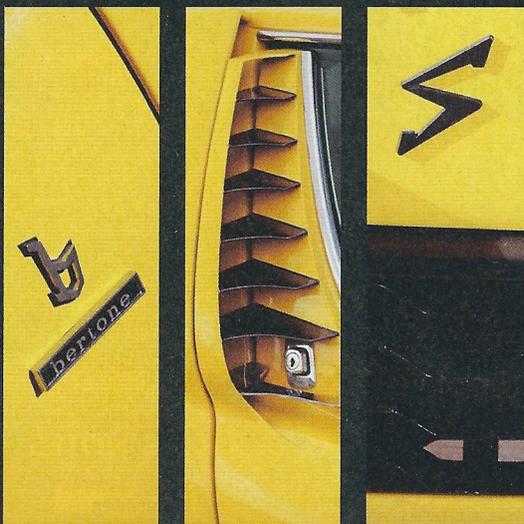


PRESTIGE

ESSAI

LA REINE DE LA



PHOTOS: CHRISTIAN MARTIN

Lamborghini Miura S (1971)

Parmi les voitures de collection, il y a celles que l'on a conduites et celles que l'on a admirées posées sur une étagère. Et, chance, voici que j'ai pu conduire celle de l'étagère. Bienvenue à bord d'une œuvre d'art signée Bertone.

TAUROMAGIE



J'en étais encore qu'un enfant quand j'ai déposé fièrement une Lamborghini Miura P400 S jaune dans la vitrine de ma chambre. Ma collection de miniatures à l'échelle 1/18 n'en était qu'à ses débuts, mais j'avais déjà la sensation d'avoir devant les yeux l'attraction principale de mon mini-musée. Tellement belle que je me suis pris d'affection pour les Lambo. Suivirent ainsi une Countach 5000 S, puis une Diablo SV, etc. Aujourd'hui, je vais pouvoir accrocher à mon tableau de chasse une de ces icônes de l'automobile,

une des premières voitures de série dotées d'un moteur central-arrière. Si un jour on m'avait dit... Je dois ce privilège à un coup de chance. À l'origine, c'est l'ami Pierre-Louis qui devait essayer une Lamborghini Espada, à mon grand désarroi. Mais l'essai tombe à l'eau, et notre photographe nous dégote *in extremis* chez Cecil Cars, un spécialiste d'autos de prestige de la région, cette Miura S fraîchement restaurée. Pierre-Louis n'est pas disponible le jour J. Tant pis. C'est moi qui m'y colle ! Me voilà donc dans le hall de vente où notre Lambo



- Puissance maxi: 370 ch
- Vitesse maxi: 285 km/h
- Cote: 1400 000 €



► La grille entourant les phares forme des cils et donne à la Miura un charme tout féminin.

attend juste derrière la grande porte, aux côtés de Ferrari et de Jaguar. La pluie venant de cesser, nous partons pour le circuit de Montlhéry, moi dans le baquet de droite, l'extincteur entre les jambes ! Car certaines Lamborghini ont la fâcheuse tendance à se transformer en barbecue. Même sans volant entre les mains, c'est déjà un privilège de partager ce moment. Le bruit est envoûtant, l'instrumentation fourmille de petits cadrans au centre et de boutons au plafond. En route pour le circuit, c'est le moment d'en apprendre toutes les fonctions. Pratique, il suffit de lever la main pour allumer le chauffage, les antibrouillards et les veilleuses. Mais j'ai à peine le temps de contempler tous les détails de la planche de bord, qu'il me faut déjà m'extirper de l'habitacle et me glisser derrière le volant.

Tout en douceur

Je me retrouve quasiment assis par terre : pas facile de s'installer à bord d'une voiture qui mesure à peine plus d'un mètre de haut. Mais une fois en place, je suis à l'aise, presque allongé dans le joli siège-baquet qu'il est impossible de régler – ni en profondeur ni en inclinaison. Un tour de clé, à côté du levier de vitesses, et le V12 vrombit dans mon dos. Je peux même l'apercevoir à travers la petite fenêtre qui nous sépare. Partagé entre l'extase de conduire un tel engin et l'appréhension d'abîmer une œuvre d'art, j'enclenche – ou du moins j'essaye d'enclencher – la première. Guidé par une grille, comme dans une Ferrari, le passage des rapports demande de la poigne. Courage, l'auto n'est pas en sucre ! Une bonne dose d'effort, et la vitesse rentre sans couac. Un peu de gaz, je lâche l'embrayage,



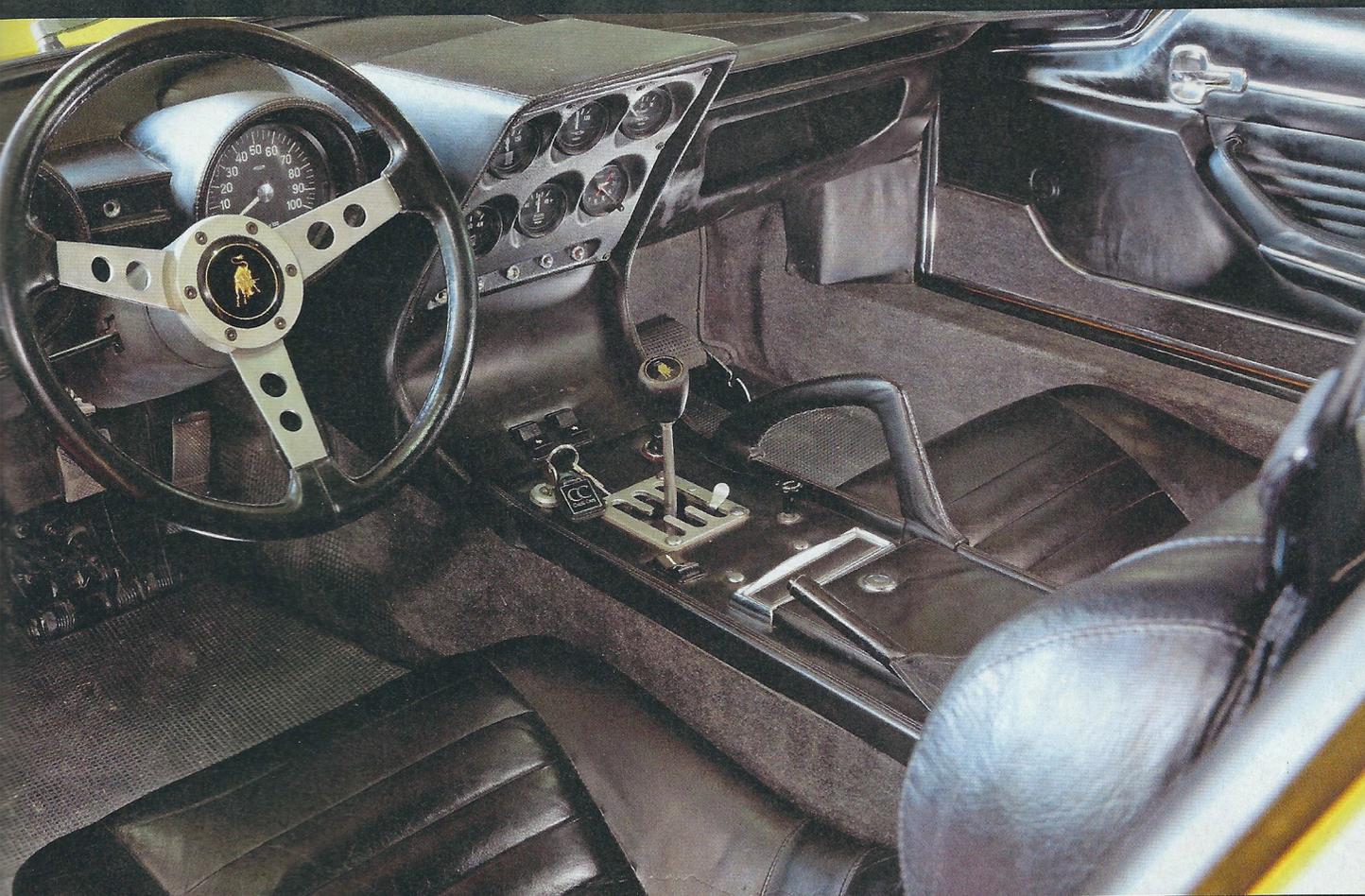
► Oubliez la grosse valise rigide. Dans ce mini-coffre, seul un petit sac de sport trouvera sa place.



◀ Veilleuse, antibrouillards et chauffage se commandent au plafond, comme la grille de ventilation de l'habitacle.

▼ Son avant en pointe et son soubassement caréné ont la fâcheuse tendance à la faire décoller à très haute vitesse.





et la Miura s'élance en douceur. Avec le bon mode d'emploi, les rapports s'enchaînent sans problème, même sans double débrayage, à la montée comme à la descente. Si le petit coup de gaz à chaque maniement du levier ne sert ici à rien, il a l'avantage de me flatter les tympans. Alors je ne m'en prive pas ! Étonnamment, la conduite est d'une douceur déconcertante. Je m'attendais à manipuler un camion, comme une Ferrari Daytona, mais il n'en est rien. L'embrayage est souple, et la direction, douce même à l'arrêt, le tout sans direction assistée.

Un enthousiasme à doser

Même sur l'anneau bosselé de Montlhéry, la Miura tient impeccablement son cap. Sa réputation d'instabilité à haute vitesse ne m'incite pas au record. Pourtant, le moteur ne demande que ça. La moindre

▲ Garnie de cuir noir et constellée de cadrans, la magnifique planche de bord vous met tout de suite dans l'ambiance. Quant à la disgracieuse poignée de maintien du passager, elle n'est pas superflue.



▲ Avec sa boîte en dessous, et sa position transversale, le gros V12 de presque 4 litres paraît plutôt compact.



▲ Sous le grand capot avant, il n'y a presque rien : la crémaillère de direction, le radiateur et la roue de secours.



▲ Comme chez Ferrari, le levier de vitesses est guidé par une grille en aluminium brossé. Joli, mais pas très pratique.

PHOTOS: CHRISTIAN MARTIN



◀ Bien plus docile sur route, la Miura S (1969-1972), corrige les défauts des premières Miura (1966-1969). Plus tard viendra la SV (1971-1973), encore plus aboutie (châssis renforcé, freins ventilés, cardans homocinétiques).

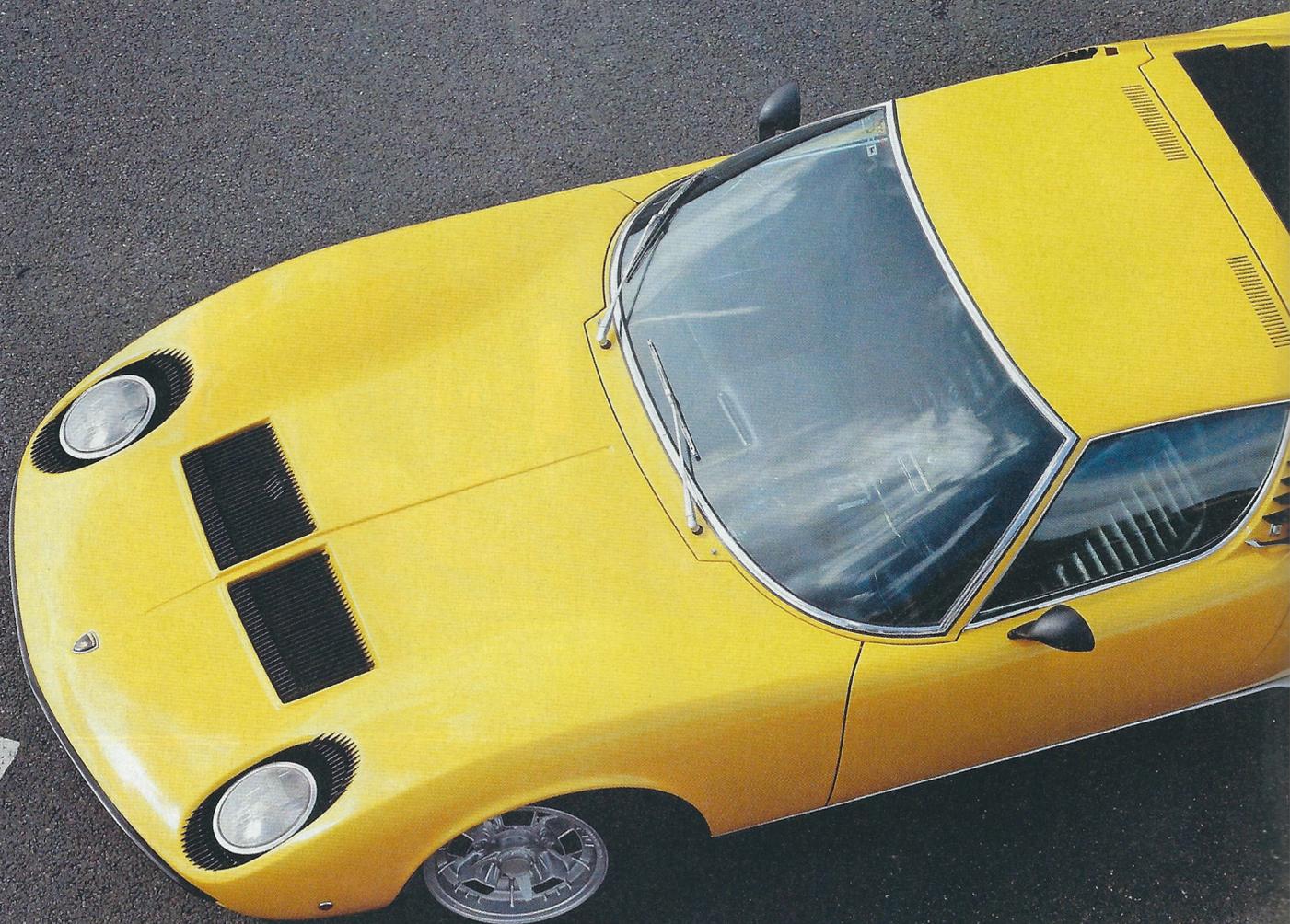


PHOTOS: CHRISTIAN MARTIN

LA TECHNIQUE



Moteur	V12, 24S
Cylindrée	3929 cm ³
Puissance fiscale	NC
Puissance maxi	370 ch à 7700 tr/mn
Couple	387 Nm à 5500 tr/mn
Alimentation	4 carburateurs 3 corps
Transmission	Aux roues AR, boîte manuelle 5 vitesses
Freins AV/AR	Disques ventilés/ Disques ventilés
Pneus	205/70 VR 15
Dimensions L x l x h	4,39 x 1,78 x 1,05 m
Poids	1 305 kg
Vitesse maxi	285 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	5,5 s
Conso. moyenne	16,8 l/100 km
Réservoir	77 l
Coffre	NC





▲ L'empattement court de la Miura lui procure une certaine agilité. Mais attention à ne pas en dépasser les limites!



pression sur la pédale de droite dans un râle envoûtant vous propulse en avant. Ça pousse fort, et ça s'entend! Mais la chicane nord, où s'est posté notre photographe s'approche à vive allure. Les gros freins et les renforts de châssis de ces dernières P400 S, empruntés à la Miura SV, offrent un ralentissement puissant et stable, de quoi aborder l'enchaînement de virages à vitesse raisonnable! Car si l'auto vire bien à plat et s'affranchit sans problème de la chicane, on sent que l'empattement court ne demande qu'à la faire décrocher de façon assez vive. Les tours se succèdent et je dois faire preuve de retenue: la voiture paraît si facile à conduire. J'aimerais ne plus m'arrêter, pourtant il est déjà l'heure de la rendre à son propriétaire. C'est avec tristesse que je lui tends les clés. Voyons au moins le bon côté des choses: j'aurai un jour conduit la Lamborghini Miura P400 S de mon étagère. *Jérôme Fombelle*

▲ Les sièges-haquets sont aussi beaux que confortables. Hélas, ils ne sont pas réglables, pas même en profondeur.



Le spécialiste : Charles, de Cecil Cars

Un vrai bijou!

« Cela fait quarante ans que Cecil Cars officie dans la restauration et le négoce de voitures de prestige. J'y vois passer des Ferrari, Jaguar, Aston Martin et quelques Lamborghini. Mais parmi les quatre ou

cinq Miura qui ont traversé l'atelier, cette S tient une place à part. Entièrement d'origine et dotée d'évolutions châssis de la SV, elle est exceptionnelle. Dommage qu'il faille maintenant la vendre! »

