

De Lamborghini Diablo à Aventador Ultimae : la fin du V12

Lamborghini va bientôt arrêter le développement de son fameux moteur V12. Un bloc apparu sur le Coupé 350 en 1963 et qui n'a cessé d'évoluer.

Alors que nous avons essayé en exclusivité l'Aventador Ultimae (dernier modèle V12 qui sera produit par la marque), nous vous avons également déniché une petite légende d'un peu plus de 30 ans, son aïeule, la Lamborghini Diablo.

En 2030, les constructeurs automobiles n'auront plus le droit de produire des moteurs thermiques. Lamborghini profite toutefois de ces dernières années pour lancer l'Aventador Ultimae. Comme son nom l'indique clairement, c'est la dernière d'une lignée qui a démarré il y a tout juste 10 ans. À l'époque, son bloc V12 implanté à l'arrière affichait déjà 700 ch ce qui en faisait alors, l'une des voitures les plus puissantes du monde. Pour cette ultime version du V12, elle en annonce désormais 780. De l'extérieur pourtant, on ne peut pas vraiment la distinguer d'une Aventador « normale ». Le constructeur a juste revu quelques petits détails de bas de caisse et opté pour des jantes spécifiques et c'est à peu près tout ! D'ailleurs l'habitacle ne donne pas forcément d'indication sur le modèle, à part les sièges gravés du logo Ultimae. Le client Lamborghini retrouvera le même intérieur que l'Aventador née il y a 10 ans justement. La console centrale et ses multiples boutons venus directement de chez Audi en témoignent et il faut reconnaître que l'ergonomie commence tout simplement à dater (surtout face à celle de l'Huracan) mais le constructeur n'allait tout de même pas développer un tout un nouvel habitacle pour cette voiture visiblement en fin de carrière.

Diablo, elle porte tellement bien son nom !

C'est d'ailleurs une habitude chez Lamborghini puisque quand on découvre l'intérieur d'une Diablo du début des années 90, on se rend bien compte que la Countach (son ancêtre direct) n'est pas bien loin. Le combiné d'instrument façon avion de chasse est si vertical que l'on a du mal à voir la route devant soi. La position des pédales vers le centre de la voiture (en raison de la présence de l'énorme passage de roue avant gauche) oblige le conducteur à une certaine contorsion, si en plus, il a de grands pieds, il devient carrément difficile d'accélérer sans toucher la pédale de freins (une habitude à prendre avec des chaussures de pilotage de préférence). Dans la Diablo, on ne voit pas grand-chose autour de soi, mais il suffit d'écouter le V12 au démarrage. Un bruit suffisamment rauque pour faire plaisir à tous les passants autour de vous... Après, on prend l'imposant volant en main et on compose également avec un levier de vitesses dont le guidage fait plus penser à un camion qu'une Ferrari de la même période. Mais le charme agit déjà. On se lance sur une petite route en faisant ronronner le V12 5,7 litres qui affiche tout de même 491 ch pour un couple de 580 Nm. Imaginez qu'à cette époque, c'est tout simplement hallucinant. Hors normes également, les performances de la belle avec seulement 4,1 s pour être à 100 km/h. La vitesse de pointe située à 328 km/h (moins de 5 voitures au monde dépassaient les 300 km/h en 1991). Et elle pousse cette Diablo ! En tirant le 2e rapport jusqu'à la zone rouge, le son de ce mythique V12 devient très mélodieux. La direction assistée, le freinage,

sans ABS, et la pédale d'embrayage d'une dureté absolue n'engagent toutefois pas à se prendre pour un pilote. C'est même avec beaucoup d'humilité qu'il convient de rouler avec une telle voiture. À moins, bien entendu, d'aller sur une piste et même là, mieux vaut se préparer physiquement avant ! Ce qui peut surprendre c'est que depuis quelques années, la cote de la Diablo a tendance à baisser. Entendons-nous bien, on parle d'un tarif qui approche la barre des 200 000 euros tout de même... Mais si on compare les supercars de la même époque (Porsche 959 et Ferrari F40), il faut lui reconnaître un gros atout à ce niveau-là. Reparlons-en dans une petite dizaine d'années, car si ce genre de ligne très 90'S n'était plus à la mode il y a peu, cette sculpture a tout de même de quoi mettre tout le monde d'accord.

La fin du V12 Lamborghini

Cette philosophie de V12, on la retrouve bien entendu dans notre Aventador Ultimae que le constructeur nous a amené essayer sur une petite route fermée dans la région montagneuse proche de Bologne. Avec 780 ch, la transmission intégrale permet de gérer plus facilement les ardeurs de l'engin par rapport à la Diablo. Ce qui surprend surtout, c'est le mode Corsa qui libère totalement le son du moteur à l'échappement. À l'approche des 8 500 tr/mn, la mélodie est presque déchirante et surpasse largement celle de la Diablo. Bien entendu, 30 ans après, une Lamborghini tient 10 fois mieux la route et se révèle d'une grande facilité de conduite. Il faut toutefois composer avec le volume global de la belle : près de 5 mètres de longueur pour 2,10 mètres de largeur. Conduire au ras du sol n'est pas une mince affaire mais le train avant fait tout le job. Le freinage surpuissant grâce à des disques en carbone/céramique de 42 centimètres à l'avant permet de retarder la levée de pied, mais gare toutefois à l'ABS qui, sur routes dégradées, a tendance à s'emballer. La boîte robotisée à simple embrayage a également fait son temps. C'est sans doute pour cela qu'elle prend 100 km/h en 2,8 secondes en 1re et qu'elle peine un peu plus qu'une Ferrari F12 ou une McLaren 765 LT pour être à 200 km/h. Mais finalement, pourquoi s'en plaindre ? Cette supercar qui reste fidèle à l'esprit très anguleux, initié par le designer Marcello Gandini sur la Countach, est également une vraie sculpture. Elle émerveille les gens, les fait sourire et, surtout, procure un plaisir presque indescriptible à celui ou celle qui a la chance d'en prendre le volant. C'est la dernière d'une lignée qui débutait en 1963 avec le premier V12 Lamborghini. Alors forcément, elle est chère : il n'y en a pas beaucoup à vendre...