

Lamborghini Miura S (1971)

La reine de la tauromagie

- Puissance maxi : 370 ch DIN
- Accélération 0 à 100 km/h : 5,5 s
- Vitesse maxi : 285 km/h
- Cote : à partir de 1 000 000 €

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.

Texte : Jérôme Fombelle
Photos : Benjamin Asket - Virage Agency

| LA TECHNIQUE | |
|----------------------------------|---|
| Moteur | V12, 24S |
| Cylindrée | 3929 cm ³ |
| Puissance fiscale | 23 CV |
| Puissance maxi | 370 ch DIN 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 AVAR | 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 | 1305 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 |



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

» 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.



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



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.



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



Je n'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 minibus. 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 attend juste derrière la grande porte, aux

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).

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 »



Le rêve de Jérôme

« J'ai toujours adoré les Lamborghini. D'abord parce qu'elles sont les anti-Ferrari, et parce-qu'il est parfois bon de se démarquer de ses camarades d'école qui ne jurent que par le cheval cabré. Et puis elles sont extravagantes et futuristes. La Miura est certainement la plus belle d'entre-elle et une des plus impressionnantes. On m'a compté bon nombre de légendes à son sujet: des voitures qui décollent à 300 à l'heure, d'autres qui s'enflamment. C'est un monstre indomptable. Du coup une seule envie m'anime: tenter de le dompter!



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

» 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, 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!

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

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 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 étage.

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

