutôt bien caché dans un berceau moteur riche en accessoires) qui trahit véritablement le tempérament de l'auto. Celui-ci s'éveille dans une sonorité riche et avec un timbre clair. Mais il faut ménager la monture à froid, ne pas prendre trop de tours et composer avec une boîte rétive tant que son huile n'est pas montée en température. Par la suite, la Fiat Dino Spider se comporte comme un véritable jouet. Ses dimensions contenues et son excellent comportement routier, s'ajoutent à une certaine légèreté. Ce qui est vrai pour le Spider 2000 à essieu arrière rigide l'est encore plus sur notre Spider 2400 à roues arrière indépendantes. L'adhérence et l'équilibre n'ont pas grand-chose à envier à une voiture moderne. Sous ses allures de petit roadster innocent, quoique mieux dessiné que la moyenne, cette italienne révèle une efficacité insoupçonnée. ■

LA LIGNÉE DE 1964 À 1973



1964 - INNOCENTI 186 GT

Elle aurait pu être la première voiture à disposer d'un V6 Ferrari. Mais le projet ne vit jamais le jour, car trop éloigné des attentes des distributeurs de la marque Innocenti, pour la plupart plus habitués à vendre des scooters Lambretta. Le V6 de ce modèle était un demi V12 Ferrari (angle de 60°), plutôt qu'un V6 Dino (angle de 65°).



1965 - DINO BERLINETTA SPECIALE

Signé Aldo Brovarone pour le compte de Pininfarina, ce prototype dévoilé au salon de Paris en 1965 a pour but d'annoncer la gamme Dino 206 et 246. Mais sa face avant est déjà celle de la Fiat Dino Spider. Comme les modèles qui suivront, cet exemplaire n'arbore aucun logo Ferrari, et se contente de la simple mention « Dino ».



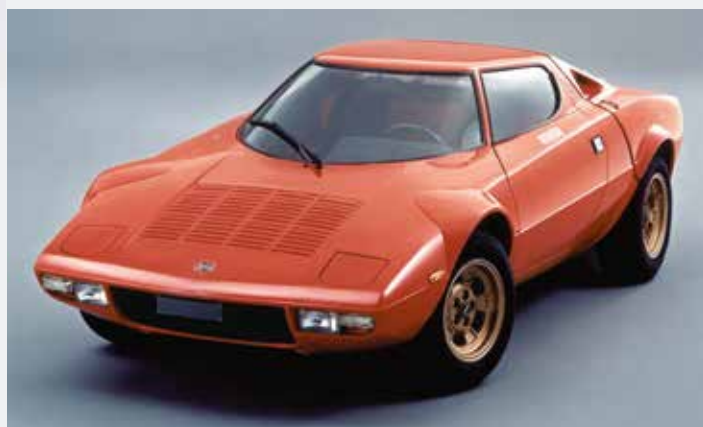
1967 - FIAT DINO COUPÉ

Pas de jaloux ! Alors que le dessin et la fabrication de la carrosserie du Spider est le fait de Pininfarina, c'est son concurrent Bertone qui hérite du coupé, lancé quelques mois plus tard. Ce dernier, commercialisé moins précipitamment, bénéficie d'une bien meilleure qualité de construction.



1967 - DINO 206 GT

A bien des titres, la Dino 206 GT fut une petite révolution pour Ferrari : c'est la première dotée d'un moteur V6, qui plus est placé en position centrale arrière. Pour autant, c'est plutôt le lien avec Fiat qui pousse Ferrari à ne pas apposer son badge sur ce modèle d'entrée de gamme. Enzo Ferrari tient en effet à la noblesse de ses modèles à moteur V12.



1973 - LANCIA STRATOS

A la fin des années 1960, le groupe Fiat commence à se dessiner assez clairement. L'absorption de Lancia en 1969 est un jalon important. Cela donne au constructeur l'accès à la banque d'organes Dino, qui servira à la conception de la Stratos. Cette bête de rallye adopte en effet le V6 2,4 litres, poussé jusqu'à 335 ch dans les versions turbo.