

icone

Ferrari

365 GTB/4

ÉTONNANTE DAYTONA



icone

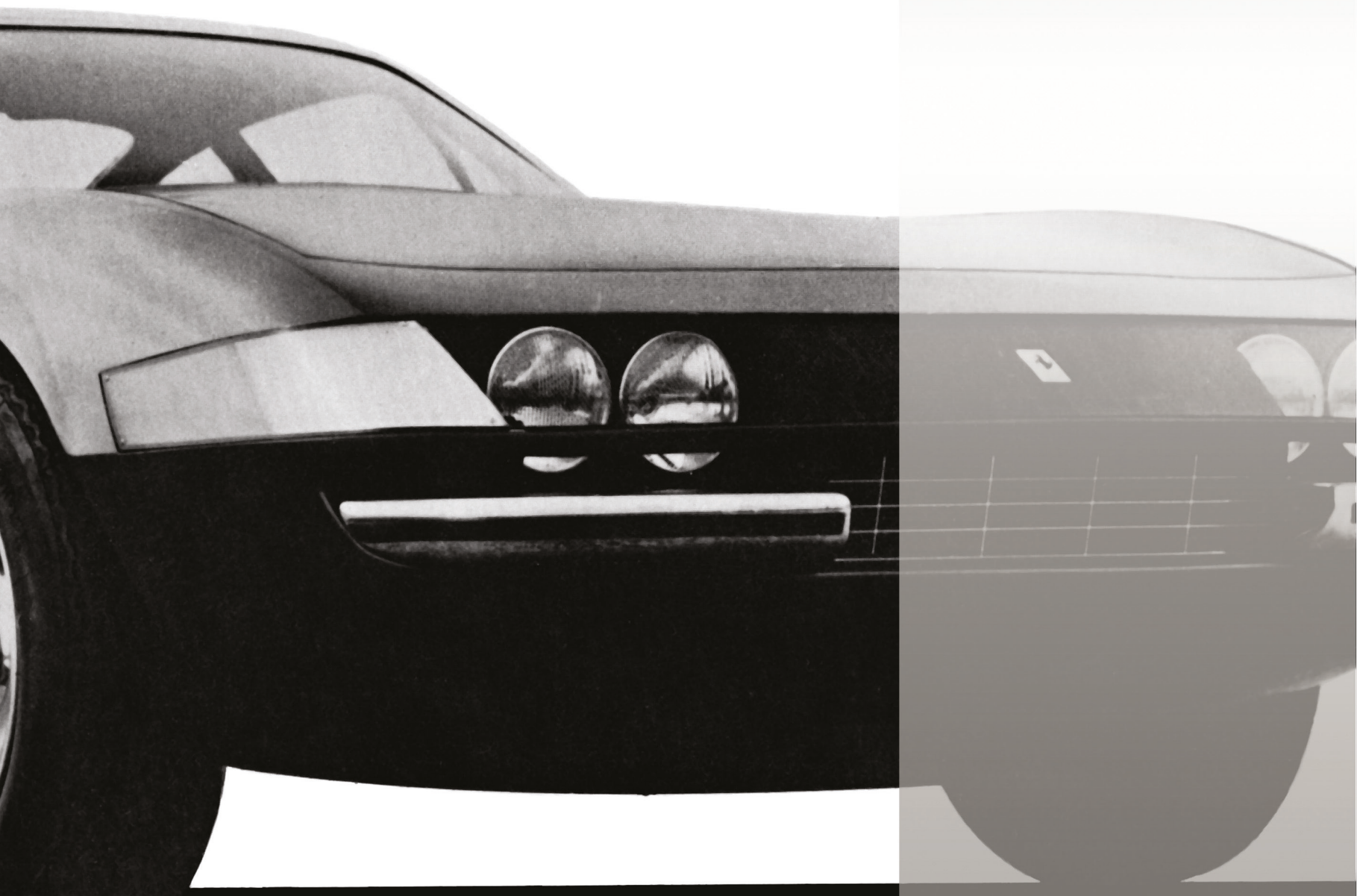
Ferrari

365 GTB/4

ÉTONNANTE DAYTONA

365 GTB

4 *pininfarina*



SOMMAIRE

7 • AVANT-PROPOS

01

UNE PLACE TELLEMENT À PART • 8

02

03

14 • LES FEUX DE LA RAMPE

DANS L'AIR DU TEMPS • 50

04

05

70 • UNIQUES TUNIKES

VICTOIRES TRANSATLANTIQUES • 106

06

07

126 • IMAGES ET MARQUES

LA FAUTE AUX COPIES • 138

08

09

154 • COUSINE ET DESCENDANCE

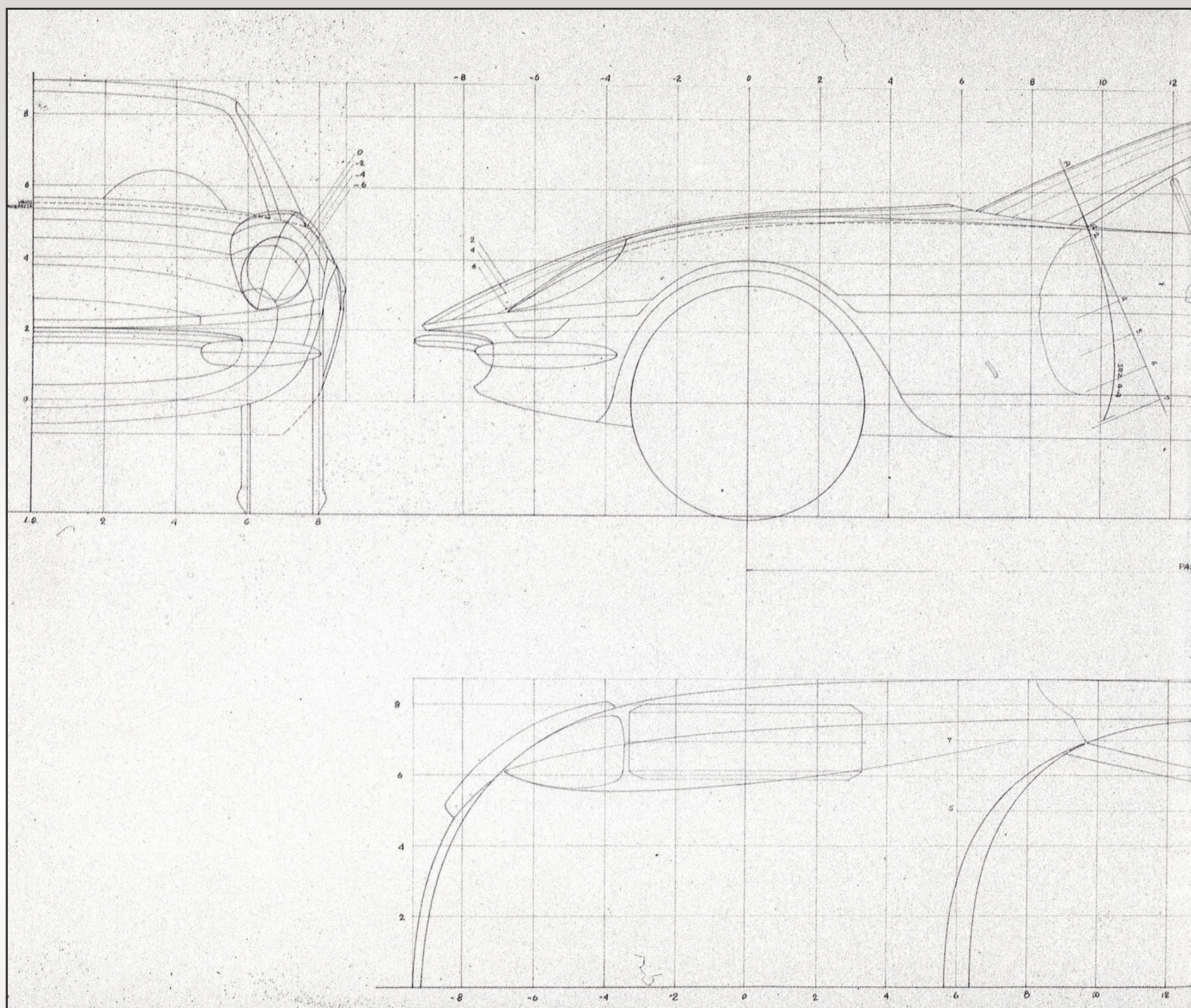
TECHNIQUE : INNOVATION
ET TRADITION • 172

192 • REMERCIEMENTS

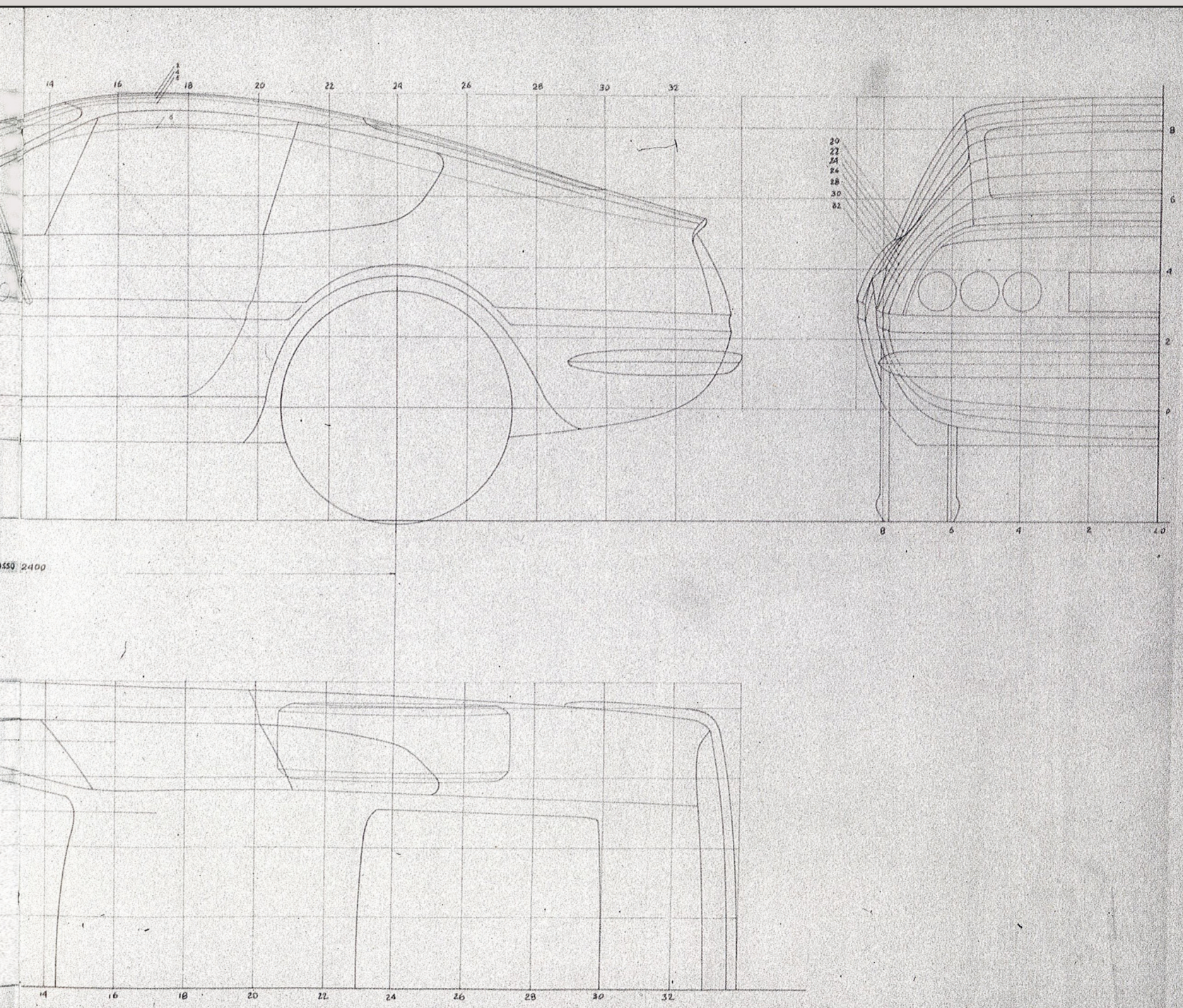




LES FEUX DE LA RAMPE



Ce plan de forme présente des sections régulières à l'échelle 1 permettant la création de la carrosserie du pré-prototype. On remarquera notamment le choix des six feux arrière. © Leonardo Fioravanti



CHRIS AMON ET MIKE PARKES

Chris Amon et Mike Parkes arrivent premier et deuxième aux fameuses 24 Heures de Daytona 1967 : une sorte de prédestination à s'occuper de la voiture qui devait porter le nom de cette course triomphale !

Le passage de Chris Amon chez Ferrari entre 1967 et 1969 coïncide exactement avec la naissance de la 365 GTB/4. Il est donc sollicité pour assurer des essais et participer à sa mise au point (voir photos). Il faut se souvenir qu'à l'époque la carrière des pilotes est plus éclectique qu'actuellement.



Ils courent notamment tant en Formule 1 qu'en sport-prototype. C'est en l'occurrence dans la deuxième catégorie que le Néo-Zélandais s'illustre : victoire avec Bruce McLaren aux 24 Heures du Mans 1966 sur Ford GT40, puis avec Lorenzo Bandini à Daytona et Monza l'année suivante sur la Ferrari 330 P4. Son palmarès en F1 est vierge de succès, ce qui le pousse à quitter la Scuderia pour rejoindre une écurie qu'il pense plus performante. Mais le compteur de victoires restera bloqué à zéro. L'accident de Niki Lauda au Nürburgring en 1976 l'incitera à mettre fin à sa carrière. De son côté, engagé en 1963 par Ferrari non seulement pour ses compétences en pilotage mais aussi en ingénierie, Mike Parkes étoffe également son palmarès

Entre deux compétitions, les pilotes maison Chris Amon (ici) et surtout Mike Parkes ont mis leur talent au service de la mise au point de la Daytona. © Klementaski

en endurance. Victoires aux 12 Heures de Sebring 1964 à bord d'une Ferrari 275 P d'usine, aux 1 000 Kilomètres de Monza 1965 sur une 275 P2, aux 1 000 Kilomètres de Spa, de Monza et de Paris 1966 au volant respectivement de la magnifique 330 P3 puis de la 250 LM de l'écurie privée de David Piper. Il est grandement mis à contribution pour tout le développement et la mise au point de la Ferrari Daytona. Il finit même par piloter sa version Groupe 4 aux 24 Heures du Mans 1972. Avec le châssis n° 15 225 engagé par la Scuderia Filipinetti, il y décroche une septième place au général, en complétant ainsi le triplé gagnant de la catégorie GTS, derrière la Daytona de l'écurie Pozzi (châssis n° 15 667) et celle du North American Racing Team (châssis n° 15 685). Intégré ensuite dans l'équipe de développement de la Lancia Stratos, il trouve la mort dans un accident de la route banal en août 1977, à l'âge de 46 ans.

On imagine facilement l'état imparfait des infrastructures routières et la circulation hétéroclite dans l'Italie de la fin des années 1960. Il n'est alors pas étonnant d'apprendre qu'un de ces essais s'avère fatal le 20 octobre 1969 pour deux ingénieurs maison âgés de trente ans. Et pas n'importe lesquels puisqu'il s'agit de l'ingénieur Antonio Coccozza, responsable de l'étude de la Daytona, et de son collègue Gian Andrea Bianchi. Dans un article touchant publié dans le magazine *L'Auto-Journal* de décembre 1969, André Costa, de passage à Maranello pour un essai une semaine après le drame, indique apprendre l'horrible nouvelle de la bouche d'Enzo Ferrari lui-même, très affecté. Giorgio Carta Satta, récemment embauché et propulsé au volant de la Daytona pour y valider les pneus puis les suspensions, lui présente ensuite sur son bureau le pommeau de levier de vitesses noir que Coccozza tenait encore dans sa main à l'arrivée des secours. Deux jours après le drame, la firme fait imprimer une carte mortuaire pour les obsèques. Sous la photo des deux victimes ce sobre message : « Tombés le 20 octobre 1969 à la suite d'un accident de travail. Ferrari se souvient avec émotion et affection. »

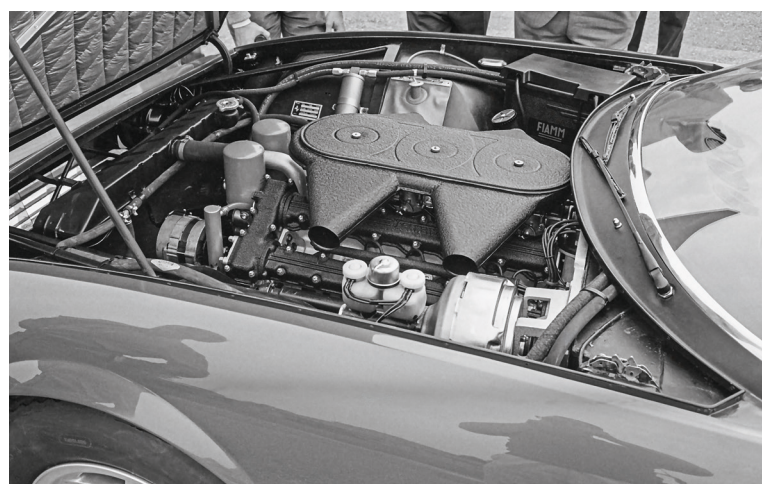
Là encore, le recouplement entre les dates et les événements peut nous faire supposer que le châssis incriminé dans cet accident porte le n° 12 037. En tout cas cette tragédie renforce alors la volonté du Commendatore de créer une piste d'essai moderne, sécurisée et exclusivement réservée au développement de ses bolides : la piste de Fiorano doit en bonne partie son existence à la Daytona.



Il y a peu de drames dans l'histoire de la Daytona, mais celui-ci est terrible. © collection Pierre Philippe



Le grand jour: la rampe de feux sous les feux de la rampe! © DPPI



Sur le modèle de série, les deux paires de prises d'air latérales visibles ici seront remplacées par une seule, plus large, côté droit. © Klementaski

UN BAPTÊME ITALO-FRANCO-BRITANNIC

La Daytona est officiellement dévoilée au salon de l'Automobile de Paris en septembre 1968, mais pas sur le stand Ferrari, car à l'époque il n'y en a pas vraiment. Les modèles sont en effet présentés sur les stands de Pininfarina et de la Franco-Britannic, alors importateur officiel de la marque en France (mais aussi d'autres marques de luxe comme Rolls-Royce, par exemple).

Sur le stand Pininfarina, deux modèles sont exposés. Le châssis 11 795 pose à côté de la toute récente Dino 206, autre légende née peu de temps auparavant du dessin d'Aldo Brovarone (sous le nom de Dino Berlinetta Speciale) et mis au point par Leonardo Fioravanti. Le designer évoque avec fierté la cohabitation de ces deux voitures que l'on pourrait qualifier... d'hybrides. D'un côté la 206 GT dispose en effet d'une architecture novatrice à l'époque pour un modèle de route avec son moteur arrière, mais conserve, malgré un design fabuleux, quelques dernières rondeurs de la décennie écoulée. De l'autre, la Daytona fait l'exercice inverse avec une mécanique placée de manière classique, à l'avant, mais avec cette fois un style résolument moderne.

La 365 GTB/4 – car c'est bien son patronyme officiel – arbore une robe rouge... métallisée ! Une première, presque hérétique mais tellement

ÉTAPE 3 : POSE DES SOUS-ENSEMBLES DE CARROSSERIE

Sur le squelette maintenant dégagé, on amène la robe de la Daytona, par sous-ensemble. Les quatre ouvrants que sont les capot, malle arrière et portes sont en aluminium et montés en dernier, le reste de la carrosserie restant classiquement en acier. L'armature de la planche de bord est installée, ainsi que d'autres accessoires comme quelques mécanismes de porte, les gaines de câbles d'ouverture de trappe à carburant et de coffre. Une fois complètement ajustée, la carrosserie est poncée pour effacer toutes les irrégularités de soudure entre panneaux, quitte à effectuer quelques retouches locales grâce à l'apport de plomb fondu.



Malle arrière et capot du coupé, en aluminium, sont maintenant «ferrés» en position et l'on régularise les défauts par apport de métal fondu. © Neill Bruce



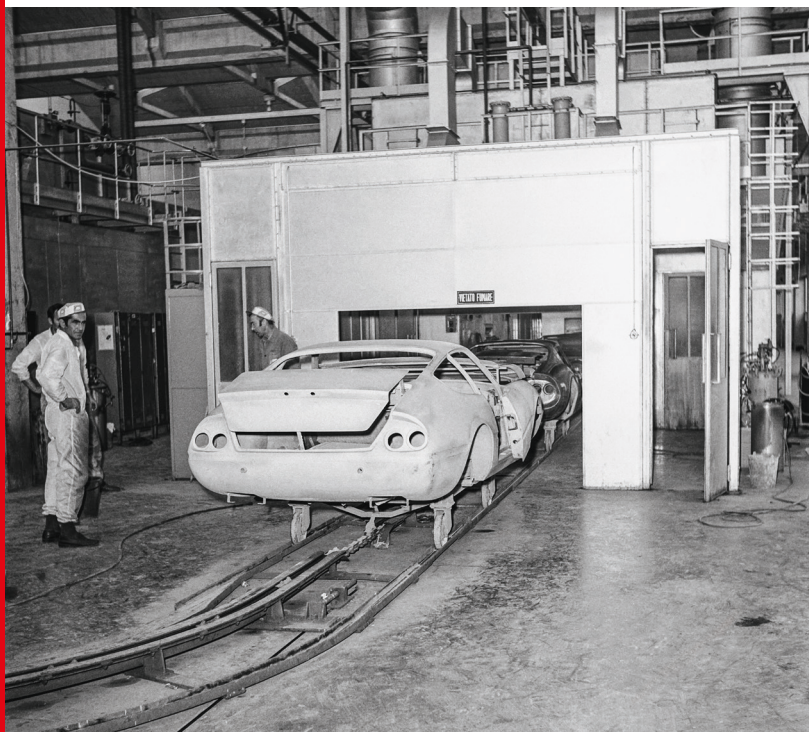
La doublure de porte est ébavurée avant la soudure du panneau extérieur. On aperçoit tout au fond les sous-ensembles empilés et les capots en attente du prochain poste. © Neill Bruce



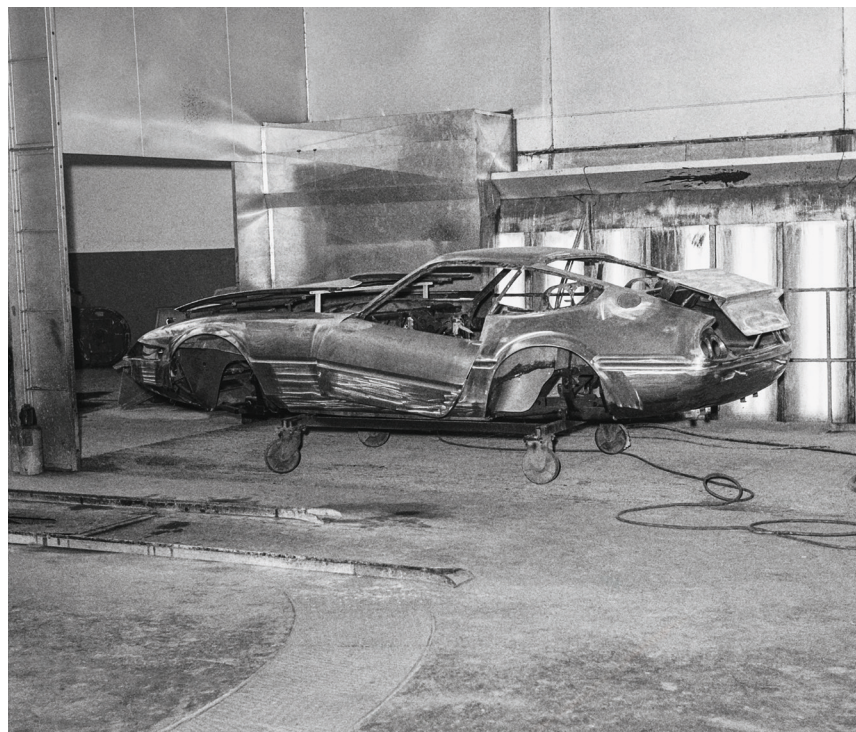
On distingue au premier plan le panneau du capot et celui du coffre en cours de préparation avant d'être placés sur la Daytona juste derrière. © Klementaski

ÉTAPE 4 : PEINTURE

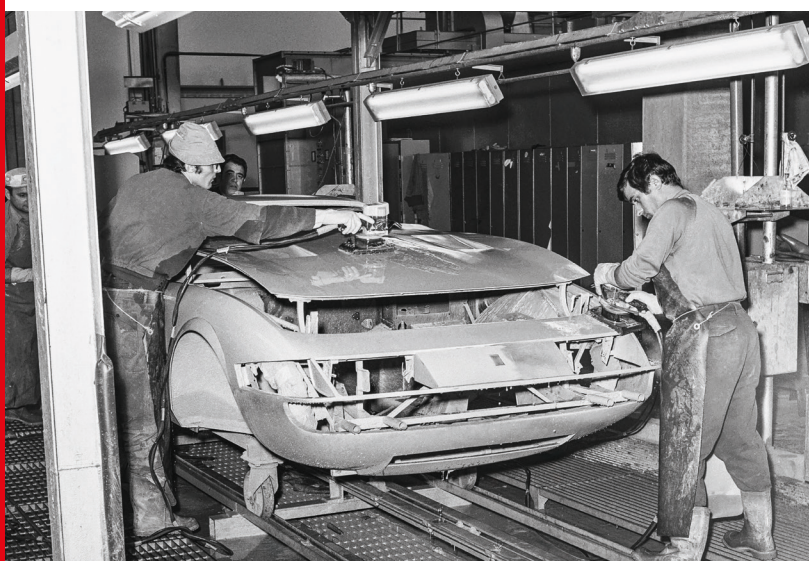
Il est alors temps de recouvrir la belle de la teinte définitive retenue par son futur et impatient propriétaire. Pose d'apprêt, peinture et lustrage s'enchaînent dans l'ordre, les ouvrants étant maintenus entrebâillés pour faciliter le passage du pistolet à peinture dans toutes les zones, autrement inaccessibles portes ou capot fermés. Quelques faisceaux électriques et mécanismes sont ajoutés à la Daytona maintenant formée, avant qu'elle rejoigne l'usine de Maranello pour recevoir tout le reste : tous ses équipements mécaniques, la sellerie et les accessoires divers.



Une Dino et une Daytona se succèdent avant peinture. © Neill Bruce



Voici la configuration de la carrosserie juste avant la peinture: les ouvrants sont écartés pour permettre de peindre toutes les zones nécessaires. © Neill Bruce



Polissage en règle pour parfaire la peinture. © Neill Bruce



Dans l'habillement, on juge que le noir va avec tout. On peut aussi dire que la Daytona est belle quelle que soit sa couleur. (Châssis n° 14543) © Bonhams





De très nombreux exemplaires à conduite à droite présentent cette élégante protection de museau tubulaire, proposée par la concession officielle britannique. © Bonhams



*La forme des tubes de cette protection suit
scrupuleusement celle de l'ouverture de calandre. © Bonhams*
.....



Les fixations se situent sur le flanc supérieur des pare-chocs. © Bonhams
.....

À L'ARCEAU DES ÉTATS-UNIS : CHÂSSIS N° 14 897

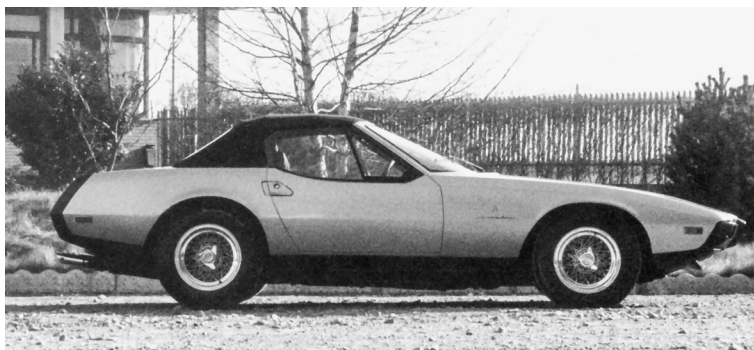
Historiquement, ce châssis est le premier à être carrossé, en 1974, par Giovanni Michelotti, à partir d'un coupé aux spécifications américaines fabriqué en 1972, de couleur jaune avec intérieur noir. Il s'agit d'un exemplaire unique commandé par Luigi Chinetti Senior et présenté au salon de Turin en 1974. C'est un cabriolet équipé de manière à se conformer à la réglementation américaine en termes de protection : bouclier avant et arrière en matière synthétique, arceau (amovible). C'est peut-être la plus élégante et équilibrée des transformations de Michelotti.

Peint après transformation en bleu métallisé et doté d'un intérieur beige fauve entièrement redessiné pour assurer une meilleure cohérence avec le style anguleux de l'extérieur, le châssis 14 897 est parfois présenté sans l'arceau central : la fluidité et la finesse générale de la voiture sont ainsi mieux mises en valeur. Son profil et notamment sa ligne de capot avant peuvent faire penser à la Triumph TR7 cabriolet. Bien qu'ayant œuvré avec talent pour cette marque, Michelotti n'est pourtant pas le designer de ce spider anglais.

Il est couramment mentionné que ce cabriolet était destiné à Steve McQueen, lui-même effectivement propriétaire préalable d'un des exemplaires de 275 GTB/4 spider NART. Il est pourtant quasi certain que l'acteur ne l'a finalement pas possédé. L'intérêt pour l'artiste, le pilote et les Ferrari font que les photos de ses 250 GT Lusso, 275 GTB/4 spider NART,

etc. ne manquent pas, appuyées par le témoignage de son fils Chad. Mais il n'en est rien pour la Daytona 14 897 : aucune photo du héros de *Bullit* avec cette Daytona n'a été exhumée.

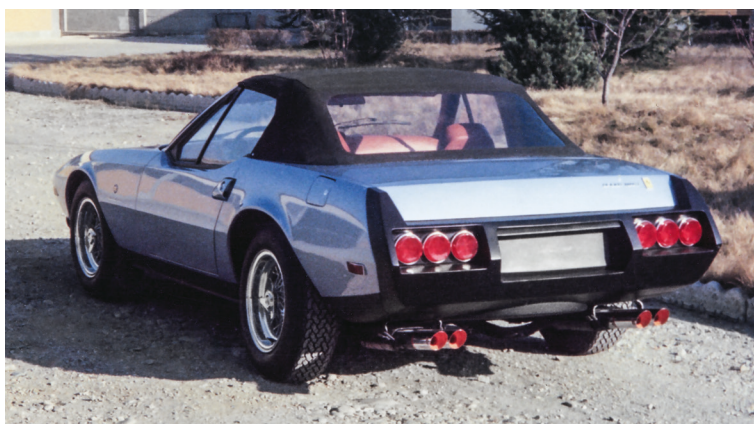
Il y a moins de cinq ans, le châssis n° 14 897 s'est vu retirer les boucliers et protections noirs des faces avant et arrière, pourtant si caractéristiques et intentionnels sur ce modèle.



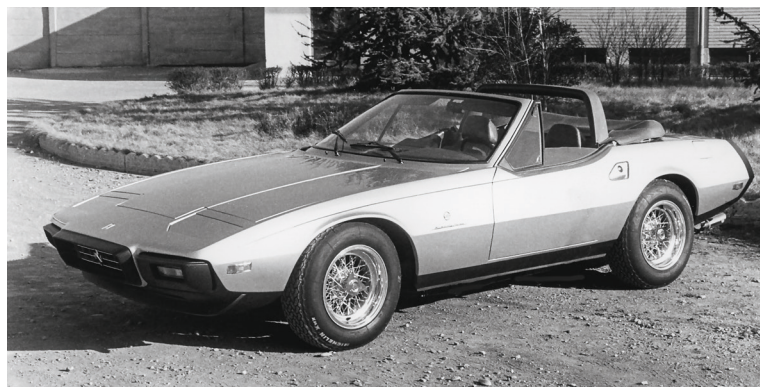
Un profil affûté et une capote joliment dessinée. D'aucuns y verront des lignes similaires à celles de la Triumph TR7. © Edgardo Michelotti



La face arrière modifiée récemment est à comparer avec l'originale (ci-contre) et celle du spider de série, en arrière plan. © Pierre Philippe



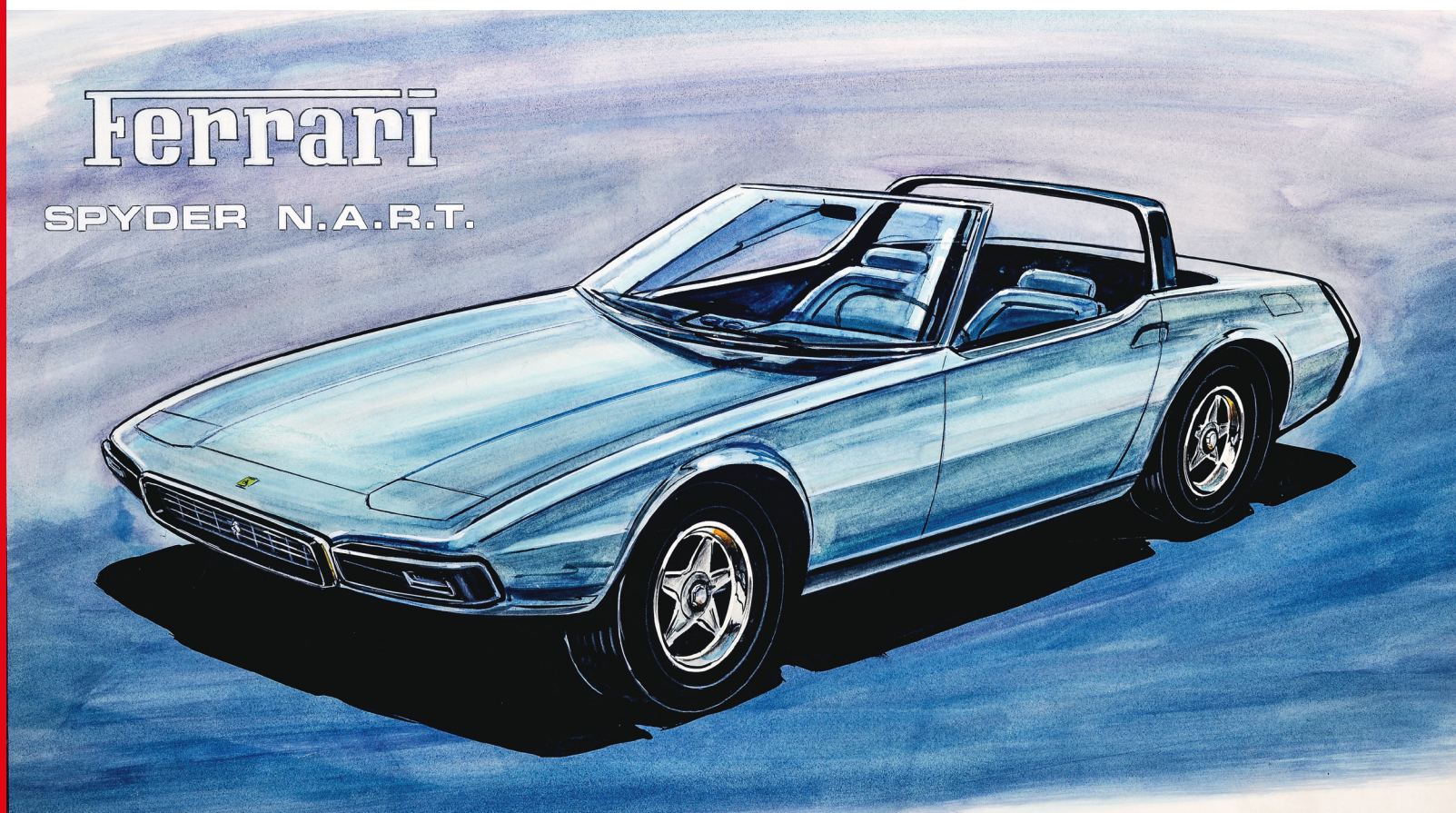
La Daytona arbore finalement les six feux, comme sur le pré-prototype. Le bouclier arrière est très enveloppant et remonte latéralement jusqu'en haut de la malle. © Edgardo Michelotti



Le résultat est élégant. Seul l'arceau jure un peu. On verra souvent des photos de revendeurs où il est retiré. © Edgardo Michelotti



Une commande d'ouverture de porte d'un style très soigné. © Pierre Philippe



Un dessin couleur où figure déjà l'arceau. Le décroché en haut de porte sera accentué et les jantes cinq branches finalement retirées au profit des roues à fil Borrani. © Edgardo Michelotti



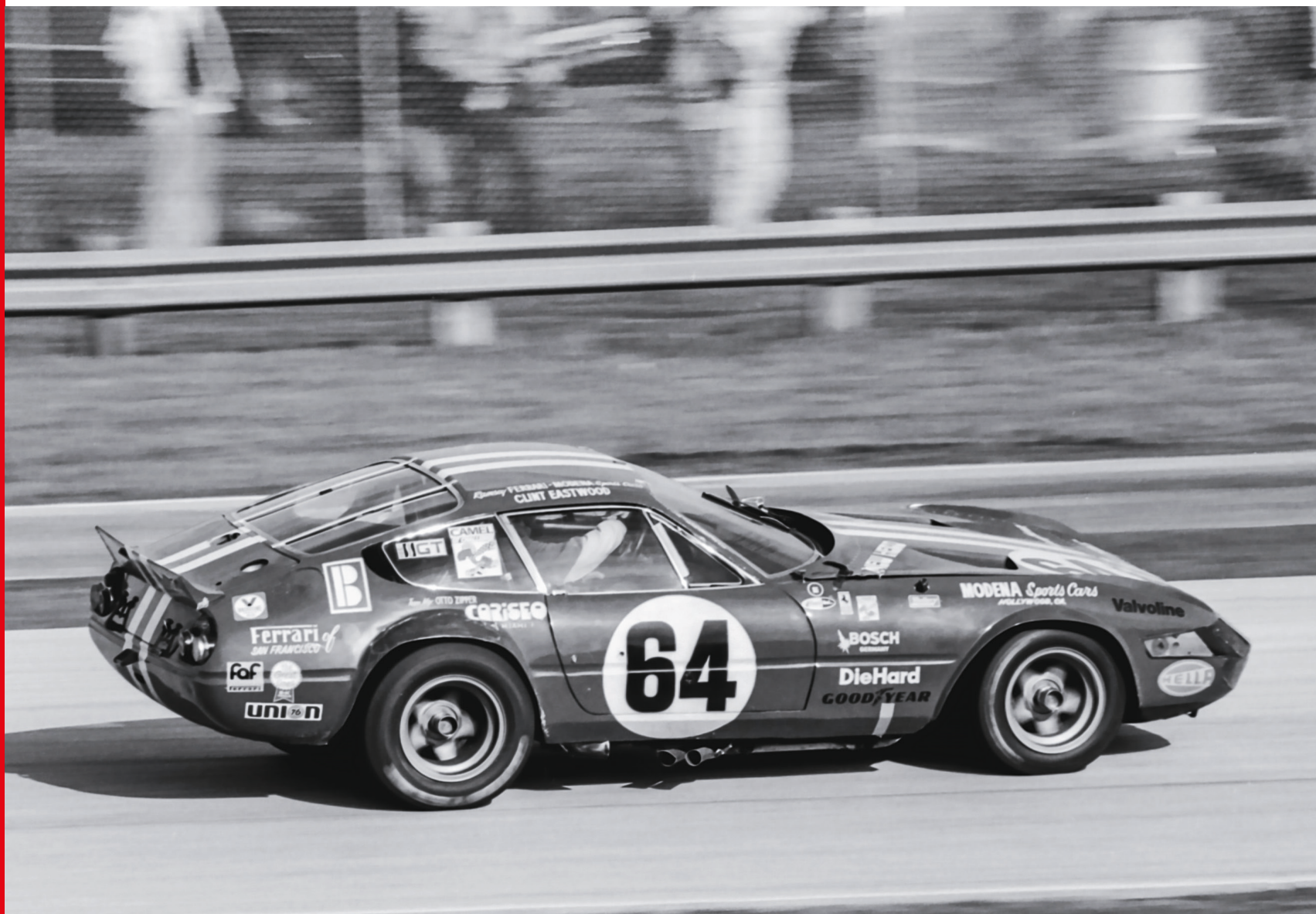
Le dernier propriétaire a souhaité retirer les boucliers noirs avant et arrière © Pierre Philippe



Une face avant gravillonnée, des surfaces noircies, la bataille de Daytona 1978 est rude pour une voiture sortie voilà maintenant dix ans. (Châssis n°16407) © DPPI



Racheté au NART, cet exemplaire est l'unique Daytona engagée en 1976 dans une compétition internationale, les 24 Heures de Daytona en l'occurrence. Elle y finit à une belle sixième place. (Châssis n°15685) © DPPI



Paul Newman et Clint Eastwood (voyez au-dessus de la porte): un casting prestigieux qui ne fait pourtant pas du cinéma à Daytona en 1977. (Châssis n° 14437) © DPPI

1976-1978 : LA RÉSISTANCE

C'est une période de transition alors que la toute nouvelle Ferrari 512 BB préparée pour la compétition fait son apparition. Les BB Groupe 4 puis BB LM sont préférées par les écuries partenaires afin de tenter de contrer les Porsche 911 de plus en plus dominatrices. Les Daytona sont alors cédées à des écuries plus modestes. Mais ces modèles incarnent à présent l'ancienne génération et leur solidité ne suffit plus à combler des performances nettement en retrait. Uniquement engagée en terre américaine, la Daytona obtient, malgré, tout la sixième place des 24 Heures de Daytona 1976 avant de grimper une marche supplémentaire l'année suivante grâce à l'acteur Paul Newman, accompagné de Milt Minter et Elliot Forbes-Robinson.

La minceur des engagements et succès en course lors des championnats du monde entre 1976 et 1978 donne l'occasion d'évoquer *a contrario* les nombreuses et victorieuses participations de la Daytona aux courses de côte franco-suisse. En 1973 disparaît Georges Filipinetti et, avec lui, la *scuderia* du même nom qu'il avait fondée. Nicolas Bühler en récupère la Daytona n° 15 225, exemplaire uniquement utilisé à l'occasion de deux courses : les 24 Heures du Mans et Tour de France automobile 1972. Entre 1973 et 1980, le pilote suisse l'engage pour quinze à vingt courses de côte par an avec, *in fine*, plus de cent dix victoires à son actif ! Là encore, un record.

« Les répliques de voitures de légende portent les puristes à afficher un certain mépris à leur égard. Mais ne sont-elles pas un vibrant hommage ? »

Auto Rétro, novembre 2011

On ne copie que des chefs-d'œuvre... Et le nombre de copistes ne fait que confirmer l'aura du modèle d'origine. C'est pourquoi il serait malhonnête de revendiquer une certaine exhaustivité de traitement de l'histoire de la Daytona sans aborder le volet controversé de ses répliques. Commençons donc par mettre à plat la controverse pour ensuite faire un tour objectif des diverses réalisations. Car après tout, les possesseurs de répliques de Daytona sont avant tout des passionnés de Daytona. Voilà un point commun qui mérite bien une certaine considération, voire finalement la sympathie des passionnés ou propriétaires de la vraie Daytona.

Le commerce de répliques est d'abord éminemment sensible d'un point de vue légal car ces voitures arborent pour plusieurs et à divers endroits un blason Ferrari. Cette fausse identité peut être soit considérée comme un

inoffensif hommage, soit comme une amusante usurpation, soit comme une contrefaçon pure et simple. Ferrari ayant déjà du mal à reconnaître certaines de ses filles dès lors qu'un carrossier pourtant compétent a osé, par exemple, lui ôter son toit pour en faire un cabriolet non existant au catalogue de la marque (par exemple, sur des Ferrari 400 ou Testarossa), vous imaginez son courroux pour des voitures n'ayant jamais mis les roues à Maranello ! Les actions juridiques de Ferrari auront d'ailleurs raison de plusieurs fabricants de ces *kit cars*. Certains d'entre eux préfèrent donc créer un logo proche de l'original pour être irréprochables au regard de la loi, mais cela ne suffit pas : la copie reste frauduleuse. Quant à l'appellation des modèles, on évitera soigneusement toute référence aux désignations type « Ferrari » ou « 365 GTB/4 ». On ne se prive pas, par contre, d'utiliser et

ARROW SPYDER Ltd.



Unit C, Bynea Industrial Estate, Bynea, Llanelli, Dyfed. SA14 9ST.
Tel. and Fax: 0554 776089

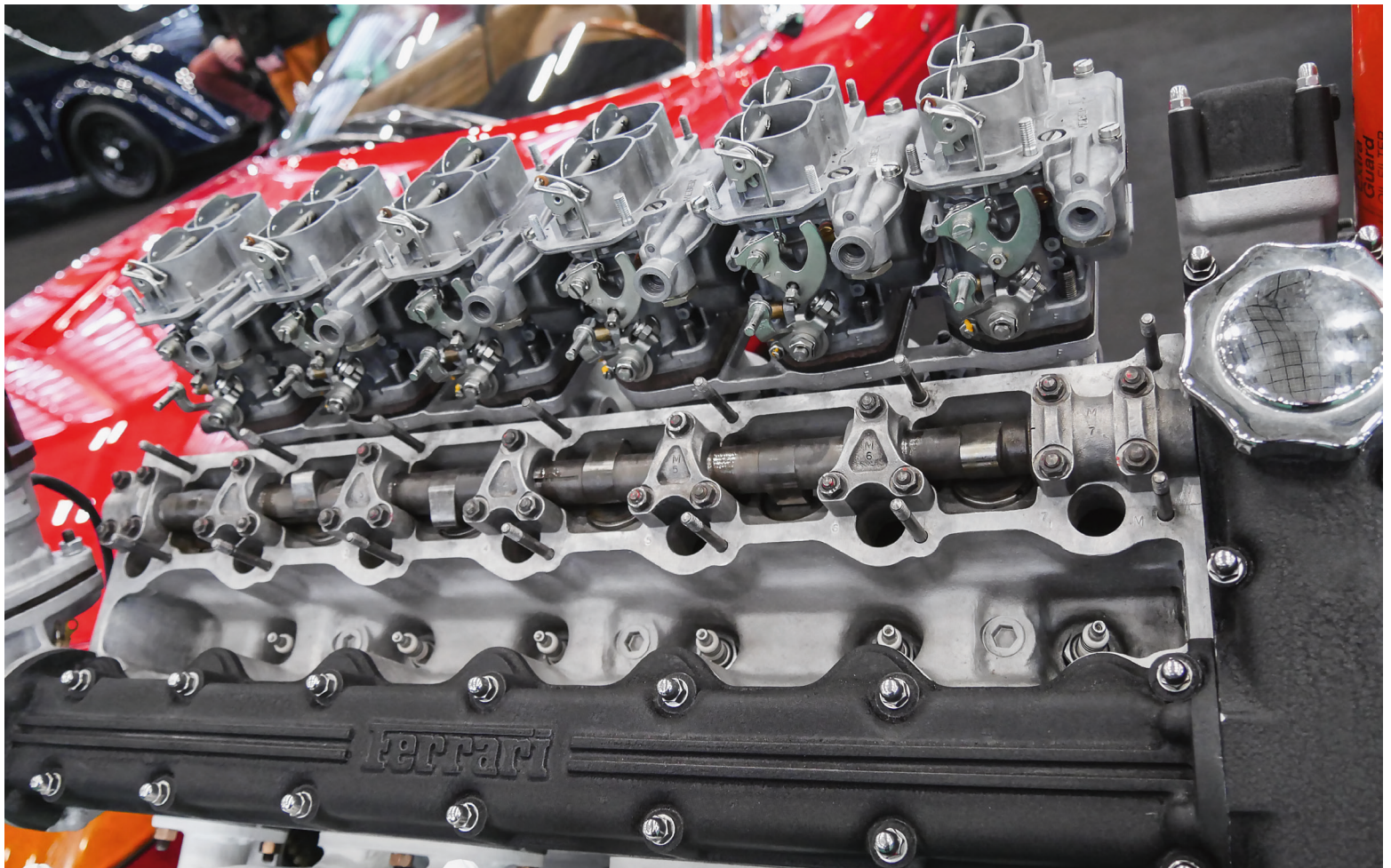
Une copie très proche de l'originale, il faut le reconnaître. © Arrow Spyder



Aucun logo sur le museau et les logements de feux ne reprennent pas la teinte noire centrale. © LR Roadsters

exploiter dans la publicité le nom « Daytona » puisque, justement, Ferrari ne l'a pas réservé ! Sujet également sensible sur le plan esthétique car, comme pour beaucoup de répliques en général, la ressemblance avec le modèle original est parfois assurée de loin, mais loin d'être assurée... de près. Les voitures servant de base à la réplique ont des gênes techniques difficilement modifiables comme les dimensions générales, la position et les volumes des composants majeurs : roues, moteur, réservoir, organes de transmission, hauteur de châssis... Ils ne permettent pas toujours d'assurer les bonnes proportions, le kit d'adaptation lui-même pouvant également être approximatif dans ses dimensions. Certaines proportions sont donc faussées : les capots trop courts, les empattements trop longs, les pare-brise mal inclinés ou galbés... Pour les répliques de Daytona, les écarts les plus systématiques et évidents sont les jantes et les intérieurs. On notera tout de même quelques copies d'un excellent niveau, capables extérieurement de méprendre un œil expert au premier abord. Un fabricant, notamment, revendique une vraie interchangeabilité de pièces avec la véritable 365 GTS/4 : vous le découvrirez plus bas.

Sujet finalement sensible techniquement puisque, ne serait-ce que d'un point de vue motorisations, les solutions proposées sont soit celles du modèle support à la transformation, soit un greffon d'origine moins noble que le moteur au cheval cabré. On trouve donc au mieux un V12 Jaguar et, « au pire », les quatre, six ou huit-cylindres du modèle de base. Revenons aux raisons conduisant à choisir une fausse Daytona. La 365 GTS/4 véhicule dès sa sortie une image de réussite, de luxe, de sportivité, de « surf attitude à gros portefeuille »... Mais leur nombre est au final très réduit : cent vingt-deux, dont seulement sept exemplaires en conduite à droite pour les amateurs d'outre-Manche. Par ailleurs, leur cote au début des années 1980 grimpe de manière significative, donc rédhibitoire pour certains. Ces deux difficultés à posséder une authentique 365 GTS/4, surtout en conduite à droite, poussent plusieurs sociétés de chaque côté de l'Atlantique à se lancer dans la fabrication de kits. On peut distinguer deux grandes familles d'offre : d'un côté, la simple fourniture de pièces (carrosserie et intérieur) à monter sur des voitures de série d'autres marques, de l'autre, l'assemblage complet de répliques sur des châssis spécifiquement conçus par la société (*kit cars*).



Voilà la configuration du haut moteur des V12 à quatre arbres. Bougies et arbre à cames des soupapes d'admission sont ici bien visibles. © Pierre Philippe

Ce moteur de 4 390 cm³ apparaît d'abord en compétition avec les prototypes d'endurance 365 P2 des saisons 1965 et 1966, principalement. Ces modèles visent à fournir aux importateurs partenaires un prototype à même d'épauler les voitures usine, sans pour autant nécessiter un coût d'entretien aussi élevé que ces dernières. La solution est alors de privilégier la robustesse à la performance pure, la simplicité à la sophistication. Une cylindrée de 4,4 litres à simple arbre à cames est donc retenue pour accompagner les 4-litres voire 3,3-litres double arbre des 330 et 275 P2 d'usine. La 365 P2 remporte les deux premières places aux 12 Heures de Reims 1965 pour les écuries NART et Maranello Concessionnaires. Une fois éprouvé en compétition, ce moteur est ensuite installé dans les Ferrari de

série selon la chronologie et la diversité décrite dans le tableau ci-dessous. On constate qu'avec ses six carburateurs verticaux, la 365 GTB/4 offre la puissance la plus élevée. Les modèles 365 qui lui succèdent déplacent leurs carburateurs sur les flancs extérieurs du V. Outre un abaissement modeste du centre de gravité, cette implantation permet de réduire la hauteur du moteur et ainsi descendre le capot pour améliorer l'aérodynamique de la voiture. Enfin, ne cherchez pas dans le tableau la 365 GT4 BB remplaçante de la Daytona car, malgré un patronyme similaire du fait de sa cylindrée, elle inaugure un moteur et une architecture complètement inédits sur les Ferrari de route : le V12 à 180° en position centrale arrière. Ceci est une autre histoire...

CARACTÉRISTIQUES DES MOTEURS DE FERRARI 365 DE SÉRIE

MODÈLE	TYPE MOTEUR	ANNÉE DE PRODUCTION	ARBRE À CAMES EN TÊTE	CARBURATEURS DOUBLE CORPS
365 California	217 B	1966-1967	2	3 verticaux
365 GT 2+2	245	1967-1971	2	3 verticaux
365 GTC	245	1968-1970	2	3 verticaux
365 GTB / 4	251	1968-1974	4	6 verticaux
365 GTC / 4	F 101	1970-1972	4	6 horizontaux
365 GT4 2+2	F 101	1972-1976	4	6 horizontaux

PRODUCTION

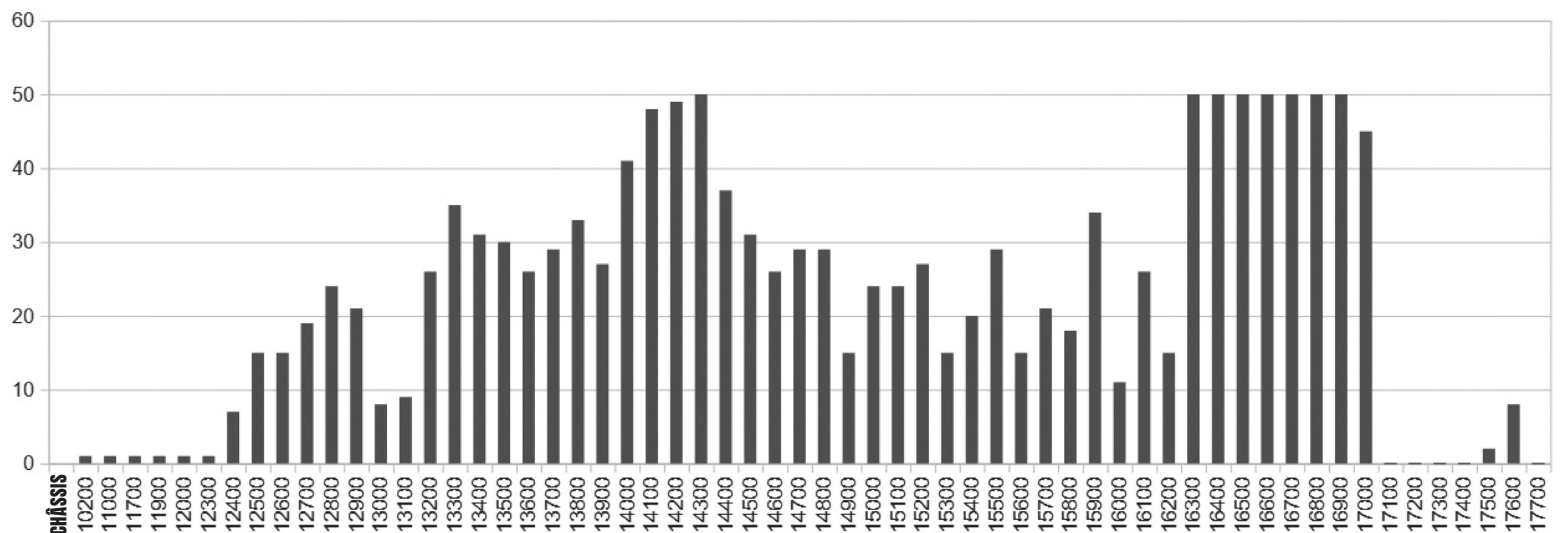
Dates de production : 1968-1974

1 410 Daytona ont été fabriquées, prototypes compris, réparties comme suit :

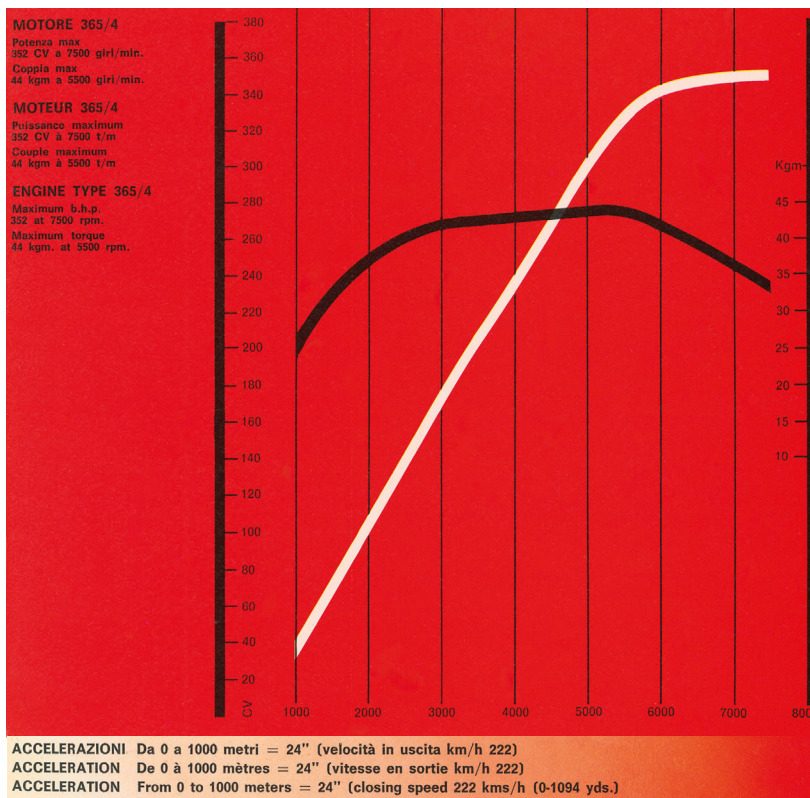
- 5 prototypes pour le coupé : châssis n° 10 287/11 001/11 795/11 929/12 037 ;
- 1 prototype pour le spider : châssis n° 12 851 ;
- 1 283 coupés de série : châssis des n° 12 301 à 17 615, incluant les quinze versions compétition usine dont les numéros de châssis sont : 14 407, 14 429, 14 437, 14 885, 14 889, 15 225, 15 373, 15 667, 15 681, 15 685, 16 343, 16 363, 16 367, 16 407, 16 425 ;
- 121 spiders de série : châssis des n° 14 365 à 17 073.

Le graphique ci-dessous présente la répartition de production par numéro de châssis. Il illustre plus précisément le nombre de Daytona construites pour chaque centaine de châssis assemblés par Ferrari. Pour l'interpréter pleinement, procédons à quelques rappels sur la gestion des numéros de châssis dans l'usine. À cette époque, Ferrari numérote ses modèles badgés Dino par des numéros de châssis pairs et ses modèles badgés Ferrari par des numéros impairs. Assemblés dans la même usine, les modèles des différentes marques se succèdent à la queue leu leu. Au final, sur cent numéros consécutifs, il ne peut donc y avoir au maximum que cinquante Ferrari.

Dans ce graphique, par conséquent, identifier des barreaux montant jusqu'à cinquante unités signifie que toutes les Ferrari produites dans cette centaine ont été des Daytona ! C'est le cas pour les châssis de 16 500 à 16 599, par exemple, voire dès le châssis 16 295.



Des châssis 16301 à 17089, Ferrari n'a rien produit d'autre que des Daytona. À noter dix exemplaires isolés en toute fin, début 1974. © Pierre Philippe



Une courbe de puissance très linéaire atteignant son maximum peu après les 6000 tours. Un couple de plus de 40 m.kg disponible de 2000 à 7000 tours. De quoi pousser fort à n'importe quel régime!

© Ferrari / collection Pierre Philippe



Depuis la naissance de la marque, une seule Ferrari V12 peut se targuer d'avoir été déclinée par l'usine à la fois en version coupé, cabriolet et compétition, ainsi que d'avoir revêtu diverses carrosseries spéciales et enfin d'avoir fait l'objet de nombreuses répliques : la Daytona. Cette voiture a une place à part dans l'histoire de Ferrari. Trois victoires consécutives en catégorie GT au Mans pour la 365 GTB/4, des apparitions à l'écran dans *Gumball Rally* ou encore *A Star is born*, aucun public ne résiste à la Daytona.

Découvrez dans *Ferrari 365 GTB/4, Étonnante Daytona*, près de 300 images et documents d'archives rassemblés par l'auteur pour retracer le destin unique de la 365 GTB/4.



www.sophia-editions.com

