

COLLECTION LAMBORGHINI



La roue de la vie tourne.
j'ai décidé de me séparer de
plus de 70 années de collection
et de passions Automobile et
diverses !
« L'objet » tant bichonné doit
continuer à vivre entre les
mains de nouveaux passionnés !

Pour fêter le lancement de la
VITRINE INTERNET
de **MES COLLECTIONS**,
je vous offre le
STATUT VIP
jusqu'au 30 juin 2026
Il vous suffit de vous inscrire sur
jcbourseauto.fr

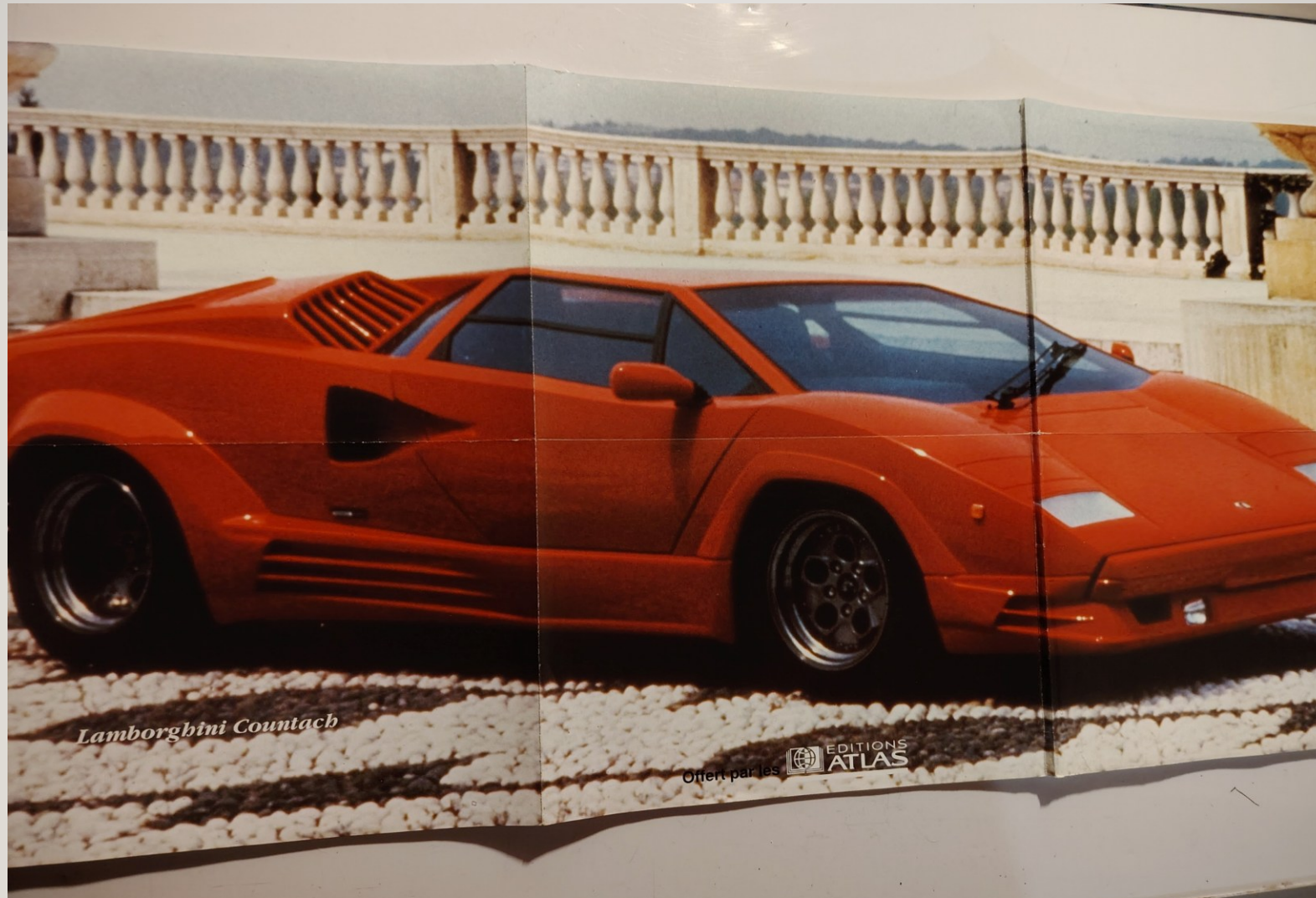
Contact : Jean-Claude ROGER – 06 80 28 60 92

jcbourseauto@gmail.com - www.jcbourseauto.fr

Mise à jour au 26 mai 2026

sous réserve de vente entre temps

COLLECTION LAMBORGHINI



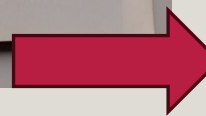
POSTER LAMBORGHINI COUNTACH (éditions Atlas) 60 x 30

Réf poster COUNTACH

8,00 €

prix VIP 5,00 €

COLLECTION LAMBORGHINI - DOSSIER EXCLUSIF LAMBORGHINI



COLLECTION LAMBORGHINI - DOSSIER EXCLUSIF LAMBORGHINI

Notizie



STOP

ADIEU LM

C'est la fin pour le LM, ce tout terrain "exceptionnel" à l'air des agrets qui a toujours choqué les puristes de la marque malgré la présence sous son capot moteur d'un vrai V12. Il restera le symbole des difficiles années 80 vécues par le bureau de Sant'Agata. Il n'a jamais été en mesure d'atteindre ses objectifs, c'est-à-dire séduire les amateurs du Golf Penique et sa reconversion en



HISTORIQUE

LA COUNTACH AU MUSÉE

La dernière Countach est sortie des chaînes de Sant'Agata le mercredi 4 juillet 1990. Il s'agit d'un modèle anniversaire portant le n° de châssis 12085. Elle est de couleur argent métallisé avec un intérieur gris clair. L'usine a décidé de la conserver afin de l'exposer dans le futur musée Lamborghini qu'elle pourrera rejoindre la 350 GTV, la première Lambo, qui a été restaurée à Bologne par Emilio Auto après avoir été laissée à l'abandon pendant plus de



Notizie

BILAN 90

ANNÉE DE TRANSITION



Si l'on se limite à la seule analyse des chiffres de production, l'année 1990 n'a pas été marquée par un progrès spectaculaire : 378 voitures sont sorties des chaînes contre 392 en 1989. Cette légère régression masque une période de transition importante. Il a fallu passer de la Countach à la Diablo tout en préparant l'arrivée de la petite P140. Le chiffre d'affaires a augmenté de plus de 10% en passant de 61 à 68 milliards de Lires malgré un climat social difficile. Dans le même temps, le nombre des employés est passé de 422 à 495 et plus de 20 milliards de Lires ont été investis en projets et en équipement.

PROJETS

LA PETITE ARRIVE

Alors que la Diablo avait souffert de fuites plus ou moins maladroites, la petite Lamborghini fait l'objet d'un secret bien gardé. D'elle on ne connaît ni un nom de code, P140, et quelques caractéristiques révélées par le Président Novaro. Elle sera annoncée

par un V10 de 3,9 litres développant plus de 300 chevaux, accouplé à une boîte à rapports. Elle pourra bénéficier de l'embrayage pilote Valdes et sera véhiculée par un châssis inspiré de celui de la Countach. Pour avoir eu le privilège de découvrir la première maquette, nous pouvons affirmer que tous les dessins pensés dans la presse n'ont pas grand chose à voir avec la réalité. La P140, que certains auraient voulu baptiser Miura, sera une deux places à tout occasion et tout à fait pour maintenir son poids dans une limite raisonnable. Pour ce faire, son châssis et sa carrosserie feront largement appel à l'aluminium. Récemment, le projet stylistique a été finalisé après l'intervention des designers de Chrysler dirigés par Bill Dutton. À l'origine, la P140 était un mélange de Maserati, Chevrolet et de Diablo, première voiture mais ses formes ont été assagies, ce qui n'est pas du goût de tout le monde. Lamborghini a également étudié le projet 143 dont la définition est bien d'être simple. Il pourrait s'agir d'une 2+2 moteur V12 placée à l'avant, une concurrente directe de la Ferrari America. Les der-

Visite

SANT'AGATA BOLOGNESE

L'IRRÉSISTIBLE MÉTAMORPHOSE



On dit que le temps perdu ne se rattrape jamais. Pas chez Lamborghini. L'usine de Sant'Agata saute à pieds joints dans l'avenir. Objectif, 2000 voitures par an et, dès à présent, une qualité exemplaire.

JEAN-FRANÇOIS MARCHET
PHOTOS ALBERIC HAAS



COLLECTION LAMBORGHINI - DOSSIER EXCLUSIF LAMBORGHINI

Essai

DIABLO



Pas facile de prendre la succession de la Countach et de naître sous le contrôle d'un grand constructeur. Rassurez-vous, la Diablo est une vraie Lamborghini.

JEAN-FRANÇOIS MARCHET

BELLE,



ET TOUJOURS REBELLE

En lançant le projet Diablo, le Président Emilio Novati a imposé aux techniciens de Sant'Agata Bolognese un challenge sans précédent. Faire de la remplaçante de la Countach une véritable Lamborghini, très avancée sur le plan technique et stylistique selon la tradition, tout en offrant dans le même temps un degré de qualité et de finition jusqu'ici inconnus. Plus question de céder à la facilité et de brûler les étapes. Voilà pourquoi nous avons dû attendre longtemps, plus longtemps que prévu, avant d'en prendre le volant. Voilà pourquoi les clients auront dû s'armer de patience. A la lecture de ce premier essai nous nous battons, 1 000 km sur les routes italiennes et françaises, nous pouvons affirmer que cela en valait la peine.

Refonte totale

En apparence, la Diablo est à la Countach ce que la Testarossa est à la Ferrari Boxer, la remise au net d'un concept totalement novateur. En fait, la Diablo est totalement limitée à quelque 500 exemplaires par an, la limite étant exclusivement incompressible. Bien sûr, on retrouve la même implantation - Longitudinale Postérieure - du V12, la boîte étant placée devant et reliée au différentiel arrière par l'intermédiaire d'un arbre traversant le carter moteur. Mais la comparaison s'arrête là. Le bloc, les culasses, le carter inférieur, la boîte et le pont n'ont plus la même fonction. Le cylindre a encore augmenté, pour atteindre les 5,7 litres, en écartant l'artifice de l'entretoise métallique de l'ancien Quattrovalvole. Pour favoriser l'implantation d'un réservoir de carburant unique de 100 litres, l'ensemble a été décalé par rapport à l'axe longitudinal du châssis. Il s'agissait de répondre aux normes les plus strictes (température, décalage et choc). Plus rigide et plus compact, le bloc est déjà utilisé depuis un an sur le LM mais son usinage est différent puisqu'il offre une cylindrée plus élevée. A noter également que par rapport à la Countach le sens de rotation du vilebrequin est inversé. Les améliorations de détails sont nombreuses, à commencer par la commande de distribution par chaîne à trigger automatique. Cette refonte totale a été dirigée par Vincenzo Bellanani et bénéficie des enseignements apportés par les développements menés par Luigi Marzotto sur les Quattrovalvole d'endurance. A noter également que les moteurs de Sant'Agata agissent de manière totalement autonome par rapport à leurs collègues de la filiale Engineering de Modène. De son côté, l'ingénieur Coccarani a étudié un ensemble de gestion électronique intégré baptisé L.I.E., soit Lamborghini



Plus travailler que la Countach, la Diablo reste sculpturale. Belle impressionnante, le trace de Marcello Gandini a été affiné par les designers de Chrysler pour une meilleure exploitation.

Iniezione Electronica. Le calculateur est entièrement maison et les composants de base tels les injecteurs sont d'origine Marelli Weber. Chaque banc de cylindres dispose d'un boîtier de commande indépendant avec sa cartographie d'alimentation et d'injection et les corrections de fonctionnement habituelles. En outre, le logiciel est déjà prêt à intégrer des paramètres supplémentaires, pour l'usage, par exemple, de l'embrayage pilote Valvo ou d'une suspension intelligente. La démonstration de l'électronique libère les petits constructeurs de l'emprise des grands équipementiers. Avec un peu catabolique trois voies et un niveau d'émissions en des-



COLLECTION LAMBORGHINI - DOSSIER EXCLUSIF LAMBORGHINI

seus des normes, le 5,7 litres de la Diablo frise les 500 chevaux et les 60 mkg. Respectivement 8% et 15% de mieux que l'ancien 5,2 litres à carburateur non dépollué.

Dans environ un an ou peut-être moins, Lamborghini commencera une Diablo VT (Vince Traction), une variante intégrale V6. Un v6 coupler r6p (par un arbre (en carbone ?) à un différentiel autobloquant) avant permettra de renvoyer les croix de puissance du train arrière et d'améliorer la motricité. Ainsi, la VT conservera son caractère de base et ne sera pas une 4 roues motrices permanente. Le lecteur lui fera bien sûr penser au VW Syncro.

Simplification

La structure du châssis de la Diablo a été simplifiée en apparence pour améliorer la facilité de fabrication tout en ayant une rigidité supérieure et de véritables zones d'absorption. Le treillis est désormais basé sur des profils carrés. La poitrine centrale qui habille la transmission est formée d'un caisson en carbone, simplement boudiné pour améliorer les interventions. L'arcrau, les montants de pare-brise et le toit en acier complètent l'ensemble de la même façon que sur la Countach. La majorité des panneaux de carrosserie est en aluminium mais la manufacture est plus poussée et les interventions sont plus aisées. Les pièces en composites, comme les jupes latérales, les spoilers et les capots sont plus fines et plus légères, plus proches de ce que l'on appelle le mélange kevlar-carbone. Petit retour en arrière pour la suspension qui est de nouveau montée sur des silent-blocs pour plus de confort. La géométrie et la composition de la suspension est encore à rapprocher de la Countach. Côté tirage, le diamètre des disques avant a augmenté de 3 cm. Les roues à voile démontable ont un diamètre de 17" et reçoivent les Pirelli P Zero marqués par la Ferrari F 40. Dans la pratique, cela signifie que la largeur de roulement des gommes passe de 225 à 245 mm à l'avant et de 345 à 355 mm à l'arrière.

Avant de rentrer dans le bagage, avant de contempler la bête et de porter un jugement esthétique, jetons encore un coup d'œil sur les caractéristiques techniques et terminons notre parallèle Diablo/Countach. On remarquera que la dernière note tire plus long sur les différents rapports de la boîte et que l'écoulement s'accroît sur la quatrième : 46,4 km/h à 1 000 tr/min contre 39,7 dans l'ancien. Raison de cet artifice, la volonté d'obtenir une vitesse de pointe nettement supérieure à 300 km/h. Le tirage du différentiel autobloquant est également plus fort. Sur le plan dimensionnel, la Diablo a un empattement plus long de 15 cm et des voies supé-



L'INTÉRIEUR OFFRE PLUS D'ESPACE VITAL AUX PASSAGERS. UN CONDUCTEUR DE GRANDE TAILLE SERA PLUS À SON AISE QUE DANS LA COUNTACH ET LA SURFACE VITREE ACCRUE FACILITE LA CONDUITE.

rieures. Sa caisse est plus longue de 20 cm, un peu plus large mais pas contre plus haute. Le tout avec un diamètre de braco qui aurait plutôt diminué. Malgré l'emploi de composites et un réservoir de carburant plus petit, la nouvelle Lamba est encore plus lourde, facilement une centaine de kilos supplémentaires en ordre de marche. 1 700 kg. Une fois beaucoup trop, même si les différents équipements améliorant le confort peuvent une lourde part de responsabilité. Lamborghini ayant toujours défendu une image audacieuse, il est des tendances à proscrire. Le poids est la malade du moment, toutes les voitures de sport sont victimes d'obésité. Vover donc ce qui est arrivé à la Porsche 911 ! Ce n'est pas une raison pour se résigner.

Plus pensée

Avant toute chose, une vraie Lamborghini doit se distinguer par son esthétique, se distinguer par son attitude. Après la Muira et la Countach, après plus de 10 ans de traversée du désert, le pari était difficile à tenir, les choix ne se font plus problématiques. Tout bouge avec le temps. Betteone a changé de leader et Marcello Gandini voit aujourd'hui de ses propres ailes. Il a vieillit et essentiellement travaillé pour les grands constructeurs. Parallèlement à tout cela, la théorie n'est plus ce qu'elle était. Les réglementations sont plus dures et les clients sont devenus exigeants. On imagine facilement les angosnes d'Emile Novaro face au quatuor de double de l'après Countach. Après mûre réflexion, le Président a choisi de faire de nouveau confiance à Gandini, le maître la plus évidente d'assurer la continuité. Le 16-ans Marcello s'est mis au travail avec enthousiasme et a proposé un tracé audacieux, plus sûr que la Countach mais toujours aussi personnel, marqué par une découpe caractéristique des vitres latérales et un moussu ultra court souligné par un spoiler en barbacote. Beau et brut à la fois, parfois maladroit. Avec l'arrivée de Chrysler, Lamborghini a changé ses méthodes de travail pour se rapprocher d'une démarche plus réfléchi, plus approfondie. La maquette de Gandini a été examinée avec attention à Detroit, passée en soufflerie pour en améliorer les qualités aérodynamiques. Flux externe, bien sûr, pour l'obtention d'un bon Cx. A ce sujet on remarquera que les valeurs de la Diablo sont excellentes, elles sont au niveau du SCA. Bien mieux que la Testarosa. Mais il y a plus important encore, à savoir le flux interne. Il faut permettre au gros V 12 de respirer et d'évacuer ses calories. L'arrivée de l'échappement catalytique n'a pas arrangé les choses dans ce domaine. Tout ce travail a été dirigé par Bill Dayton, détaché par Chrysler à Saint-Agata.



LA DIABLO EST APPLIÉE À UNE CONSOLE ET ROND CARRÉ. ILLI SERA BRIGOTI ORSONALI EN VARIANTE VT A TRANSMISSION INTÉRIEURE ET POURRA RECEVOIR L'EMBRAYAGE PILOTE VALEO.

Dayton a adouci et harmonisé le tracé de Gandini, complètement révisé la partie arrière en fonction des exigences techniques. En tant que fanatique de la Countach, je dois reconnaître que les premières photos de la Diablo m'ont troublé, laissé sur ma faim. J'ai même versé dans la malveillance en faisant des comparaisons avec des exemples connus, comme la Lotus Esprit. Et puis, au cours de ses derniers mois, mon jugement s'est modifié. J'ai approché la Diablo, je l'ai vue vivre... En passant quelques jours avec elle et je suis devenu amoureux, inconditionnel. Elle est superbe, possède toutes les caractéristiques d'une vraie Lamba, mais en même



COLLECTION LAMBORGHINI - DOSSIER EXCLUSIF LAMBORGHINI

temps elle est plus précise. Elle demande un effort de réflexion. Des amis Ferraristi qui n'aiment pas la Countach, la trouvent intraduisible, directement sortie d'une bande dessinée, m'ont parlé de la Diablo avec passion. C'est ce crois un très beau complément et un signe de maturité évident. C'est vrai, Marcello Gandini n'a pas du tout apprécié les interventions de Chrysler, il s'en est même fâché en dessinant la Countach, risquant de ruiner la confiance qui avait été mise sur lui. Heureusement, Emilio Navarra a fait preuve de grandeur en passant l'éponge. La petite P140 à moteur V10 portera elle aussi la grille de Gandini. L'époque où les autos naissent d'un trait de génie et sortent d'un cerveau unique est revivie.

Flash

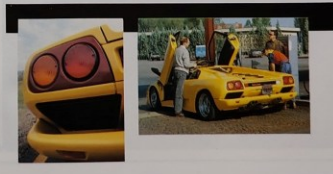
Après avoir caressé des yeux la Diablo à Monaco, après avoir eu le privilège de faire un petit tour en compagnie de Sandro Munari un mois plus tard, nous avons enfin pu rencontrer la nouvelle reine de Sant'Agata, venue pour la circonstance d'une robe jaune qui lui convient à la perfection. Le moment tant attendu, son produit en plein centre de Modène sur la Piazza Roma. Difficile de ne pas verser dans les clichés en parcelles circonstancielles. Croquer, croquer, à débouché à l'angle de l'Académie Militaire à l'heure prévue, mon cœur s'est mis à battre encore plus fort. Le musée fermant au soir, elle est longue, large et basse, se déplace sans faire de bruit, dans un souffle. Les normes, toujours les normes. L'axe du poste de pilotage et la négation de capot avant sont encore plus poussées que sur la Countach. Pour prendre place à bord, on souleve comme par magie une immense porte en titane et l'on doit enlever un seul important. A première vue, le design intérieur est un peu décevant. Difficile de dire pourquoi. L'abondance du cuir évoque luxe et chaleur, le mouvement de la planche de bord est harmonieux mais l'on reste sur sa faim. Bill Dayton s'est contenté de suivre l'idée originale de Gandini en cherchant une exploitation ergonomique simple. On retrouve l'immense tunnel de transmission, coupant en deux l'habitacle et coffre de la commande de boîte. Le petit levier se déplace sur une grille matérialisée réservée pour l'occasion. La commande du frein de parking est réglée sur la gauche du conducteur. Par rapport à l'Anniversario, on est revenu à des bagages plus sportifs à dossier rigide et à des sièges plus confortables. Les composites très fine résine reçoivent d'un capitonnage peu épais et offrant une assise étroite aux bords nettement matérialisés



pour garantir un meilleur soutien. Cette même assise est inclinée vers l'arrière pour soutenir le conducteur aux longues journées. C'est vrai, l'habitabilité est en progrès, vingt ans l'on peut encore une fois mesurer la différence par rapport à la Countach. On l'on se se cogne plus dans les montants de pare-brise. De même, la surface vitrée plus raisonnable. La visibilité sur l'extérieur est plus satisfaisante, la découpe caractéristique des vitres latérales n'est pas seulement un artifice esthétique. Du coup, on se retrouve encore plus près de la route. Cela dit, les rétroviseurs extérieurs n'ont pas encore une efficacité suffisante et faire une marche arrière reste une opération périlleuse. La meilleure solution est encore de sortir le baute après avoir ouvert la porte et de s'accrocher sur le seuil en restant très près du volant. Frime garantie et utile. Aux piéages, vous n'êtes plus absolument obligé d'ouvrir la porte, la grande vitre conductrice à commande séquentielle s'ouvre presque entièrement. Il faut simplement connaître le gabarit de la cause pour s'approcher suffisamment: ne pas oublier que le derrière est plus large que le nez et que les jantes en aluminium fragiles. Le combiné instrumentel regroupe toutes les fonctions habituelles sur des cadrans classiques, sans gadgets électroniques. Il y a peu près tout ce qu'il faut à l'exception d'un voyant de codes. Tout comme le volant, ce combiné est réglable en hauteur mais l'on est obligé de faire un choix entre l'obliquité des cadrans et position de conduite. La plupart des commandes annexes, comme celle des phares, sont placées sur la console centrale, sous la chaîne Alpine qui n'a pas un son extraordinaire et qui est vite dépassée par le bruit du V12. La molette Bergari, trop voyante à notre goût, n'est pour l'instant pas montée en série. Enfin, la climatisation est facile à utiliser tout en restant d'une puissance modeste et indispensable pour garantir une bonne ventilation.

Les bénéfices de la gestion électronique L'E sont perceptibles dès le premier tour de ville. La mise en route du V12 est immédiate et le ralenti est impeccable. Depuis le cockpit, la musique du V12 est beaucoup plus présente. Le 5.7 litres souffle fort et prend des tours. Autre changement dans les situations, la pédale d'accélérateur est douce, sans point dur et se déplace sur une course plus courte. On n'a plus l'impression que du reste cédant au bout d'un certain temps. L'expérience réside par les utilisateurs de la Countach. A bord, la commande de boîte est encore ferme et la pigmentation se fait entendre. Il conviendrait de bien découper

Spécialité
PARTOUT OÙ ELLE PASSE, LA DIABLO PROVOQUE L'ENTHOUSIASME ET LA CURIOSITÉ. LES BELLES ITALIENNES ONT CONSERVÉ LEUR POUVOIR DE SÉDUCTION. LA LAMBORGHINI LE CONFIRME AVEC TALENT.



Quel moteur !
Comme toute mécanique moderne, le 5.7 litres attend rapidement une bonne température de fonctionnement. Quelques kilomètres, le temps de rejoindre une route dégagée, et il vous est permis de passer à l'Italique. Quel moteur ! Généreux, exhalant, souple et sauvage à la fois, vigoureux et



1. Le châssis, produit à l'extérieur, est plus rigide et plus simple que celui de la Countach et comporte des zones d'absorption.
2. La carrosserie est en majeure partie en aluminium, à l'exception du toit qui est en acier. Les capots, les portes et les bords de caisse sont en composites. Le tout est ajusté et soigneusement préparé avant peinture.
3. Les composites employés sur la Diablo montrent eux aussi un progrès. Ils sont à la fois plus légers, plus fins et plus résistants et leur production est désormais assurée par un équipement automatisé.
4. Pour la finition, rien ne remplace le contrôle rigoureux et la main de l'homme.
5. Les moteurs sont toujours assemblés individuellement mais l'ajout des pièces, plus précises, est automatisé.
6. Le montage final, dans son procédé, est comparable à celui de la Countach. Ce ne sont pas les cadences infernales même si la productivité est en hausse.



1. Le châssis, produit à l'extérieur, est plus rigide et plus simple que celui de la Countach et comporte des zones d'absorption.
2. La carrosserie est en majeure partie en aluminium, à l'exception du toit qui est en acier. Les capots, les portes et les bords de caisse sont en composites. Le tout est ajusté et soigneusement préparé avant peinture.
3. Les composites employés sur la Diablo montrent eux aussi un progrès. Ils sont à la fois plus légers, plus fins et plus résistants et leur production est désormais assurée par un équipement automatisé.
4. Pour la finition, rien ne remplace le contrôle rigoureux et la main de l'homme.
5. Les moteurs sont toujours assemblés individuellement mais l'ajout des pièces, plus précises, est automatisé.
6. Le montage final, dans son procédé, est comparable à celui de la Countach. Ce ne sont pas les cadences infernales même si la productivité est en hausse.



COLLECTION LAMBORGHINI - DOSSIER EXCLUSIF LAMBORGHINI

bas régime. Un régal. Au dessus de 4 000 tr/min la voix change et la puissance se dilate. Les passages de vitesse se font rapidement et l'on ne résiste pas à l'envie de rétrograder pour accroître la poussée et entendre la musique. Malgré la cylindrée respectable, l'entre est labe, un coup de gaz et l'aiguille du compte tours boude. Jusqu'au quatrième, la poussée est généreuse et ne s'étonne qu'en 5^e pour cause d'étranglement étouffé, ce choix d'une cinquième longue garantissant les 330. (Domage. Domage aussi que le refroidissement de l'huile soit insuffisant et freine les ardeurs.

Côté conduite, la prise en main est rapide. La Diablo est incontestablement plus facile à vivre que la Countach et fait preuve d'un grand équilibre. Les transferts de masses ne sont plus périlleux et le train avant a gagné en précision et efficacité. Reste que la direction est dure, penible à l'arrêt. Selon ses goûts, on appréciera ou pas la virilité de la Diablo, cette relative dureté de commandes qui fait justement son charme. Trop de douceur aurait été insupportable. C'est aussi une question de goût, à savoir, passer les vitesses au bon régime et ne pas trop cramponner le volant sur autoroute. Cela ne sert à rien. Les légères petites réactions ne sont là que pour vous avertir, la tenue de cap de la Diablo est imperturbable. Pas de décalages surprenants à haute vitesse, à l'avant comme à l'arrière. Neutre et accrocheuse, la nouvelle Lambo fera preuve à la limite d'un sous-virage supportable et son poids respectable ne vous incite pas à jouer les Fiorio Junior. Contrairement à ce que l'on aurait pu penser, le retour à une suspension moelleuse sur silent blocks n'a pas altéré la précision de conduite, bien au contraire. Cela signifie bien que l'on a beaucoup planché sur la question. Vous pouvez lever le pied en appui sans mauvaise surprise. Durant notre essai, nous avons emprunté l'autoroute de Florence, franchi le col de la Futa avec une large marge de sécurité. C'est moi qui ne suis plus et les freins, vaincus par le poids.

Autre faiblesse, l'embourgeoisement est trop courtois et ne permet pas de mesurer de manière convaincante le potentiel de la voiture. Sans aller jusqu'à parler de préparation, il faudrait peut-être envisager quelques modifications à la carte pour les clients les plus exigeants et suivre en cela la tradition de la maison. Chez Lamborghini, on a toujours été plus ouvert aux demandes spéciales, chose que n'est plus vraie du côté du cheval cabré.

Une chose est sûre, Lamborghini a retrouvé sa place au firmament. La Diablo est plus typée, plus envoiante, moins confortable qu'une Ferrari mais elle est peut-être plus excitante. Parallèlement, elle marque un progrès notable sur sa devancière. Il est désormais impossible d'en douter.

Motor 1
LE PLUS SÛRES À GESTION, ÉLECTRONIQUE INTEGRALE EST LE MOTEUR LE PLUS PASSIONNANT DU MOMENT. IL SAIT SE MONTRER CHER ET SAUVAGE À LA FOIS. SA MÉCANIQUE NE LUI FAIT NON PLUS LAISSER INDIFFÉRENT. VIVE LES ATMOS!

FICHE TECHNIQUE **Lamborghini Diablo**

MOTEUR	
Type	V12 6.60°
Position	centrale longitudinalité AR
Montage (bloc/culasse)	4 ACT (châssis) alliage
Distributeur (entraîné/mécanique)	4 soupapes / cyl
Alimentation / allumage	injection multipoint (IE) couplee allumage
Cylindrée (cm ³)	350
Allonge x course (mm)	87 x 80
Rapport volumétrique	10 : 1
Régime max (tr/min)	7 400
Puissance max (ch DIN à tr/min)	492 à 6 800
Puissance au ltr (ch)	86
Couple max (kgm à tr/min)	59,2 à 5 200
Couple au ltr (kgm)	15,4
TRANSMISSION	
Mode	roues AR motrices
Rapport de boîte 1 ^{er} vitesse à 1 000 tr/min en 1 ^{er}	2,31/13,68
2 ^e	1,52/20,73
3 ^e	1,12/28,15
4 ^e	0,86/35,86
5 ^e	0,68/46,40
Rapport de pont	2,41
Vitesse maxi théorique sur chaque rapport/dureté de régime	
1 ^{er} - 2 ^e	101/2 500
2 ^e - 3 ^e	133/2 000
3 ^e - 4 ^e	208/1 600
4 ^e - 5 ^e	265/1 700
Autobloquant	60 %
CHASSIS	
Type	treillis tubes rectangulaires
Consolider	berlinette 2 places
Ca (SCA)	0,31 (0,59)
SUSPENSION	
Avant	triangles superposés avec ressort amortisseur et barre stabilisatrice
Arrière	triangles superposés avec ressort amortisseur et barre stabilisatrice
DIRECTION	
Type	à crémaillère
Diamètre de braquage (m)	1,1
Courbe du volant (tour)	3
FREINS	
Frein avant	disque ventilé diam. 330 mm
Frein arrière	disque ventilé diam. 280 mm
Amortisseur	non
DIMENSIONS (mm)	
Empolement	2 650
Vitesse AV/AR	1 540/1 440
Longueur/largeur/hauteur	4 460/2 040/1 105
Jantes	8,5 x 17 et 13 x 17
Pneumatiques	245 40 ZR 17 et 335 35 ZR 17
PONDS (kg)	
Constructeur (contrôle)	1 651/1 690
Répartition AV/AR (%)	40/2/59,8
Rapport poids/puissance réel	3,4 kg/ch.
CAPACITÉS (litres)	
Réservoir d'essence	100
Coffre	140

Portfolio **19 ANS DE COUNTACH**

1971-1990

Excentrique, folle, audacieuse, monstrueuse, agressive, la Countach a toujours refusé les concessions. En sortant de la norme, elle a marqué à jamais l'histoire automobile.

L'âge n'a pas eu d'emprise sur elle, elle reste le symbole du rêve absolu.

Voici, dressé en huit tableaux, la carrière de la plus glorieuse des Lamborghini.

PIERRE LE MOUÏNER



COLLECTION LAMBORGHINI - DOSSIER EXCLUSIF LAMBORGHINI



LP 500

Présentée au Salon de Genève 71 sur le stand Bertone, la LP 500 est la première Lamborghini dont le nom n'a rien à voir avec les taureaux: Countach est une expression piémontaise exprimant la supéfaction. On prétend qu'elle aurait été dite par un ouvrier de la Carrozzeria, découvrant l'auto en finition. Voiture de salon, elle a quand même été conçue par l'ingénieur Stanzani comme ce qui pouvait succéder à la Miura dont la version SV est présentée au même moment. Pour améliorer la répartition des masses, Stanzani a eu l'idée de remettre le moteur en long, mais avec la boîte entre les passagers et non derrière le différentiel. Les deux sont reliés par un arbre de transmission traversant le carter sous le vitrebrequin. Ceci conserve la hauteur du moteur, supprime les problèmes de commande de boîte, et maintient le poids dans l'épaulement. Ce nouveau moteur d'une cylindrée de 4 971 cm³ (d'où l'appellation LP 500 - Longitudinale Postérieure 5 litres), fournit 440 ch à 7 400 tr/min, et 50,5 mkg à 5 000 tr/min. Concernant le châssis, Stanzani s'est contenté d'une plateforme mécanosoudée, suffisante pour une voiture d'exposition. Pour la carrosserie par contre, Gandini, chef du style Bertone (celui qui roule en BX 165...) a eu carte blanche. Sa composition est magnifique, reprenant le thème de la Carabo en plus pur et plus réaliste, une véritable sculpture de la vitesse. Jaune vif avec un intérieur futuriste en daim marron, la LP 500 fait un malheur.

Unique
 CHEF D'ŒUVRE DE MARCELLO GANDINI POUR LE COMPTE DE BERTONE, LA LP 500 N'ACCUSE PAS SES 20 ANS. POUR MEILLEUR ENFER DANS LA LÉGENDE, ELLE A ÉTÉ SACRIFIÉE EN CRASH TEST AVANT DE DONNER LE JOUR À UNE LONGUE LIÈGE.



LP 400

Parce
 ELLE A CONNUS DES PREMIERS PAS DIFFICILES ET DEMEURÉ LA PLUS ENJOUVANTE AUX YEUX DES PUBLICS, ON IGNORAIT À L'ÉPOQUE QUE LLE PERMETTIT À LAMBORGHINI DE SURVIVRE.

Après la présentation de la LP 500, les techniciens de Sant'Agata travaillent au développement de la voiture de série. Les premiers essais révèlent que la base est bonne, mais on va opter pour un châssis multitubulaire plus rigide et léger. Le moteur, quant à lui, revient à la cylindrée de 4 litres des autres Lambo pour des problèmes de fiabilité et de standardisation. Il fournit 375 ch à 8 000 tr/min et 37 mkg de couple. Le principal problème vient en fait du refroidissement insuffisant des roues latérales, et la LP 500 va être progressivement défigurée par différentes prises d'air permettant le montage de gros radiateurs verticaux. Elle sera ensuite détruite pour passer le crash test. Deux voitures de présérie lui succéderont en 73 (une rouge et une verte), très proches du modèle définitif à part quelques détails comme les chromes, la découpe des vitres ou les pare-chocs métalliques. La carrosserie est entièrement réalisée en feuilles d'alu, pour tenter de maintenir le poids autour de la tonne. Stanzani veut que la Countach soit une voiture sans concession (quel qu'en soit le prix), permettant d'aller le plus vite possible, et réservée aux passionnés. Un peu une F40 avant la lettre. La voiture définitive est exposée au salon de Genève 74. Les lignes ont perdu la pureté de celles de la LP 500, mais la version conserve un « louque d'enfer ». La Countach de production n'est peut-être pas belle, mais elle est extraordinaire.



COLLECTION LAMBORGHINI - DOSSIER EXCLUSIF LAMBORGHINI

1976
LES PERFORMANCES SONT EN BAISSE, LE LOOK EST ENCORE PLUS TORIQUE. MAIS C'EST L'USINE DE SANT'AGATA CONNAÎT SES MOMENTS LES PLUS DIFFICILES. KOLBER EN COUNTACH EST UN ACTE DE FOI ET UN PRIVILEGE.



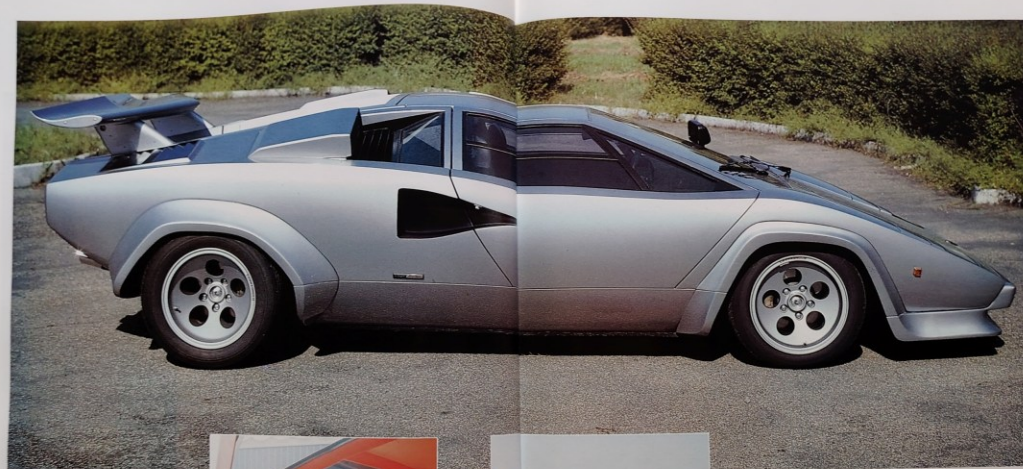
LP 400 S

En 75, après le départ de Stanzani, l'ingénieur Dallara (le père de la Miura) est appelé en consultant pour faire évoluer les Lamborghini. Il travaille sur les suspensions pour bénéficier des avantages des nouveaux Pirelli à profil bas. Cela aboutit à l'Urraco Silhouette, et au développement d'une Countach

spéciale pour le compte de Walter Wolf, le riche Austro-Canadien. La première Countach W. Wolf reprend les roues de Silhouette, avec des pneumatiques P7 de 345 mm de largeur à l'arrière. De ce fait les passages de roues sont élargis, de forme ronde et peints en noir mat, complétés par un spoiler

noir rapporté à l'avant, et un aileron à l'arrière. De couleur rouge, elle sera suivie en 76 par la seconde Countach W. Wolf, bleue métallisée, or et noir. Sur celle-ci, les suspensions ont évolué et l'aileron est réglable. Équipées du S1 du proto, on les a appelées LP 500 S, connues des maquettistes. Ces autos

aboutiront à la Countach S, plus grands, avec étriers à quatre pistons. Le moteur n'a pas changé, et les contraintes de l'anti-pollution ont plutôt fait chuter sa puissance autour de 340 ch. La Countach S est surtout née dans une période trouble de l'usine, comme une vitrine technologique.



LP 400 S2

1980
SOUS LA RESPONSABILITÉ DE L'INGÉNIEUR ALFIERI, LA COUNTACH TOULOUSE PAR PETITES TOUCHES. PLANCHE DE BORD REDESIGNÉE, ROUES SANS PNEUS, GARDE AU SOL RELLEVÉE, PNEUMON AMÉLIORÉE, COLIFANT AVEC LES MOYENS DU BORD.



La fin des années 70 sera une période noire pour la plupart des petits constructeurs de Prestige, et la Countach a, presque à elle seule, permis à l'usine de Sant'Agata de survivre. De ce fait, avec des moyens réduits, la version 4 litres de la Countach S va très peu évoluer: la version 80 se distingue de la précédente par son dessin simplifié des roues, et par un nouveau tableau de bord plus pratique, gradué mixte (km/h et miles). L'aileron

optionnel est par contre très demandé et peu de Countach s'en passeront. Depuis l'arrivée de la famille Minnari en 80, l'ingénieur Alfieri (ex-Maserati), a été engagé comme directeur technique et il va travailler à améliorer la Countach S. La seule chose visible sur les dernières Countach S 4 litres est une garde au sol relevée (les premières Countach S ont consommé beaucoup de spoilers...), en attendant mieux.



COLLECTION LAMBORGHINI - DOSSIER EXCLUSIF LAMBORGHINI



La première vraie Countach S « Affari » est présentée au grand prix de Monaco 82. La LP 500 S sera de pace-car en même temps que se tient une concentration organisée par l'usine, comme symbole du renouveau de Sant'Agata. Pour ré-obtenir une puissance « décente », Affari a fait passer le cylindre à 4,8 litres et retrouvé les 375 ch d'origine, mais à 7 000 tr/min au lieu de 8 000. Le couple progresse quant à lui à 42 mkg. Les rapports de transmission ont été rallongés en conséquence. La voiture a perdu le côté rageur des toutes premières LP 400 et s'est un peu embourgeoisée, mais elle est plus facilement utilisable et a perdu le « trou » à l'accélération des premiers modèles vers 3 500 tr. La production remonte à des chiffres normaux (pour Lamborghini), et l'usine produit aussi la Jalpa V8 et le tout-terrain LM ainsi que des moteurs marins. En dehors du moteur, le reste de la voiture n'évolue pratiquement pas, ou sur des détails comme la taille des clignotants carénés avant. La LP 500 S est surtout le symbole de la bonne santé retrouvée de l'usine, et on voit de nouveaux des Countach essayées dans les revues spécialisées.



Des chevaux
SOUS LA CONDUITE DE PATRICK MIMMAN, LAMBORGHINI BELLE LA TÊTE ET RENDEZ SA CREDIBILITÉ. LA COUNTACH RECÈDE ENFIN UN NOUVEAU MOTEUR À LA MESURE DE SES QUALITÉS ROYALES. LE PASSAGE DE 4 LITRES À 4,8 LITRES S'ACCOMPAGNE D'UN GAIN EN COUPLE IMPORTANT.

LP 500 S



LP 5000 QV

En 85, après la sortie de la Testarossa étudiée en soufflerie qui marque de nos jours par rapport à la Boxer (la 288 GTO quant à elle est une gr. B produite en série limitée, ne l'oublions pas). Affari décide de transfigurer la Countach au niveau motorisation : il la dote d'un nouveau moteur 5,2 l coiffé de culasses à 4 soupapes par cylindre. Avec 453 ch et 51 mkg, la Countach décoiffe sérieusement et ses performances sont de tout premier ordre : entre 285 et 295 km/h suivant les essais malgré sa come et dome et son CX, mais aussi un sacré coup de pied aux fesses : moins de 5 sec de 0 à 100. La S 5000 quattrovalvole 'dome une nouvelle jeunesse à la Countach, mais on s'est tout de même fort éloigné de la première LP 500 : la pureté a disparu au profit de l'agressivité. Sacrifiant à la mode du tuning, Lamborghini va même équiper en série les dernières QV de marche-pieds rapportés, reliant les deux passages de roues, dans le plus pur style des préparateurs d'outre-Rhin.



Suprême
LAMBORGHINI N'A PAS PEUR DE FERRARI. LA COUNTACH A DES RESSOURCES, DE NOUVELLES CULASSES ET QUATRE CENTIMÈTRES CUBES SUPPLÉMENTAIRES LUI PERMETTENT DE RESISTER À LA TESTAROSSA. LE MARCHÉ AMÉRICAIN OUVRE L'AVENIR COMMERCIAL ET TECHNIQUE.



COLLECTION LAMBORGHINI - DOSSIER EXCLUSIF LAMBORGHINI

PROTOS



Ricerca
AVANT L'ARRIVÉE DE CHRYSLER, LAMBORGHINI
EXPLORE L'AVENIR ET CONSTRUIT UNE
COUNTACH A CHASSIS CARBONE QUI SERA
DÉTRUITE EN CRASH TEST. AVANT DE PRENDRE SA
RETRAITE, GIULIO ALFIERI IMAGINE UNE DERNIÈRE
ÉVOLUTION QUI NE SERA PAS RÉVÉLÉE.

Pensant à l'après Countach, Alfieri travaille sur deux prototypes : le premier, dont de très rares photos et quelques dessins ont paru dans la presse, est une Countach restylée et affinée. Les ailes arrière sont élargies mais plates, style

Porsche 935 (en moins enflées) et l'avant est plus plongeant avec une forme déportante. Les boîtes à air supérieures ont été remplacées par des lamelles proches de celles de la première LP 500. En fait on travaille sur l'aérodynamique et ces travaux

serviront pour les futures autos. Ce prototype (unique à notre connaissance) a été récemment terminé à l'usine pour un collectionneur. Le second prototype a conservé les lignes générales de la Countach et a servi de laboratoire de

développement pour les matériaux composites. La plupart des éléments mobiles comme les capots sont en kevlar, les jointes presque plates servent d'extracteur d'air, les boîtes à air sont prolongées jusqu'au bout des ailes arrière pour

l'aérodynamique et le moteur est un 4 soupapes « évolution ». Il en a résulté une Countach de 500 ch et 1 200 kg, capable de (facilement) dépasser 320 km/h et surtout en toute décontraction. On avait pensé que ces autos

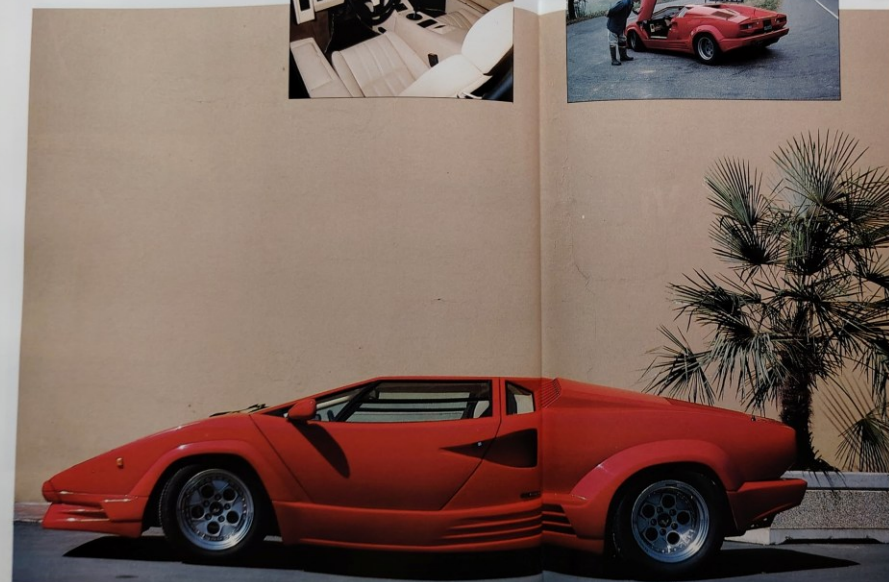
déboucheraient rapidement sur une application en série, mais l'arrivée de Chrysler va chambouler tous les projets en cours : on va restyliser la Countach pour l'immédiat et accélérer les projets du futur.

ANNIVERSARIO

Apoteosis
PATRICK MIBIANI PASSE LE TAMBOUR À CHRYSLER. L'AVENIR DE LAMBORGHINI S'ANNONCE GRANDIOSO. INCROYABLE MAIS VRAI LA COUNTACH ALTRA BATTAU TOUS LES RECORDS DE PRODUCTION SA VERSION ANNIVERSAIRE, LA PLUS AVANCÉE, DÉCHAÎNE LES SPÉCIALISTES.



Pour fêter les 25 ans de l'usine, Chrysler décide de sortir à l'instar de la F40, sa « L25 » : la Countach 25^e anniversaire, présentée fastueusement au cours d'une concentration internationale en 88. Plutôt que d'anticiper la Diablo avec les technologies du futur, on s'est attaché à remédier aux petits (ou gros) défauts de la Countach, le tout accompagné d'un sérieux restyling. Si le résultat esthétique n'est pas convaincant pour tout le monde, le résultat en conduite est par contre à la hauteur des ambitions de l'usine. Le comportement et l'utilisation de la Countach sont améliorés sinon parfaits, jusque dans le bruit du moteur qui fait dans le symphonique en plus rageur. Tout l'intérieur a été revu, les sièges sont maintenant réglables électriquement. La Countach nous quitte après nous avoir prouvé qu'elle était plus que jamais dans le coup. On est loin de la LP 500 de '71, mais sa production aura duré 16 ans, un record pour ce type de voiture. Les lycéens qui en rêvent la nuit et se retournent sur son passage (et qui ont dit à l'heureux propriétaire d'une LP 400 de '76 : « C'est pas une vraie Countach ! »), n'étaient pas nés lorsqu'elle a pour la première fois fait la une de tous les magazines spécialisés. Cela fera tout juste 19 ans lorsque la dernière tombera des chaînes de Sant'Agata, en mars 90. Inutile d'y aller avec votre tirelire, elle est déjà vendue.



COLLECTION LAMBORGHINI - DOSSIER EXCLUSIF LAMBORGHINI

Formule 1

LE CHALLENGE TOTAL

DANS L'OMBRE DU MODENA TEAM...



Elle devait s'appeler « GLAS » et courir sous la bannière mexicaine. Elle s'appelle « Lambo » et appartient au Modena Team. Maître d'œuvre : Lamborghini Engineering, Directeur Technique : Mauro Forghieri. Récit d'une rocambolesque aventure.

PATRICK CAMUS



54

55

Vingt-neuf ans, de belle présence, le cheveux châtain clair, ondulés et gominés. Portant lunettes d'écaille, Fernando Gonzalez Luna fait un piètre pilote de kart mais devient un brillant avocat avant de se transformer en redoutable homme d'affaires. Peut-être n'aurait-il jamais atteint la grande notoriété, ni le monde huppé de son pays, si son père n'avait été l'un des fanats de Liz Taylor. Fernando devient très ambitieux, jusqu'à rêver d'un grand destin sportif pour le Mexique : créer une équipe de Formule 1. Une équipe 100% mexicaine, avait-il annoncé lors de la présentation du projet. Mécaniciens, pilotes, ingénieurs, châssis... tout sera mexicain. Mais pour l'instant rien n'est possible ni la technologie ni les hommes capables de mener ce programme à bien. Je ferai donc appeler la Lamborghini, un partenaire compétent. L'Italie est le pays de la F1. Ainsi nous créons un front latin contre l'invasion japonaise.

Splendide programme. Fernando force, met sur pied la société GLAS (Gonzalez Luna y Asociados) au sein de laquelle une cinquantaine d'entreprises mexicaines sont présentes. Chacun apportant son obole pour un montant global d'une quarantaine de millions de dollars. Le contrat Glas/Lamborghini est signé en septembre 89, et s'étend sur trois volets :

— **Projet, maîtrise et construction du prototype.**

— **Essais et développement.**

— **Construction de cinq exemplaires de la F1 et préparation au Championnat du Monde 91.**

Banco s'écrit en chœur Emile Novaro, Mauro Forghieri et Daniele Audetto. Mauro prend son bâton de pèlerin et part à la recherche de quelques spécialistes auxquels il déléguera — mais pas trop quand même !

Cette Glas doit avant tout être une « Forghieri » — une partie des études et des indispensables sous-traitants. Financier mexicain, maître d'œuvre italien mais belle précision suisse dans le respect du programme technique autant que dans les échéances financières. Mauro Forghieri jubile. Il sortait d'un premier miracle en concevant une usine et un moteur en douze mois, il se jette dans celui-ci avec force et appétit. Nous sommes en F1 sur la pointe des pieds, avec modestie, mais j'ai promis à mes amis mexicains la meilleure des monoplace.

C'est décidé, la présentation, avec roulage, du premier exemplaire de la Glas/Lambo, aura lieu dans le cadre du G.P. du Mexique 90, face à une foule en délire, soulevée par le challenge nationaliste de Gonzalez Luna. Huit cents invitations sont lancées. Le 23 juin 90, une bien mauvaise surprise attend



LES 12 A RIV, LA BOÎTE À RAPPORTS ET LE CHASSIS ONT ÉTÉ RÉALISÉS PAR LAMBORGHINI ENGINEERING POUR LA GESTION DE L'ALUMINIUM LE INJECTION MAURO FORGHIERI A FINALEMENT CHOISI LE SYSTÈME BOSCH MAP 1.8.

56



57



COLLECTION LAMBORGHINI - DOSSIER EXCLUSIF LAMBORGHINI



Lentus ou les Ligier mais j'ai su résister. J'ai respecté leurs difficultés, ils ont respecté les miennes. Dans le mariage d'un moteur et d'une équipe, c'est celui qui compose le début qui a priorité, qui commande, car c'est lui qui dirige les courses. Le moteur n'est finalement qu'un fournisseur. Voilà qui est certainement à l'origine de la dernière décision de Mauro: assurer la Direction Technique du Modena Team. Une tâche qui n'était pas dans le contrat d'origine mais qu'il fallait imposer. Qui, mieux que Forghieri, connaît cette monoplace? Personne. Le concepteur a donc repris la baguette de chef d'orchestre.

En conservant la Lambo F1 que le tandem Larini Van de Poele pilote cette saison, Forghieri a tenté l'impossible: concilier le conventionnel, le traditionnel, et l'innovation. Au départ exercice technique et de style, voulu par le client mexicain en quête de nouveauté, elle a servi de laboratoire sur lequel le fougueux créateur s'est dévoué. Puis, lorsque l'étape n° 2 a été abordée, ouvrant sur une probable exploitation en course, certaines idées ont été retravaillées de manière plus terre à terre. « L'important est de savoir que nous sommes partis d'une feuille totalement blanche. Ensuite nous avons voulu une monoplace libre, sécurisante. Puis nous avons dû composer avec un règlement technique draconien, qui ne permet plus guère de fantasia technique. Ce que je regrette profondément car cette fantasia peut faire la différence entre deux monoplaces. Aujourd'hui, tant de créativité, c'est l'argent qui fait se différencier les voitures, les équipes, les moteurs. L'innovation allant à ceux qui peuvent dépenser des milliards dans les détails. Nous avons également conçu cette voiture en pensant qu'elle allait être exploitée par une équipe jeune, inexpérimentée. Ainsi un changement de moteur ne demande-t-il que 6 à 70 minutes. Nous avons aussi pensé à la facilité des réglages et à la fiabilité. Car les premiers objectifs du Modena Team servent de franchise les préqualifications et de terminer les courses ».

Devenir réalité

Pour Theora, l'opération Modena Team ne répond pas exactement à l'intérêt de ses créateurs. En partie à cause de sa propre jeunesse et d'un règlement qui ne pardonne rien. Pour Larini et Van de Poele, chaque Grand Prix commence le vendredi matin à 8 heures, avec un sprint chronométré: ceux qui ouvrent les portes des essais officiels. L'intégralité du week-end se jouant sur une heure d'arrêt laquelle tout incident, tout « pépin », prend 30 minutes proportions. Car il n'y a aucune séance de rattrapage. Une épreuve,



MAURO FORGHIERI A MIS TOUT SON COEUR ET TOUT SON SAVOIR DANS LA REALISATION DE CETTE F1 QUI EST LE PLUS GRAND DREI LAMAR BELLE PAR LAMBORGHINI

une lutte d'huile, un aileron inadapté et tous les aspects s'accroissent face à une concurrence sans pitié. « Les temps ont tellement changé, tout est devenu tellement difficile, techniquement et humainement... Je n'ai plus l'impression de fréquenter la même Formule 1 ». Désabusé, Forghieri? Non, constater sa propre capacité de développer saucieux. Plus rien ne doit être négligé pour affronter ce genre de challenge. Dispose-t-il des moyens adéquats? La est la question. La F1 est-elle encore affaire de sportifs? « Cette nouvelle compétition est un pari important pour Mauro, assure Emile Novaro. Il a mis beaucoup de son savoir dans cette monoplace, elle est son œuvre. Il fera donc tout pour qu'elle fonctionne bien. C'est une ques-



Rencontre

MAURO FORGHIERI

ON L'APPELLE «FURIA»



Et Forghieri redevient

« Furia »...

Derrière l'aventure de Lamborghini en Formule 1 se cache -est-ce vraiment

le terme? - un homme légendaire, auquel sont

liées les plus belles pages

de ce sport.

PATRICK CAULIS

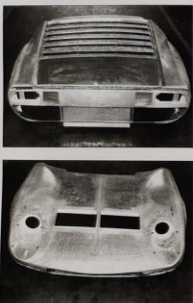


COLLECTION LAMBORGHINI - DOSSIER EXCLUSIF LAMBORGHINI

Histoire

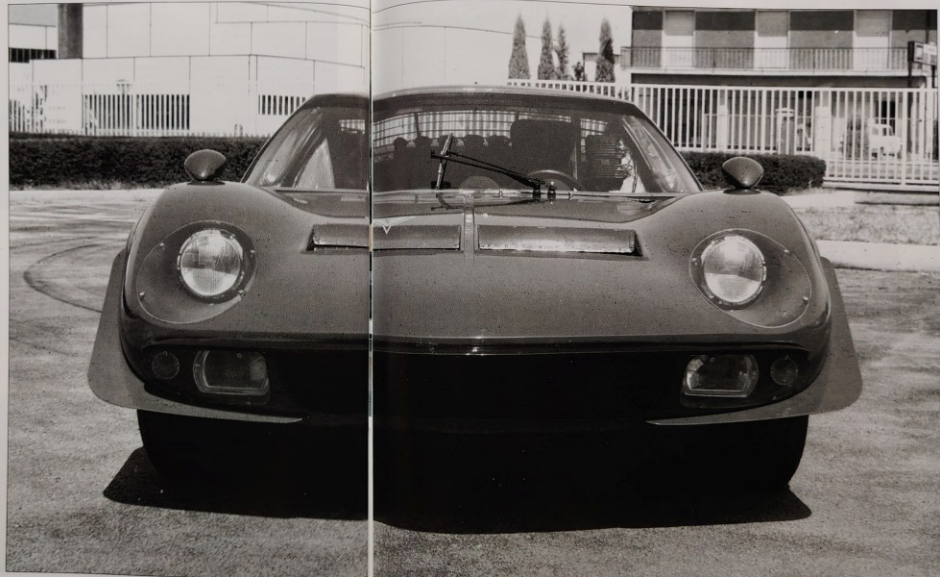
MIURA JOTA

VÉRITÉS ET MENSONGES



Toute la vérité, rien que la vérité. Voici, braves gens, la véritable histoire de la Jota et des Miura spéciales...

PAR PIERRE LE MOUÏER



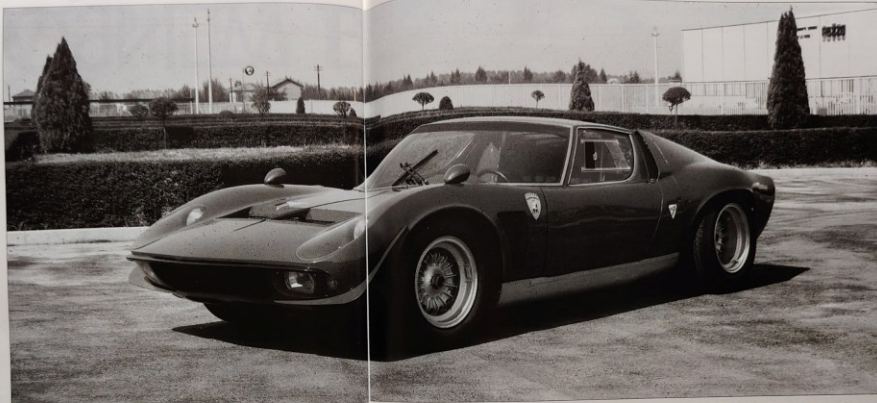
70

71

Ferruccio Lamborghini a eu, dès la création de sa marque, la chance de s'entourer d'un personnel jeune et passionné, en particulier l'ingénieur Giampaolo Dallara et le pilote d'essai Bob Wallace, fiers de compétition. Ce sont eux qui, soir après soir, vont imaginer puis créer la Miura, conçue comme une auto de route utilisant des techniques de course. Ferruccio encourage cette créativité et Bob Wallace aura tout loisir, en dehors des heures de travail, d'utiliser le potentiel de l'usine pour concevoir ou développer des laboratoires roulants, ses jouets. Les plus connus sont l'Uraco Raib, la berline spéciale, et la fameuse Jota, ce qu'aurait pu être une Miura de course. Dans le livre "The complete book of Lamborghini" de Peter Lyons, Bob Wallace se souvient : « Je lui construis de ma propre initiative avec deux personnes que ne travaillaient que pour moi, ainsi je pouvais faire ce que je voulais, j'avais un petit appartement à moi, qu'on pourrait appeler le "Departamenti hot rod", à l'usine. Cela ne gênait pas Ferruccio. Il m'a juste dit : "tu es complètement dingue, mais tu peux faire ce que tu veux les week-ends et le soir" ».

J comme annexe J

Malgré une silhouette similaire, la Jota (baptisée selon l'annexe « J » du code sportif) n'a pratiquement aucune pièce commune avec une Miura de série : le châssis est spécifique malgré une forme similaire, et il est réalisé en aluminium « aviation ». La poutre centrale est plus étroite et les flancs plus larges pour abriter les réservoirs d'essence, ce qui améliore la répartition des masses (le réservoir est à l'avant sur les Miura de série). Les berrans avant et arrière sont plus légers et plus rigides. L'intérieur a été complètement mis à nu, les commandes étant fixées sur une simple planche de bord verticale finie en noir mat, et sur laquelle le compte-tours a subi une rotation pour que l'aiguille soit verticale à 900 tr/min. Les vitres latérales sont en plexiglas, avec une petite lunette qui couille horizontalement pour l'aération. Les sièges spartiates sont des haquets de course, et un extincteur automatique est monté devant le passager. La carrosserie est faite main, en avional, pour gagner du poids. L'avional est d'ailleurs utilisé un peu partout, ce qui peut laisser imaginer le prix de revient de l'auto. Plusieurs détails extérieurs la différencient de la Miura, avec la disposition de tous les accessoires décoratifs : phares fixes carénés sous pare-chocs simplifiés, prise d'air de calandre agrandie, phares de calandre carénés, sorties d'air derrière les quatre roues pour évacuer la chaleur des freins (la-



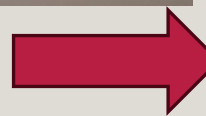
72



73

travaux à l'avant et sous les feux à l'arrière). Les grilles du capot avant ainsi que les lamelles latérales derrière les vitres de portières sont retirées, et deux bouchons de remplissage rapide des réservoirs se trouvent à la base du pare-brise. Une paire de moustaches encadre le museau, les bords des capots sont rivetés. Les ailes sont goullées pour abriter les pneus de taille 9 pouces à l'avant et 12 pouces à l'arrière, montés sur des jantes Campagnolo

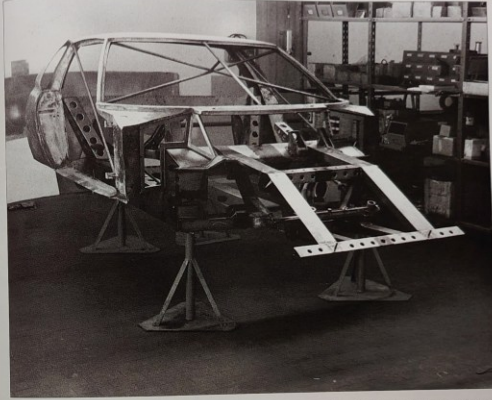
Cours
MODÈLE UNIQUE JAMAIS
DISPAREIL LA MIURA JOTA
CORRESPONDANT À UNE
DEFINITION COMPETITION ELLE
OFFRE UN RAPPORT POUNDS
PUISSANCE ESTIMÉMENT
440 CHEVAUX POUR MOINS DE
1.000 KG.



COLLECTION LAMBORGHINI - DOSSIER EXCLUSIF LAMBORGHINI

différentes de celles des Miura. Ces pneus seront d'abord Dunlop racing, mais Piorelli a participé à l'équipement et ses essais, ce qui aboutira à la mise au point et à la fourniture des pneus série 60 pour la Miura SV. La route de secours n'est plus sous le capot avant mais montée derrière le moteur, sans doute pour accroître la charge des roues motrices. Les suspensions sont spécifiques, formées de tubes soudés, et complétement réglables. Les porte-moyeux sont spécifiques. Les voies sont passées à 1440 mm pour l'avant, et 1541 mm pour l'arrière. La Jota est équipée, comme les voitures de course, de coup-circuit extérieurs. Le basco est visiblement très bas, la hauteur de la voiture doit être inférieure au mètre (contre 1,05 m à 1,10 m pour une Miura). Le moteur a bien entendu été amélioré lui aussi : nouvelle distribution au cylindre plus pointue, gros soupapes avec une valve plus importante, un allumage électronique par banc de cylindres, lubrification spéciale moteur-hôte permettant le montage d'un différentiel autobloquant ZF, carter sec accompagné d'un radiateur d'huile et un taux de compression de 11,5:1. Les échappements sont plus directs et débouchent dans 4 mégaphones. Les carburateurs sont comme dans la Miura 4 triple corps, dont les deux du banc avant ont été inversés pour éviter l'ingurgitation. Par contre ce sont des Weber de 46 au lieu de 40. Les chiffres cités le plus souvent font état d'une puissance de 440 ch à 5500 tr/min, et d'un couple de 41 mkg à 6500 tr/min. En fait, Bob Wallace se rappelle que la meilleure mesure au banc donna environ 418 ch à 8000 tr/min, pas mal tout de même, surtout rapporté au poids. Il ajoute que, contrairement à certains rumeurs, la Jota n'a jamais eu de 4.4 litres, mais simplement le 3.9 litres classique. Bref il a réussi de tout cela une Miura de 900 kg et plus de 400 ch, capable de moins de 20 sec. au kilomètre... et de 3,6 sec. de 0 à 100 km/h.

On annonce souvent que la Jota servit de banc d'essai pour la future SV, mais Bob Wallace n'est pas tout à fait d'accord : « Elle a effectivement été utile pour des essais de pneus et suspensions, et a joué un rôle de simulateur pour le développement, recherche, mais elle n'a pas eu de réelle influence sur les suites de production. C'était simplement un des jouets ». La Jota ayant été construite à l'automne 70, on comprendra que la SV, présentée en mars 71, devait effectivement être déjà en développement à cette époque. Finalement Lamborghini avec un intérieurement novice, cette Miura la plus méchante jamais construite sera malheureusement vendue et complètement détruite en 72. Bob Wallace : « Elle a eu une vie très courte. Elle n'avait pas ma propriété, et comme l'usine avait des problèmes de trésorerie, ils ont



envoyé de s'en séparer. Elle a finalement été vendue à un riche industriel de la région de Brescia. Son mécanicien la prisa pour servir sa petite amie un samedi soir, et la taga le réservoir d'essence la nuit contre un pote d'aurorante. La voiture a pris feu et s'est complètement consumée, c'est ainsi ». On peut imaginer l'attentisme de Wallace. Malgré tout, les enseignements qu'elle aura donnés au niveau suspensions et pneumatiques serviront pour les Miura SV, mais que les choses soient claires : c'était ELLE la seule et vraie Jota, et ELLE n'a rien plus. Par contre elle servira de prétexte à deux

diplôme
LE CHASSIS DE LA JOTA N'AVAIT AUCUNE PIÈCE COMMUNE AVEC CELUI DE LA MIURA DE SÈRE. LA SUPERNOVA TRIANGLEE ÉTAIT ENTièrement NOUVEAU.

variations sur la base de la SV pour les clients les plus exigeants... les répliques de Jota « ou « Miura look Jota » qui sont les SVJ et les « super » SV à carter sec et autobloquant. Ces cars sont respectivement le plus haut pour un Lamborghini, une sorte de super Miura.

SVJ - look Jota

Les rares photos de la Jota ainsi que sa vue à l'arrière ont bien sûr poussé quelques clients à demander « leur » Jota. Lamborghini est toujours réticent à refaire des Jota, mais a consenti, sous l'impulsion de l'importateur allemand de l'époque, Hubert Hubone, à en faire quelques répliques sur base de SV en cours de montage ou neuves. Ces répliques de Jota ont été appelées SVJ. L'usine les a annoncées comme disposant de réglages plus méchants (avec un gain d'environ 20-30 chevaux), d'un carter sec et de l'autobloquant. La principale modification (de main la plus visible) est surtout esthétique : on a adapté à leur carrosserie de SV le look Jota : phares carrés, sorties d'air un peu partoules, capots à bords ovales, disparition des petits accessoires et fin spoiler sous le moteur, sur la largeur de la calandre. Le pare-chocs avant de SV est retenu au profit d'une simple lèvre supérieure, comme sur les S, permettant de monter de gros autobloquants de calandre, protégés par un carterage transparent. Les suspensions sont annoncées comme étant surbaissées. L'intérieur est de type course « mondial », c'est-à-dire identique à celui d'une SV (curt) mais avec barreaux et extenseur sur le plancher.

En fait, on s'est aperçu que les SVJ officielles ne disposaient pas du tout de l'autobloquant ni du carter sec. De plus, d'après Wallace et Valentino Balboni (l'essayeur maison actuel), les différences de puissance entre les premières Miura et une « bonne SV » n'ont jamais dépassé une quinzaine de chevaux au banc, malgré les chiffres annoncés par l'usine pour chaque version. La puissance est simplement mieux exploitable, avec plus de souplesse. On peut douter de l'authenticité des données saines sur les SVJ à propos de pièces substituées et de réglages spécifiques. Les différences entre une SVJ et une SV sont en fait principalement cosmétiques. Il ne faudrait pas dire qu'elle ne concernent que le look : le carterage des phares et une meilleure évacuation de l'air ne peuvent qu'améliorer le fonctionnement dynamique et donc le comportement, au même titre que le spoiler permet d'accroître la charge sur le train avant, le point faible des Miura. De plus les SVJ disposent tout de même d'accessoires mécaniques qui leur sont propres : un radiateur d'huile spécifique plus largement dimensionné, et des échappements plus di-

rects, permettant de libérer le moteur. On dit même que ce sont ces échappements presque libres qui, par leur vacuum, donnaient aux propriétaires de SVJ l'impression d'être très vite...

Les choses se compliquent quand on sait que quelques propriétaires et l'usine elle-même ont transformé des Miura en répliques de SVJ (et continué d'ailleurs à en faire : on a pu voir une Miura en cours de transformation à l'usine, au printemps 86, à partir d'un châssis de 1^{re} série, mais avec autobloquant, carter sec, etc. Bref une fausse SVJ au niveau de l'histoire, mais mécaniquement mieux qu'une vraie. Nous nous contenterons de rappeler la SVJ Replica 86. On ne compte même plus les simples Miura à phares carrés ou à sorties d'air latérales.

De plus en plus fort, il y a des initiatives personnelles comme la Jota SVR construite à Saint-Agata en 75, à partir d'une vieille Miura (châssis 3781 de 1968), ou bien la Miura spider blanche avec aileron arrière noir et « bio-droque », phares carrés, trous latéraux et ramasse-miettes « à la Coudach », exposée par un concessionnaire suisse au Salon de Genève... 81 (châssis 4808 de 1971). Il devient délicat de connaître la vérité et de distinguer les vrais des fausses sans parler de définir ce qu'est une vraie et ce qu'est une fausse! Rappelons que la Jota SVR, comme des maquettes, était une copie de SVJ, peinte en rouge vif, avec des ailes arrière démesurément gonflées arborant des pneus de 345 mm sur jantes BBS, des freins de 917, et un aileron sur le haut du capot moteur. Un gros spoiler entourait le moteur, remuant de chaque côté, jusqu'aux passages de roues. Le compteur de vitesse était gradué jusqu'à 400 km/h, au lieu de seulement 320 pour une Miura de série... et elle avait un carter sec.

Bref, vous avez compris qu'il ne s'agit pas d'appeler Jota ou SVJ la moindre Miura à carrosserie à « trois-trous ». Une vraie SVJ, cela signifie historiquement l'une des SVJ modifiées usées d'époque. Les deux suivantes (SVR 75 et SVJ Replica 86) sont reconnues par l'usine car faites aux places, mais historiquement en dehors de l'époque Miura SV, seule référence acceptable.

Ne parlons même pas des Miura première série modifiées SV, ou répliques de répliques de SVJ, que l'on veut faire passer pour des modèles d'origine, ou que l'on appelle tout simplement Jota (à la manière des Porsche 911 2 litres 68 «scarosso» Look Turbo).

SV carter sec = mécanique Jota

Présentée au salon de Genève 71, la Miura SV est officiellement une variation ou une option de la Miura S, cette dernière étant



LA MIURA SVJ SE CONTENTAIT D'ÉVOQUER LA CARROSSERIE DE LA VRAIE JOTA À TRAVERS SES DÉTAILS PLUS MARQUANTS. À L'EXCEPTION DE L'ÉCHAPPEMENT LIBRE, LE MOTEUR EST DE SÈRE.



COLLECTION LAMBORGHINI - DOSSIER EXCLUSIF LAMBORGHINI

Inouï présente au catalogue. Créé par l'usine de SV ch au lieu de 170 pour la S, elle a surtout des suspensions arrière nouvelles, avec des bras suite 60 et 25 de large, permettant de mieux exploiter la puissance, et fournis spécialement par Pirelli. Les ailes arrière sont chargées et conséquentes, et qui moderne énormément son allure. Les feux arrière sont plus grands, les câbles des phares ont disparu, la calandre est adoucie. Certaines ont eu des gilles de capot avant plastifiées.

L'usine annonce aussi une lubrification séparée moteur-boîte (jusqu'à la Miura avaient une lubrification moteur-boîte commune) permettant le montage d'un différentiel autobloquant, et enfin un carter sec. Bref, après l'avoir vue, les clients ne voudront plus de la banale S. En fait, la SV est la Miura comme elle aurait dû être dès le départ, bénéficiant d'un équipement pneumatique à la hauteur de ses performances, et d'une meilleure mise au point (surtout au niveau de la rigidité du châssis). Là aussi, les choses semblent claires.

Malheureusement, pour des problèmes de développement, les premières SV ne disposent pas de la lubrification séparée, et très peu de SV seulement deux équipes à l'époque par l'usine auront le carter sec et l'autobloquant hérités de la vraie Jota. Sachant que dans une Miura à carter humide la pompe à huile peut déjauger en courbes rapides, par l'effet de la force centrifuge sur l'huile - le carter n'est pas cloisonné - ces rares Miura à carter sec sont le nec plus ultra au niveau performance, grâce à une mécanique assumant les qualités dynamiques de l'auto.

LA LISTE

JOTA

5084 Numéro de châssis attribué à l'unique Jota, lors de sa livraison en 1972 à un client de Brno. La voiture a été détruite par le feu lors d'un accident. Que ce soit bien clair, elle n'existe plus.

SVJ

4860 Révisé à partir d'une SV fine pour l'importateur allemand Hubert Hahn. Au départ orange, intérieur noir. Repeint à l'usine en 1979 en orange.

4990 Révisé à partir d'une SV fine pour un client de Hain. Rouge métallisé, intérieur noir. Lente avec un muscle-glace unique. Repeint en rouge Cora, se trouve actuellement à Paris.

5090

Faite sur châssis rouge métal, intérieur rouge. Livrée à un client corse par l'intermédiaire de l'importateur français, Volvres Paris/Monaco. Repeint en gris/bleu/métallisé, son dernier propriétaire français, trouvant mieux sous-châssis la vendre.

5100

Voiture revue sur châssis, maroni métal, intérieur cuir naturel, destinée au départ à un client de l'importateur allemand. Sa coque a été reprise par l'usine pour recevoir le mécanisme de la SV 4956. Une autre voiture a été construite immédiatement pour satisfaire le client.



ment (sans le moindre carter sec). Qu'en pense l'expert ? SVJ est incontesté dans un domaine très pointu, il devrait alors savoir à qui s'adresser pour vérifier. On peut toujours se tromper, mais en l'occurrence c'était facile à contrôler. Cela peut vous paraître du détail, mais que penseriez-vous si on vendait une Ferrari aux palmiers, alors qu'elle n'a jamais couru ? L'investissement ne cherchant pas forcément à faire une affaire mais à avoir une auto rare. Il se agit temps que le marché s'assame et que les amateurs se cultivent, les cotes astronomiques atteintes par les autos exotiques actuellement faisant dire tout et n'importe quoi.

Il n'y a eu que deux SV équipées d'époque d'un carter sec et autobloquant. Plus à posteriori les deux cités plus haut (SV R en 75 et SVJ Replica en M, toujours par l'usine). Si vous avez bien suivi, il n'y a eu aucune SVJ avec le carter sec, et l'autobloquant, construite d'origine par l'usine, et le propriétaire de la SVJ Replica M a combi cette lacune pour son propre compte. J'espère que ne vont pas fleurir sur le marché des SVJ carter sec d'origine retrouvés dans une grange... avec n° de châssis de 1967... Mieux vaut pouvoir toujours en rêver.

SV

CARTER SEC/AUTOBLOQUANT

4878

Livré neuve par l'importateur français au client français. Carrosserie en intérieur noir. Elle a beaucoup roulé et change souvent de mains. Elle est maintenant rouge et se trouve toujours en France.

4956

Livrée neuve par l'importateur français à un client français. Destinée à l'époque pour l'importateur d'usine lors d'une révision. Elle a été achetée récemment à partir de la SVJ 5100 qui était sur châssis par simple transport. Lors de la révision qui était imminente après le crash, son propriétaire n'a pu pas le look Jota l'a fait récupérer de copier de SV. Il a également fait récupérer le N° de châssis 4956 à la place de 5100 pour passer les douanes. Cette auto, qui aurait pu être la vraie SVJ carter sec, subissait possiblement quelques anomalies glorieuses et est en cuir maron métal, intérieur cuir naturel et se trouve à Paris.

NB

Cette liste, fruit de longues et patientes recherches basées sur les documents d'usine se borne à la vraie Jota et aux 4 Miura SV sorties d'époque en configuration spéciale. Nous avons volontairement écrit les réalisations postérieures, faites ou non à l'usine, et ne correspondant pas aux critères historiques rigoureux qui il convient de défendre.

Mécanique

MOINS SPECTACULAIRE MAIS PLUS EFFICACE : LA SV MARNE D'UN SYSTÈME DE LUBRIFICATION A CARTER SEC ET D'UN DIFFÉRENTIEL AUTOBLOQUANT, SOUS UNE CARROSSÈRE D'ORIGINE, UNE MÉCANIQUE PLUS PROCHE DE LA VRAIE, NOTÉ LA VILLE DU RÉSERVOIR D'HUILE.

Linea

LM 002



MOTEUR

Cylindres (cm³) : 5167.
 Allègue x course (mm) : 85,5 x 75.
 Rapport volumétrique : 9,5/1.
 Puissance maxi (ch DIN à tr/min) : 420 à 6 800.
 Couple maxi (kgm DIN à tr/min) : 53 à 5 000.
 Nombre de cylindres et disposition : 12 en V à 60°.
 Emplacement : Longitudinal avant.
 Distribution : 4 ACT - 4 soupapes par cyl.
 Vilebrequin : 7 paliers.
 Matériaux : bloc, alliage, alliage, alliage.
 Allumage : Electronique.
 Alimentation : Injection Multipoint.
 Refroidissement : Liquide.
 Lubrification : carter humide.

TRANSMISSION

Mode : 4 RM avec blocage central et réducteur.
 Nombre de rapports : 5, 1^{er} : 2,99, 2^e : 1,90, 3^e : 1,33, 4^e : 1,00, 5^e : 0,84. M.A.R. 2,7.
 Rapport de pont : 4,11.
 Embayage : bi-disques à sec.
 Différentiel autobloquant à 3, AV et AR avec blocage 25/75.



CHASSIS

Châssis tubulaire.

SUSPENSION

Avant : Leviers triangulaires avec amortisseurs hydrauliques et ressorts hélicoïdaux.
 Arrière : Bras oscillants avec amortisseurs hydrauliques et ressorts hélicoïdaux.

DIRECTION

Type : Circuit de billes avec servo.
 Nombre de tours de volant de butée à butée : 3,75.
 Diamètre de braquage (m) : 1,6.

FREINS

Avant : disques ventilés.
 Arrière : tambour.

DIMENSIONS (mm)

Empattement : 3 000.
 Vides : 1615 / 1615.
 Longueur : 4 900.
 Largeur : 2 000.
 Hauteur : 1 850.
 Jantes : AV : 11" - 17" - AR : 11" x 17".
 Pneumatiques : AV : 345/65 VR 17 - AR : 345/65 VR 17.

POIDS (kg) (chiffres constructeur)

Total : 2 750.
 Rapport poids/puissance (kg/ch DIN) : 6,4.

CAPACITÉS

Réservoir d'essence : 170 l.
 Mille moteur : 17,5 litres.
 Coffre à bagages : option.



MOTEURS MARINS

L 804

12 cylindres en V à 60°.
 Cylindres (cm³) : 8172.
 Allègue x course (mm) : 98,7 x 89.
 Rapport volumétrique : 11,5 : 1.
 Puissance maxi (ch DIN à tr/min) : 880 à 6 450.
 Couple maxi (kgm DIN à tr/min) : 102 à 5 500.
 Distribution : 4 ACT - 4 soupapes par cylindre.
 Vilebrequin : 7 paliers.
 Matériaux : bloc et culasses en alliage.
 Allumage : Electronique Marelli.
 Alimentation : 6 carburateurs Weber 44 DCMF.
 Refroidissement : liquide en circuit fermé.
 Poids à sec : 378 kg.

L 900

12 cylindres en V à 60°.
 Cylindres (cm³) : 9 336.
 Allègue x course (mm) : 105,5 x 89.
 Rapport volumétrique : 8,4 : 1.
 Puissance maxi (ch DIN) : 630.
 Couple maxi (kgm DIN à tr/min) : 91,7 à 4 200.
 Distribution : 4 ACT - 2 soupapes par cylindre.
 Vilebrequin : 7 paliers.
 Matériaux : bloc et culasses en alliage.
 Allumage : Electronique Marelli.
 Alimentation : 6 carburateurs Weber 44 DCMF.
 Refroidissement : liquide en circuit fermé.
 Poids à sec : 420 kg.



COLLECTION LAMBORGHINI - DOSSIER EXCLUSIF LAMBORGHINI



REVUE AUTO HEBDO SPÉCIAL LAMBORGHINI
HORS SÉRIE (beau papier plus épais que revue ordinaire)
Hors série N°14

Un dossier exceptionnel COLLECTOR indispensable pour les amoureux de
LAMBORGHINI !

83 pages exclusives LAMBORGHINI

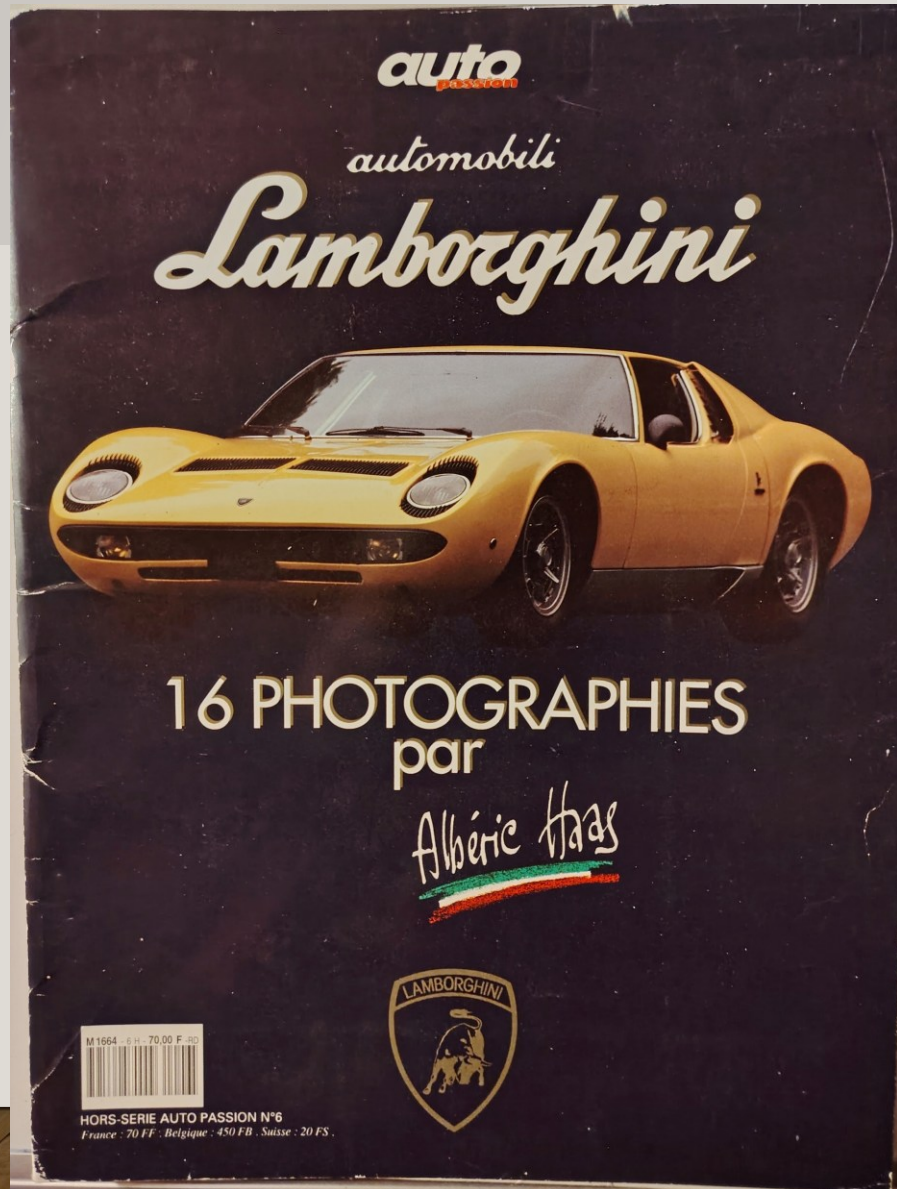
TRÈS BON ÉTAT

Réf LAMBO AUTO HEBDO

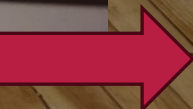
35,00 €

prix VIP 30,00 €

COLLECTION LAMBORGHINI



MURIA P 400 S (1968-1971)



COLLECTION LAMBORGHINI



350 GT

Albérie Haas

350 GT (1964-1967)



COLLECTION LAMBORGHINI



ISLERO 400 GT 2+2

Alberic Haas



ISLERO 400 GT (1968-1969)

COLLECTION LAMBORGHINI



400 GT 2+2

Alberic Haas

400 GT 2+2 (1966-1968)



COLLECTION LAMBORGHINI



JARAMA 400 GTS 2+2

Alberic Haas



JARAMA 400 GTS 2+2

COLLECTION LAMBORGHINI



URRACO P 300

Alberic Haas

URRACO P 300 (1974-1979)



COLLECTION LAMBORGHINI



COUNTACH LP 400

Alberic Haas



COUNTACH LP 400 (1973-1977)

COLLECTION LAMBORGHINI



URRACO 3000 SILHOUETTE

Albéric Haas

URRACO 3000 SILHOUETTE (1976-1979)



COLLECTION LAMBORGHINI



COUNTACH LP 400 S

Alberic Haas



COUNTACH LP 400 S (1978-1982)

COLLECTION LAMBORGHINI



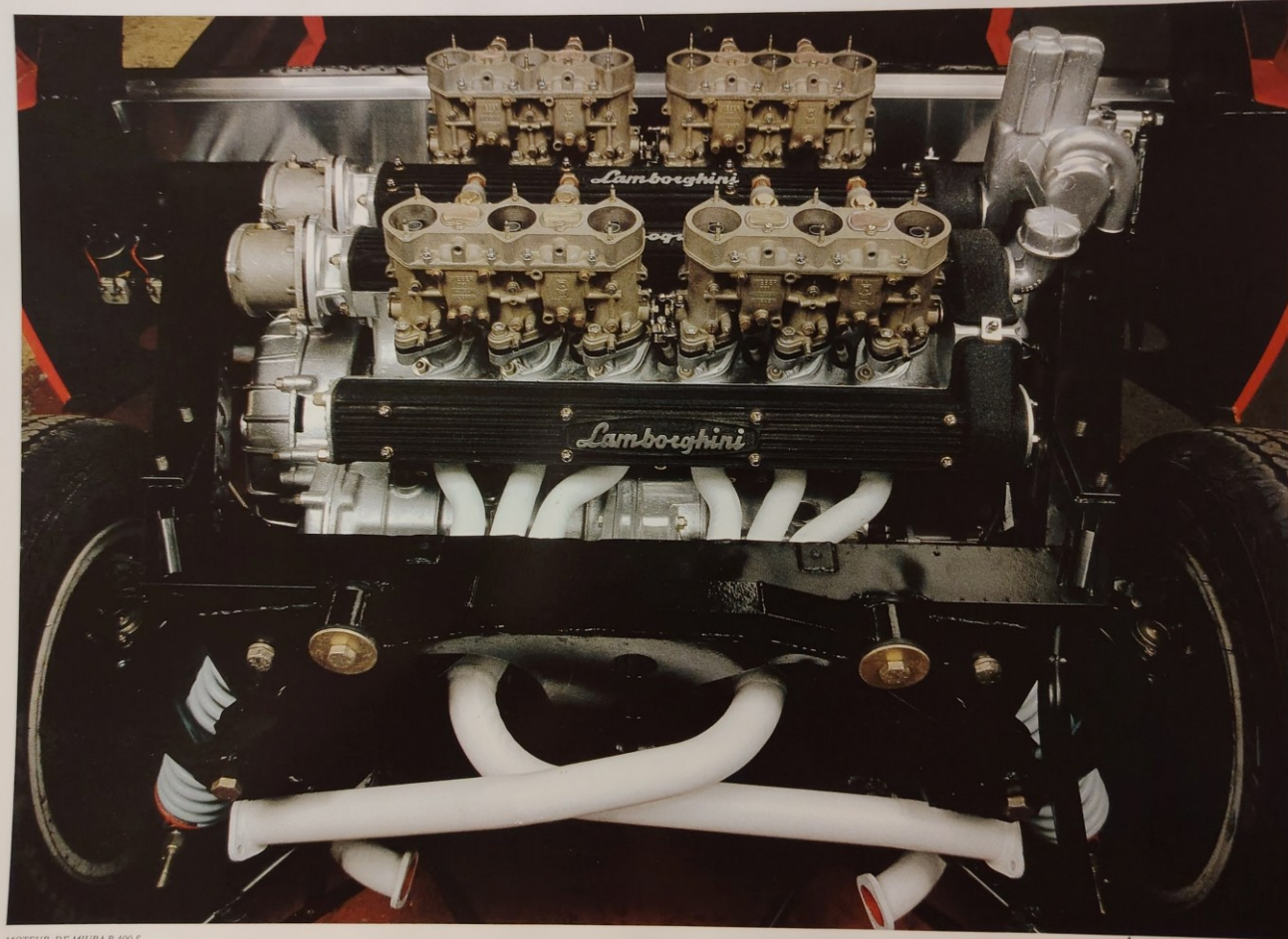
ESPADA série 3

Alberic Haas



ESPADA SERIE 3 (1972-1978)

COLLECTION LAMBORGHINI



MOTEUR DE MURIA P 400 S

Charles R. Li

MOTEUR DE MURIA P 400 S



COLLECTION LAMBORGHINI



COUNTACH 25 ème ANNIVERSAIRE (1989-1990)



COLLECTION LAMBORGHINI



JALPA 3500 (1981-1989)



COLLECTION LAMBORGHINI



DIABLO VT

Albéric Haas



DIABLO VT (1991)

COLLECTION LAMBORGHINI



DIABLO (1990)



COLLECTION LAMBORGHINI



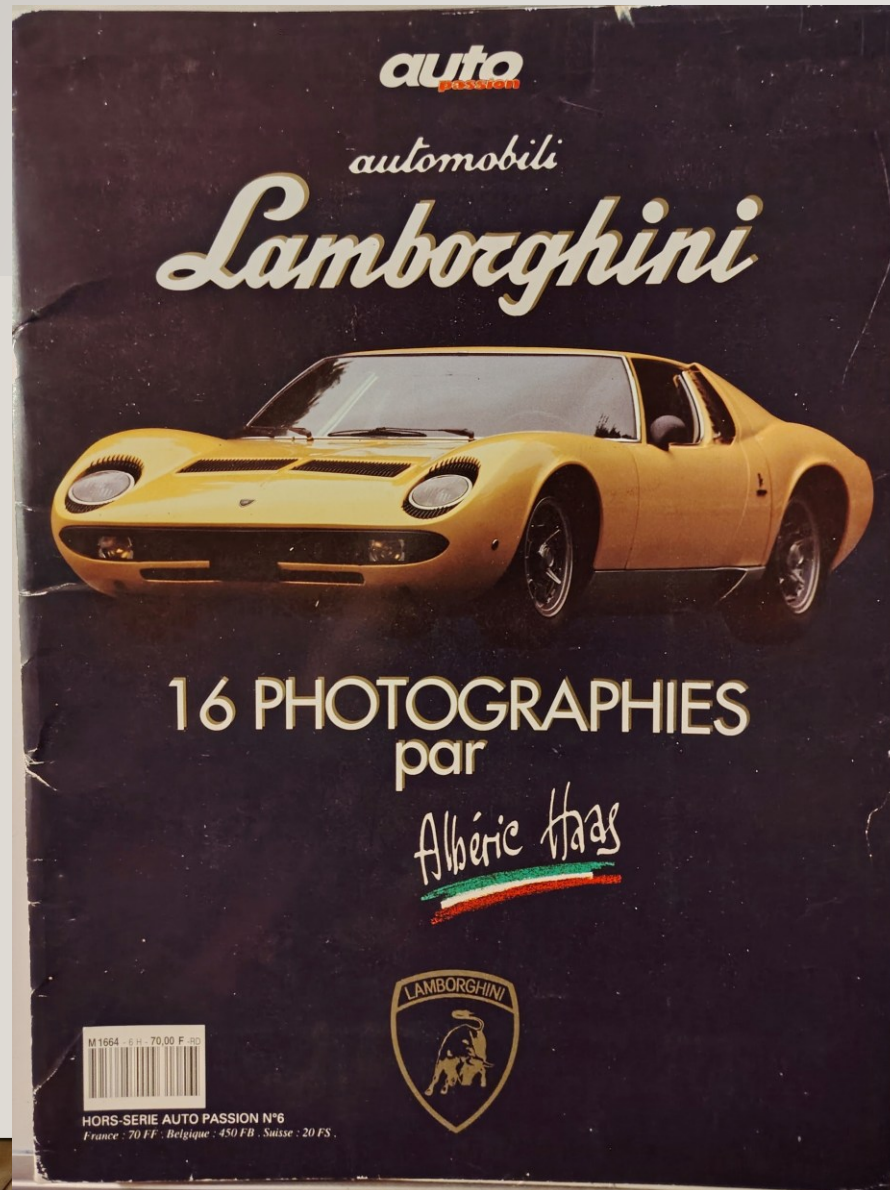
Chaîne de montage de la DIABLO

Albérie Haas

DIABLO SUR SA CHAÎNE DE MONTAGE



COLLECTION LAMBORGHINI



AUTO AUTOMOBILI LAMBORGHINI
16 PHOTOS SUPERBES A ENCADRER

ALBERIE HAAS

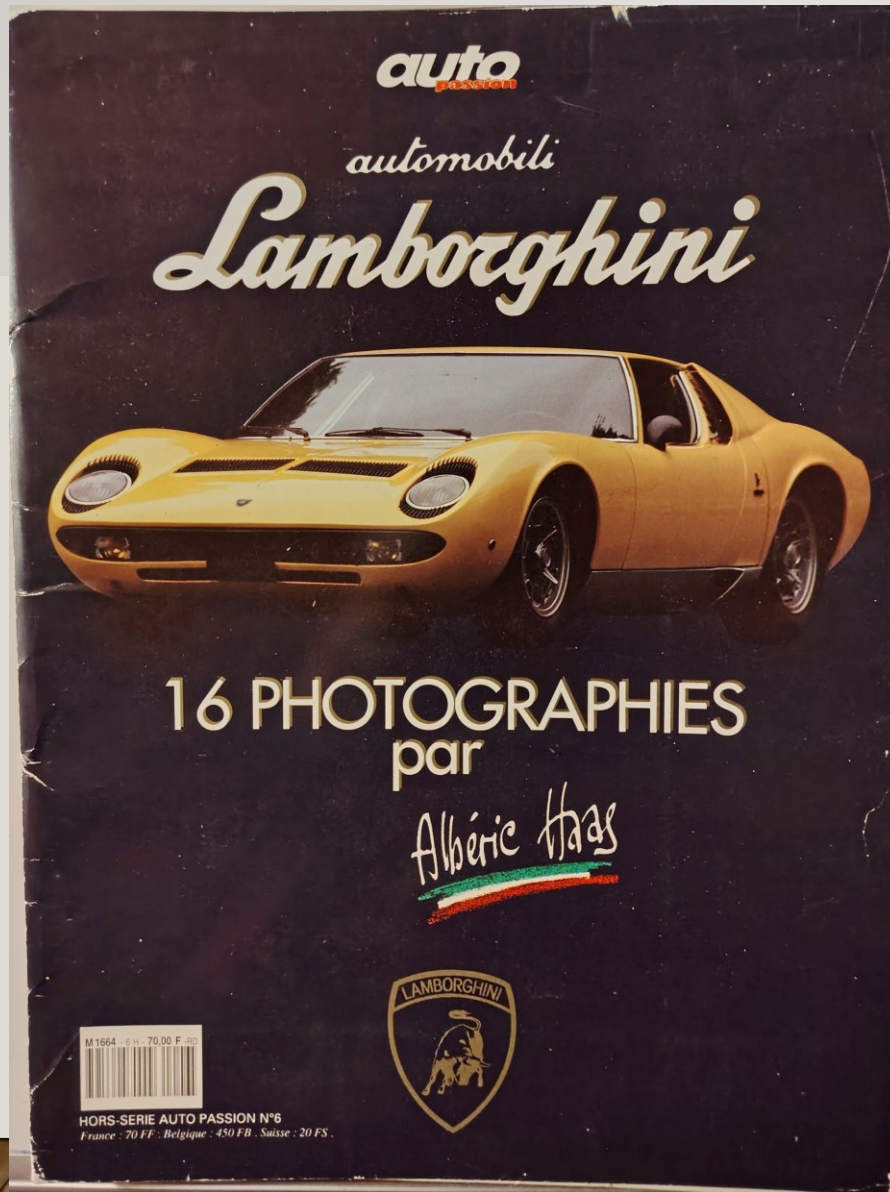
TRÈS BON ÉTAT

Réf LAMBO 16 PHOTOS

160,00 €

prix VIP 150,00 €

COLLECTION LAMBORGHINI -



AUTO AUTOMOBILI LAMBORGHINI
15 PHOTOS SUPERBES A ENCADRER

ALBERIE HAAS

TRÈS BON ÉTAT

Réf LAMBO 16 PHOTOS

150,00 €

prix VIP 140,00 €

COLLECTION LAMBORGHINI- REVUES



REVUE AUTOMOBILES SPORTIVES ET DE
PRESTIGE
N°22 juin 1991

LAMBORGHINI DIABLO
ELLE VAUT 320 KM/H

REVUE AUTOMOBILES SPORTIVES & PRESTIGE N°22

18,00 € prix VIP 15,00 €

MATÉRIEL ÉVÉNEMENTIEL À VENDRE (pour information)



2 simulateurs karting
(à restaurer)



2 simulateurs auto
(à restaurer)



1 jeu « terre à la lune »
magnifique



1 jeu
« broie noix »
Véritable œuvre
d'art



3 jeux « labyrinthes »



1 jeu « la tour de pierres »



2 jeux
« monte boules »

J'étudie toute proposition
Commissionnement/récompense à définir pour toute indication
débouchant sur une vente/livraison effective de tout ou partie de
ce matériel

JC BOURSE AUTO

jcbourseauto@gmail.com
www.jcbourseauto.fr



JC BOURSE AUTO
vente collections personnelles
Recherches personnalisées
Achats individuels et par lots


06 80 28 60 92
Jean-Claude ROGER
créateur dirigeant

jcbourseauto@gmail.com





JC BOURSE AUTO



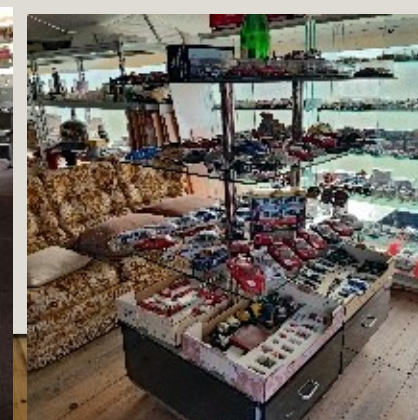
affiches, catalogues, dossiers presse, miniatures, jouets anciens, VENTURI, PEUGEOT, PEUGEOT TALBOT SPORT, toutes marques, matériel, objets



JC BOURSE AUTO
jcbourseauto@gmail.com
06 80 28 60 92



affiches, catalogues, dossiers presse, miniatures, jouets anciens, VENTURI, PEUGEOT, PEUGEOT TALBOT SPORT, toutes marques, matériel, objets



CONDITIONS DE VENTE

Cession de ma collection personnelle de documentation automobile et divers
Plus de 70 ans de collection, cession de mon matériel d'animations événementielles
L'ensemble des prix communiqués s'entend net de taxes, hors frais d'expédition

Les biens sont présentés dans ce catalogue avec un maximum de détails et de photos.

Les dimensions sont approximatives mais très réalistes

Visible en Loire Atlantique (44) : Sur rendez-vous uniquement

MODALITÉS DE RÈGLEMENT

Sur site : en espèces ou chèque (de banque pour plus de 100,00 € sauf accord exceptionnel)

Par internet Règlement total des biens choisis et des frais d'expédition à la commande

Mode : virement ou chèque (idem que ci-dessus) - **WERO** de banque à banque via n° portable
Enlèvement/livraison/expédition des objets après crédit effectif du montant sur le compte

Disponibilité sous réserve de vente entre-temps

Matériel, objets, catalogues, revues d'occasion vendus dans l'état

Frais d'expédition en sus, montant suivant vos achats

Aucun achat ne sera repris ni échangé

Jean-Claude ROGER - 06 80 28 60 92

jcbourseauto@gmail.com www.jcbourseauto.fr

