

# auto **moto** retro

le magazine des «fans» de l'auto

+ de  
230  
**PETITES  
ANNONCES!**

**CORVETTE:**

**1953-63**



**SPECIAL U.S.A.**

**LES «WOODIES»**

MENSUEL

N° 14 OCTOBRE 1981-15F

T. 1066 - N° 14-15F

5,50 FS - 120 Fb - 3,80 \$ - 1,8 £

*prestige*



**DE LOREAN**

**DMC**

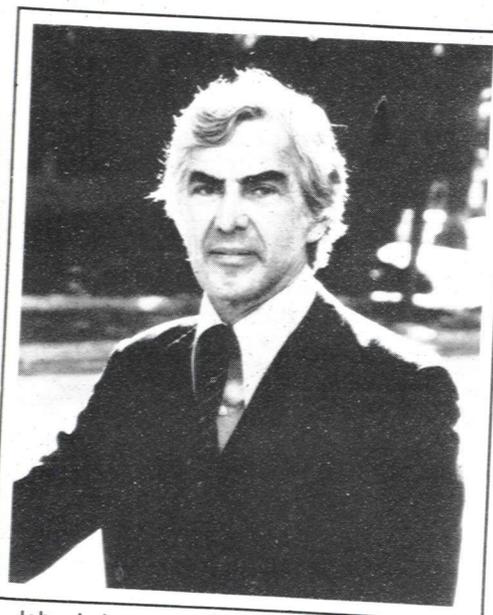
**12**

**L'ANTI-CORVETTE ?**

Comment fait-on pour devenir fabricant d'automobiles ? C'est simple. Demandez donc à John de Lorean... Entrez à la General Motors, devenez une de ses plus grandes Locomotives, et quittez -là, une fois votre réputation établie pour fonder votre propre firme. La recette ne marche pas à tous les coups, évidemment... Mais de Lorean, lui, a beaucoup de chance. Il aime les femmes, passionnément, l'argent et la belle vie. Et surtout, c'est un rêveur impénitent, un de ces hommes qui, dès leur plus jeune âge, décident de construire un barrage, une cathédrale, ou de devenir l'égal d'un Colin Chapman ou d'un Donald Healey. Le rêve ici, vient de devenir une réalité tangible en forme d'ailes de mouettes. Tout cela se déroule sur fond de guerre civile, et de minorités opprimées, à Belfast. Il n'est pas toujours facile d'y faire la part des choses... Mais la « de Lorean » existe, nous l'avons rencontrée.

*prestige*





John de Lorean : lui aussi souhaitait inscrire son nom sur un capot : c'est fait.

John de Lorean n'est pas né dans un berceau en satin, mais cela ne l'a pas empêché d'apprendre à se servir de ses méninges et de cultiver l'art des relations publiques, en vue de gravir l'échelle sociale avec aisance, histoire de se faire un nom dans le Who's who.

En clair, de Lorean s'est amusé à réussir là où d'autres s'entêtaient à échouer. Et s'il a passé une bonne partie de sa carrière au service de l'automobile américaine, c'est sans doute parce que ce secteur-là lui convenait parfaitement. Comme tout homme bien né, il aime en effet passionnément l'automobile, non pas les braves berlines comme la G.M. en produit à longueur de chaîne et d'année, mais les petits monstres gorgés de puissance à ras le capot.

Un jour ou l'autre, de Lorean aurait pu briguer la présidence du groupe, un poste pour lequel des millions de cadres américains seraient prêts à toutes les bavures possibles, et sans doute même à tuer leurs voisins ou leurs collègues de travail...

Mais lui préféra passer tout à côté et s'enfuir par la porte de derrière, avant d'être définitivement dévoré par la bureaucratie galopante.

Dans une certaine mesure, il avait pourtant bien mérité de la patrie... Transfuge de chez Packard (firme pour laquelle il ne pouvait déjà plus grand chose), on le trouve en 1958 à la direction technique de Pontiac (c'est un ingénieur). Avec lui, les choses vont changer... Les « Star Chief et Chieftain » décadentes vont faire place en quelques années aux pétillantes « Le Mans » et « GTO », qui firent plus d'un envieux sur la route. L'homme avait déjà compris que le vent soufflait désormais du côté de la jeunesse américaine à fort pouvoir d'achat. 1<sup>er</sup> succès : la part du marché de Pontiac

passa de 4,9 % à 9 % en moins de 10 ans.

Tout naturellement, de Lorean prend du galon (« 5 Star » bien sûr) et se retrouve catapulté à la direction générale de Chevrolet où de volumineux dossiers l'attendent. Il va y faire le ménage par le vide, et secouer toute cette poussière administrative qui rongea la vieille firme de l'intérieur.

Chevrolet (nouveau succès) remonte la pente, et de Lorean avec. Il devient vice-président de la G.M. en 1972... mais plus il monte, plus ses relations avec ses collaborateurs et ses supérieurs deviennent difficiles. De Lorean n'aime manifestement pas l'ambiance repue et auto-satisfaite qui règne au « 14<sup>e</sup> étage » (celui de la présidence, dit-on). Rapidement, il réalise qu'à la tête du groupe, il ne pourra plus rien faire de vraiment fascinant. Son salaire atteint maintenant la somme intéressante de 600.000 dollars par an... mais ce n'est plus un argument frappant. Il quitte la G.M. en 1973, en claquant la porte, après de longues et sévères séances d'explications. Mais il ne part pas les mains vides... Il a gardé des relations fécondes dans le milieu, et son nom représente toujours une solide carte de visite ; et surtout, il a un projet miracle en tête.

Sans plus attendre, il entreprend de construire « sa » voiture, puisque celle des autres ne lui convient plus. Il la veut à la fois sportive, raffinée, originale et compétitive. Que manque-t-il à ce tableau alléchant ? 200.000.000 de dollars, tout simplement. Le bout du monde ? Pas pour lui. Il suffit de savoir s'y prendre, de tirer les sonnettes au bon endroit, et de présenter la chose

avec intelligence. De Lorean mettra quelques bonnes années avant de réunir la somme. Et il en sera même de sa poche (à concurrence de 10 millions de dollars) pour faire l'appoint. Mais au bout du compte, tout est là. De nombreux capitalistes ont accepté de le suivre dans son rêve. A charge pour lui de ne pas leur occasionner de réveils douloureux.

Encore une bonne idée : il décide d'installer son usine à Belfast, au centre des affrontements entre catholiques et protestants. C'est que la Grande-Bretagne lui a promis l'octroi de subventions intéressantes s'il accepte de fonder son entreprise en Irlande du Nord, ravagée par le chômage. (De Lorean envisage de créer 2.000 emplois).

L'affaire est donc conclue, au bénéfice des 2 parties.

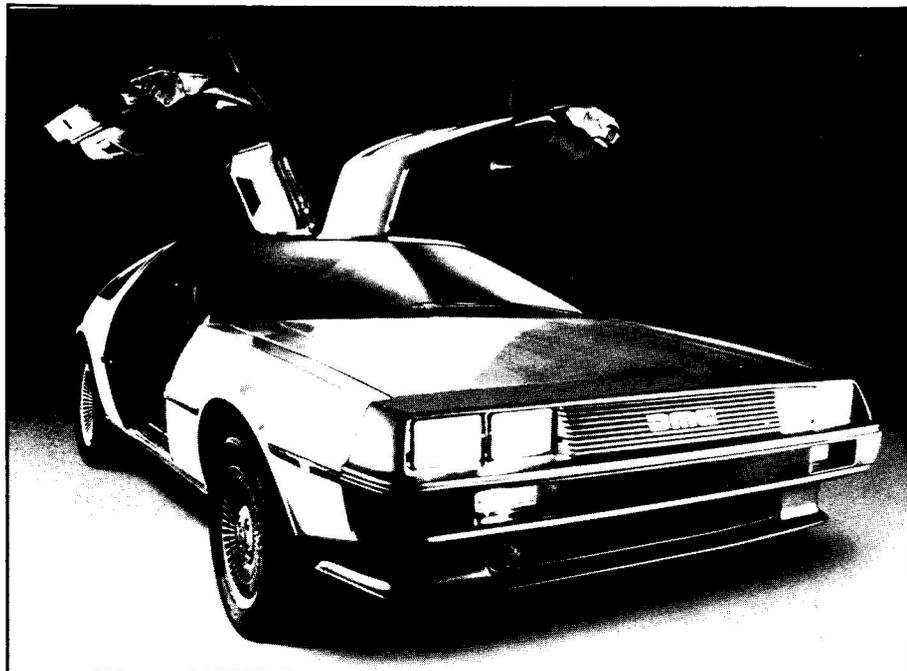
L'usine sera construite en 2 ans environ, et la production en série débutera au début de cette année. Le personnel se compose à parts égales de protestants et de catholiques, et l'on évite soigneusement de parler de politique ou de religion pendant les heures de travail. Mais les salaires sont en principe égaux à qualification égale, ce qui, dans ce pays, constitue une révolution en soi.

De Lorean commence à vivre son rêve.

Les premières voitures portant son nom sortent enfin des chaînes de montage. Comme Laetitia, il doit sans doute penser maintenant : « Pourvu que ça dure... » (prononcez avec l'accent).



La DMC 12 : un avant triste contrebalancé par un arrière plus inspiré.



Giugiaro a encore frappé !

## ELEVATION SPIRITUELLE

Et qu'est-elle donc, cette voiture censée bouleverser le marché des Porsche et des Corvette sur le territoire américain et éventuellement en Europe ?

La « de Lorean » n'est autre qu'un coupé 2 places aux formes agréables bien que donnant dans le déjà vu... Normal, d'ailleurs, la ligne est signée Giugiaro. Et l'on sait qu'« Ital Design » ne fait pas dans la diversité, hélas. La de Lorean, en conséquence ne fait donc que reprendre un peu du styling de la BMW M1, de l'Audi Quattro, ou de la Lotus Esprit.

L'étude de la voiture remonte déjà à près de 5 ans maintenant. Et si elle ne paraît pas encore démodée, en tout état de cause, on ne peut plus la considérer comme très révolutionnaire, ou très originale... Dans l'esprit du temps, un point c'est tout. Ce qui ne signifie pas qu'elle soit pour autant inintéressante. Ses lignes, tracées à coups de sabre expriment une vivifiante impression d'agressivité subtile et de sûreté de soi. Par rapport à une « Countach » il n'y a peut-être pas de quoi crier « au fou »... Mais elle ne passe pas inaperçue, malgré un avant mal inspiré et qui rappelle par trop une Toyota ou une Mitsubishi anonyme. Dommage, dommage, car la réputation d'un engin de ce caractère commence souvent par un coup d'œil intrigué dans le rétro... Agressive, elle l'est, mais à sa manière. C'est surtout vue d'arrière qu'elle semble s'extérioriser vraiment avec ses renflements d'ailerons et ses persiennes façon Miura.

Et il y a ces « ailes de mouettes » qui

créent toujours la même fascination depuis une certaine 300 SL 1952. Dans une certaine mesure, la « de Lorean » doit beaucoup de son impact visuel à ces portières magiques qui semblent inviter à l'élévation spirituelle. (N'ayons pas peur des mots) !

## ET POURTANT, ELLE ROULE...

Même Colin Chapman s'en est mêlé ainsi que M. Loasby ex-directeur général d'Aston Martin. C'est vous dire à quel point de Lorean a pris la chose très au sérieux. Le principe de base : un châssis à poutre centrale de section carré, sur lequel viennent se positionner les différents organes. La suspension à 4 roues indépendantes est elle-même un petit chef d'œuvre de raffinement technique avec ses barres de torsion longitudinales et ses éléments stabilisateurs.

Le moteur et la boîte 5 vitesses (ou automatique) viennent se greffer en position centrale arrière. Les freins sont des disques avec double circuit ; les jantes d'un très beau dessin sont revêtues de pneus Goodyear NCT d'une section réconfortante.

Selon ses concepteurs, la de Lorean doit pouvoir avaler les pires difficultés routières avec l'aisance d'une Lotus Esprit. Sur le papier, cela paraît possible.

Cela étant dit, qu'en est-il exactement du groupe moteur. Hélas, il s'agit tout bêtement d'un « V6 » dont les origines ne sont que trop largement connues.

Pour des raisons de commodités d'approvisionnement, de fiabilité, et

d'encombrement, de Lorean, après avoir lorgné quelque temps du côté de Ford et de Citroën s'est tourné vers le « PRV » des Renault 30, Peugeot 604, Volvo 264 et Talbot Tagora, on sait ce qu'il en est. Ce moteur ne fera sans doute pas date dans l'histoire de l'automobile. C'est un brave moulin moderne mais sans originalité qui remplit ses fonctions avec honnêteté sous la robe discrète de nos grosses berlins françaises. Mais on ne l'admet que difficilement sur la de Lorean (comme sur l'Alpine A 310...). D'autant plus que le marché américain et la législation locale très contraignante ont imposé un dégonflage conséquent dont le brave V6 se serait bien passé : 130 chevaux nets pour 2,8 L, voilà qui ne risque pas d'épouvanter les conducteurs de 911 dans l'immédiat.

Et s'il n'y avait que ça. La de Lorean pèse lourd : près de 1.050 kg (malgré une carrosserie construite pour partie en fibre de verre). On est donc prié de laisser ses illusions au vestiaire, même si l'usine parle de 200 en pointe, et d'un 0/100 en 9 secondes environ. Les méchantes langues vous diront sans doute que la Corvette actuelle ne fait pas beaucoup mieux avec son 5.7 litres anonyme. Il n'empêche, au prix où elle est proposée actuellement, la de Lorean s'adresse surtout à la clientèle des Porsche 911 dont on connaît les capacités.

A son actif (tout de même), une con-



Les ailes de mouettes

somation très raisonnable de 10 à 15 litres aux 100, et une fiabilité de fonctionnement certaine. C'est déjà ça.

L'intérieur, s'il ne soulève pas l'enthousiasme, ne déçoit pas non plus. On y trouve du cuir en quantité suffisante, 2 baquets agréables à l'œil, une finition de bon aloi, et un tableau de bord sans originalité mais bien agencé. L'environnement y est bourgeois, sobre, et finalement cohérent pour une voiture de 150.000 F (prix aux Etats-Unis). La « de Lorean », en fait, souffre surtout d'avoir été conçue il y a plus de 5 ans, et de n'avoir pas été lancée à ce moment-là.

Pourtant, son papa terrible paraît confiant en son avenir. Son ambition à moyen terme est d'en écouler près de 30.000 exemplaires par an. Un niveau impressionnant, en vérité.

Mais, John Zachary de Lorean sait ce qu'il fait. Il ne s'est encore jamais trompé jusqu'à présent. Il a du courage, nous lui souhaitons donc bonne chance, en espérant que les ailes de mouettes lui porteront bonheur !

Le programme des réjouissances ne se limite d'ailleurs pas à ce seul coupé.

## ET APRES ?

La « DMC 12 » n'est en théorie qu'une 1<sup>re</sup> étape. De son succès possi-

ble découleront d'autres projets tout aussi ambitieux. De Lorean pense déjà à une berline aérodynamique de grand luxe, également dessinée par Giugiaro : 4 portières papillon, une habitabilité maximale, un poids des plus réduits, et des performances élevées, tel est en somme le profil actuel de ce prototype.

De Lorean voit grand. Son usine de Dunmurry, en Irlande du Nord, a été conçue pour une capacité de production de 250.000 voitures par an, moyennant quelques aménagements.

De quoi, en somme, menacer le 4<sup>e</sup> « grand » américain (Américain Motors Corp) avant de s'attaquer directement à son ancien employeur de Detroit. Car, (ce que vous ne savez peut-être pas encore), de Lorean a le sens de la revanche. Entre GMC et DMC, il n'y a après tout qu'une petite lettre de différence...

D.L.

## UN HOMME UNE CARRIERE JOHN ZACHARY DE LOREAN

Né le 6 janvier 1925 à Detroit.

Maîtrise de génie mécanique du Lawrence Institute en 1948, et du Chrysler Institute en 1952.

Maîtrise d'administration des affaires en 1956 (Université du Michigan).

— Rejoint la firme Packard en 1952 (division recherches et développement).

— Nommé ingénieur en chef chez Pontiac en 1958.

— Directeur général de Pontiac en 1965 à 41 ans. (Le plus jeune directeur général de toute l'histoire de la G.M.).

— Directeur général de Chevrolet en 1969. Sous sa direction, la firme dépasse pour la 1<sup>re</sup> fois le chiffre de ventes de 3.000.000 de véhicules dans l'année.

— Vice-président de la G.M. en 1972.

— Quitte la G.M. en 1973 à l'âge de 48 ans.

**1973-74 :** Président de la National Alliance of Business Men.

**1975 :** Naissance de la « de Lorean Motor Company ».

**1978 :** Construction de l'usine de Dunmurry.

**1981 :** Production en série de la DMC 12.

## CARACTERISTIQUES TECHNIQUES :

**Moteur « PRV » :** central-arrière. (en aluminium)

6 cylindres en V à 90°

2.851 cm<sup>3</sup> (88,9 x 73,7 mm)

130 ch (nets) à 5.500 t/mn

Couple maxi : 22 MKg à 3.000 t/mn

Comp. : 8,8 : 1

2 arbres à cames en tête commandés par chaîne

Chambres de combustion hémisphériques

Injection d'essence Bosch K. Jetronic

Allumage électronique

**Transmission :** boîte manuelle 5 vitesses (Renault) en position transaxiale

Boîte automatique ZF 3 vitesses

**Châssis :** en acier

Poutre centrale avec structures avant et arrière en « Y » porteuses des éléments moteur et suspensions.

Réservoir d'essence au centre du châssis

**Suspension :** roues avant indépendantes par ressorts hélicoïdaux et bras inégaux.

Barre antiroulis

Roues arrière indépendantes avec barres de torsion longitudinales et ressorts hélicoïdaux

Barre stabilisatrice

**Freinage :** disques sur les 4 roues (Girling)

**Direction :** à crémaillère

**Carrosserie :** structure en fibre de verre et acier

**Dimensions :** long. : 4,26 m

Larg. : 1,85 m

Haut. : 1,17 m

Poids : 1.035 kg

Réservoir : 62 litres

**Performances :** vit. maxi : env. 195-200 km/h

0/100 9,5 secondes env.

Consommation moyenne : 10 à 15 litres

Prix (USA) : 28.000 \$ env.

**Equipement :** air conditionné en série

Sièges cuir

Portes « Papillon » à ouverture verticale

Radio cassettes Stéreo

Glaces électriques

Rétroviseurs à commande électrique

Blocage des portes, capot et coffre par commande centralisée

Vitres teintées



La seule utilité : attirer l'attention. Sur ce plan, le résultat est complet.