

FERRARI DINO 246 GT 1971



Voitures à part dans la chronologie Ferrari, les coupés Dino 206 GT et 246 GT jouissent d'une forte cote d'amour. Crée spécifiquement pour le moteur V6 imaginé par le fils d'Enzo, la marque Dino se voulait en effet plus accessible. Conçues et réalisées chez Ferrari, les Dino 206 et 246 GT ne portent d'ailleurs aucun écusson du cheval cabré. Ce qui ne les empêche pas aujourd'hui d'avoir largement dépassé leur statut initial de "Ferrari du pauvre"...

Malgré son appellation GT, la Dino 246 de Ferrari reste très proche dans sa conception et sa conduite d'une authentique voiture de course des années 60-70. A cette époque, rouler en voiture sportive était encore un art de vivre pour lequel le sacrifice du confort n'était pas un frein. Mais ce n'est pas grâce à ces traits de caractère que la Dino a connu un succès sans précédent dans l'histoire de Ferrari. On lui trouva en effet, outre un tarif plutôt compétitif, un comportement routier équilibré, neutre et agile, à la faveur de sa mécanique légère implantée au centre.

C'est cette ambiance unique, doublée de la sonorité fantastique et du caractère vif de son V6, qui compensera des faiblesses désormais bien connues de tous ses propriétaires. Pour le journaliste José Rosinski, c'était tout simplement "la meilleure Ferrari" lors de sa sortie. Un compliment qui n'a toutefois pas dû faire beaucoup plaisir à Enzo... A ceux qui ont eu la chance de l'utiliser au quotidien à une époque de vitesse libre (ou presque), elle laissa des souvenirs émus et toujours bien vivaces autant que des anecdotes rocambolesques. Enzo était trop fier pour apposer son nom sur une Ferrari qui ne soit pas munie d'un V12.

Pourtant, afin de profiter du marché croissant des voitures de sport abordables, sur lequel Porsche allait lui voler la vedette grâce à sa 911, la marque "Dino" est créée en 1964. En choisissant ce nom, Enzo rendait aussi hommage à son fils unique Alfredino, géniteur du fameux V6 éponyme et disparu en 1956. En cela, Enzo protégeait aussi le nom Ferrari, et son image, d'une association que l'on allait retrouver chez Fiat avec les Dino Spider et Dino Coupé.



Reposant sur la même base et toujours assemblée à la main chez Scaglietti, la 246 GT est présentée en mars 1969. Elle pallie différents problèmes de jeunesse du coupé Dino 206 GT, notamment au niveau moteur. Dessinée chez Pininfarina par Aldo Bravarone, la carrosserie en alu sera progressivement remplacée par de l'acier pour réduire les coûts de production. La première série de Dino 246 GT (Tipo L) fût livrée avec les capots en alu. Le bouchon de réservoir est également masqué sous une trappe.

Enfin, on procède à un allongement de l'empattement de 60 mm (2m34 au total) et des portes-à-faux, ce qui conduit à un allongement global de 94mm (4m23) bénéfique à l'habitabilité ainsi qu'à la stabilité à grande vitesse.

Bien que visuellement identique à la Dino 206 GT pour le profane, la 246 GT (Tipo 607L) lui succède avec diverses améliorations dont notamment un moteur plus gros (Tipo 236L). Son V6 quatre arbres à cames en tête carter sec et double allumage, est directement issu des Ferrari de compétition où il excellait avec seulement 1600 cm3.

La cylindrée est portée ici à 2,4 litres, par augmentation de la course et de l'alésage et le bloc est désormais en fonte. Ce moteur est gavé par 3 carburateurs Weber double corps et développe désormais 195ch à 7600 tr/min. A la fois plus puissant, plus souple et plus docile, il

donne entière satisfaction. Ce moteur, Enzo Ferrari acceptera à contrecœur de le fournir à un autre constructeur, pour animer la non moins légendaire Lancia Stratos. On le retrouve également dans les Fiat Dino Spider et Dino Coupé au destin moins flamboyant. Cette mécanique propulsait la Dino 246 jusqu'à 240 km/h et lui permettait d'abattre le 0-100 km/h en à peine plus de 7 secondes. Il est surprenant de constater que ces chiffres sont toujours dignes d'une vraie sportive aujourd'hui. Avec ces performances redoutables, la Dino 246 faisait mieux que répondre à la Porsche 911 S car elle lui opposait aussi un autre atout : son châssis bien plus moderne.



Car la petite Ferrari Dino est tout sauf une sportive au rabais dans sa conception. La suspension est indépendante aux quatre roues, à ressorts et amortisseurs télescopiques Koni et barres antiroulis avant et arrière. Derrière les jantes 14" Cromodora à écrou central, on découvre quatre freins à disques ventilés. Et surtout, avec son moteur à l'arrière, elle présente un équilibre des masses remarquable qui se traduit par une tenue de route qui paraît encore étonnamment moderne.

En cours de production, la monte pneumatique passera de 185 à 205/70, toujours en 14" de diamètre. A cette occasion, la Ferrari Dino reçoit également une barre stabilisatrice arrière plus grosse et des suspensions plus fermes.

La Ferrari Dino 246 subit une seconde évolution au millésime 1971, identifiée sous le code Tipo M (ou Série II) et appliquée à partir du châssis 1118. Pour commencer, la carrosserie évolue peu stylistiquement. Les essuie-glaces ne sont plus chromés mais noir et il n'y a plus qu'un seul feu de recul. Les jantes, auparavant fixées par un écrou central (knock off) évoluent

vers un système de fixation à 5 boulons et se distinguent par leur cache moyeu orné du logo Dino. La Ferrari Dino troque également ses disques Girling pour des ATE. Pour réduire les coûts, Ferrari remplace le cuir des sièges dont les appuie-tête sont incorporés par du simili noir. Apparaissent dans l'habitacle à ce moment les poignées d'ouverture du coffre et du capot moteur ainsi que le repose pied côté passager et les commandes de ventilation sur la planche de bord. On note également le rajout de bacs vide-poches dans les portières, issus de la Fiat 500.



Dernière évolution de la Ferrari Dino, la série III ou Tipo E apparaît au second semestre 1971. Le succès de la 246 GT ne se dément pas malgré une concurrence dynamique (Porsche 911 S, Alfa Romeo Montréal, Lamborghini Urraco, DeTomaso Pantera) et la production est passée de 3 voitures par semaine à 3 voitures par jour ! Esthétiquement, on note encore quelques évolutions et ces versions se reconnaissent principalement à leur calandre à coins plus carrés et aux pare-chocs qui ne rentrent plus à l'intérieur. Le positionnement des essuie-glaces revient à un mouvement plus conventionnel. La nouveauté la plus significative est l'introduction en mars 1972 d'une nouvelle version de carrosserie baptisée GTS. La production des 246 GT et 246 GTS est finalement arrêtée en 1974, avec un total de 3700 exemplaires.

Livrée neuve en 1971 notre Dino 246 fut acquise par le propriétaire actuel en 2009 dans la région lyonnaise, avec 41000km au compteur. Il décida alors d'entreprendre une profonde restauration à partir de la coque nue. La carrosserie sera confiée au maître carrossier Claude Delpipo, la mécanique (moteur et train avant) sera quant à elle confiée à Jean-Pierre Julien,

et la sellerie a « Sellerie tradition » Fabrice MAURY meilleur ouvrier de France. Tout fut repris à neuf sur la voiture, faisceau électrique, moteur, train roulant etc...quelques années plus tard cette superbe 246GT fut contrôlée par Gipi Motor, afin de valider l'ensemble des travaux et d'en concrétiser la mise au point.

Actuellement suivi par Franck Opderbeck, munie contrôle d'un contrôle technique vierge de juillet 2021 et totalisant 43850km au compteur (qui semble être celui d'origine), nous sommes très fiers de vous présenter cette superbe auto qui vous mettra dans la peau de Danny Wilde alias Tony Curtis.



The Dino 206 GT and 246 GT coupés are very special cars in Ferrari's chronology, but they are also very popular.

Created specifically for the V6 engine designed by Enzo's son, the Dino brand was intended to be more accessible. Designed and built at Ferrari, the Dino 206 and 246 GT do not bear the badge of the prancing horse. This does not prevent them today from having largely surpassed their initial status of "poor man's Ferrari"...

Despite its GT name, the Ferrari Dino 246 is still very close in its design and driving to an authentic racing car of the 60s and 70s. At that time, driving a sports car was still an art of living for which the sacrifice of comfort was not an obstacle. But it was not thanks to these traits that the Dino enjoyed unprecedented success in the history of Ferrari. In addition to its competitive price, the Dino was found to be balanced, neutral and agile on the road, thanks to its light, centrally located engine.

It is this unique atmosphere, coupled with the fantastic sound and lively character of its V6, that will compensate for the weaknesses now well known to all its owners. For journalist José Rosinski, it was simply "the best Ferrari" when it came out. A compliment that must not have pleased Enzo very much... To those who had the chance to use it daily in an era of free speed (or almost), it left emotional and still vivid memories as well as rocky anecdotes.



Enzo was too proud to put his name on a Ferrari that didn't have a V12. However, to take advantage of the growing market for affordable sports cars, where Porsche would steal the show with its 911, the "Dino" brand was created in 1964. In choosing this name, Enzo was also paying tribute to his only son Alfredino, who had produced the famous V6 of the same name and had died in 1956. In doing so, Enzo was also protecting the Ferrari name, and its image, from an association that was to be found at Fiat with the Dino Spider and Dino Coupé. The 246 GT was presented in March 1969 on the same base and still hand assembled at Scaglietti. It made up for various teething problems with the Dino 206 GT coupé, notably with the engine. Designed by Aldo Bravarone at Pininfarina, the aluminium bodywork was gradually replaced by steel to reduce production costs. The first series of Dino 246 GT (Tipo L) was generally delivered with aluminium bodywork or at least aluminium bonnets. The fuel filler cap was also hidden under a hatch.

Finally, the wheelbase was lengthened by 60mm (2.34m in total) and the overhangs by 94mm

(4.23m), resulting in an overall lengthening of the car, which is beneficial to both the interior and stability at high speeds.

Although visually identical to the Dino 206 GT to the uninitiated, the 246 GT (Tipo 607L) succeeded it with various improvements including a larger engine (Tipo 236L). Its four overhead camshafts dry sump V6 engine with dual ignition is directly derived from the Ferrari racing cars where it excelled with only 1600 cm3.



The displacement is increased to 2.4 litres by increasing the stroke and bore and the block is now made of cast iron. This engine is fed by 3 Weber twin carburetors and now develops 195 hp at 7600 rpm. More powerful, more flexible, and more docile, it gives complete satisfaction. Enzo Ferrari reluctantly agreed to supply this engine to another manufacturer to power the no less legendary Lancia Stratos. It was also used in the Fiat Dino Spider and Dino Coupé, which had a less flamboyant fate.

This engine propelled the Dino 246 to 240 km/h and allowed it to do 0-100 km/h in just over 7 seconds. Surprisingly, these figures are still worthy of a true sports car today. With this formidable performance, the Dino 246 was more than just a match for the Porsche 911 S, as it also had another advantage: its much more modern chassis.

Because the little Ferrari Dino is anything but a cheap sports car in its design. The suspension is four-wheel independent, with Koni springs and telescopic dampers and anti-roll bars at the front and rear. Behind the 14" Cromodora wheels with central nut, there are four ventilated

disc brakes. And above all, with its engine at the rear, it has a remarkable balance of masses which translates into a handling that still looks surprisingly modern.

During production, the tyre size will be increased from 185 to 205/70, still in 14" diameter. The Ferrari Dino also received a larger rear stabilizer bar and firmer suspensions.



The Ferrari Dino 246 underwent a second evolution in the 1971 model year, identified under the code Tipo M (or Series II) and applied from chassis 1118. To begin with, the bodywork changed little stylistically. The windscreen wipers are no longer chromed but black and there is only one reversing light. The wheels, previously fixed with a central nut (knock off), are now fixed with 5 bolts and are distinguished by their hub cover with the Dino logo. The Ferrari Dino also swapped its Girling discs for ATE discs. To reduce costs, Ferrari replaces the leather seats with black imitation leather. In the cabin, the handles for opening the boot and the bonnet, as well as the footrest on the passenger's side and the ventilation controls on the dashboard were added. The addition of door storage bins from the Fiat 500 was also noted.

The last evolution of the Ferrari Dino, the series III or Tipo E appeared in the second half of 1971. The success of the 246 GT is not denied despite dynamic competition (Porsche 911 S, Alfa Romeo Montreal, Lamborghini Urraco, DeTomaso Pantera) and production has increased from 3 cars per week to 3 cars per day! Aesthetically, there are still some evolutions and these versions can be recognized mainly by their grille with squarer corners and bumpers that no longer fit inside. The positioning of the windscreen wipers returns to a more conventional movement. The most significant change was the introduction in March 1972 of a new body

version called GTS. Production of the 246 GT and 246 GTS was finally halted in 1974, with a total of 3,700 cars.



Delivered new in 1971 our Dino 246 was acquired by the current owner in 2009 in the Lyon region, with 41000km on the clock. He then decided to undertake a thorough restoration from the bare shell. The bodywork will be entrusted to the master coachbuilder Claude Delpipo, the mechanics (engine and front axle) will be entrusted to Jean-Pierre Julien, and the saddlery to "Sellerie Tradition" Fabrice MAURY meilleurs ouvrier de France. Everything on the car was rebuilt, electric harness, engine, running gear etc... A few years later this superb 246GT was checked by Gipi Motor, in order to validate all the work and to finalize the development. Currently followed by Franck Opderbeck, with a clean MOT dated of July 2021 and 43850km on the clock (which seems to be the original one), we are very proud to present you this superb car that will put you in the shoes of Danny Wilde alias Tony Curtis.