

LAMBORGHINI MIURA S (1971)

Retour vers le

Dévoilée au *Salon de Genève* 1966, la sublime Miura cumule tous les superlatifs. Manquant de mise au point, la belle Lamborghini souffre hélas de nombreuses maladies de jeunesse. Inlassablement, les ingénieurs de Sant'Agata vont redoubler d'efforts afin de parfaire leur chef-d'œuvre...

TEXTE XAVIER CHAUVIN – PHOTOS BERNARD CANONNE

Nous adressons tous nos remerciements à Charles Collin, de la société Cecil Cars 31, rue de Bizon, 91340 Ollainville (01 64 90 21 70, www.cecil-cars.com), dont les ateliers ont accueilli cette superbe Lamborghini.



futur



Sa beauté plastique nous submerge toujours cinquante après sa naissance. A sa sortie, cette GT "ultime" fait sensation. Un dessin dû à un jeune designer italien de 27 ans, Marcello Gandini, responsable du style chez Bertone. Sans conteste, l'un de ses plus remarquables.



Présentée à l'occasion du *Salon de Turin*, la Miura S apparaît ainsi en novembre 1968. Cette version profondément remaniée crée encore l'événement, plus de deux ans après les premiers pas de sa devancière. Inspirée par la mythique Ford GT40, la Miura originelle, née à peine trois ans après la création de la marque, fascinait déjà les amateurs de sensations fortes en adoptant des solutions techniques d'avant-garde. L'impétueux Ferruccio Lamborghini "osait" le moteur central sur une Grand Tourisme de série, lorsque son rival Enzo Ferrari s'y refusait obstinément, préférant réserver cette architecture sophistiquée aux seuls véhicules de compétition. Une gageure relevée de main de maître par le bureau d'études de la firme, constitué des ingénieurs Giampaolo Stanzani et Paolo Dallara, épaulés par le pilote d'essais Bob Wallace. La Miura repose en effet sur une structure autoporteuse qui n'a rien à envier aux meilleures voitures de course du moment. La plateforme centrale surbaissée est soudée à deux robustes caissons ajourés. La suspension très évoluée fait appel à quatre roues indépendantes, une direction à crémaillère et quatre disques Girling. Le moteur est placé en position transversale afin de favoriser au maximum la répartition des masses. Ainsi grée, la nouvelle

Lamborghini revendique un poids à vide "officiel" de seulement 985 kg. Une performance remarquable qui doit aussi beaucoup à la *carrozzeria* Bertone, étroitement associée au projet. C'est la première collaboration entre l'officine de Sant'Agata et le carrossier turinois, la *carrozzeria* Touring, qui avait habillé les premières Lamborghini, ayant dû fermer ses portes dans l'intervalle (en 1967 pour être précis). Le jeune prodige Marcello Gandini, qui vient de remplacer Giorgetto Giugiaro, parti chez Ghia, signe ici l'un de ses plus beaux dessins. Étudiée en soufflerie, la sensuelle Miura arbore une ligne sculpturale très épurée.

Quatre arbres, sinon rien

Sous le capot arrière basculant tout d'une pièce gronde le célèbre V12 à double arbre à cames en tête par rangée de cylindres, conçu par le volcanique Giotto Bizzarrini, et mis au point par ses successeurs. Une véritable pièce d'orfèvrerie qui a eu le temps de faire ses preuves sur la 350 GT avant d'être réalisé sur la 400 GT 2+2, passant de 3,5 litres à 4 litres. Alimenté par six carburateurs Weber double corps, ce superbe bloc en alliage léger de 3 929 cm³ (82 x 62 mm) développe 350 chevaux CUNA à 7 000 tr/min, pour un couple maximal de 38,5 m.kg délivré à 5 000 tr/min. Le V12 partage son carter avec une





La Miura emprunte son nom à l'un des plus célèbres élevages de taureaux andalous.

Nuccio Bertone va beaucoup contribuer à la mise au point de la Miura. Le carrossier turinois travaillera par la suite au développement de sa remplaçante, l'insolite Countach'.



boîte de vitesses "maison" à cinq rapports – les premières 350 GT étaient encore dotées d'une transmission ZF – gage de compacité. Ferruccio Lamborghini fait sensation en annonçant non sans optimisme une vitesse de pointe de 300 km/h, ce qu'aucune de ses concurrentes n'est en mesure d'atteindre. Toutefois, la Miura souffre encore de nombreuses imperfections et les tout premiers exemplaires ne sont livrés à la clientèle qu'au début de l'année 1967. Il faut remédier en hâte à la chaleur intolérable qui règne dans le compartiment-moteur par le montage des fameuses persiennes masquant les organes mécaniques, censées évacuer plus facilement les calories. Un phénomène dont pâtit également l'habitacle, insuffisamment ventilé, par ailleurs très bruyant. La

finition plutôt "artisanale" suscite de nombreuses critiques, surtout en regard des tarifs stratosphériques pratiqués par la firme bolognaise. Autant d'aléas qui n'entravent nullement les ventes du monstre sacré transalpin. Compte tenu de la faible capacité industrielle de l'usine, la Miura rencontre un réel succès commercial : 474 exemplaires sont fabriqués jusqu'à l'automne 1968, date à laquelle la nouvelle Miura S commence à prendre le relais.

La maturité

Seuls quelques détails esthétiques permettent de distinguer cette version inédite de son aînée. Les optiques des phares et le pourtour des vitres latérales sont désormais cerclés de baguettes chromées, tandis

qu'un discret monogramme "S" peint en noir est apposé sur la poupe, juste en dessous de l'écusson Miura stylisé. L'habitacle profite quant à lui d'une finition en net progrès. Les sièges-baquets redessinés prodiguent davantage de maintien, et les vitres teintées disposent d'une commande d'ouverture électrique. Mais surtout, la climatisation est désormais proposée en option, un équipement presque indispensable pour entreprendre de longs périples estivaux dans des conditions de confort acceptables. Enfin, l'instrumentation déjà très fournie s'enrichit d'une console fixée au plafond, qui confère à l'ensemble une ambiance "cockpit d'avion" du plus bel effet. Ces quelques retouches cosmétiques et d'aménagement s'accompagnent de modifications mécaniques bien plus importantes. Le châssis avouant ses limites en utilisation extrême, les tôles employées à sa fabrication sont plus épaisses d'environ 20 %. Ce qui se traduit par une rigidité accrue, mais aussi une augmentation sensible du poids qui avoisine désormais les 1 180 kg à vide. Les trains roulants ont été renforcés en conséquence, avec l'adjonction de quatre disques ventilés – les disques pleins ayant tendance à surchauffer en usage intensif – et des amortisseurs Koni plus durs que les Armstrong des premiers modèles. Les demi-arbres de roue adoptent des joints homocinétiques plus silencieux, étrennés sur la récente ➔



Le taureau de Sant'Agata Bolognese reste une bête de race difficile à maîtriser pour le néophyte qui découvre les vertus du V12 monté en position centrale. Une exclusivité en 1966...



La Miura S bénéficie d'un aménagement intérieur revu et d'une finition nettement améliorée. La version la plus homogène de la mythique lignée ?

Espada. Le fabuleux V12 Bizzarrini voit sa puissance augmenter une nouvelle fois. Exigeant un réglage fastidieux, les six carburateurs Weber double corps 40 IDA 30 cèdent leur place à quatre carburateurs triple corps IDL 3 L issus du même manufacturier, lesquels favorisent un meilleur remplissage de tous les cylindres. Grâce à un taux de compression relevé à 10,4 à 1 – au lieu de 9,5 à 1 auparavant – et une admission retravaillée, le moteur fournit 370 chevaux CUNA à 7 700 tr/min, le couple maximal grimant à 39,5 m.kg à 5 500 tr/min. Essayée en mai 1970 par José Rosinski, la Miura S révèle des performances toujours plus impressionnantes. Le journaliste vedette de Sport Auto atteint 288 km/h chrono avec la voiture de démonstration de l'usine, le 1 000 mètres départ arrêté étant abattu en 23,2 secondes. Il faut souligner que le même José Rosinski n'avait pas réussi à dépasser 268 km/h

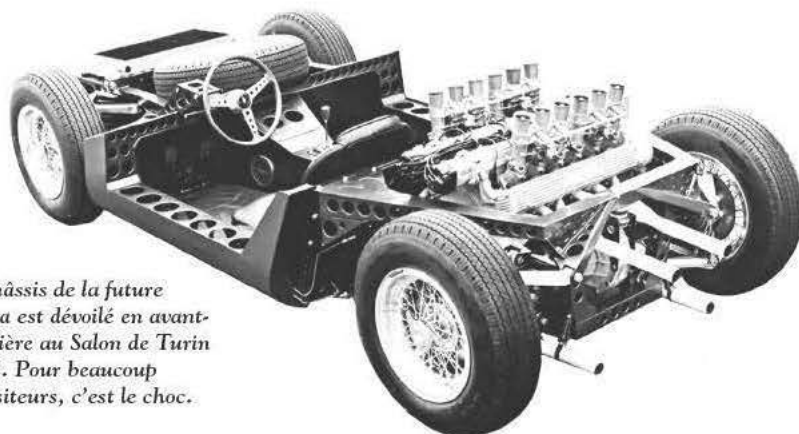


avec la première mouture – prestation déjà remarquable en soi – testée en octobre 1967. Ce qui en dit long sur l'extraordinaire potentiel de la machine. Malgré ses quatre années d'existence, l'arrogante Lamborghini surclasse toujours de près de 20 km/h ses plus proches rivales, et non des moindres, à l'instar de la Maserati Ghibli, de la Ferrari 365 GTB/4 Daytona ou de l'Iso Grifo 7 litres, trois références incontournables qui conservent une architecture classique à moteur avant.

Plus maniable et plus légère, la Lamborghini offre en outre des accélérations sensiblement supérieures, une Miura S confiée au magazine américain *Road & Track* parcourant le 0-60 miles (97 km/h) en 5,5 secondes seulement.

Neuve d'origine

Sorti d'usine le 28 décembre 1970, le châssis n°4827 qui illustre ces pages ne totalise que 30 000 km depuis sa mise en circulation. Cette Miura S compte parmi les cinquante derniers exemplaires produits, l'usine s'appêtant déjà à lancer la redoutable Miura SV, une variante encore plus radicale qui sera présentée quelques mois plus tard. Supposée épauler la S toujours disponible au catalogue – en théorie tout du moins – la SV va en fait rapidement la supplanter. Si bien que cette dernière s'éteint discrètement dès l'hiver 1971, seules 140 unités ayant été assemblées. Vendue neuve outre-Quévrain, "4827" a été conservée dans sa stricte configuration d'origine et figure donc parmi les plus authentiques représen- ➔



Le châssis de la future Miura est dévoilé en avant-première au Salon de Turin 1965. Pour beaucoup de visiteurs, c'est le choc.



Le Saint des Saints : l'atelier de montage des Miura à l'usine de Sant'Agata Bolognese...



LE PRIX DE L'EXCLUSIVITÉ

En 1970, l'importateur officiel *Voitures Paris Monceau* propose la Miura S au prix presque "raisonnable" de 112 000 F. La gargantuesque Iso Grifo IR9 Can Am, motorisée par le big block Chevrolet de 454 ci (7,4 l) s'affiche alors à 117 000 F. L'esthète épris de noblesse mécanique se rabattra plutôt sur la très classique Ferrari 365 GTB/4 Daytona (129 500 F), ou la très luxueuse Maserati Ghibli (125 000 F). Haut de gamme français par excellence, la toute nouvelle Citroën SM (donnée pour 220 km/h) vient d'être dévoilée au Salon de Genève. Tarifée 50 500 F, elle n'est pas encore commercialisée. A titre de comparaison, une modeste Ami 8 Confort vaut 8 200 F, cette année-là...

Sorti d'usine le 28 décembre 1970, l'exemplaire qui illustre ces pages ne totalise que 30 000 km depuis sa mise en circulation !



Son architecture, très sophistiquée, s'inspire des meilleures voitures de compétition du moment, à l'instar de la Ford GT40.



Le superbe V12 “Bizzarrini” à quatre arbres à cames en tête est installé en position transversale. Notez les multiples prises d’air, fort utiles pour refroidir les éléments mécaniques soumis à rude épreuve.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

COQUE ET SUSPENSION

Structure autoporteuse, plateforme caissonnée et ajourée. **Suspension** à quatre roues indépendantes par triangles superposés, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques. **Freins** à disque assistés Girling sur les quatre roues, à double circuit.

Direction à crémaillère. **Pneumatiques** : 205 VR 15.

MOTEUR

V12 à 60° en position transversale, 3 929 cm³, 82 x 62 mm.

Taux de comp. : 10,7 à 1. **Bloc** et culasse en alliage léger, double arbre à cames en tête par rangée de cylindres.

Alimentation par quatre carburateurs Weber IDL3L.

Refroidissement par eau. **Puissance maxi** : 370 chevaux CUNA à 7 700 tr/min, 39,5 m.kg à 5 500 tr/min. **Transmission** : propulsion. **Boîte de vitesses** mécanique à cinq rapports, embrayage monodisque à sec à diaphragme. **Différentiel** autobloquant ZF.

DIMENSIONS, POIDS ET PERFORMANCES

L x l : 4,39 x 1,78 m. Voies AV/AR: 1,41 m. **Haut.** : 1,10 m.

Emp. : 2,50 m. **Poids à vide** : 1 180 kg [données usine].

Vitesse maximale : 290 km/h.





Le fond et la forme : les sobres garnissages en cuir noir s'accordent parfaitement au caractère sportif de l'ensemble.

tantes de l'éphémère lignée. Elle est livrée à son premier propriétaire le 11 janvier 1971 par la Socaria, l'importateur de la marque pour la Belgique.

Son second propriétaire l'acquiert en 1980 et va la garder près de vingt-deux ans. En 2004, la Lamborghini quitte le Plat Pays pour élire domicile en Italie. Très peu utilisée et scrupuleusement entretenue, "4827" arbore encore fièrement sa teinte *Giallo* typique de l'époque, assortie à un intérieur en cuir *Nero*, dont le bon état n'a nécessité qu'un léger rafraîchissement tout en préservant son authenticité. Une patine exceptionnelle qui justifie une enchère de 1 019 200 € à la vente *RM Auctions* de la Villa d'Erba le 23 mai dernier. Un record qui s'explique aisément par l'historique limpide de l'exemplaire, la plupart des

Miura survivantes ayant bien souvent connu des vies très agitées. Restaurées à grands frais depuis, voire purement et simplement reconstruites, peu d'entre elles peuvent se prévaloir d'un tel pedigree...

Presque cinquante ans après son apparition, la Miura fascine toujours autant les amateurs de sportives d'exception. Intemporelle, sa plastique d'une modernité insolente a fort bien traversé les années. Et ses performances époustouflantes n'ont pas pris une ride. Plus aboutie, la version S préserve la pureté esthétique de la Miura originelle. La bestiale SV joue, quant à elle, dans un registre moins subtil. Cette ultime déclinaison se reconnaît aisément à sa calandre agrandie et à ses clignotants repositionnés. Elle perd hélas ses fameux cils entourant les

phares, qui lui conféraient cette personnalité si particulière. L'augmentation des voies arrière de douze centimètres et l'emploi de pneumatiques de plus grande dimension a nécessité le montage d'ailes élargies et de prises d'air supplémentaires. Poussé dans ses derniers retranchements, le V12 culmine à 385 chevaux CUNA à 7 850 tr/min, tandis que le couple toujours plus haut perché s'établit à 40,7 m.kg à 5 750 tr/min. La transmission et le moteur retrouvent un graissage séparé, un montage plus fiable qui permet l'installation d'un différentiel autobloquant. Dans de bonnes conditions, la SV parvient à frôler réellement les 300 km/h chrono, respectant le cahier des charges initial. Les plus exigeants pourront toujours commander à l'usine une réplique de la légendaire Jota, une véritable bête de course dotée d'un carter sec, créditée de plus de 440 chevaux... Une fin de règne flamboyante pour la "vieille" Miura qui se voit littéralement voler la vedette par l'insolite Countach, dont le prototype exposé au Salon de Genève 1971 crée à nouveau l'événement. La dernière SV quitte l'usine de Sant'Agata en décembre 1972 : 150 exemplaires ont été construits, outre quelques Jota réalisées pour quelques privilégiés... ●

