

Face au classicisme de sa rivale, la Lamborghini tranche par son esthétique baroque. Sous son long capot gronde un V12 à quatre arbres à cames en tête, architecture que Maranello ne propose pas encore sur ses productions "civiles".

## ① LES FORCES EN PRÉSENCE POUR QUI SONNE LE GLAIVE ?

Si la nouvelle Ferrari apparaît comme une évolution raisonnée de la 250 GT, l'insolite Lamborghini, conçue à partir d'une feuille blanche, étrenne nombre de solutions techniques avant-gardistes...

L'aventure débute en 1962, lorsque Ferruccio Lamborghini contacte l'ingénieur Giotto Bizzarrini. Le "père" de la mythique 250 GTO vient d'être brutalement licencié de chez Ferrari, ainsi que plusieurs cadres importants de l'entreprise, qui avaient essayé d'écarter le *Commendatore* de la direction. L'industriel bolognais le charge de concevoir un V12 de 3,5 l développant au minimum 350 chevaux, soit un rendement de plus de 100 chevaux au litre, seuil symbolique largement supérieur aux productions de Maranello. Relevant le défi, Giotto Bizzarrini dessine un bloc lubrifié par carter sec ouvert à 60°, chaque rangée de cylindres recevant une culasse à double arbre à cames en tête. Gavée par six carburateurs Weber 40 DCOE, cette magnifique pièce en alliage léger de 3 464 cm<sup>3</sup> - 77 x 62 mm - revendique 360 chevaux CUNA à 8 000 tr/min. Le prototype repose sur une structure tubulaire imaginée par les ingénieurs Giorgio Neri et Luciano Bonacini. La suspension très évoluée comprend quatre roues indépendantes lorsque la plupart des grosses GT du moment doivent souvent se contenter d'un essieu arrière rigide guidé par lames. L'avant comme l'arrière font appel à de larges triangles superposés, tandis que le freinage est assuré par quatre

A peine commercialisée, la 350 GT s'impose immédiatement comme l'une des grandes références de la catégorie. Ferruccio Lamborghini s'est donné les moyens de ses ambitions en recrutant les meilleurs ingénieurs du moment. © DR

disques Girling. La nouvelle Lamborghini 350 GTV pêche toutefois par sa ligne "baroque", due au crayon de Franco Scaglione. Réalisé chez le carrossier turinois Sargiotto, l'ensemble n'excède guère la tonne en ordre de marche. Bénéficiant d'une boîte de vitesses ZF à cinq rapports, la 350 GTV se targue d'une vitesse de pointe toute théorique de 280 km/h, qu'aucune de ses rivales potentielles n'est en mesure d'atteindre. Exposée au *Salon de Turin* 1963, la voiture, très parfaite, nécessite une sérieuse refonte pour pouvoir être produite en petite série. Un fastidieux travail de mise au point s'annonce.

### Superleggera...

Accaparé par la mise au point de l'Iso Grifo A/3 C, Giotto Bizzarrini est remplacé par Giampaolo Dallara. Ce jeune motoriste de talent - il a débuté chez Ferrari - va s'employer à fiabiliser l'impétueux V12. Légèrement dégonflé, ce dernier fournit encore la bagatelle de 280 chevaux CUNA au régime plus raisonnable de 6 500 tr/min, tandis que le couple maximal de 31,5 m.kg est obtenu à 4 700 tr/min. Giampaolo Dallara est bientôt secondé par Paolo Stanzani - futur concepteur de la Countach - et par le Néo-Zélandais Bob Wallace, recruté comme pilote d'essais. Conscient des faiblesses de style de la 350 GTV, Ferruccio Lamborghini s'adresse à la *Carrozzeria* Touring. La première Lamborghini sera donc assemblée selon le fameux procédé *Superleggera* commun aux Maserati 3500 GT et autres Aston Martin DB5. Il se caractérise par son treillis tubulaire en acier supportant les panneaux de carrosserie en aluminium. Redessiné, l'atypique bolide de Sant'Agata adopte un curieux regard batracien, deux blocs optiques oblongs remplaçant les phares escamotables originels. Légèrement proéminents, ils surmontent une calandre adoucie et simplifiée, intégrant trois baguettes horizontales et un fin pare-chocs en deux parties. Débarrassé de ses chromes inutiles, le profil élané gagne en fluidité, la poupe conservant néanmoins un dessin torturé. L'habitacle du prototype, très critiqué pour sa finition approximative, est profondément remanié. L'espace intérieur et le confort profitent d'un allongement conséquent de l'empattement, qui gagne une dizaine de centimètres dans l'opération. Cette modification permet l'installation d'une minuscule banquette arrière, si exigüe, que la nouvelle Lamborghini se présente comme l'unique "2+1" du marché. Ainsi créée, la 350 GT de série - le V a disparu dans l'intervalle - est présentée au *Salon de Genève* 1964, prête à en découdre avec les références de la catégorie.

La 250 GT sur le déclin, la gracieuse Lusso joue →





La GTB tranche par sa plastique typée "compétition" alors que la Lamborghini 350 GTV adopte une ligne plus atypique...



Le spyder 275 GTS arbore une livrée très classique, beaucoup moins typée que celle de la berlinetta. © DR

les prolongations en attendant la sortie éminente de sa remplaçante.

### La quintessence du classicisme

Modèle de transition, la 275 GTB apparaît donc dans un contexte troublé, le bureau d'études de la firme convalescent se remettant à peine du "putsch" dévastateur de 1962. La nouvelle berlinetta est dévoilée officiellement au Salon de Paris 1964, en compagnie de sa variante spyder, la très classique 275 GTS. La GTB tranche par sa plastique typée "compétition", due à un Pininfarina au sommet de son art. Sa ligne sculpturale, visiblement inspirée par la mythique 250 GTO, figure sans conteste parmi les plus belles créations du maître turinois. La calandre inclinée très agressive aux faux airs de squalo s'agrémentent de bulles de phares profilées, tandis que les flancs des ailes avant et du pavillon s'ornent d'ouïes d'aération plutôt suggestives. Inaugurée sur la Lusso, la poupe tronquée – un trait de style à la mode à cette époque – est censée dispenser davantage de portance aérodynamique à grande vitesse. Le long capot abrite l'ultime évolution du V12 conçu par Gioacchino Colombo, étroitement dérivé de la 250 GT. Sensiblement réalisé, ce moteur Tipo 213 de 3 286 cm<sup>3</sup> – 77 x 58,8 mm – présente donc une cylindrée unitaire de 275 cm<sup>3</sup>, d'où son appellation. Mais le "vieux" V12 de Maranello doit encore se contenter d'un arbre à cames par rangée de cylindres. Alimenté

par une batterie de trois carburateurs Weber DCZ 6, le vétéran parvient cependant à se maintenir au même niveau de puissance que son fringant rival de Sant'Agata, délivrant 280 chevaux CUNA à 7 600 tr/min, le couple maximal de 30 m.kg étant atteint à 5 000 tr/min.

### Son talon d'Achille

La boîte de vitesses offre désormais un cinquième rapport qui faisait quelque peu défaut à sa devancière. Innovation de taille, elle fait corps avec le pont, gage d'une meilleure répartition des masses, et par conséquent d'une meilleure tenue de route. L'embrayage accolé au moteur leur transmet toute la puissance par

l'intermédiaire d'un tube de poussée passant au travers d'un unique palier à roulement à billes. Monté rigide, ce dernier apparaît exagérément long et fin. Idéale dans l'optique d'une utilisation en compétition, cette transmission sophistiquée va vite révéler sa fragilité chronique dans le cadre d'un simple usage quotidien. Elle constituera longtemps le talon d'Achille du modèle. Très proche là encore de la 250 GT, le robuste cadre tubulaire à section ovoïde reprend le même empattement que les défunt versions courtes, soit 2,40 m. Si le train avant conserve de classiques triangles superposés, le pont arrière rigide abandonne toutefois ses lames semi-elliptiques au profit de ressorts hélicoïdaux. La 275 GTB bénéficie en outre de quatre disques assistés, à l'instar de ses aînées, et d'un boîtier de direction à vis et galet pour le moins conventionnel, alors que bon nombre de concurrentes proposent déjà des crémaillères. Les légendaires jantes Borrani à soixante-douze rayons sont toujours disponibles en option. Leur résistance étant mise à mal, notamment sur piste, l'usine préfère toutefois les remplacer par des roues Campagnolo à blocage central coulées en magnésium. Réalisée comme il se doit par l'incontournable Carrozzeria Scaglietti de Modène, la caisse en acier est dotée d'ouvrants en aluminium. L'habitacle sobrement traité joue résolument la carte sportive, bien moins "bourgeoise" que l'opulente 330 GT 2+2, réservée à une clientèle plus exigeante. Le poids de l'ensemble avoisine les 1 100 kg à vide selon l'usine, une donnée peut-être un peu optimiste, bien ancrée dans la tradition transalpine •

Commercialisée au printemps 1966, la 330 GTC profite d'un V12 4 l de 300 chevaux. Plus "facile" à vivre que la 275 GTB, elle connaîtra un succès honorable. © DR



## UN SPYDER BIEN DISCRET

Né 275 GTS à l'automne 1964, le spyder Ferrari va connaître une carrière éphémère avec le moteur 3,3 l. Plus consensuel que la radicale berlinetta, ce modèle cible principalement les riches Californiens qui aiment rouler cheveux au vent en s'affichant dans une monture très exclusive. Dès l'été 1966, la 275 GTS devient 330 GTS, en voyant passer sa cylindrée à 4 l, sa puissance élevée (300 ch) et son couple généreux lui offrant davantage de souplesse dans le cadre d'une utilisation strictement routière. Une escalade qui se poursuit avec la 365 GTS, dévoilée à l'automne 1968, dont le 4,4 l culmine à 320 chevaux, autorisant une vitesse de pointe de 245 km/h. Le chant du cygne pour le spyder qui disparaît dès le printemps 1969. Près de 320 exemplaires auront été produits, toutes versions confondues...

## ② EVOLUTION

# LA COURSE À L'ARMEMENT

Si la 350 GT va évoluer en 2+2, laissant la vedette à la sublime Miura, il revient à la 275 GTB la lourde tâche d'affronter cette dernière. Le choc sera rude, malgré le renfort de quatre arbres à cames en tête...



La 350 GT est commercialisée à partir du printemps 1964, Sant'Agata achevant empiriquement la mise au point du pur-sang. Cobayes fort complaisants, le prince Bertil de Suède et le baron Emmanuel de Graffenried figurent parmi les tout premiers clients. Touring propose dans la foulée un séduisant spyder. Il n'atteindra hélas jamais le stade de la série, le carrossier milanais éprouvant des difficultés financières croissantes.

Le bureau d'études de Sant'Agata mobilise désormais toutes ses ressources au développement de la future Miura. Pour cette dernière, l'équipe de Giampaolo Dallara souhaite accroître le rendement du V12 en augmentant la cylindrée et le taux de compression, afin d'obtenir davantage de couple à bas régime. Réalisé à 3 929 cm<sup>3</sup>, le bloc développe désormais 320 chevaux CUNA à 6 500 tr/min, le couple attei-

gnant 38,5 m.kg à 5 000 tr/min. La 350 GT devient 400 GT en adoptant ce bloc plus puissant. Lorsque la lignée s'éteint en 1967, 120 exemplaires ont été construits, outre vingt-trois unités équipées du "gros" 4 litres. Présentée au Salon de Genève 1966 aux côtés la Miura, la 400 GT 2+2 prend la relève. Le réservoir d'une seule pièce et le pavillon légèrement rehaussé ont permis l'aménagement de deux petites places. Le poids annoncé est de 1 420 kg, lorsque les premières 350 GT avoisinaient les 1 300 kg. La sous-traitante des caisses est toujours assurée par Touring, mais les panneaux de carrosserie sont désormais façonnés en acier, à l'instar des dernières 400 GT surnommées ultérieurement "Interim". La boîte ZF cède sa place à une excellente transmission "maison" à cinq rapports. La 400 GT 2+2 rencontre un succès commercial mérité : 247 exemplaires sont fabriqués jusqu'en 1968. On compte également deux cabriolets construits

*Orné de l'inévitable volant Nardi, le poste de pilotage de la Lamborghini s'agrément d'une élégante console centrale assez soignée dans sa finition.*



*Des petits appuie-tête équipent les sièges, bien agréables sur les longs trajets. Un raffinement encore peu courant à l'époque.*

en 1966, un coupé GTZ réalisé par Zagato, ainsi que la curieuse Flying Star II, un étonnant break de chasse, chant du cygne de Touring.

### Une gamme multiforme

L'entreprise milanaise cessant ses activités en janvier 1967, il faut trouver d'urgence un autre carrossier capable d'assurer la fabrication des caisses de la 400 GT. Malgré des liens de plus en plus étroits avec Bertone, Sant'Agata choisit la Carrozzeria Marazzi, dirigée par un ancien cadre de Touring, Mario Marazzi. Ce dernier redessine la voiture dans un style sobre et épuré (et même assez décevant) rebaptisée Islero pour l'occasion. Elle se distingue par sa large calandre grillagée et ses phares escamotables, tandis que la poupe intègre un pare-chocs en deux parties affleurant la malle de coffre, placé juste au-dessus des feux. Le nouveau modèle apparaît au Salon de Genève 1968, présenté de concert avec la spectaculaire Espada. Lamborghini dispose maintenant d'une véritable gamme : l'Islero 2+2 s'inscrit donc entre la monumentale Espada *quattroposti* et la superlative Miura, stricte deux places. Handicapée par son design un peu fade, l'Islero peine à s'imposer face à ces deux icônes. Elle souffre par ailleurs d'une qualité d'assemblage très perfectible, la Carrozzeria Marazzi, spécialisée dans les véhicules industriels, ne se montrant guère à la hauteur du travail qui lui a été confié. L'Islero 400 GT est produite à 125 unités jusqu'en mai 1969, date à laquelle elle est remplacée par la variante GTS, dotée d'une finition un peu plus soignée. Cette ultime mouture est aisément reconnaissable à ses prises d'air latérales, à ses passages d'aile élargis, à ses déflecteurs fixes et à ses optiques →



additionnelles de calandre. La distribution plus pointue empruntée à la Miura porte la puissance du V12 à 350 chevaux CUNA, une impressionnante cavalerie dont va bientôt bénéficier l'Espada de deuxième série. Laquelle lui lègue en outre sa suspension arrière équipée de bras trapézoïdaux, garants d'une meilleure tenue de cap à grande vitesse. Mais les ventes demeurent toujours aussi confidentielles et la voiture est retirée du catalogue courant 1970, remplacée par la Jarama. A peine cent unités ont vu le jour...

## Une aérodynamique retravaillée

La 250 LM ne pouvant être homologuée en catégorie GT, nombre de *gentlemen-drivers* jettent leur dévolu sur la 275 GTB, bien que cette dernière n'ait pas pour vocation première de remplacer l'illustre GTO. L'usine propose très vite à leur attention une batterie de six carburateurs Weber 40 DCN/3, portant la puissance à près de 300 chevaux, option aisément reconnaissable à son bossage de capot caractéristique. Le département course met au point une 275 GTB/C (pour *Competizione*) profondément modifiée, entièrement habillée d'aluminium et dotée d'un carter sec (cf. encadré). Face à ces écuries semi-officielles, partenaires privilégiées du *Cavallino Rampante*, certains pilotes privés souhaitent obtenir une monture plus compétitive qu'une "simple" 275 GTB standard, sans pour autant pouvoir s'offrir une vraie *Competizione*.

L'usine va construire ainsi trois 275 dites "GTC" en 1966 – et estampillées comme telles sur leur numéro de châssis – conservant la caisse en acier du modèle de série, mais bénéficiant d'une mécanique très affûtée :

arbres à cames retravaillés, bielles et vilebrequin renforcés. A peine rodée, l'une d'elles, le châssis 8 457, remporte sa classe aux 1 000 km du Nurbürgring. Une véritable consécration pour le modèle, qui hérite d'une calandre plus fine dite *Long Nose* – par opposition à la version initiale, surnommée ultérieurement *Short Nose* – dès l'hiver 1965. La 275 GTB originelle souffrait, en effet, de phénomènes aérodynamiques désagréables au-dessus de 210 km/h, rendant la tenue de cap aléatoire en ligne droite. Le nouveau carénage "assoit" mieux le train avant, la voiture s'avérant plus stable à grande vitesse. Cette seconde mouture *Long Nose* étrenne également quelques modifications esthétiques. La lunette arrière est sensiblement agrandie, et le couvercle de malle présente de longues charnières apparentes, tandis que les gouttières de pavillon débordent de la portière. Les jantes Campagnolo à serrage central, plus larges, adoptent un dessin différent. Enfin, les appliques de teck de la planche de bord cèdent leur place à un garnissage en simili noir selon la mode de l'époque.

Une deuxième série *Long Nose* entre en lice au printemps 1966. La transmission fiabilisée adopte des joints homocinétiques qui amenuisent les contraintes subies par l'arbre, sans résoudre tout à fait le problème. Cette version éphémère s'efface dès l'automne devant la sublime GTB/4, présentée au *Salon de Paris*. Aboutissement de la lignée, c'est aussi la première Ferrari de série à adopter un moteur à double arbre à cames en tête sur chaque rangée de cylindres, architecture déjà expérimentée par la marque sur certains modèles de compétition, à l'instar du V6 Dino. Outre l'extrême sophistication de ses culasses, le bloc Tipo 226 de la 275 GTB/4 bénéficie également d'une lubri-

*Cette GTB de 1965 présente encore le premier type de calandre, dit Short Nose. Cette dernière sera sensiblement modifiée quelques mois plus tard pour offrir une meilleure stabilité à grande vitesse. L'agressivité du modèle y gagnera.*



*Un luxe ascétique, sans aucune fioriture. Chez Ferrari, les Berlinettes sont par nature plus allégées que les coupés 2+2, à vocation plus "bourgeoise".*

*Ces baquets superbement habillés d'un somptueux cuir crème évoquent irrésistiblement l'univers de la course. A l'époque, beaucoup de pilotes privés ont aligné en compétition leur 275 GTB, sans aucune préparation. Une GT "prête à courir" ? Sans nul doute.*



fication par carter sec et d'une alimentation par six carburateurs Weber DCN9 montés en série. Cette mécanique de race développe 300 chevaux CUNA à 8 000 tr/min, le couple de 32 m.kg culminant à 6 000 tr/min. Enfermé dans un tube de poussée, l'arbre de transmission se montre plus résistant à encaisser les tours. Les problèmes viendraient plutôt des culasses, complexes et très fragiles. Nombreux sont les clients qui vont essayer les plâtres, et non des moindres : Yves Montand et James Coburn figurent parmi les heureux élus. N'oublions pas non plus le très glamour spyder NART (*North American Racing Team*) confié à Faye

Dunaway, partenaire de Steve McQueen dans *L'Affaire Thomas Crown*, tourné en 1968. L'un des dix exemplaires spécialement réalisés à l'époque pour l'importateur américain, le charismatique Luigi Chinetti, qui les baptisa du patronyme de sa célèbre écurie de course. Mais aussi un baroud d'honneur, pour le modèle qui s'éteint discrètement cette même année : 330 exemplaires ont été produits, contre 454 GTB "simple arbre". L'impressionnante Daytona entre en scène : plus lourde, plus fiable, plus rationnelle en quelque sorte. L'ère des Ferrari "romantiques" semble définitivement révolue... ●

## LE MANS, ENCORE ET TOUJOURS

La 275 GTB/C peut se targuer d'un brillant palmarès, malgré une carrière relativement courte en compétition. La plus célèbre d'entre elles, "6 885 GT", est confiée à l'écurie belge "Francorchamps" lors des 24 Heures du Mans 1965. Pilotée par Jean Blaton (alias "Beurlys") et Willy Mairesse, la gracile Ferrari souffre de problèmes récurrents de refroidissement qui nécessitent le découpage sauvage du masque avant durant l'épreuve. Elle parvient pourtant à se hisser à la troisième place du classement



La 275 GTB/C, évolution compétition de la 275 GTB. ©DR

général, juste derrière les 250 LM victorieuses, remportant par ailleurs la catégorie GT à plus de 190 km/h de moyenne. La 275 GTB/C s'illustre à nouveau lors de l'édition 1966, en arrachant à nouveau la catégorie GT, avec deux voitures en tête, "9 035" pilotée par Piers Courage et Roy Pyke, et "9 027" pilotée par Pierre Noblet et Claude Dubois. Engagé par la Scuderia Filipinetti, le châssis "9 079" réitère l'exploit en 1967, aux mains des Suisses Dieter Spoerry et Gianwiro Steinemann. La 275 GTB/4 qui vient alors d'entrer en production ne fera pas l'objet d'une préparation officielle de l'usine, qui se concentre sur le développement de la nouvelle 330 P3.



### ③ DANS L'ARÈNE

## L'ART DU SPECTACLE

250 km/h... Un seuil magique en 1965, que seul un nombre infime de GT pouvaient s'enorgueillir d'atteindre. La 275 GTB et la 350 GT font partie de ce club très restreint...

**S**ur le marché français de 1965, l'insolite Lamborghini s'affiche à 73 000 F lorsque la Ferrari 275 GTB coûte 73 500 F. Tout aussi originale que la Lamborghini, la Maserati Mistral, vendue 74 000 F, fait confiance à un généreux six cylindres double arbre 3,7 l "longue course" comme ses concurrents britanniques. Alimenté par une injection Lucas au fonctionnement erratique, la Mistral dispose également de 280 chevaux CUNA, approchant elle aussi le cap fatidique des 250 km/h. L'Aston Martin DB5 Vantage (4 l, 330 ch SAE et près de 250 km/h également) vaut quant à elle 74 500 F. D'un rapport prix/performance imbattable, l'incontournable Jaguar Type E (4,2 l, 265 chevaux SAE et 240 km/h) casse le marché à "seulement" 39 700 F. Moins raffinée, la Chevrolet Corvette Sting Ray fait valoir les charmes de son gros V8 5,3 l (jusqu'à 360 ch SAE et 230 km/h) au prix presque raisonnable de 45 500 F, selon les options choisies. Citons enfin la toute nouvelle Iso Grifo, empruntant la même mécanique que cette dernière. Chef-d'œuvre de Giorgetto Giugiaro, celle-ci frise avec insolence les 80 000 F, promettant avec optimisme un improbable 260 km/h. Pour le dixième du

prix, l'automobiliste moyen de l'époque, bon père de famille, préférera peut-être s'offrir une élégante Simca 1300 pour la modique somme de 8 150 F...

### A quelques secondes près

La rivalité exacerbée entre Lamborghini et Ferrari vire à la guerre de propagande. Les deux officines annoncent donc chacune une vitesse maximale de 250 km/h, difficile à vérifier dans les conditions de circulation de l'époque, il faut bien l'admettre. Les essais de José Rosinski, parus dans *Sport Auto*, traduisent parfaitement ce climat électrique, où les performances pures constituent un argument commercial de premier ordre, occultant quelque peu les qualités dynamiques des véhicules.

L'impétueux pilote-essayeur prend d'abord en mains la 275 GTB. Testée à Montlhéry en juillet 1965, la Ferrari est chronométrée à 238 km/h à 7 100 tr/min. Le 400 mètres départ arrêté est abattu en 13,8 secondes, et le 1 000 mètres en 24,8 secondes. Puis José Rosinski part en Italie pour prendre le volant de la 350 GT, dont l'essai est publié en octobre. La voiture qui lui est confiée parvient à atteindre 225 km/h à 6 400 tr/min sur l'autoroute Milan-Modène, et parcourt le 1 000 mètres

*La mythique Miura inaugure l'ère des GT à moteur central arrière, à l'instar de la confidentielle De Tomaso Mangusta, visible en arrière-plan. Elles seront bientôt rejointes par la Maserati Bora, la troisième voiture au fond. © DR*

départ arrêté en 27 secondes. Si le journaliste ne mentionne pas les temps obtenus sur le 400 mètres, la Lamborghini se montre largement capable de descendre sous la barre des quinze secondes dans de bonnes conditions. Des prestations "réalistes" qui n'en demeurent pas moins exceptionnelles. Car les deux Italiennes surclassent de quelques dixièmes de secondes hautement symboliques toutes leurs concurrentes potentielles, qu'elles viennent de Newport Pagnell, Coventry ou Stuttgart. Forte d'une quarantaine de chevaux supplémentaires, la 350 GT "Interim" doit pouvoir friser les 250 km/h promis, compensant par sa puissance supérieure la finesse aérodynamique et le poids modéré de la 275 GTB. L'usine la crédite d'ailleurs d'une vitesse de pointe de 260 km/h, que revendique aussi la 275 GTB/4, qui va entrer en scène quelques mois plus tard... →



*L'insolite Lamborghini Marzal, dévoilée en 1967, préfigure l'Espada, un spacieux coupé familial aux lignes avant-gardistes. © DR*



Sur la 350 GT, la visibilité est parfaite, sous tous les angles. Et les commandes idéalement placées.

Les Lamborghini originelles surprennent toujours autant par leur esthétique baroque et leurs traits de style torturés. Variante intermédiaire, la 350 GT "Interim" de notre essai arbore déjà le masque avant de la future 400 GT 2+2.

## Le défi du Cavaliere

Des doubles optiques remplacent les projecteurs oblongs de la première série – ils répondent aux normes américaines, un marché que la marque ne peut ignorer – tandis que la calandre adopte de fines lames de pare-chocs en deux parties. Controversée, la Lamborghini choque et interpelle là où sa concurrente "rassure" par son classicisme. Le *Cavaliere* a délibérément choisi de bousculer l'ordre établi, et le moins que l'on puisse dire est qu'il y a parfaitement réussi. L'habitacle lumineux profite d'une vaste surface vitrée. Il dispense une excellente visibilité, permettant de jauger son imposant gabarit sans appréhension. Un aspect fonctionnel bienvenu que regretterait probablement les propriétaires de Countach, le futurisme n'étant pas toujours synonyme de progrès. Confortablement installé dans des sièges munis d'embryons d'appui-tête (encore peu courants à l'époque), le conducteur contemple l'interminable capot plongeant surmonté de ses casquettes de phares. La position de conduite est bien étudiée, mais l'hypothétique place de secours arrière sera bien plus utile pour ranger un sac de voyage. Le pare-brise doit se contenter d'un seul essuie-glace, peut-être un peu juste en cas de forte pluie. Le tableau de bord uniformément noir



est recouvert d'un garnissage en simili de belle facture. L'incontournable volant Nardi et les compteurs Jaeger complètent la panoplie, accompagnés d'une multitude de basculeurs type "aviation". Selon la coutume transalpine, le tachymètre n'annonce pas moins de 300 km/h en vitesse de pointe, et le compte-tours grimpe jusqu'à 8 000 tr/min, la zone rouge débutant à 7 000 tr/min. Surréaliste dans le contexte de l'époque, mais il s'agit de ne pas se laisser déborder par la concurrence, qui use et abuse des mêmes procédés.

## Riposte graduée

Plus policé que le bloc Ferrari, le V12 quatre arbres "maison" prodigue suffisamment de couple à bas

*Pas moins de six carburateurs Weber au programme pour alimenter le V12 de la Lamborghini.*

*Timide évolution de la 350 GT, la confidentielle Islero (à gauche) se fera voler la vedette par la futuriste Espada (à droite), beaucoup plus "spectaculaire".*  
©DR



## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES LAMBORGHINI 350 GT "INTERIM"

**Coque et suspension :** châssis tubulaire. Carrosserie en aluminium.

Susp. à quatre roues indépendantes par triangles superposés, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques, barre antiroulis à l'avant.

Freins à disque assistés Girling sur les quatre roues, double circuit et double servo. Direction à vis sans fin ZF. **Pneumatiques :** 205 x 15.

**Moteur :** V12 à 60° en position longitudinale avant, 3 929 cm<sup>3</sup>, 82 x 62 mm.

**Taux de comp. :** 10,2 à 1. Bloc et culasse en alliage léger, double arbre à cames en tête par rangée de cylindres, distribution par chaîne triple.

Alimentation par six carburateurs Weber 40 DCOE. Refroidissement par eau. **Puissance maximale :** 320 chevaux CUNA à 6 500 tr/min, 38,5 m.kg à 5 000 tr/min.

**Transmission :** propulsion. Boîte de vitesses mécanique à cinq rapports, embrayage monodisque à sec. Différentiel autobloquant Salisbury.

**Dimensions, poids et performances** L x l x h x emp. : 4,46 x 1,73 x 1,23 x 2,25 m. Voies AV/AR : 1,38 m. **Poids à vide :** 1 400 kg environ en ordre de marche. **Vitesse maximale :** 260 km/h.

régime pour affronter sans appréhension les petits parcours urbains, l'accroissement de cylindrée comblant le relatif manque de souplesse de son prédécesseur, souvent critiqué. Car, noblesse oblige, le V12 italien ne peut décemment se laisser ridiculiser par de volumineux V8 yankees moins raffinés qui équipent pléthore "d'hybrides" récemment apparues, comme les Iso Rivolta, et autres Jensen, ces dernières ne jouant pas dans la même catégorie, toutefois. Sa sonorité grave joue dans une tonalité délibérément plus virile que celle du V12 Ferrari, se muant en un grondement caverneux lorsque les six carburateurs Weber donnent leur pleine mesure.

Caractérisée par ses verrouillages fermes mais précis, la boîte de vitesses s'avère toujours agréable à manier. Souveraine sur voie rapide – où elle est encore capable de soutenir des moyennes très impressionnantes – la Lamborghini se veut plus confortable que la 275 GTB, le moteur, très présent dans l'habitacle, se manifestant toutefois moins bruyamment à haut régime. Un véritable tour de force pour le constructeur débutant, qui a vite compris que ce type de véhicule s'adressait à une clientèle d'âge mûr, désireuse de profiter d'une monture utilisable au quotidien, sans pour autant renoncer à la performance pure. Equipées de disques Girling, les quatre roues indépendantes procurent à la

*Fascinante à piloter, la sculpturale et légère 275 GTB est un modèle d'agilité et de réactivité.*

voiture une tenue de route de tout premier ordre, même sur le réseau secondaire. Devons-nous le rappeler, nombre de GT contemporains font encore confiance à un essieu rigide à l'arrière, souvent guidé par de simples lames, telle la "moderne" Maserati Ghibli, volontiers chahutée par les nids de poule des petites départementales. Fruit d'une patiente mise au point effectuée par des techniciens émérites, la 350 GT prépare donc activement l'avènement de la légendaire Miura, sans doute le rêve le plus fou de Ferruccio Lamborghini. C'est peut-être bien ce qui fait tout son charme aujourd'hui. Un certain parfum d'imperfection, mais une personnalité atypique très attachante...

## La puissance pour la gloire

Redécouvrir la 275 GTB en 2013, c'est redécouvrir le concept même du Grand Tourisme avant qu'il ne soit dévoyé, tel qu'il fut défini quelques années auparavant par la mythique Bentley Continental Type R. Une machine compacte et légère, empreinte d'un luxe ascétique mais épurée de toute fioriture inutile, conçue pour maintenir des vitesses de croisière élevées sur de longues étapes. Héritage de la 250 GTO, les galbes sensuels de la sculpturale Ferrari évoquent irrésistiblement la compétition, des lignes fonctionnelles d'une rare finesse dictées par les seules lois de l'aérodynamique.

L'environnement intérieur ne déroge pas aux habitudes de la marque. Les baquets de cuir offrent une assise idéale. Coiffée d'une visière antireflet, la planche de bord, dépourvue ici de ses appliques de bois propre aux premières versions, s'avère très bien agencée. Le tachymètre Veglia promet lui aussi 300 km/h, tandis le compte-tours, gradué jusqu'à 8 000 tr/min, indique une zone rouge débutant à 7 500 tr/min. Une partie de l'instrumentation est rejetée au centre, soulignée par une rangée de basculeurs en bakélite noire. La finition est soignée, mais nul habillage trop cossu ne vient surcharger l'habitacle, la chasse aux kilos superflus demeurant la préoccupation majeure des ingénieurs. Ainsi, la célèbre grille du levier de vitesses est directement "posée" sur le tunnel de transmission, lequel ne s'embarrasse pas de console centrale. Une petite boîte à gants est néanmoins →





La 275 GTB/4 (en haut) dispose enfin de quatre arbres à cames en tête. Difficile à mettre au point, et d'une fiabilité relative, ce modèle préfigure l'arrivée de la bestiale 365 GTB/4 Daytona, présentée en 1968, qui sera également déclinée en spyder (en bas).

Exigeante, la Ferrari impose une conduite "dans les tours" très incisive pour donner le meilleur d'elle-même.

installée entre les deux sièges, tandis que la commande de frein à main se retrouve curieusement plantée en position verticale, presque sous le tableau de bord. Un espace de rangement bien pratique est aménagé à l'arrière, compensant utilement la faible contenance du coffre, encombré par la roue de secours. Les premiers tours de roue effectués à bord de la 275 GTB révèlent là encore l'influence "compétition"

qui a prévalu à la conception de la voiture. Précise mais exigeante, la Ferrari se montre pourtant beaucoup plus docile que ses aïeules, se laissant aisément apprivoiser grâce à la douceur de ses commandes. Toutefois, la course courte de l'embrayage n'apprécie guère les patinages excessifs et nécessite un pied exercé. La cylindrée un peu plus généreuse du moteur prodigue davantage de souplesse à bas régime, même si ce dernier ne demande qu'à s'envoler dans les tours. Une pression un tant soit peu prononcée de l'accélérateur réveille l'appareur des carburateurs Weber. S'ensuit une impressionnante accélération linéaire que rien ne semble pouvoir arrêter. La quintessence de la noblesse mécanique, bien avant l'ère des turbos et de leurs à-coups mal maîtrisés... Un hurlement strident des plus suggestif envahit l'habitacle dès 3 500 tr/min.

Une ambiance magique qui risque fort de devenir éprouvante sur un long trajet, le V12 ne ménageant pas les tympans de ses passagers. L'excellente boîte de vitesses à cinq rapports – une première pour une Ferrari de route, rappelons-le – brille par son onctuosité. Sa réputation de grande fragilité incite à la manipuler avec une certaine délicatesse. La direction, incisive mais très réactive, permet de placer l'engin au millimètre, le châssis ne manifestant aucune amorce de roulis en courbe. Elle réclame, en revanche, une vigilance de tous les instants dès que l'allure augmente, particulièrement en ligne droite. Le moindre écart de

## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES FERRARI 275 GTB

**Coque et suspension** : châssis cadre à tubes ovoïdes. Carrosserie en acier, ouvrants en aluminium. Susp. AV et AR à roues indépendantes, triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, barre antiroulis et amortisseurs hydrauliques télescopiques. Freins à disque assistés sur les quatre roues. Direction à vis et galet. **Pneumatiques** : 6,50 x 14.

**Moteur** : V12 à 60° en position longitudinale avant, 3 286 cm<sup>3</sup>, 77 x 58,8 mm. **Taux de compression** : 9,2 à 1. Bloc et culasse en alliage léger, simple arbre à cames en tête par rangée de cylindres, distribution par chaîne. Vilebrequin à sept paliers. Alimentation par trois carburateurs Weber 40 DCZ6. Refroidissement par eau. **Puissance maximale** : 280 chevaux CUNA à 7 600 tr/min, 30 m.kg à 5 000 tr/min. **Transmission** : propulsion. Boîte de vitesses mécanique à cinq rapports, embrayage monodisque à sec. Différentiel autobloquant.

**Dimensions, poids et performances L x l x h x emp.** : 4,33 x 1,72 x 1,35 x 2,40 m.

**Voies AV/AR** : 1,37 m/1,39 m. **Poids à vide** : 1 100 kg. **Vitesse maximale** : environ 250 km/h.



Le bloc "Colombo" se contente ici de trois carburateurs Weber. Mais l'usine en proposait six en option, au besoin...

volant dû à un instant de distraction peut avoir de fâcheuses conséquences. Le pilote aguerri jugera plutôt cette sensibilité comme un avantage. Surpris, le simple amateur en sera quitte pour une petite frayeur. Question d'habitude. Quant aux disques Dunlop, ils se montrent à la hauteur de leur réputation, convenant parfaitement à un usage routier, même si les plus téméraires réclameront plus de mordant pour en découdre sur circuit.

Incrediblement polyvalente, la 275 GTB nous laissera donc le souvenir d'un modèle particulièrement raffiné, incarnation quasi-idéale de la Grand Tourisme, juste avant que la déferlante des *supercars* à moteur central ne bouleverse le genre. "Brouillon" sublime de la lourde Daytona, jouant dans un registre peut-être un peu plus subtil... ●



## ④ SECRETS D'ALCÔVE POUR AMATEURS AVERTIS

Faisant appel aux solutions techniques les plus raffinées, assemblées selon des méthodes artisanales, la Lamborghini et surtout la Ferrari requièrent un entretien coûteux et très régulier, à ne confier qu'à un spécialiste compétent et reconnu, le "téléphone arabe" restant l'une des meilleures sources d'information dans les milieux autorisés.

**U**siné avec soin, le V12 quatre arbres bolonais peut parcourir environ 100 000 km avant réfection s'il a été convenablement entretenu. Le réglage des six carburateurs – une tâche délicate qui n'est pas à la portée du premier venu – s'avère indispensable pour que le moteur fonctionne correctement. Il faut veiller en effet à ce qu'il n'ingurgite pas trop d'essence sans avoir le temps de la brûler. Tous les 10 000 km, il est nécessaire de vérifier le jeu aux soupapes, la tension des chaînes de distribution et changer les bougies.

Les vidanges doivent être effectuées tous les 5 000 à 7 000 km. Une consommation d'huile relativement élevée – plus d'un litre d'huile aux 1 000 km – ne doit pas inquiéter outre mesure, le V12 étant coutumier du fait. Généreux en calories, engoncé dans un espace relativement restreint, il exige un système de refroidissement en parfait état pour éviter toute surchauffe intempestive. Les transmissions – qu'elles soient estampillées ZF ou Lamborghini – sont solides, mais les synchros parfois maltraités par des années d'utilisation intensive donnent souvent des signes de faiblesse.

Il faut prendre conscience que ces boîtes, rapides pour leur époque, ne sont pas aussi performantes qu'aujourd'hui, et savoir les manipuler en les ménageant, les pièces pour les refaire n'étant pas toujours disponibles. Les trains roulants – suspensions et freins – doivent être scrupuleusement suivis. Un point primordial pour assurer un comportement routier digne de ce nom et préserver la sécurité des passagers. Il ne faut jamais l'oublier, l'auto est lourde et rapide. Les amortisseurs s'usent assez vite, comme les rotules de direction, ce qui a des incidences néfastes sur la tenue de route. L'acquéreur néophyte ne s'en rendra pas forcément compte, n'ayant aucun moyen de comparaison.

### Faiblesses d'usage

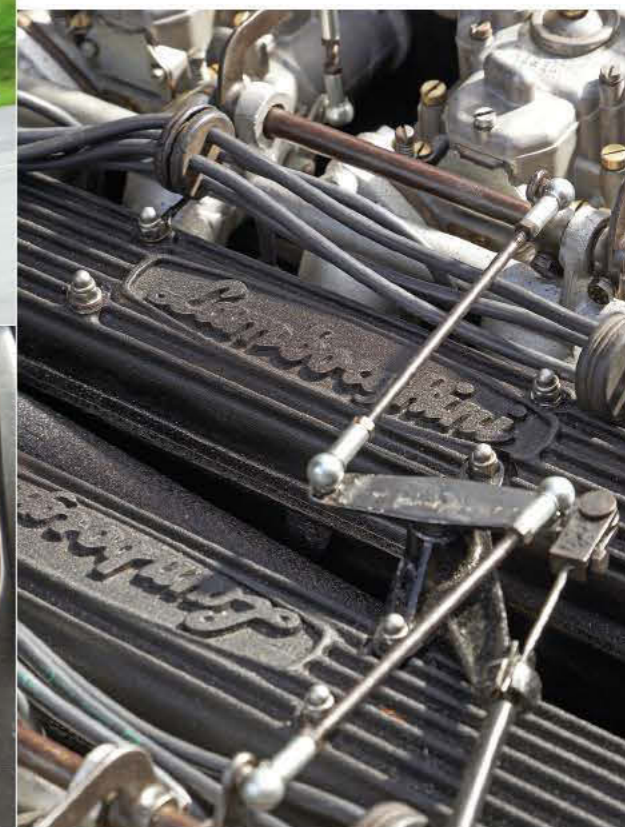
Beaucoup d'organes mécaniques, issus d'équipementiers réputés – tels les freins Girling ou l'embrayage Borg & Beck – sont relativement courants et faciles à trouver. Certaines pièces d'accastillage sont empruntées à la grande série italienne de l'époque. La finition très moyenne et la tenue des accessoires dans le temps

*Hormis son bloc spécifique, la Lamborghini emprunte nombre d'éléments mécaniques aux équipementiers de l'époque (Girling, ZF...), ce qui facilite d'autant la maintenance ou la restauration.*



*Puissante et relativement lourde, la 350 GT doit disposer de trains roulants en parfait état pour préserver sécurité et agrément de conduite.*

*Le V12 Lamborghini nécessite un réglage parfait de la carburation pour donner sa pleine mesure. Une opération qui peut réclamer plusieurs jours de travail, et un réel savoir-faire.*



peuvent générer des frais non négligeables pour redonner un peu de lustre à un habitacle fatigué. L'électricité, d'origine britannique, fait confiance à des éléments Lucas, pour le meilleur et pour le pire... La carrosserie *Superleggera* présente les mêmes faiblesses que les Aston Martin DB4 ou les Maserati 3500 GT contemporaines qui ont recours à un procédé de fabrication identique. Les phénomènes d'électrolyse corrodent insidieusement la structure d'acier, la carrosserie en aluminium, apparemment saine pouvant alors s'affaïsser. Les versions ultérieures en acier sont plus résistantes, mais aussi plus sensibles à la rouille qui se nichera dans tous les points névralgiques classiques, passages de roue, ailes et bas de caisse. Les tôles employées n'étant pas d'une qualité parfaite, une inspection minutieuse n'est pas superflue, même si les exemplaires vraiment mûrs ont pratiquement disparu, ayant, pour la plupart, été restaurés depuis. La disponibilité des pièces n'est pas extraordinaire, cependant tout ou presque peut se refaire, l'usine lançant régulièrement des programmes de refabrication.

### Pour pérenniser l'espèce

Le châssis tubulaire de la 275 GTB, solide mais complexe, peut avoir souffert de violentes sorties de route. Les réparations sont difficiles à effectuer, car il faut prévoir la dépose de la carrosserie. Un chantier néces-

sairement long et onéreux, à ne confier qu'à un professionnel expérimenté. Aucune pièce de tôlerie n'est disponible, chaque élément devant être reformé à la main et patiemment ajusté. Les tôles employées par la *Carrozzeria Scaglietti* ne brillent pas par leur qualité, la rouille a pu faire son œuvre, malgré l'emploi de panneaux en aluminium. A noter que l'usine a réalisé quelques exemplaires dotés de caisses "tout alu" à la demande de certains clients qui désiraient aligner leur monture en compétition. Si l'aluminium ne s'est pas altéré dans le temps, il a souvent provoqué des problèmes d'électrolyse en réaction avec le treillis en acier. Cependant, les voitures en mauvais état ont tendance à se raréfier, la plupart des survivantes ayant été restaurées à grands frais depuis, leur cote élevée compensant largement les dépenses engagées.

Dans tous les cas, il faudra s'assurer avec soin du pedigree de l'exemplaire convoité, l'intervention de tel ou tel artisan réputé, voire l'inscription au célèbre registre *Ferrari Classiche* – le département "anciennes" de la firme – autant de garanties supplémentaires avant de signer le chèque. Beaucoup de pièces mécaniques sont disponibles, d'autres peuvent être reproduites à la demande par l'usine ou par quelques officines spécialisées, à des tarifs évidemment très élevés, en rapport avec la réputation de la marque... La première version du V12 est réputée pour sa fiabilité, moyennant un entretien rigoureux. →





La 275 GTB se révèle fiable à l'usage, à condition de bénéficier d'un entretien aussi régulier que rigoureux.



## CHARLES COLLIN "L'INACTION EST LEUR PIRE ENNEMIE"

*Gentleman-driver au quotidien – il roule en Aston Martin DB4 – le coresponsable de Cecil Cars revient sur les protagonistes de cet essai : "Si elles relèvent de la même philosophie, ces deux voitures présentent un tempérament sensiblement différent. Le moteur de la Lamborghini, avanta-gé par sa cylindrée généreuse, tourne beaucoup moins vite une fois les cinq rapports passés. Il se montre disponible dès les plus bas régimes. Le bloc de la Ferrari, très vif, doit être maintenu haut dans les tours pour donner le meilleur de lui-même. Mais la 275 GTB dispose à mon avis d'un châssis un peu plus précis que sa rivale. Autant de spécificités qui apparaissent un peu secondaires aujourd'hui. On n'utilise plus ces autos comme on le faisait à l'époque. Et c'est dommage. Car, bien restaurées, et scrupuleusement entretenues, elles sont toujours aussi agréables à utiliser sur de longs trajets, ce pourquoi elles ont été conçues. J'incite d'ailleurs leur propriétaire à les sortir le plus souvent possible. Elles n'aiment pas l'inaction. Plus elles roulent, plus elles sont fiables..."*

Certaines mécaniques bien menées ont pu friser le cap fatidique des 100 000 km avant d'être ouvertes, d'autres ont rendu l'âme bien avant. L'emploi de lubrifiants de qualité augmente d'autant leur durée de vie. La calandre étroite et le compartiment moteur exigu ne contribuent pas à un refroidissement efficace des éléments mécaniques. Radiateur et ventilateur doivent être surveillés pour éviter toute surchauffe dévastatrice. Comme pour la Lamborghini, la carburation doit être parfaitement réglée pour assurer un rendement optimal. En revanche, le V12 à quatre arbres à cames en tête souffre d'une fragilité chronique de son haut-moteur.

Ferrari a eu beaucoup de mal à mettre au point cette sublime "usine à gaz", qui ne deviendra réellement fiable qu'à l'avènement de la Daytona. La 275 GTB/4 est donc affublée d'une réputation sulfureuse – les bris de soupapes étaient fréquents à l'époque – et peut-être un peu surfaite. Les transmissions pâtissent également de leur conception "compétition", surtout la première mouture montée rigide. Rares sont les voitures encore en circulation à l'avoir conservée, beaucoup de 275 GTB ayant été "remises à niveau" à l'usine, ou en concession. Certains puristes persistent néanmoins, louant leur incomparable agrément. Il faut alors faire contrôler l'alignement moteur-boîte tous les 5 000 km, lors de chaque révision.

Enfin, les trains roulants s'usent rapidement, autre point

commun avec la 350 GT. La précision du comportement routier en dépend. Là encore, les économies "de bout de chandelle" sont à proscrire, mais avec la montée des cotes, la chose apparaît de moins en moins concevable... Dans les deux cas, le meilleur moyen de disposer d'un véhicule fiable consiste à rouler le plus souvent possible avec.

### Toujours plus haut

Objets de spéculation rares et convoités, la valeur de ces modèles ne cesse de croître. Il est difficile d'établir des valeurs fiables, les ventes aux enchères enregistrant sans cesse de nouveaux records. Aujourd'hui, n'importe quelle 275 GTB ou GTB/4 parfaitement restaurée dépasse allègrement le million d'euros, et plus encore pour un exemplaire doté d'un palmarès en compétition. L'année dernière, la maison de ventes *Artcurial Motorcars* a vendu 1 500 000 € la 275 GTC victorieuse de sa classe aux 1 000 km du Nurbürgring. C'était, il est vrai, un oiseau rare... Cette surenchère persistera-t-elle dans les années à venir ? La Ferrari, éligible dans la plupart des grandes épreuves historiques, est d'autant plus recherchée. La Lamborghini apparaît presque "bon marché" en comparaison, un bel exemplaire se négociant aisément dans une fourchette comprise entre 300 000 et 400 000 €. Pour combien de temps encore ? ●

## CARNET D'ADRESSES

- **Cecil Cars**  
31 rue de Bizon, 91 340 Ollainville – Tél. 01 64 90 21 70  
Internet : [www.cecilcars.com](http://www.cecilcars.com)
- **L'Atelier des Coteaux**  
ZI de la Crapaudière, 02 300 Blérancourt – Tél. 03 23 39 62 77  
Internet : [www.atelierdescoteaux.com](http://www.atelierdescoteaux.com)
- **Carrosserie Lecoq**, 105 rue Casimir Périer, 95 870 Bezons –  
Tél. 01 34 11 34 11 – Internet : [www.lecoq-carrosserie.com](http://www.lecoq-carrosserie.com)
- **Royal Automobiles**  
15 avenue Rapp, 75007 Paris – Tél. 01 44 18 95 00

Email : [avantimotors@orange.fr](mailto:avantimotors@orange.fr)

• **Véloce automobiles**  
68 avenue de Versailles, 75016 Paris – Tél. 01 45 20 54 07  
Email : [dominiquebardini@gmail.com](mailto:dominiquebardini@gmail.com)

• **Isotta automobiles**  
36 rue Buffon, 92700 Colombes – Tél. 01 56 05 38 67

• **Chantilly Cars Prestige**  
Tél. 01 39 85 17 76 – Internet : [www.chantilly-carsprestige.com](http://www.chantilly-carsprestige.com)

• **European Cars Legend**  
Tél. 01 69 31 55 65 – Internet : [www.european-cars-legend.com](http://www.european-cars-legend.com)

• **Modena Motors**, Rond-point des Tourrades,  
06210, Mandelieu la Napoule – Tél. 04 93 90 51 00