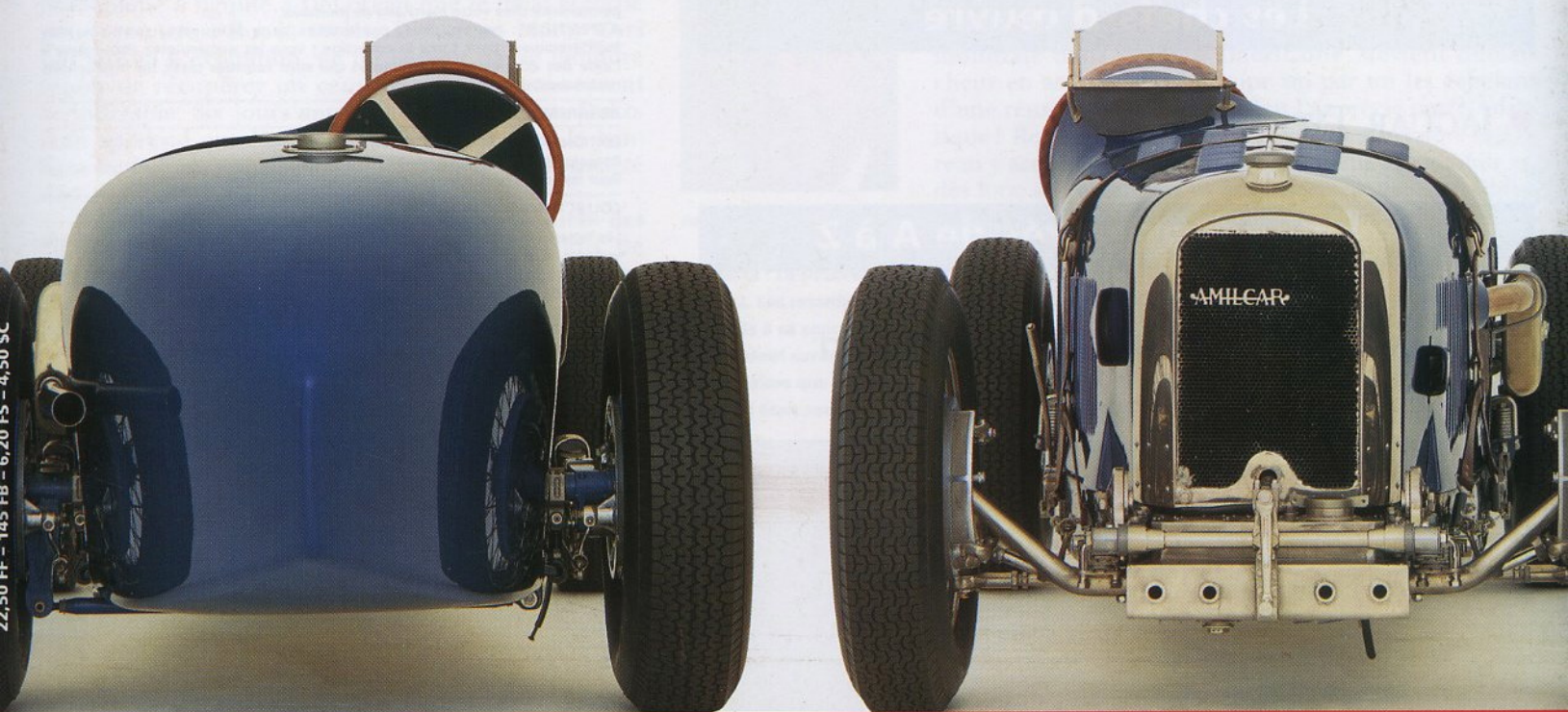


105

VOITURES D'EXCEPTION

STYLE • TECHNIQUE • MARQUES

AMILCAR C6



DELOREAN :

Du rêve au
cauchemar



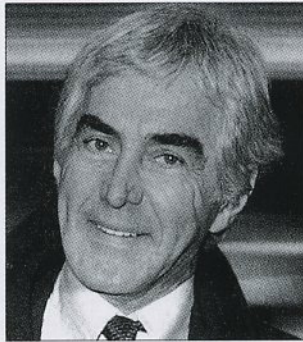
LES MONSTRES SACRÉS DE A à Z

RENAULT CLIO 16S, SAFRANE BITURBO,
RILEY MPH, ROLLS-ROYCE

 EDITIONS
ATLAS

M 6306 - 105 - 22,50 F





La fatigue se lit sur le visage d'un John Z. DeLorean surmené et soucieux.

DeLorean

DU RÊVE AU CAUCHEMAR

Lorsque John Z. DeLorean quitte General Motors, en 1973, il s'attaque, à grand bruit et à grands frais, à un nouveau challenge : concevoir et construire sa propre voiture, une sportive de haut vol. Un rêve qui tournera vite au cauchemar.

les sérieux dérapages qu'il connut à partir des années 70... Jusqu'au jour où il tombe sous le feu des projecteurs, DeLorean représente l'archétype du self-made-man. Son père est un

immigré roumain arrivé très jeune aux États-Unis pour travailler chez Ford, à Detroit. John Z. naît et grandit dans la capitale américaine de l'automobile, étudie le droit en cours du soir, prend part à la Seconde Guerre mondiale dans l'armée américaine, devient démarcheur en assurances et grimpe un par un les échelons d'une réussite sociale telle qu'on l'apprécie outre-Atlantique! Redevenu étudiant à l'institut Chrysler, DeLorean y acquiert son diplôme d'ingénieur automobile et, dès lors, son ascension va être spectaculaire : de Chrysler, il passe chez Packard, une firme spécialisée dans la production de voitures de luxe. C'est le bon choix, puisque DeLorean évolue au sein d'une compagnie aux dimensions plus modestes, donc plus apte à reconnaître les mérites de ses employés. En moins de quatre ans, il accède au poste d'ingénieur en chef, soignant sa publicité personnelle en déposant plusieurs brevets réservés en priorité à la société.



John Z. DeLorean.

Ci-dessous : La DeLorean DMC 12. Les retards apportés à sa conception l'amènèrent sur le marché alors que sa mise au point était sommaire.

Le 19 octobre 1982, dans une chambre d'hôtel de Los Angeles, le FBI procède à l'arrestation de John Zachary DeLorean; l'homme est accusé d'être en possession (et de contribuer à la distribution) de cocaïne, pour une valeur estimée à 20 millions de dollars. La veille, le gouvernement britannique a signifié à DeLorean que le délai accordé pour remettre à flot la société DeLorean Motor Cars Ltd arrivait à expiration, ne lui laissant pas le moindre espoir de récupérer un centime d'un investissement considérable. Six jours après son incarcération, DeLorean apprend que l'usine de Dunmurry, dans la banlieue de Belfast, est mise en liquidation et que la société dépose son bilan...

Bien que, par la suite, DeLorean ait été blanchi des charges pesant contre lui concernant le trafic de drogue et que les présomptions de fraude accompagnant la banqueroute de sa société d'automobiles aient été levées, il est à craindre que l'histoire ne retienne de John Z. DeLorean le seul souvenir de ces épisodes, dressant un impitoyable constat d'échec. Or, DeLorean mérite peut-être des circonstances atténuantes, malgré





Packard, cependant, est condamnée à brève échéance. DeLorean rejoint une autre marque, Pontiac – la moins prestigieuse des divisions de la toute-puissante General Motors mais une firme qui a tout à gagner avec l'arrivée d'un jeune loup tel DeLorean à la tête du département d'études avancées nouvellement créé. L'image vieillotte de Pontiac va totalement changer sous l'impulsion de DeLorean, qui lui offre la Tempest, une voiture compacte chic dotée d'un très moderne quatre-cylindres à arbre à cames en tête conçu par DeLorean

lui-même, puis la plus fameuse des « muscle-cars » née avec la Chevrolet Camaro et la Ford Mustang, la Pontiac GTO. Grâce à des voitures aussi excitantes que celles-ci ainsi qu'aux succès remportés par la GTO dans les épreuves du Championnat NASCAR, les Pontiac deviennent des modèles recherchés par les sportifs.

Les ventes de la marque grimpent vers des sommets inespérés, et DeLorean est nommé directeur général de Pontiac. Puis, à quarante ans, il devient le plus jeune vice-président qu'ait jamais connu General Motors. C'est à cette époque qu'il commence à bousculer les règles de l'« establishment » de Detroit... Il modifie son visage grâce à la chirurgie esthétique, porte les cheveux longs et fait alterner sans préjugés les costumes les plus stricts avec les tenues vestimentaires les plus décontractées. En outre, parallèlement à ses activités au sein de la firme, DeLorean se constitue une sorte d'empire personnel : il s'implique dans une compagnie fabriquant des pistes miniatures sur lesquelles le public peut louer de petites voitures de course et disputer des compétitions improvisées. Si, à l'origine, l'idée de ses associés est de franchiser le procédé, DeLorean les incite à conserver l'affaire, ce qui se révélera inopportun. Il investit également dans des propriétés rurales, dans des équipes de

A GAUCHE : La plus fameuse réalisation à porter au crédit de DeLorean reste la Pontiac GTO, qui changea totalement l'image de la marque. Affichant 360 ch, la GTO pouvait prétendre se mesurer avec la Ferrari du même nom... mais uniquement en ligne droite !

EN BAS, A GAUCHE : La carrosserie réalisée en acier inoxydable brossé donnait une apparence bien particulière à la DeLorean, que le constructeur voulait insusable.



Ci-DESSOUS : Quoique un peu exigu, l'habitacle était confortable. Cette version à boîte de vitesses automatique était destinée au marché américain.



Histoire d'un constructeur : John DeLorean

Aujourd'hui, beaucoup pensent que John Z. DeLorean a dupé le gouvernement anglais, dilapidant une véritable fortune sous prétexte de construire une voiture. Pourtant, au début de sa carrière, DeLorean fut considéré comme l'un des ingénieurs les plus brillants de l'industrie automobile américaine – il réalisa notamment la Pontiac GTO. Certains indices auraient dû cependant alerter les dirigeants britanniques avant qu'ils lui accordent tant de crédit (et de crédits) : la fin de carrière chaotique de DeLorean chez General Motors, où il semblait promis au poste de grand patron avant d'être démissionné dans des circonstances peu équivoques, était un signal d'alarme suffisant.



DeLorean débuta sa carrière chez Packard, qui produisait alors cette Clipper 1936.

1925 Naissance, le 6 janvier, de John Zachary, fils de Zachary et de Katherine DeLorean. Sa mère est d'origine autrichienne. Son père – intelligent mais gros buveur, parfois violent – vient d'une famille paysanne de Roumanie; arrivé adolescent aux États-Unis, il

a travaillé comme garçon de ferme puis comme ouvrier métallurgiste. Lorsque John voit le jour, il est employé aux fonderies Ford, à Detroit.

1935 Zachary DeLorean achète à son fils une vieille Ford T, au volant de laquelle John apprend les rudiments de la mécanique. Il fait preuve, au collège technique qu'il fréquente, de réels dons pour le dessin industriel.

1941 DeLorean fréquente le Lawrence Institute of Technology de Detroit, où il étudie l'ingénierie. Il joue dans la troupe théâtrale du collège et écrit des articles humoristiques dans le journal de l'établissement.

1943 DeLorean est incorporé dans l'armée, mais reste aux États-Unis pour la durée de la guerre.

1946 De retour au Lawrence Institute, il étudie également le droit en cours du soir.

1948 Accusé d'avoir vendu des emplacements publicitaires dans un annuaire inexistant, DeLorean est inquiété par la justice. Il passe avec succès son diplôme du Lawrence Institute.

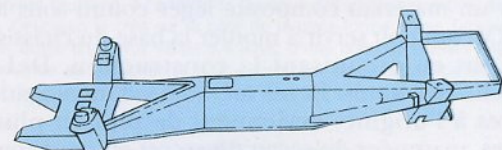
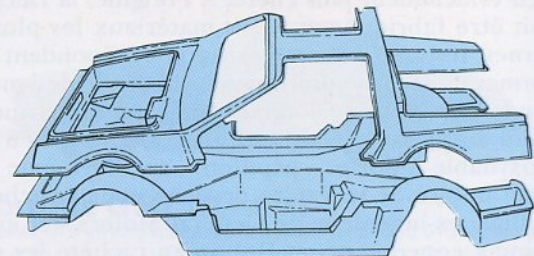
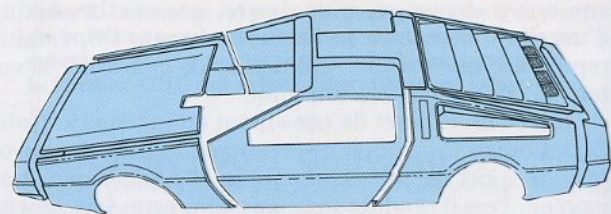
1949 Son premier emploi est de vendre des assurances vie.

1950 Chrysler embauche DeLorean afin qu'il étudie au sein de la firme et devienne ingénieur en mécanique automobile. Cet enseignement comporte des stages de travail manuel.

1952 Devenu ingénieur grâce à Chrysler, DeLorean quitte le groupe pour rejoindre Packard. Il entrevoit, dans une petite société en difficulté, la possibilité d'une promotion rapide et facile.

1954 DeLorean se marie avec Elisabeth Higgins, une jeune fille de Detroit.

Fibre de verre et acier inoxydable



Ci-dessus : Les portes « papillon » furent inspirées à DeLorean par celles qui caractérisaient la Mercedes 300SL Gullwing de 1954-1957.

Ci-contre : Le mode de construction adopté par DeLorean :
1- la structure extérieure en acier inoxydable ne joue aucun rôle porteur ;
2- la carrosserie en fibre de verre est en deux parties ;
3- le châssis-poutre embouti est typique de la manière de Colin Chapman et de ses Lotus.

DeLorean voulait donner à sa voiture l'apparence d'une GT inusable, d'où l'utilisation du revêtement extérieur en acier inoxydable, superflu puisque la carrosserie en fibre de verre n'avait nul besoin de cette « cuirasse » supplémentaire – l'acier apportant en outre un surcroît de poids malvenu. La présentation de la voiture sans peinture, uniquement habillée d'acier brossé, ne fut pas du goût de la majorité des acheteurs, qui s'empressèrent de faire peindre leur DMC ! Le châssis-poutre fut imposé par Colin Chapman, selon des solutions largement éprouvées chez Lotus.

football et de base-ball, dans une compagnie de recherche pétrolière, etc. Bref, outre ses revenus confortables de vice-président de General Motors, DeLorean brasse beaucoup de dollars. Si bien que l'on commence à se demander ici et là s'il n'abuse pas de son influente situation officielle afin d'inspirer confiance à d'autres investisseurs pour ses propres affaires.

Les inquiétudes de General Motors

L'ascension météorique de John Z. DeLorean n'est pas affectée par ces rumeurs : il devient en janvier 1969 administrateur général de la division Chevrolet – de loin la plus importante de General Motors – et, en 1972, administrateur du groupe pour les voitures et les véhicules utilitaires, poste considéré comme une étape décisive dans la marche inexorable vers la présidence.

En réalité, c'est un faux pas. A tout le moins un pas de côté, le plus prometteur des passages obligés vers le sommet de la hiérarchie se transformant en un bref

interim, conclu en 1973 par le divorce entre DeLorean et General Motors. Si, officiellement, DeLorean a démissionné, la plupart des observateurs savent que ses différentes activités « annexes » (on le soupçonne de percevoir des commissions de fournisseurs extérieurs en échange de contrats avec General Motors) et son train de vie très particulier ont incité la firme à demander son départ.

Certaines investigations permettent de découvrir que ce businessman a monté bien d'autres combinaisons peu conventionnelles, ce qui renforce la méfiance des services fiscaux, qui suivent de près les affaires de DeLorean mais également celles de certains de ses associés, tel Roy Nesseth. DeLorean a rencontré ce dernier

alors qu'il était encore vendeur de voitures, l'impliquant dans plusieurs de ses douteuses affaires. Nesseth, qui a été condamné pour vol dans les années 50, vit volontiers en marge de la loi. Par la suite, il sera amené à jouer plusieurs rôles au sein de la DeLorean Motor Company.

Au lendemain de sa rupture avec General Motors, DeLorean s'attaque à un nouveau projet. Chez Pontiac, il avait poussé très loin la réalisation d'un prototype de voiture de sport à moteur six cylindres à arbre à cames en tête, dont la concrétisation avait été refusée par la direction de General Motors afin de ne pas concurrencer la Chevrolet Corvette. En 1973, DeLorean estime que le moment est venu de démontrer que son savoir-



1956 DeLorean quitte la défailillante compagnie Packard, dont il a été brièvement patron du service recherche et développement. Il a déposé plusieurs brevets au bénéfice de l'entreprise.

1958 Engagé par Pontiac, DeLorean prend la tête du département d'études avancées, nouvellement créé, et décide de changer radicalement l'image vieillotte de la marque.

1961 DeLorean est à l'origine de la sortie de la compacte Pontiac Tempest quatre cylindres, qui va symboliser le redressement de la marque grâce à son succès commercial.

1962 Devenu ingénieur en chef chez Pontiac, DeLorean contribue grandement à la percée spectaculaire de la firme, qui accumule les victoires dans la série des courses NASCAR et propose des modèles de plus en plus attrayants. Mais son projet d'une vraie sportive six cylindres deux places est rejeté



A quarante ans, DeLorean devient directeur général de Pontiac.

par General Motors afin qu'il ne concurrence pas la Chevrolet Corvette.

1963 DeLorean participe à la création de la Pontiac GTO, un engin performant dont l'incroyable succès assoit définitivement la réputation de Pontiac et change la perception de la marque auprès du public.

1965 Agé de quarante ans, DeLorean devient directeur général de Pontiac, et le plus jeune vice-président de l'histoire de General Motors.

1966-1968 DeLorean, qui mène grande vie au sein de la « jet-set », ne se fait pas que des amis dans le très conservateur conseil d'administration de General Motors.

1969 En janvier, DeLorean devient directeur général de Chevrolet. En juin, il épouse Kelly Harmon, âgée de dix-neuf ans, fille de l'ancienne star américaine du football et as de l'aviation de chasse pendant la guerre Tom Harmon et de l'actrice Elyse Knox.

1972 Séparé de Kelly, DeLorean devient, en août, administrateur du groupe pour les divisions voitures et véhicules utilitaires de General Motors. Ce poste est considéré comme l'ultime étape avant l'accès à la présidence de la firme.



En 1973, John Z. DeLorean épouse Christina Ferrare.

1973 Coup de théâtre en avril : John Z. DeLorean quitte General Motors. Officiellement par choix personnel, en réalité mis dehors par la direction, qui n'apprécie ni son implication dans des intérêts extérieurs à la compagnie ni certaines pratiques litigieuses auprès de fournisseurs, non plus que l'usage curieux que DeLorean fait parfois de l'argent de la firme. Divorcé de Kelly, il se marie avec Christina Ferrare. Au cours des deux années suivantes, DeLorean est confronté à de graves problèmes financiers, et des controverses judiciaires ne tardent pas à se faire

faire n'est pas uniquement capable de servir les géants de Detroit. Voulant marquer des points face à ses anciens patrons et, sans doute, gagner beaucoup d'argent – bien que le financement de l'opération représente une fortune –, il décide de construire la voiture idéale, qui portera son nom.

Il crée un cabinet de consultant en ingénierie (John Z. DeLorean Corporation) et amorce l'étude d'une voiture de sport légère, économique et relativement bon marché. Puis il modifie ses plans afin, cette fois, de réaliser une luxueuse sportive à la technologie avancée, bien évidemment plus chère. A l'origine, la DeLorean doit être fabriquée avec les matériaux les plus modernes, résistant à toute corrosion et répondant à des normes de sécurité draconiennes. C'est le designer italien le plus en vue, Giorgetto Giugiaro, qui ébauche la ligne du prototype, doté d'une carrosserie en acier inoxydable à portes « papillon », sur un thème librement inspiré de sa Tapiro dessinée pour Porsche. Bill Collins, ex-ingénieur de General Motors, est engagé comme concepteur, et DeLorean rachète les droits pour un matériau composite léger connu sous le nom d'ERM, qui doit servir à mouler la base du châssis.

Tout en organisant la construction, DeLorean cherche des fonds. Et ses méthodes d'investigation, de claires à l'origine, deviennent de plus en plus complexes, marquées du sceau du secret et, pour tout dire, bientôt douteuses... Il recueille finalement assez de capitaux pour commencer les travaux de construction du prototype, mais il en faut toujours plus : 90 millions de dollars sont nécessaires. Il s'adresse à divers pays, promettant du travail en vue d'honorer 40 000 commandes (!) au gouvernement qui lui donnera cet argent. La Grande-Bretagne accepte le marché...

Un plan de 100 millions de dollars

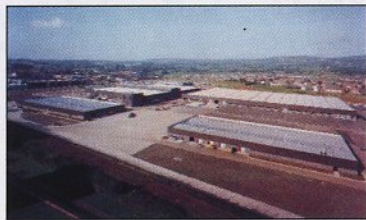
Aux termes du contrat, DeLorean doit créer quelque 2 500 emplois dans la banlieue de Belfast, dans une Irlande du Nord dramatiquement touchée par le chômage. Par l'intermédiaire d'une agence pour le développement, le gouvernement anglais procure le site de l'usine, de l'argent frais sous forme de prêts convertibles permettant de construire et d'équiper les ateliers ainsi que des capitaux de fonctionnement. Soit un total d'environ 100 millions de dollars.

Dès le début de l'aventure, les choses se compliquent d'inquiétante manière, avec des retards tant dans la construction de l'usine que dans l'avancement du proto-

jour concernant les sociétés dans lesquelles DeLorean possède des capitaux et au sein desquelles il est souvent associé à Roy Nesseth (déjà accusé de fraude dans le passé et régulièrement poursuivi par la justice). Nesseth sera par la suite impliqué dans l'aventure de la DeLorean Motor Company.

1974 En janvier, création à Detroit de la société de consultant en ingénierie John Z. DeLorean Corporation. DeLorean commence à parler de la construction de sa propre voiture de sport, techniquement très avancée, d'une haute sécurité et d'un prix de vente élevé : la voiture que General Motors lui avait interdit de concrétiser en 1962... Une société annexe rachète les droits pour un matériau composite destiné au châssis moulé de la future DeLorean, et Bill Collins est engagé comme concepteur en chef du projet.

1975 Dessinée par Giugiaro et notamment dotée de portes « papillon », la maquette de la DeLorean est dévoilée en début d'année. La société DeLorean Motor

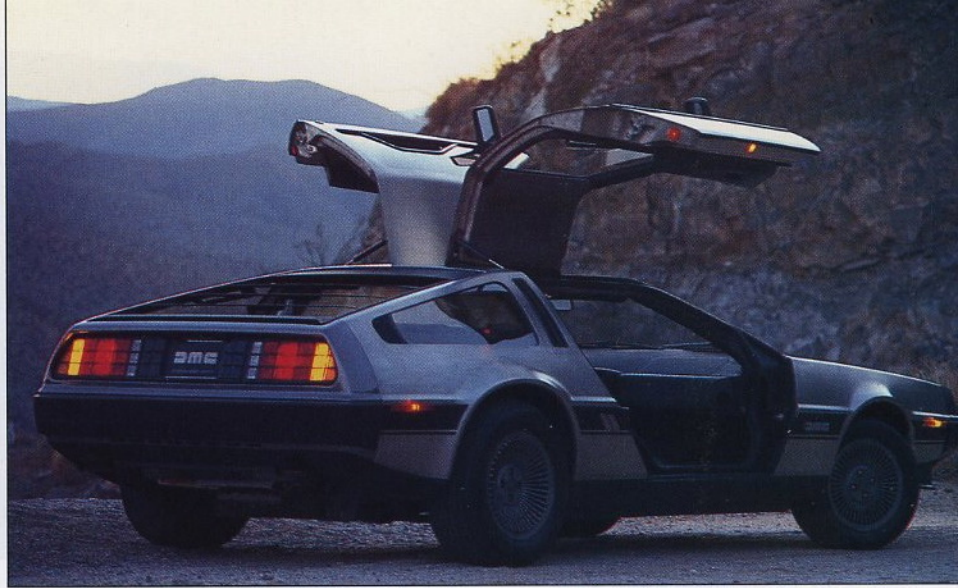


Si les usines construites en Irlande du Nord sont impressionnantes, il n'en sortira que 5 000 exemplaires !

Co. est créée dans le Michigan en octobre. Simultanément, des sociétés satellites s'occupent de la collecte des fonds.

1976 En octobre, le premier prototype roulant de la DMC 12 est enfin terminé.

1977 DeLorean tente de réunir 90 millions de dollars pour le développement et la



Ci-dessous : Le châssis-poutre révèle la part importante prise par Colin Chapman dans la création de la structure.



type. La première ébauche est une maquette de salon qui, ne fonctionnant pas, nécessite une refonte complète. Le bureau d'études Porsche de Weissach est contacté puis, sur place, celui de Lotus. Colin Chapman, en un temps très court et disposant d'un budget restreint, refait les plans de la voiture, qui s'apparente dès lors à une Lotus remaniée – une DeLorean devant beaucoup au génie de Chapman...

Mais les relations avec Chapman se dégradent, au sein d'un chaos financier qui porte sur plusieurs millions de dollars, largement en marge des lois. En clair, DeLorean transfère des sommes énormes tout droit sorties de la poche des contribuables anglais à la boîte postale d'une compagnie panaméenne installée à Genève et employant deux personnes. Cette société, GPD Services, est censée payer Lotus, que DeLorean Motor Cars Ltd et le gouvernement britannique règlent déjà directement! GPD Services

Ci-dessous et ci-dessous à droite : A bien des égards, la DeLorean était une grande routière agréable et efficace. Mais elle manquait de noblesse mécanique, le PRV V6 fourni par Renault n'étant pas considéré comme un moteur très excitant.



mise en production de sa voiture. En avril, il parvient à un accord avec le gouvernement portoricain, mais à condition d'apporter une contribution financière substantielle et de garantir la vente de 40 000 unités.

1978 DeLorean renonce (et pour cause !) à la solution portoricaine et à d'autres possibilités (Espagne et République d'Irlande notamment). Il trouve finalement un terrain d'entente avec le gouvernement britannique en vue de construire une usine en Irlande du Nord : un prêt de 100 millions de dollars contre la promesse de 2 500 emplois créés. La construction de l'usine à Dunmurry, dans les environs de Belfast, débute en octobre. Parallèlement, la société GPD Services règle d'importantes sommes à Lotus, qui étudie la faisabilité de la future voiture, la remodelant totalement.

1980 En mai, la production doit débuter. Mais la voiture est toujours à l'étude chez Lotus, en attente d'homologation. En décembre, le gouvernement anglais refuse à DeLorean de nouveaux capitaux.

1981 Au mois de janvier, les premières voitures sortent enfin des chaînes de Dunmurry. Toutefois, l'homologation non encore obtenue et des problèmes de qualité de fabrication empêchent les livraisons. En juin, la voiture est présentée aux États-Unis et, en juillet, DeLorean tente de fonder une société susceptible d'échanger les capitaux anglais et de les récupérer à peu près intégralement, échappant ainsi à l'organisme anglais de contrôle chargé de protéger l'investisseur. Les ventes démarrent plutôt bien aux États-Unis, puis s'effondrent rapidement à la fin de l'année.

Au bout de la chaîne, les DMC 12 invendues se sont accumulées.

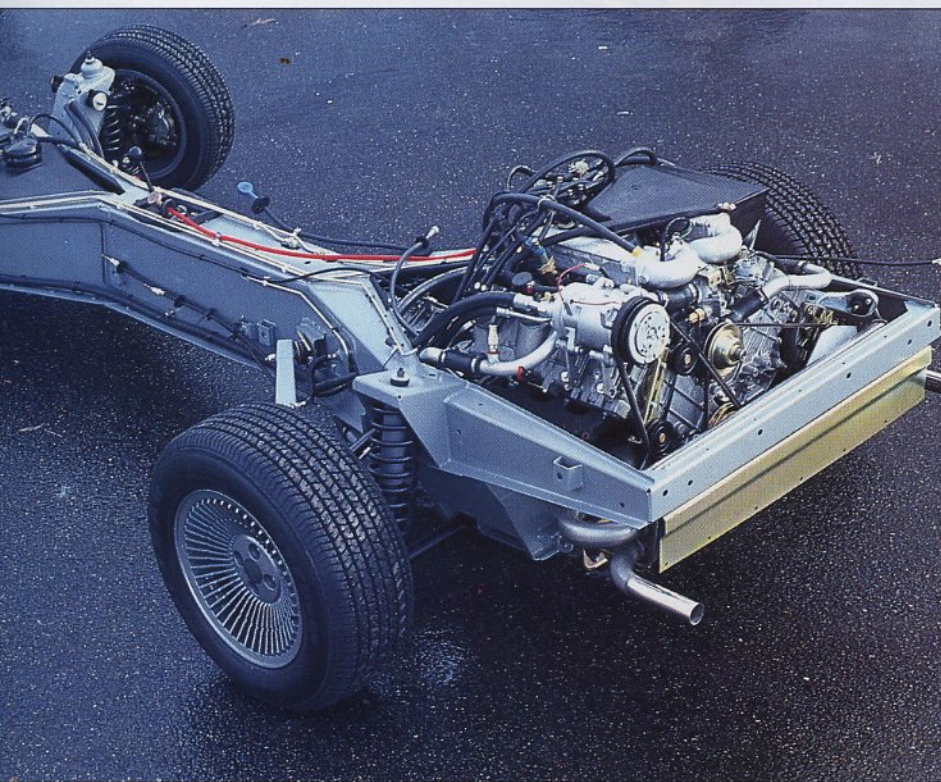


PAGE PRÉCÉDENTE, CI-CONTRE : DeLorean eut raison d'insister pour conserver à sa création, souvent remodelée, les portes « papillon ». Ce sont elles qui, plus que tout autre chose, firent l'originalité des DMC 12.

sert en fait à détourner les fonds vers le réseau des sociétés de DeLorean basées aux États-Unis.

En 1981, la voiture apparaît enfin. C'est un coupé à moteur central arrière doté d'une carrosserie en acier inoxydable et de portes « papillon », comme prévu. Mais ce retard n'empêche pas les rares exemplaires produits d'être très mal fabriqués et de fort médiocre qualité. Les projets d'exportation vers les États-Unis, via le Canada, dans lesquels DeLorean voit une solution au problème, se heurtent à une situation économique défavorable. En janvier 1982, l'usine ne travaille qu'à un rythme réduit, conservant un stock important d'invendus. En février 1982, les ateliers ferment, et la société est mise en liquidation; 5 000 DeLorean ont été construites, dont 4 000 exportées aux États-Unis.

En 1986, John Z. DeLorean est acquitté des charges qui pesaient sur lui en tant que constructeur des DMC 12, à l'issue d'un procès qui a duré un mois. Auparavant, il avait été reconnu innocent du trafic de drogue qui lui avait valu son arrestation spectaculaire.



1982 Dès janvier, l'usine ne travaille plus que trois jours par semaine. En février, DeLorean Motor Cars Ltd est mise en liquidation, et son contrôle retiré à John Z. DeLorean, qui tente, sans succès, de trouver des solutions financières. Sur les 5 000 exemplaires construits, seules 3 000 unités sont vendues fin 1982. Le 19 octobre, DeLorean est arrêté sous l'inculpation de détention et trafic de stupéfiants. Le 25 octobre, l'usine de Dunmurry est fermée, et la société déclarée en faillite.

1984 En août, un procès ouvert à Los Angeles disculpe DeLorean du chef d'accusation de trafic de cocaïne, pourtant soutenu par le FBI. Toutefois, il doit encore répondre des délits de banqueroute et de fraude concernant la DeLorean Motor Company.

1985 Le gouvernement britannique intente un procès au comptable de DeLorean Motor Cars Ltd, Arthur Andersen, lui réclamant 245 millions de dollars de dommages

et intérêts! En avril, John Z. DeLorean reçoit la proposition de filmer l'histoire de sa vie.

1986 En janvier, des poursuites pour fraude sont engagées contre l'ancien président de Lotus, Fred Bushell, soupçonné d'avoir été le complice de DeLorean. Le procès concerne également le défunt Colin Chapman et la société Lotus Cars pour les torts causés au constructeur DeLorean, soutenu par le gouvernement! DeLorean est acquitté dans l'affaire de sa société de construction d'automobiles, ayant répondu des accusations de fraudes multiples devant le tribunal de Detroit.

1988 Comprenant qu'ils ne récupéreront jamais un centime des sommes dues, les créanciers de DeLorean, y compris le gouvernement britannique – auquel l'affaire aura coûté très cher –, acceptent un règlement définitif de la faillite et de la liquidation des usines de Dunmurry pour une somme ridicule, qui correspondrait en France au franc symbolique.

Les voitures de DeLorean

John Z. DeLorean ne peut revendiquer que très peu de voitures produites sous son nom, mais plusieurs créations sont à porter à son crédit, en particulier la Pontiac GTO, qui relança durablement la marque.

Mercedes 300SL Gullwing 1954-1957

L'une des premières « supercars » d'après guerre, la Mercedes 300SL Gullwing, inspira à DeLorean le système d'ouverture des portes « papillon ». Et peut-être aussi fit-elle naître le rêve d'une voiture portant son nom qui deviendrait aussi célèbre que la 300SL...



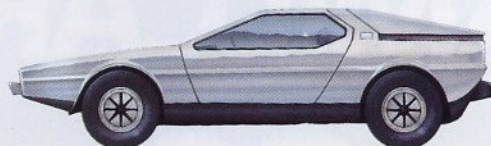
Pontiac GTO 1964-1971

Appelée GTO en référence à la célèbre Ferrari 250 GTO, cette Pontiac « musclée » fut, avec la Chevrolet Camaro et les versions les plus puissantes de la Ford Mustang, à l'origine de la vogue des voitures sportives aux États-Unis. DeLorean la créa sur la base de la plate-forme d'une Tempest compacte, dotée d'un gros V8 de 6,4 litres, d'une boîte de vitesses manuelle à commande au plancher et d'une direction moins démultipliée, notamment. Sous une robe évocatrice, la GTO était puissante et facile à exploiter.



Étude d'Ital Design 1975

C'est le célèbre styliste d'Ital Design Giorgetto Giugiaro qui fut chargé de créer la ligne spectaculaire de la DeLorean, étant entendu que la carrosserie devait posséder des portières articulées sur le toit. Parmi les nombreuses réalisations qu'il a signées pour un constructeur, ce projet de Giugiaro est probablement le plus éloigné du modèle définitif, à la carrosserie anguleuse et racée.



DeLorean DMC 1981-1982

Sur un châssis revu et corrigé par Colin Chapman, Giugiaro redéfini totalement l'aspect de la voiture, moins séduisante. Construite en Irlande du Nord, voulue par un Américain, modifiée par un Anglais, habillée par un Italien et animée par un Renault V6 de 2 849 cm³, la DMC était extrêmement cosmopolite! Si ses performances n'avaient rien de spectaculaire (130 ch et un couple de 22,4 mkg), elles étaient néanmoins intéressantes : 195 km/h en vitesse de pointe et le 0 à 100 km/h en 10,5 secondes.



Ital Design Medusa 1980

DeLorean avait, dès l'origine, pensé à élargir sa gamme en proposant une berline parallèlement au coupé sportif. L'une des réalisations qui avait retenu son attention était la Medusa de Giugiaro, un « concept-car » aérodynamique mais spacieux exposé au Salon de Turin en 1980. Le projet resta toutefois à l'état de vœu pieux, et la Medusa ne s'appela jamais DeLorean.

