

# COUCOU, J'EXISTE !

SON PRINCIPAL DÉFAUT EST D'ÊTRE NÉE ENTRE UNE 350 GT QUI OUVRE LE PREMIER CHAPITRE DE L'HISTOIRE LAMBORGHINI ET L'ORNI MIURA. DIEU SAIT POURTANT SI LA 400 GT MÉRITE LE DÉTOUR. D'AUTANT QUE CE V12 PEUT AUSSI SE PARTAGER À QUATRE, GRÂCE À SA PETITE BANQUETTE ARRIÈRE QUI LA TRANSFORME EN 2+2.

TEXTE JACQUES WARNERY PHOTOS BENJAMIN ASKET - VIRAGE AGENCY





CONÇU PAR GIOTTO BIZZARRINI, CE V12 DEVAIT, SELON SES CONCEPTEURS, PASSER D'UNE CYLINDRÉE DE 3,5 À 5 LITRES ET SE COUPER EN DEUX POUR DEVENIR UN SIX-EN-LIGNE ÉQUILIBRÉ.



**A**vouez tout de même qu'elle a un drôle de regard, cette Lamborghini 400 GT. D'abord parce que ses deux paires de doubles phares ronds entourés d'un support chromé ovale sont plutôt atypiques. Ensuite parce que leur implantation semblant légèrement convergente évoque un strabisme particulièrement subtil. Loin d'être caricaturale, cette coquetterie infiniment moins grossière que celle d'une Morgan Aero 8 apparaît si discrète quelle n'est peut-être qu'une interprétation visuelle d'une imagination un tant soit peu fertile. Strabisme ou pas, ce fameux quatuor de globes reste pourtant le premier à exciter le nerf optique au moment de poser la rétine sur sa proue. Son regard n'est sûrement pas le plus envoûtant du genre et c'est bien normal : à la fin des années 60, bon nombre de prestigieuses GT génèrent des œillades plus fortes encore que celles de Sophia Loren. Surtout quand elles sont italiennes ! Il est en revanche bien plus réussi que celui de sa devancière 350 GT flanqué de deux drôles de phares ovoïdes, semblant tout droit chipés à une roturière Ford Taunus 17 M, sortie en 1960. Difficile au final de ne pas être sensible au charme de ces quatre billes si expressives qu'elles semblent vouloir vous glisser un de ces « Ne m'oubliez pas » particulièrement touchant.

#### GT IGNORÉE

Il faut dire que la 400 GT n'est pas la première Lamborghini de cette époque à venir naturellement à l'esprit. A moins bien sûr de l'avoir autrement plus tordu que la moyenne ! Présentée au Salon de Genève 1964, sa devancière 350 GT dispose peut-être d'un regard étrange, mais c'est bien elle qui reste dans les mémoires pour avoir été la toute première Lamborghini de l'histoire. Qui aurait alors pu prévoir qu'après avoir installé des moteurs dans des tracteurs, Ferruccio Lamborghini allait se servir de ses bénéfices pour devenir un constructeur italien pratiquement aussi emblématique que Ferrari ? Sans doute pas grand monde, sauf peut-être les rares privilégiés à l'avoir essayée. Pour avoir eu l'occasion d'un tête-à-tête avec une 350 GT à l'été 1965, le gendarme José Rosinski est alors convaincu de l'importance future de Lamborghini dans la construction automobile. L'histoire lui donnera raison au-delà de ses espérances les plus folles. Évolution de cette fameuse 350 GT,





TENIR CE GRAND VOLANT EN BOIS ET COMMANDER LE LEVIER DE LA MÊME MATIÈRE VOUS RENVOIENT AU BEAU MILIEU DES ANNÉES 60, À UNE ÉPOQUE OÙ LA CONDUITE DEMANDAIT UN MINIMUM D'EFFORTS PHYSIQUES. L'AUTORADIO EST SITUÉ DEVANT LE PASSAGER.

La 400 GT pointe le bout de ses quatre phares deux ans plus tard, au Salon de Genève 1966. Pas de chance pour elle, c'est une certaine Miura, alors encore en gestation qui lui vole alors la vedette. En dévoilant en 1965 de celle qui donnera des sueurs froides à Enzo Ferrari, puis sa carrosserie en 1966, Lamborghini se tire une balle dans le pied. Comment une simple évolution de la 350 GT peut-elle lutter face à une berlinette à moteur central qui démode d'un coup toutes les sportives de son temps? La présence d'une banquette arrière pour en faire une 2+2, et le V12 qui passe de 3,5 à plus de 3,9 l et gagne 50 ch deviennent pratiquement anecdotiques par rapport au séisme qui s'annonce. Bien que les deux produits n'aient pas grand-chose à voir, une partie de la nouvelle clientèle de la firme au taureau tourne le dos à la 400 GT, pour mieux attendre cette révolutionnaire Miura. Bien de l'eau a coulé sous les ponts depuis. Il suffit de s'attarder sur ses lignes pour se rendre compte que cette 400 GT mérite amplement de sortir de l'oubli. Derrière son drôle de regard se cache un style singulier. Née sous le crayon de Franco Scaglione, sa carrosserie est ensuite profondément revue chez Touring qui gère sa fabrication. Les formes parfois tourmentées et les mini feux arrière étonnent, mais l'ensemble dégage une belle harmonie. Au point de s'offrir quelques faux airs d'Aston Martin DB4 quand elle s'expose de trois quarts arrière en privilégiant son profil. Difficile de percevoir la subtile rehausse du pavillon, indispensable pour la transformer

en 2+2. L'implantation d'une (petite) banquette destinée à accueillir deux mini gabarits (ou deux adultes suffisamment résilients) ne dénature pas les proportions initiales et c'est très bien ainsi. La présence de certains détails comme les vitres de custode très proches de l'emblématique Porsche 911 apporte une saveur toute particulière à ce tour du propriétaire. Le plaisir de la découverte est d'autant plus intense qu'il est rare. Avec environ 400 exemplaires produits sur sa courte existence, de 1966 à 1968, la 400 GT ne court pas les rues. Un *speed dating* en sa compagnie fait donc partie de ces moments privilégiés qu'il convient d'apprécier à leur juste valeur.

### VAMP DE L'ASPHALTE

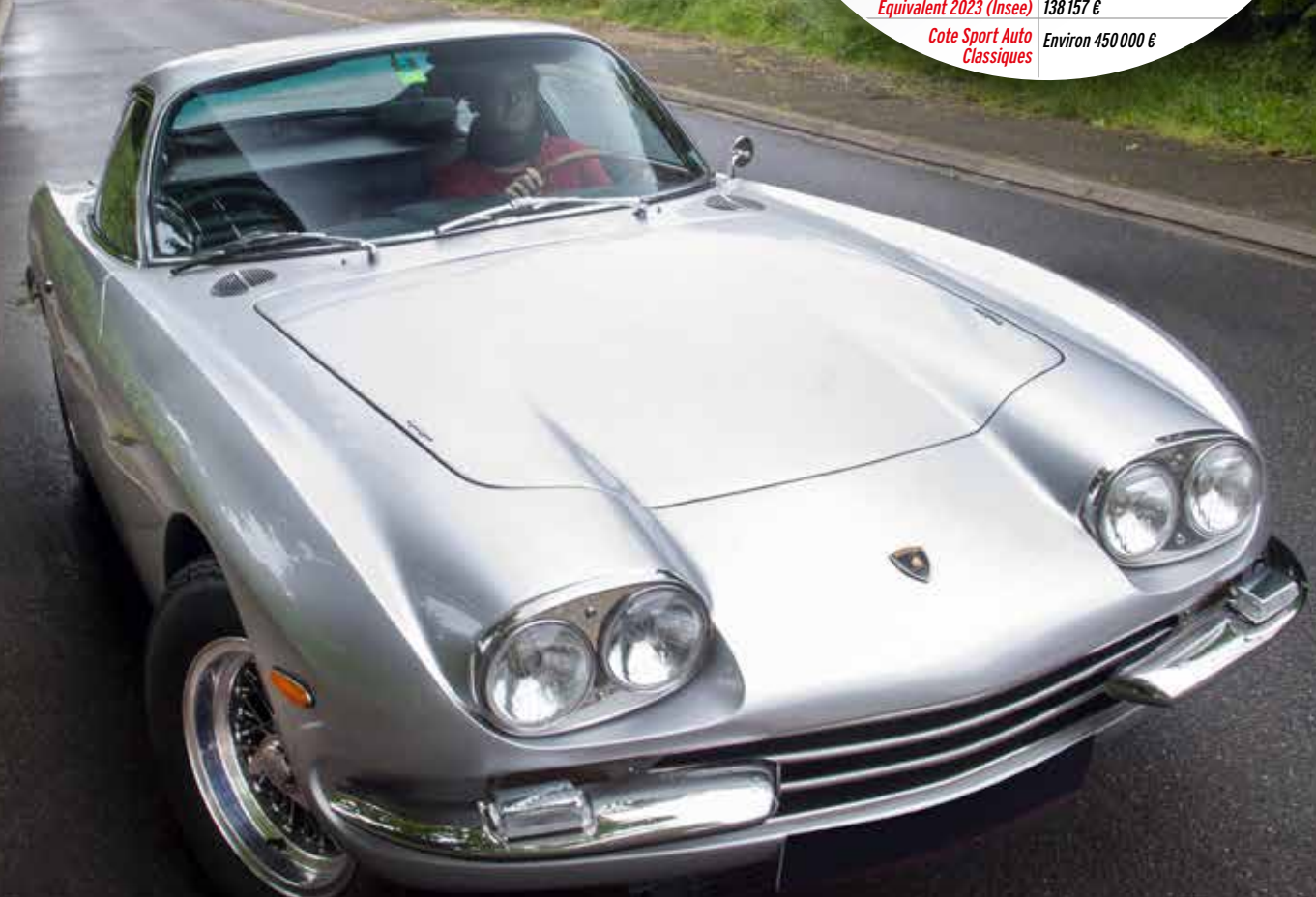
Dans 400 GT, il y a GT. Autrement dit, du Grand Tourisme qui transpire par toutes les pores du cuir qui recouvre une grande partie de son habitacle! Cette planche de bord ornée de ses fameux compteurs délicatement cerclés de chrome résume tout le charme des sixties. Derrière ses proportions proches de celles d'un frigo de mini bar, la console centrale comprend notamment quatre manomètres et une multitude de fonctions accessibles via de très élégants interrupteurs à bascule et une commande de vitres avant électrique, s'il vous plaît! Installé dans un siège dont la hauteur symbolique du dossier évoque davantage un fauteuil de barbier,

Il suffit de s'attarder sur ses lignes pour se rendre compte que  
**CETTE 400 GT MÉRITE AMPLEMENT DE SORTIR DE L'OUBLI**



ENTIÈREMENT RESTAURÉ, L'HABITACLE DE CETTE 400 GT EST UNE INVITATION AUX LONGS TRAJETS, MAIS LES PASSAGERS ARRIÈRE MANQUENT TOUT DE MÊME CRUELLEMENT D'ESPACE, COMME À BORD DE TOUT BON COUPÉ 2+2 QUI SE RESPECTE!





**PERFORMANCES\***

Vitesse maxi: 249,6 km/h  
 1000 m D.A.: 27,2 s  
 Consommation en conduite sportive: environ 22 l/100 km

\* Mesures Sport Auto

**TECHNIQUE**

Moteur	V12
Cylindrée	3 928 cm <sup>3</sup>
Distribution	Deux doubles arbres à cames en tête, 24 soupapes
Puissance maxi	320 ch à 6 500 tr/mn
Couple maxi	369 Nm à 4 500 tr/mn
Alimentation	6 carburateurs
Transmission	Aux roues AR, boîte méca. 5 vitesses
Suspensions AV	Roues indépendantes, leviers triangulés, amortisseurs télescopiques, ressorts hélicoïdaux
Suspensions AR	Roues indépendantes, amortisseurs télescopiques, ressorts hélicoïdaux
Freins AV / AR	Disques / Disques
Pneus	205/70 VR15
Dimensions L x l x h	4,46 x 1,73 x 1,29 m
Poids	1300 kg
Réservoir	87 l
Prix 1966	91 728 F
Équivalent 2023 (Insee)	138 157 €
Cote Sport Auto Classiques	Environ 450 000 €

👉 le conducteur manque cruellement de maintien, mais profite d'une multitude d'indications à disposition devant lui: jauge d'essence, température d'eau et d'huile, ampérage de la batterie, mais aussi pression d'huile nichée en plein milieu du tableau de bord. S'y ajoutent également deux grands compteurs qui excitent l'imagination. Un tachymètre gradué à 300 km/h et une zone rouge fixée à 7 000 tr/mn, ce n'est guère commun en 1966, même si l'optimisme transalpin prête souvent à sourire! Cette pléthore d'informations signale la présence d'un passager de choix niché sous son long capot. Je parle bien sûr de ce fameux V12 Bizzarini qui donne une saveur toute particulière à ce fameux quart de tour de clé, installé ici au milieu de la partie basse de la console centrale. Le réveil de ce superbe bloc coiffé par deux doubles arbres à cames

en tête et de six carburateurs double-corps apparaît presque discret par rapport à l'idée que l'on peut s'en faire. Une fois à température, il dévoile un tempérament soyeux qui rappelle les incomparables bienfaits de la plus noble des architectures moteur. Les premières évolutions sur un terrain urbain un peu trop étriqué pour cette altière GT nécessitent un minimum d'implication. Le minuscule petit rétroviseur extérieur rond monté sur notre modèle apparaît plus décoratif que réellement utile dans la vraie vie. Heureusement que la vision panoramique correcte permet de s'en passer, à condition d'y mettre un peu du sien. L'embrayage ferme impose un minimum d'effort, mais la légendaire souplesse du V12 limite la manipulation de ce superbe pommeau en bois. Sans être aussi douce que ses contemporaines, la commande de boîte aux longs débattements

► n'impose pas une poigne de bûcheron. En revanche, le grand volant en bois orné du mytique taureau de combat dans sa partie centrale nécessite tout de même un minimum d'huile de coude. Dans cet environnement urbain hostile où le bloc Bizzarrini se sent comme un lion en cage, le confort étonne pour une GT de cette époque. Point de sautellement du pont arrière à la moindre irrégularité, mais un amortissement plutôt prévenant qui ménage les lombaires. Le secret de ce confort tient dans sa suspension à quatre roues indépendantes. Elle garantit aussi un comportement de très haute volée et une précision qui en firent une des GT les plus exceptionnelles de son ère. D'autant que son freinage jugé excellent pour l'époque permet d'en profiter suffisamment. La balade d'aujourd'hui est hélas un peu courte pour exploiter l'intégralité de ses qualités routières. Elle est en revanche suffisamment longue pour se rendre compte qu'avec une telle mécanique, la 400 GT adore les grands espaces. Son infatigable allonge et sa sonorité raffinée donnent immédiatement envie de traverser la France derrière ce grand volant en bois et ce long capot qui semble vouloir dévorer la route. ■



L'AVIS DE...  
**JACQUES WARNERY**

*La Lamborghini 400 GT fait partie de ces pépites que l'on découvre ou redécouvre avec grand plaisir. Derrière sa proue atypique et son style singulier, cette GT quelque peu tombée dans l'oubli dans l'histoire de Lamborghini mérite amplement que l'on s'y attarde. Laisser de côté un tel V12 et un châssis dont l'efficacité et le confort démodent la concurrence d'alors tient d'une impardonnable négligence pour tout amateur de GT italiennes qui se respecte. L'heure de la réhabilitation a sonné!*



CE QU'EN DISAIT  
**SPORT AUTO**

OCTOBRE

**1965**

« ELLE NE MÉRITE QUE DES ÉLOGES » PAR JOSÉ ROSINSKI

« Le bruit émis par le 12 cylindres en V Lamborghini quoiqu'assez proche n'est pas le même que le Ferrari: la distribution est beaucoup plus discrète, l'échappement moins enivrant: à la longue, le confort y gagne. [...] **L'embrayage est assez progressif, mais l'effort à exercer sur la pédale est exagéré. À petite vitesse, l'effort à exercer sur la pédale est exagéré. À petite vitesse, les freins et la direction sont très doux et le moteur, sinon puissant, est assez souple pour accepter de tourner**

très normalement à bas régime. La conduite en ville de cette voiture ne pose donc absolument aucun problème. **L'amortissement, s'il paraît ferme, reste extrêmement efficace. Comme les bruits de roulements sont à peu près complètement étouffés, il s'ensuit une grande impression de confort. C'est cependant sur l'autoroute que la Lamborghini allait nous révéler ce pour quoi elle a été conçue: la grande vitesse. En effet, disons tout de suite qu'aucune voiture ne nous a procuré une telle sen-**

sation d'équilibre. Le silence d'abord est impressionnant grâce aux formes de la carrosserie qui n'engendrent aucun bruit d'air. **D'autant qu'elle possède une stabilité directionnelle telle qu'on peut lâcher les mains du volant aux approches de la vitesse de pointe, sans que la trajectoire dévie d'un pouce aussi longtemps qu'on le désire.** [...] La piste comprend une chicane, une grande courbe et deux virages plus ou moins proches de l'angle droit. La tenue de route de la Lamborghini s'y est révé-

lée excellente: sous-vireuse dans la grande courbe, la voiture, stable au freinage, commence également par sous-virer à l'entrée du 90°, puis devient progressivement survireuse sous l'effet de l'accélération. Le roulis est réduit et le changement d'assiette brutal réclamé par la chicane s'effectue avec précision et aisance. Là encore, elle ne mérite que des éloges, dégageant une impression d'homogénéité tout à fait remarquable.

**SPORT AUTO N° 45**