

23

# VOITURES D'EXCEPTION

STYLE • TECHNIQUE • MARQUES

## FERRARI DAYTONA



**HEALEY :**

Les sportives  
pour tous



**LES MONSTRES SACRÉS DE A à Z**

DeLOREAN DMC-12, DE TOMASO  
MANGUSTA, DE TOMASO DEAUVILLE

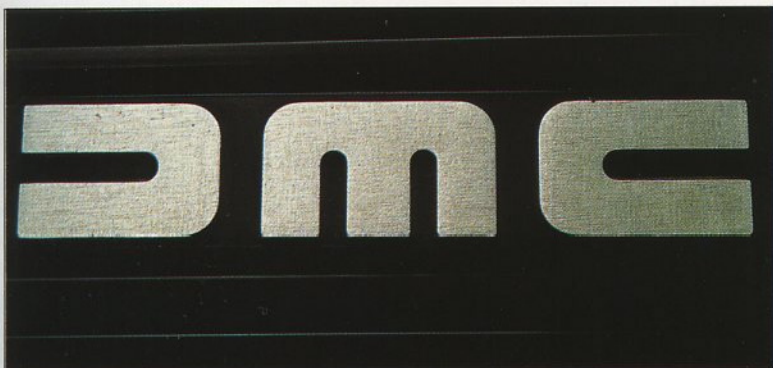
 EDITIONS  
**ATLAS**

22,50 FF - 1,5 B - 6,20 FS - 4,50 SC

M 6306 - 23 - 22,50 F



# DeLorean Motor Company



**Ci-contre :** DMC ou DeLorean Motor Company, une marque à l'histoire agitée fondée par John DeLorean.

**Ci-dessous :** La DMC-12 est le seul modèle produit à Belfast entre 1980 et 1982.



**A**ncien brillant dirigeant de la General Motors, John DeLorean a défrayé la chronique des faits divers à deux reprises dans les années 80. La première fois, ce fut en raison de la faillite spectaculaire de la marque d'automobiles qu'il avait créée, et la seconde lorsqu'il fut filmé par des policiers du FBI en hélicoptère alors que, en liberté sous caution, il était en train de se livrer à un trafic de cocaïne.

Une dizaine d'années avait suffi à ce jeune ingénieur pour gravir les échelons hiérarchiques de la toute-puissante General Motors. D'ingénieur en chef chez Pontiac, il passa au poste de directeur général de Chevrolet, la marque la plus importante de General Motors. En 1972, il était nommé vice-président du groupe, directeur industriel des voitures particulières et véhicules utilitaires. C'est à partir de ce moment-là que la carrière de DeLorean va prendre une nouvelle orientation. Il donne sa démis-

sion en 1973 — c'est ce qu'il a toujours affirmé — mais de nombreux observateurs américains prétendent qu'il avait été poussé à le faire, ce que n'infirmait jamais General Motors. Quoi qu'il en soit, en 1973, John DeLorean décide de voler de ses propres ailes.

Son objectif était de construire un coupé à moteur arrière avec lequel il deviendrait leader dans ce créneau du marché nord-américain, au détriment, entre autres, de Porsche. Quatre ans durant, son projet sous le bras, DeLorean parcourt le monde afin de trouver à la fois appuis financiers et site de production. On le rencontre dans des pays aussi différents que Porto Rico et la République d'Irlande. C'est finalement le gouvernement britannique qui lui prêtera une oreille favorable. Proposition inattendue. Il projette donc de s'installer en Ulster, dans cette pauvre Irlande du Nord ravagée par le chômage. Il obtient d'importantes subven-

tions pour installer une usine à Dunmurry, près de Belfast.

Pour réaliser cette voiture d'après un prototype de Giugiaro et essentiellement destinée aux États-Unis, DeLorean fait appel à Lotus. Le travail est effectué en moins de deux ans et la première voiture de pré-série achevée en décembre 1980. Pendant deux ans, la production sera entièrement exportée outre-Atlantique. Les premières voitures de série sont fabriquées de façon sommaire. DeLorean affirme que c'est juste une question de réglage des chaînes, d'expérience des employés. Tout devrait être rapidement résolu... En fait, les progrès se font attendre et les prévisions de 25 000 ventes

annuelles, soit une production hebdomadaire de 600 voitures, sont loin d'être atteintes.

En juin 1981, la cadence est tout juste de 200 véhicules par semaine. En novembre, elle passe à 400, mais la situation financière commence à devenir plus que critique. En février 1982, alors que le gouvernement de Margaret Thatcher se refuse à réinjecter de l'argent frais chez DeLorean, c'est la banqueroute. A l'automne 1982, les dernières des 8 000 DMC produites sortent des chaînes, tandis qu'un énorme scandale financier éclate quant à l'utilisation des fonds publics. L'aventure DeLorean s'achève dans les bureaux de la police.

1981  
1982 **DELOREAN DMC-12**



**A GAUCHE :** John DeLorean se présentait comme un concurrent de Porsche. C'est la raison pour laquelle il opta pour le moteur arrière, ce qui n'était pas suffisant pour rivaliser avec une 911.

**L**a DMC-12 est issue d'un projet de Giorgetto Giugiaro présenté en 1974. Ce coupé à moteur arrière, concrétisation du désir de DeLorean de concurrencer la Porsche 911, possédait une carrosserie monocoque en matière plastique. Elle était recouverte de panneaux en acier inoxydable non peints qui lui donnaient ce ton argent caractéristique. Pour souligner l'originalité du véhicule, Giugiaro avait repris la configuration portes « papillon » de la

Mercedes 300SL. Le premier prototype fut construit en 1976 avec un moteur et une transmission de Citroën CX. Plusieurs prototypes allaient se succéder, avec un style légèrement revu. Le principe de la carrosserie monocoque fut conservé, mais simplifié avec un châssis poutre. Le moteur de Citroën CX, jugé pas assez puissant, fut remplacé sur le deuxième prototype par le V6 Renault-Volvo de 2,7 litres. Mais ce n'est que lorsque Lotus intervint dans le projet, à

la fin de 1978, que la future voiture commença à se concrétiser. Deux ans plus tard, elle était prête. Dans le temps imparti, Lotus n'avait pas eu la possibilité de développer un châssis inédit, et la base retenue fut celle de la Lotus Esprit. En revanche, la position centrale arrière du volumineux V6 de la DeLorean fut nettement reculée par rapport à celle du moteur de l'Esprit. Pour satisfaire à la demande de John DeLorean, très attaché à la position postérieure du moteur, l'équipe d'ingénieurs de Colin Chapman avait obtenu une répartition des masses satisfaisante : 35 % sur l'avant et 65 % sur l'arrière. Le comportement routier n'était pas aussi bon que celui d'une automobile à moteur central, mais il était honnête, notamment grâce à l'utilisation de

pneus plus larges à l'arrière qu'à l'avant.

En raison des sévères normes antipollution en vigueur aux États-Unis, le moteur V6, dont la cylindrée avait été portée à 2,85 litres, ne développait que 132 chevaux une fois doté d'un pot catalytique. Avec tous ses équipements de sécurité, la DeLorean pesait près de 1 300 kg. Au final, elle semblait bien plus performante qu'elle ne l'était réellement. Elle atteignait tout de même 175 km/h mais, passant de 0 à 100 km/h en 10,5 secondes, elle ne faisait pas mieux que la modeste Triumph TR7. Une version suralimentée fut donc d'urgence mise en chantier afin de pallier ce handicap. Elle ne vit jamais le jour, non plus que la version destinée au marché européen. Un projet de quatre-places fut également planifié, mais la société DeLorean avait vécu avant que tout cela puisse se concrétiser. Fabriquée selon des standards peu rigoureux, relativement peu performante et sans aucune image de



marque, cette voiture née d'un rêve fou restera à jamais l'un des plus grands « bides » de l'Histoire de l'automobile, entaché d'un gros scandale financier. En fait, la DeLorean DMC-12 ne fut qu'un prototype de salon très séduisant.

## caractéristiques

### Modèle 1981

Moteur : V6

Alésage x course : 91 mm x 73 mm

Cylindrée : 2 849 cm<sup>3</sup>

Puissance maximale : 132 chevaux

**Transmission :** boîte de vitesses manuelle à cinq rapports ou automatique à trois rapports

**Châssis :** poutre d'acier

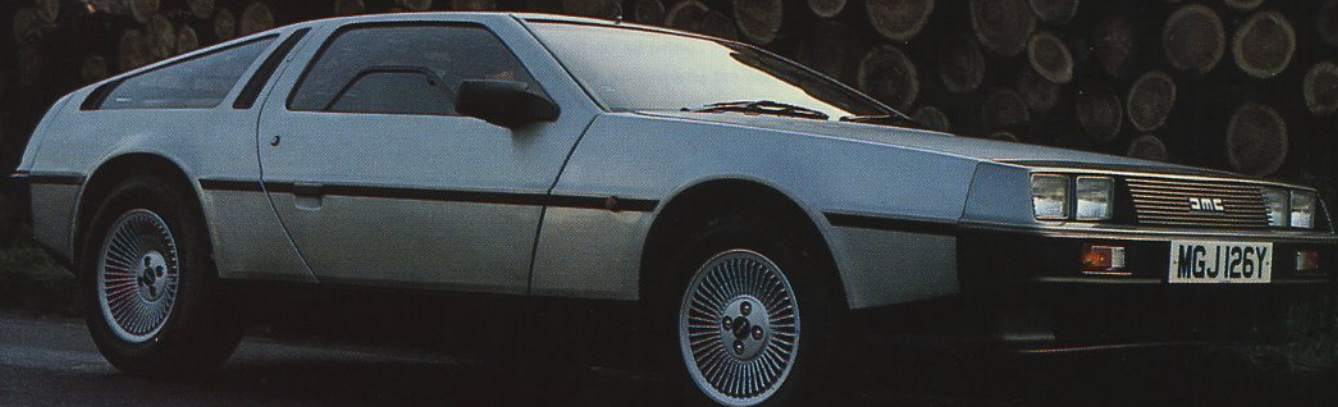
**Suspension :** quatre roues indépendantes

**Freins :** quatre disques

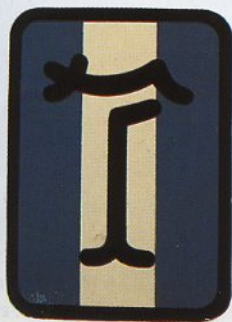
**Carrosserie :** coupé deux places en fibre de

verre avec panneaux en acier inoxydable  
**Vitesse maximale :** 175 km/h

**Ci-dessous :** Les DeLorean étaient toutes identiques avec leurs panneaux en acier inoxydable recouvrant une carrosserie en fibre de verre.



## De Tomaso Automobili



**Ci-dessus :** Alejandro De Tomaso est un Argentin de Buenos Aires qui, dans les années 50, courait dans son pays avec des Maserati. Expatrié en Europe, il créa sa propre firme automobile en Italie, à Modène, en 1959.

**Ci-contre :** Le logo De Tomaso s'inspire du symbole de la déesse égyptienne Isis.

**A**lejandro De Tomaso, Argentin d'origine italienne, a quitté son pays en 1955 pour retrouver la terre natale de son père, l'Italie. De par sa situation sociale, son père était un parlementaire et sa mère une riche propriétaire terrienne, le jeune Alejandro n'a jamais été dans le besoin. Sans que les raisons de son émigration soient clairement établies, il semble qu'elles trouvent leur explication dans la politique. Quoi qu'il en soit, il eut très rapidement les moyens de s'adonner à son hobby, la course automobile, d'abord avec une vieille Bugatti, puis avec des Maserati.

Il s'installe à Modène et, comme son père, épouse une jeune et riche héritière américaine issue du milieu bancaire, Elisabeth Haskell, qui deviendra Isabelle De Tomaso. Son activité concerne évidemment le sport automobile et il fabrique plusieurs voitures de

course, ainsi que quelques prototypes qui sont régulièrement exposés au Salon de Turin.

En 1957, il s'associe avec les frères Maserati qui ont créé une nouvelle marque, Osca. Il pilote sa propre voiture, une De Tomaso-Osca, et continue à travailler sur des prototypes fabriqués par la De Tomaso Automobili, marque fondée en 1959. Sa première voiture, animée par un moteur de Ford Cortina, est la Vallengunga, du nom d'un circuit de la région romaine. Ce coupé sportif dessiné par Ghia précède la Mangusta, lancée en 1967. Cette superbe automobile à moteur V8 Ford placée en position centrale, dont le designer n'est autre que Giorgetto Giugiaro, marque les vrais débuts de constructeur de Alejandro De Tomaso. Il rachète les carrossiers Ghia puis Vignale, et noue des liens avec Ford par l'intermédiaire de Lee Iacocca, lui aussi d'ori-