

Lamborghini Huracan Evo Spyder RWD : baroud d'honneur

Lamborghini propose une version à propulsion de son Huracan Spyder.

Alors que l'italien est désormais spécialisé en V10 et en 4 roues motrices, cette voiture a-t-elle du sens de nos jours ?

En 2002, quand Audi, désormais propriétaire de Lamborghini, décide de relancer la marque italienne, c'est pour proposer des modèles disposant de 4 roues motrices. Le but recherché est de les rendre plus facile à conduire et à piloter, de les fiabiliser, mais aussi de les rendre plus sûres. En dehors de quelques modèles spécifiques, de la Murcielago à l'Urus, toutes les Lamborghini sont des « intégrales » depuis presque 20 ans. Mais l'essence même du constructeur depuis 1971, c'est de fabriquer des sportives esthétiquement extravagantes, très puissantes et utilisant une transmission aux seules roues arrière (à l'exception du 4x4 LM 002).

Si initialement l'Huracan, modèle d'accès à la gamme, est conçue comme étant une 4 roues motrices où (comme sa cousine R8 de chez Audi) on va privilégier le train arrière pour offrir un maximum de sensations, notre modèle lui est différent. « RWD » c'est pour Rear Wheel Drive. Concrètement, notre Huracan est une pure propulsion. Et comme elle est la dernière, avec l'Audi R8, à embarquer un moteur V10, on obtient non seulement une puissance assez diabolique, mais surtout une sonorité qui a de quoi faire oublier toutes les Porsche, McLaren et autre Ferrari récentes. Avant de vérifier si 610 ch envoyés aux roues arrière ont un sens, jetons un coup d'œil à cette ligne aussi anguleuse qu'extravagante qui fait toujours autant tourner les têtes et dont la face avant (sur notre Evo) n'a pratiquement pas changé. Mais que fallait-il vraiment changer sur cette ligne taillée avec perfection... à la serpe? L'habitacle évolue un peu avec son petit écran vertical sur la console centrale. En revanche, l'ergonomie globale et la position de conduite peu agréable si vous dépassez le mètre 80, elles, n'ont pas changé.

Mais passons plutôt à ce qui fait le plus de bruit : le V10 5,2 litres implanté en position centrale arrière. Pour les puristes, ça veut dire qu'il est idéalement placé pour la répartition des masses. Dans la vraie vie, puisque sur ce modèle il n'y a plus d'arbre de transmission pour les roues avant, ça change pas mal la donne. Le poids est beaucoup plus important à l'arrière. Un « détail » qui se fait ressentir dès la première levée de pied sur l'accélérateur sur le Circuit de la Ferté Gaucher (où il était plus crédible de pouvoir la pousser au bout). Sur une piste encore trempée, par 5 degrés, il faut reconnaître que notre roadster nous a donné du fil à retordre là où, au même endroit et dans les mêmes conditions, une McLaren aussi chère et aussi puissante a fait mieux partout. Mais il reste un détail, le fameux son du V10. Le dernier du genre avant que les lois européennes ne l'interdisent. Alors oui, cette Huracan découvrable avec 610 ch aux seules roues arrière n'offre pas un équilibre parfait et son moteur reste imprévisible quand on décide d'essayer de jouer avec. Mais, après tout, on peut bien lui pardonner car des voitures comme elle il n'y en aura bientôt plus sur la planète.