

**que nous sommes
sûrs de vous offrir
les meilleurs
multisoupapes...**



3 ans / 100 000 km !

Technologie multisoupapes, c'est pourquoi
Et NISSAN a voulu aller plus loin. Plus
rapides au rendement et à la souplesse
(et plus chères). Plus loin dans l'agrément puisque
les SUNNY SLX sont équipés d'un moteur particulièrement vif et
d'un confort puisque les SUNNY SLX sont
équipés d'un volant réglable, de 4 glaces électriques, du



SUNNY DIESEL

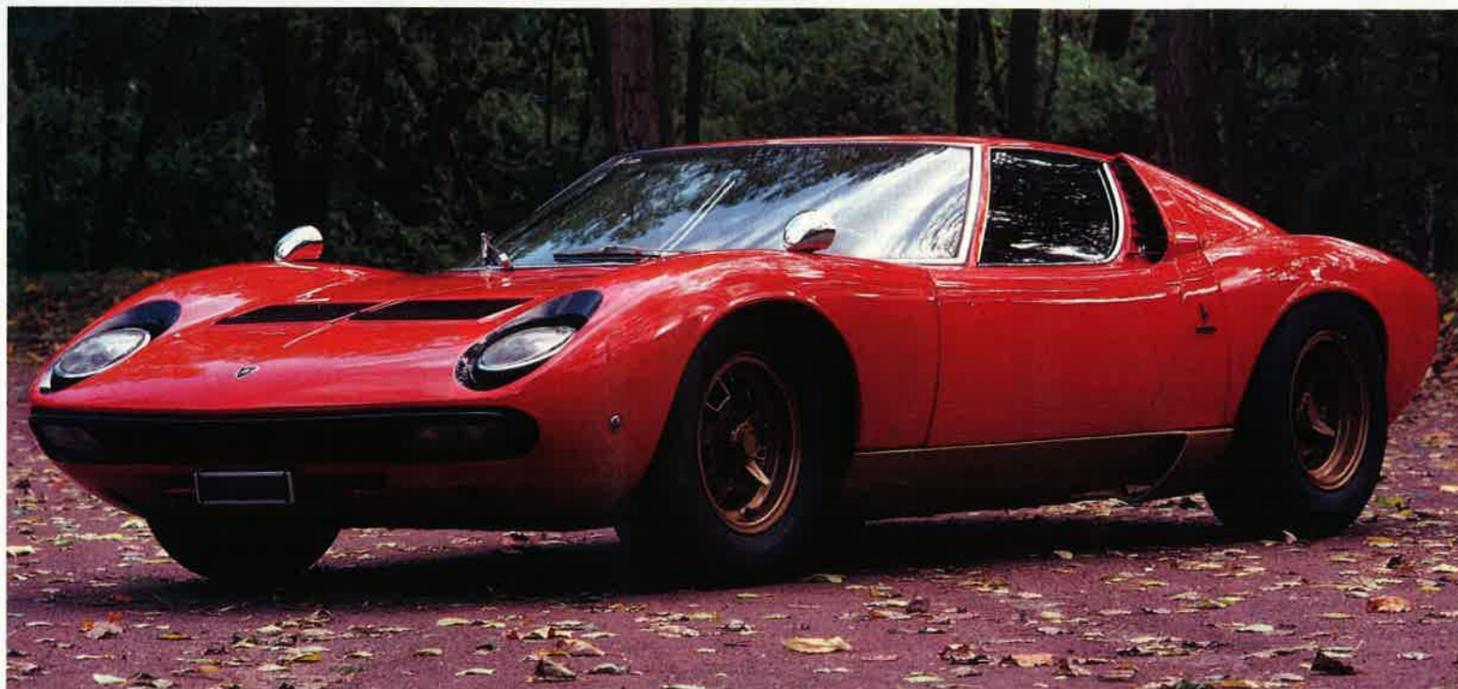
NISSAN

NISSAN EN EUROPE

UN RÉSEAU DE 320 CONCESSIONNAIRES ET AGENTS
NISSAN financement

Lamborghini Miura

Le taureau le plus rapide du monde



149

**En dépit de cette magnifique proue
aplatie, la Miura avait fâcheusement
tendance à s'alléger de l'avant à très
grande vitesse.**

Le signor Ferruccio Lamborghini
construisait des tracteurs agricoles,
d'ailleurs appréciés, et il avait eu
longtemps un seul hobby, mais de taille : les
taureaux ! Ainsi, lorsque ce robuste gaillard,
taillé à l'image de ses tracteurs et de ses
bovidés décida de s'offrir une seconde
manie – celle des puissantes voitures de
sport – il choisit bien entendu de les baptiser
du nom d'une race de bêtes de combat
renommée... C'est ainsi que naquit la Miura !
Aujourd'hui encore, j'avoue ne pas savoir si
les deux commanditaires, Ferrari et
Lamborghini, se connaissaient autrement
que de nom ou entretenaient des relations
quelconques. Mais, ce dont je suis certain,
c'est que l'apparition de la Miura sonna
comme une giflette aux yeux des adeptes du
cavallino rampante ! Sortie à peu près à la

Miura, vole...

même époque que la Ferrari Daytona, elle
était en quelque sorte son antithèse et son
inverse. La Daytona fut la dernière Ferrari à
moteur avant... La dernière vraie Ferrari
disent encore aujourd'hui quelques-uns
mais, les autres, ceux qui rêvaient de
révolution technique plus que de tradition,
s'inclinèrent bien bas devant l'insolence de
cette Lamborghini qui, inconnue un jour,
apparaissait le lendemain avec le V12
central arrière transversal que l'on réclamait
depuis si longtemps à Modena !

LAMBORGHINI MIURA P. 400

- **Moteur:** Puissance fiscale 23 CV. Cylindrée 3 929 cm³. 12 cylindres en V à 60° placé transversalement à l'arrière. 82 x 62. Allumage par distributeur et bobine. Refroidissement à eau par pompe et thermostat. Deux ventilateurs électriques. Quatre carburateurs triple corps. Contenance du réservoir 90 litres. Soupapes en tête commandées par les arbres à cames. Quatre arbres à cames en tête (deux par rangée de cylindres) commandés par chaîne. Puissance maximale 350 ch DIN à 7 000 tr/mn. Couple maximum 37,6 mkg à 5 100 tr/mn. Rapport volumétrique 9,8.
- **Transmission:** Ensemble moteur-boîte-pont à l'arrière. Roues arrière motrices. Boîte de vitesses à cinq rapports synchronisés. Levier de commande au plancher. Pont arrière avec différentiel autobloquant.
- **Châssis, suspension:** Châssis plateforme. Suspension avant à roues indépendantes par triangles et ressorts hélicoïdaux. Suspension arrière à roues indépendantes par triangles et ressorts hélicoïdaux. Amortisseurs hydrauliques télescopiques à l'avant et à l'arrière. Barres stabilisatrices AV et AR.
- **Freins:** A disque sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues arrière.
- **Direction:** A crémaillère.
- **Pneumatiques:** 205 x 15.
- **Carrosserie:** Poids total: 1 260 kg.
- **Caractéristiques de performances:** Cylindrées à la tonne 3 118 cm³. Puissance au litre 89 ch. Rapport poids/puissance 3,6 kg/ch.

Et puis, pour faire bonne mesure, la Miura était également un soufflet à Pininfarina, traditionnel couturier des plus belles Ferrari, asséné par Bertone, son rival de toujours, un Bertone auquel le commendatore Lamborghini s'était adressé pour habiller son superbe engin...

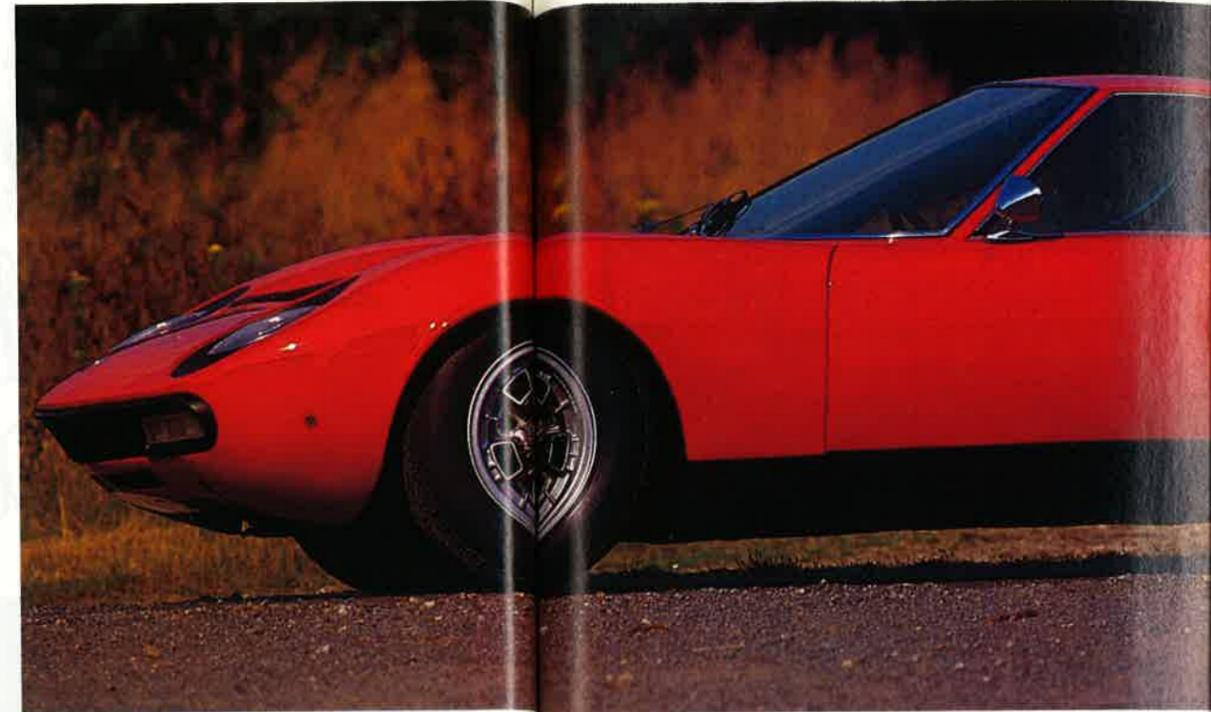


150

L'audace du coup de crayon de Bertone propulse le style de la Miura au-delà du temps, avec une hauteur hors-tout de 1,05 mètre seulement.

Plus simplement, la Miura fut pour moi l'une des plus sensationnelles expériences de mon existence d'essayeur et, quoique je le l'aie beaucoup moins conduite que la Daytona, j'en conserve un souvenir d'autant plus ému qu'elle m'offrit en toute simplicité une série de sept tête-à-queue sur aquaplaning qui, fort heureusement, se termina bien pour tout le monde. Réunissant sur un coup de baguette magique – ou, plus précisément, de carnet de chèques – une élite d'ingénieurs spécialisés en la matière, Lamborghini avait réussi en premier lieu à dessiner puis à construire un très beau 12 cylindres en V6 à 60° 82 x 62 dont les 3 929 cm³ dégageaient très sereinement 350 ch DIN à 7 000 tr/mn – mais oui... – avec un couple de 37,6 mkg à 5 100 tr/mn et un rapport volumétrique de 9,8 qui, il faut le dire, avait du mal à s'accommoder du super français de l'époque.

L'ensemble était coiffé de quatre arbres à cames en tête et l'alimentation bénéficiait des services de quatre énormes Weber horizontaux triple corps, ce qui correspondait en toute logique à un corps par cylindre... Toutefois, les techniciens n'avaient pas cru devoir aller jusqu'au graissage par carter sec. Ils se contentaient de 11 litres d'huile mais aussi de pneumatiques 205/15 qui paraîtraient bien maigrelets aujourd'hui et dont la recherche des meilleures pressions était d'ailleurs un passe-temps parfois périlleux, comme j'eus le loisir de m'en apercevoir. Comme sur une petite Mini, moteur et boîte partageaient le même carter, avec cinq vitesses aussi fermes que sur une Ferrari – tout comme la longue course de l'embrayage – dont la 5ème tirait seulement 38,7 km/h aux 1 000 tr/mn, la 1ère atteignant



déjà près de 90 km/h... La mesure des performances fut à proprement parler homérique. Il n'était évidemment pas question de l'anneau de Montlhéry mais, en ce temps-là, l'autoroute du Nord n'était pas encore trop encombrée et, à l'aide d'un radar aimablement prêté par son constructeur, la SFIM qui exerce encore aujourd'hui sa coupable industrie, je réussis à établir l'un de mes records de l'époque sur une voiture "client": 7 200 tr/mn au compte-tours, 280 au compteur, soit 267 km/h au radar ! Puis, dans la foulée, les 1 000 mètres départ arrêté furent couverts en 24 s 3/5èmes, performance dont la plupart des voitures de sport actuelles se contenteraient volontiers...



Basculant ses deux immenses capots, la Miura découvre une superbe mécanique.

LA COTE DE L'EXPERT

Pendant que Ferrari dévoilait sa magnifique Daytona conventionnelle par sa conception, Lamborghini exhibait sa révolutionnaire Miura au châssis caissonné et au V12 disposé transversalement en avant de l'essieu arrière. Sans oublier le coup de crayon, génial, de Bertone. Son seul défaut est de ne pas avoir Ferrari pour nom... La cote de Christian Huet: 1 200 000 F à 2 000 000 F. Tendence à la hausse.

La Miura fut l'une des premières voitures à arborer ces jalousies qui devaient ensuite fleurir.

La direction grande pré-correctement kilomètre volant... De était celle légère (1 2 motricité é l'aérodynam aujourd'hui du Cz avait première 3 passer dans très grand devenir lég courbes à surbraqua Pour fixer berlinette haut. Eh bi mètre ! Le largeur et littéralement pour être é

le Bertone
au-delà du
rs-tout de

ur moi l'une
ences de
oique je le
ue la
nir d'autant
e simplicité
ur
ent, se

lette
de carnet
urs
orghini avait
puis à
rés en V6 à
égageaient
000 tr/mn -
37,6 mkg à
otrique de
al à
s de

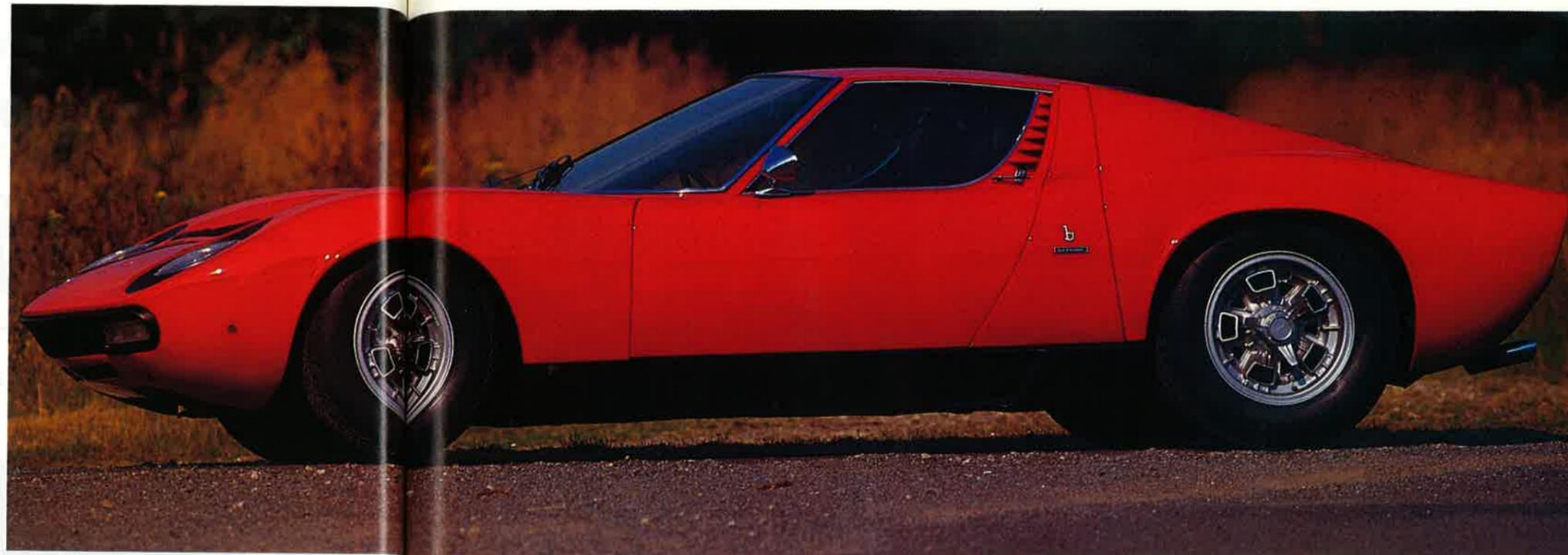
arbres à
énéficiait
Weber

un corps
iciens
qu'au
ontenaient

aient bien
recherche
ailleurs un
omme j'eus

ur et boîte
c cinq
e Ferrari

seulement
atteignant



déjà près de 90 km/h... La mesure des performance fut à proprement parler homérique. Il n'était évidemment pas question de l'anneau de Montlhéry mais, en ce temps-là, l'autoroute du Nord n'était pas encore trop encombrée et, à l'aide d'un radar aimablement prêté par son constructeur, la SFIM qui exerce encore aujourd'hui sa coupable industrie, je réussis à établir l'un de mes records de l'époque sur une voiture "client" : 7 200 tr/mn au compteur, 280 au compteur, soit 267 km/h au radar ! Puis, dans la foulée, les 1 000 mètres départ arrêté furent couverts en 24 s 3/5èmes, performance dont la plupart des voitures de sport actuelles se contenteraient volontiers...



La Miura fut l'une des premières voitures à arborer ces jalousies qui devaient ensuite fleurir.



Basculant ses deux immenses capots, la Miura découvre une superbe mécanique.

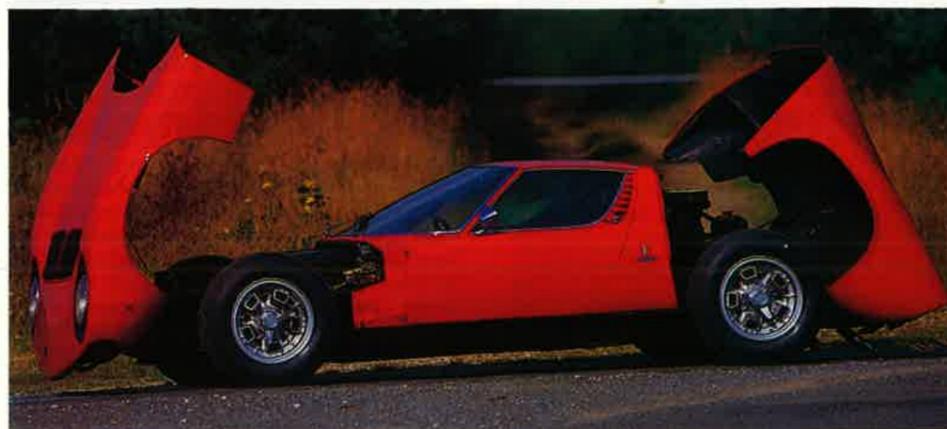
LA COTE DE L'EXPERT

Pendant que Ferrari dévoilait sa magnifique Daytona conventionnelle par sa conception, Lamborghini exhibait sa révolutionnaire Miura au châssis caissonné et au V12 disposé transversalement en avant de l'essieu arrière. Sans oublier le coup de crayon, génial, de Bertone. Son seul défaut est de ne pas avoir Ferrari pour nom...
La cote de Christian Huet : 1 200 000 F à 2 000 000 F. Tendence à la hausse.

La direction était ferme mais d'une très grande précision et, les pneus étant correctement gonflés, je pus couvrir deux kilomètres à 270 compteur sans toucher au volant... De plus, la maniabilité en virage était celle d'une voiture beaucoup plus légère (1 260 kg dont 730 sur l'arrière) et la motricité était sans défaut. Pourtant, l'aérodynamique n'était pas ce qu'elle est aujourd'hui et je suppose que la vérification du Cz avant, tout comme celui d'une première 308 Ferrari, ferait aujourd'hui passer dans le dos un frisson rétrospectif. A très grande vitesse, l'avant commençait à devenir léger et les longues, longues courbes à fond passaient au prix d'un surbraquage qui en disait long, long... Pour fixer les idées, je rappellerai qu'une berlinette Alpine mesurait 1,13 mètre de haut. Eh bien la Miura ne dépassait pas 1,05 mètre ! Les portières étaient d'une bonne largeur et permettaient de se laisser littéralement tomber dans des baquets qui, pour être enveloppants, n'en tentaient pas

moins de remédier à la garde au toit insuffisante en adoptant une inclinaison de dossier sans doute exagérée, surtout compte tenu des dimensions de l'impressionnant capot. Pour décrire ce qu'était vraiment une Miura, je me contenterai de recopier mon commentaire d'alors : "En admettant que le passager ne soit pas effrayé, sa première réaction sera le silence... Un silence stupéfait devant la force presque démentielle de cette voiture qui bondit vers l'horizon en hurlant de tous ses poumons et qui ne se calme qu'aux alentours de 250 km/h. Jusque là, c'est la ruée d'une véritable meute emballée, scandée par les temps de passage de la boîte et le retour de l'accélération violente qui secoue les tripes. Inutile de dire que les côtes n'existent plus, que toute ligne droite entrevue est sitôt en arrière, que les 2 CV semblent rouler à la vitesse d'une meule de paille et que les DS font penser aux 2 CV..." C'était en 1967 !...

151



Photos: Christian BEDEI