

Lamborghini Murcielago

En 1998, Lamborghini intégrait le giron d'Audi, condition de sa pérennité. Aujourd'hui, les premiers signes de cette reprise en main se font sentir, avec l'arrivée d'un nouveau modèle, le coupé Murcielago

La Diablo a tiré sa révérence, après près de 11 ans d'une carrière chaotique. Car l'histoire de la marque n'a jamais été un long fleuve tranquille et le célèbre constructeur de tracteurs de Sant'Agata Bolognese a connu un nombre incalculable de propriétaires successifs, qui se sont succédé à un rythme effréné, ce qui n'est évidemment jamais bon pour instaurer des politiques à long terme, asseoir une certaine continuité dans la production, développer de nouveaux modèles et fidéliser une clientèle. Cette période mouvementée, ces années de transition sans fin semblent aujourd'hui avoir trouvé un terme. Audi, qu'on ne peut qualifier de érigoloé, a racheté la marque et semble bien décidé à reprendre son avenir en main. Objectifs prioritaires : dépoussiérer, moderniser et crédibiliser la marque. Et faire parler de soi. Vite. Audi a donc détaché son designer évedetteé Luc Donckerwolke, l'homme à qui l'on doit la TT, l'A2, les Audi du Mans et bien d'autres modèles du groupe, en Italie pour assurer la succession de la Diablo vieillissante...

Faire vite... et bien

Mais deux ans, c'est bien trop court pour développer un vrai nouveau modèle. Il fallait donc composer avec la structure existante et pardonnez-moi l'expression faire du neuf avec du vieux. Une simple question de délai plus que de moyens. C'est ainsi que la remplaçante de la Diablo, baptisée Murcielago, du nom d'un célèbre taureau entré dans la mythologie de la tauromachie espagnole au... XIXe siècle, reprend l'architecture de base de sa devancière, à savoir le châssis tubulaire, le V12 central arrière monté à l'envers avec, dans son prolongement, la boîte qui entre à l'arrière de l'habitacle, à peu près jusqu'à l'endroit ressort le levier sur la console centrale. En simplifiant, ou pourrait dire que la tâche de l'équipe de designers a consisté à recouvrir cet ensemble existant d'une nouvelle carrosserie devant à la fois perpétuer la tradition stylistique de Lamborghini tout en étant suffisamment novatrice pour justifier le changement d'appellation. On vous laisse évidemment seuls juges, chers lecteurs, mais j'ai néanmoins tendance à penser que la mission est réussie.

Visuellement, il est impossible de confondre la Murcielago avec quoi que ce soit d'autre: le profil général, les volumes et les proportions en font une vraie Lamborghini alors que, dans le même temps, le dessin est beaucoup plus fluide, les contours plus harmonieux, moins torturés. Les proportions sont globalement restées et la largeur, en particulier, semble démesurée par rapport à la longueur hors tout, qui a pourtant augmenté de 11 cm. Car, avec ses 4,58 m, la Murcielago (aussi long à écrire qu'à prononcer) est, à 3 cm près, d'une longueur identique à celle d'une vulgaire A4 (pour rester dans le groupe). En revanche, elle est carrément 30 cm plus large et plus basse.

Revue en profondeur

Cela étant posé (et bien posé par terre !), il faut admettre que la Murcielago ne se résume pas un simple restylage de la Diablo et que les évolutions sont plus profondes. Elles concernent d'abord la rigidité du châssis, qui n'a jamais constitué un point fort des modèles précédents. Pour cela, la Murcielago adopte des renforts structurels en carbone/nid d'abeilles greffés sur le châssis tubulaire au moyen de colle et de rivets. Les éléments de carrosserie, par la manière dont ils sont fixés au châssis, participent eux aussi à l'effort de rigidité. La suspension fait toujours appel, pour les 4 roues, à des triangles superposés, dimensionnés comme ceux d'un camion, à des amortisseurs Koni pilotés soit automatiquement, soit manuellement par le conducteur qui peut, au départ du tableau de bord, choisir entre 4 tarages différents. Les points d'ancrage de la suspension avant ont été légèrement avancés, ce qui augmente l'empattement de 1,5 cm, au profit d'une meilleure tenue de cap. Les voies sont en augmentation de 9,5 cm à l'avant et de 5,5 à l'arrière. La géométrie des trains, les tarages des ressorts (deux par roue arrière) et des amortisseurs ainsi que le diamètre des barres antirotulis sont spécifiques à la Murcielago. Qui adopte par ailleurs des Pirelli P Zero Rosso (les plus performants de la gamme actuelle) en 245/35 ZR 18 à l'avant et 335/30 ZR 18 à l'arrière, soit les dimensions de la dernière Diablo GT.

Les freins, dont les disques sont pincés par des étriers à 4 pistons et conservent leur diamètre, recourent à un ABS TRW qui se double d'une fonction DRP (Dynamic Rear Proportioning), en fait un simple répartiteur électronique. L'antipatinage TCS (déconnectable) n'agit, lui, que sur la gestion du moteur grâce à un accélérateur électronique drive-by-wire.

Boîte 6... Enfin

À l'instar de la dernière Diablo en date, la Murcielago recourt à une transmission intégrale à viscocoupleur central. Rien de bien neuf sous le soleil en la matière.

L'autobloquant mécanique arrière est taré à 45%, l'avant à 25%. Enfin, et c'est une première dans l'histoire de la marque, la boîte adopte 6 rapports. La grille de sélection est classique, c'est-à-dire que la première n'est plus en bas, à gauche. Grâce à des arbres primaires et secondaires mieux maintenus sur 3 paliers au lieu de 2, la sélection des rapports a pu être optimisée. Mais, on le verra plus loin, il ne s'agit pas encore d'un modèle de rapidité. Il est vrai que l'on ne manie pas du bout des doigts des pignons et des synchros prévus pour encaisser 650 Nm. En revanche, point de pilotage électronique de la boîte, à la mode F1 de l'éternelle rivale Ferrari. Ce n'est pas au programme...

La force du taureau

650 Nm, c'est en effet la valeur du couple développé par cette évolution du célèbre V12, porté de 6 à 6,2 litres par un allongement de la course de 84 à 86,8 mm. Outre cette augmentation de cylindrée, l'innovation majeure réside dans l'adoption d'une lubrification à carter sec qui, en autorisant une hauteur de carter moindre, a permis d'abaisser l'implantation du moteur dans le châssis de 5 cm. C'est bien pour le centre de gravité. Pour le reste, ce V12 entièrement en alliage possède un

collecteur d'admission à géométrie variable et un double déphasage (admission et échappement) de la distribution. De quoi améliorer sa disponibilité et sa conformité avec les normes de dépollution, surtout américaines, puisque Lamborghini écoule 50% de sa production aux States. Il faut dire que même aux Etats-Unis, les voitures de 580 ch. ne courent pas les rues. C'est pourtant la nouvelle puissance de la Murciélago, obtenue à 7500 tr/min. Ce qui nous vaut une puissance spécifique honorable, certes, mais pas record de 93,6 ch/l. En revanche, savoir que déjà à 2000 tr/min, la Murciélago dispense un couple d'environ 530 Nm laisse rêveur... et loin derrière n'importe quelle voiture de route. Plutôt que de trouser la carrosserie d'ouoes d'alimentation en air plutôt disgracieuses, les ingénieurs ont eu recours à des volets pivotants, situés au sommet des flancs arrière, fermés à l'état normal et jusqu'à 130 Km/h, entrouverts de 50 au-delà et sortis à fond (70) passé les 200 Km/h. En fonction de leur ouverture, le Cx varie de 0,33 à 0,36.

A peine domptée

Au moment d'entrer à bord, un moment forcément rare, la première bonne surprise provient d'un accès plus aisé grâce aux 10° supplémentaires d'angle d'ouverture des portes en élytres et à l'abaissement de quelques centimètres du seuil. La position de conduite est aussi sensiblement meilleure, car le volant et le pédalier sont un peu moins... décalés vers la droite. Le tableau de bord, redessiné, est plus sobre et la qualité d'ensemble en progrès, influence Audi oblige. On est encore loin de la finition d'une A8, mais l'évolution est sensible. En revanche, il fait toujours aussi chaud dans l'habitacle et la climatisation tourne à plein. Première (tiens, l'embrayage ne demande plus d'effort particulier), et c'est parti pour quelques tours du circuit de Vairano. Le dottore chargé de la mise au point du châssis nous avait prévenus: On a délibérément cherché à rendre la voiture légèrement sous-vireuse en entrée de courbe, mais neutre en stabilisé ainsi qu'en sortie. Oups, oui, mais à ce point-là, quand même! Dans les parties serrées, l'avant refuse de s'inscrire dans la courbe et quand enfin il y consent, la ré accélération se traduit par un nez qui cherche l'extérieur. Ajoutez-y un gros temps de réponse dans la direction, peu incisive, et un poids important (1.650 kg), et vous comprendrez alors que malgré son centre de gravité abaissé, l'agilité n'est pas le mot qui définit le mieux le comportement d'une Murciélago. Ou alors, j'ai pas compris le mode d'emploi. Ce qui est possible, mais le temps m'a manqué pour investiguer plus avant. Car l'engin m'a paru relativement sensible aux transferts de masses, ce qui me fait dire qu'avec un peu d'habitude, il doit être possible d'utiliser ce phénomène pour jouer avec la voiture et la placer. Ce qui demande évidemment expérience, talent et... beaucoup de place, compte tenu des vitesses de passage potentielles en courbe. Un autre jour, peut-être...

Alors, en attendant, on se contente d'apprécier la commande de boîte en progrès et la sonorité grave du V12 (je n'ai même pas songé à allumer la radio) et sa poussée impressionnante malgré sa montée en régime parfois laborieuse. Il se dégage en effet une certaine lourdeur, une certaine inertie de ce moteur dont les origines, c'est vrai, remontent à plus de 40 ans.

A peine plus civilisée mais pas beaucoup moins bestiale que la Diablo, la Murciélago est une vraie Lamborghini face à laquelle il faut avoir l'attitude du toréador face à son taureau : beaucoup d'humilité et de respect. (Enfin, je suppose...)

Source : Le Moniteur Automobile

Par

Publié sur Cafeduweb - Archives le mercredi 7 novembre 2001

Consultable en ligne : <http://archives.cafeduweb.com/lire/588-lamborghini-murcielago.html>