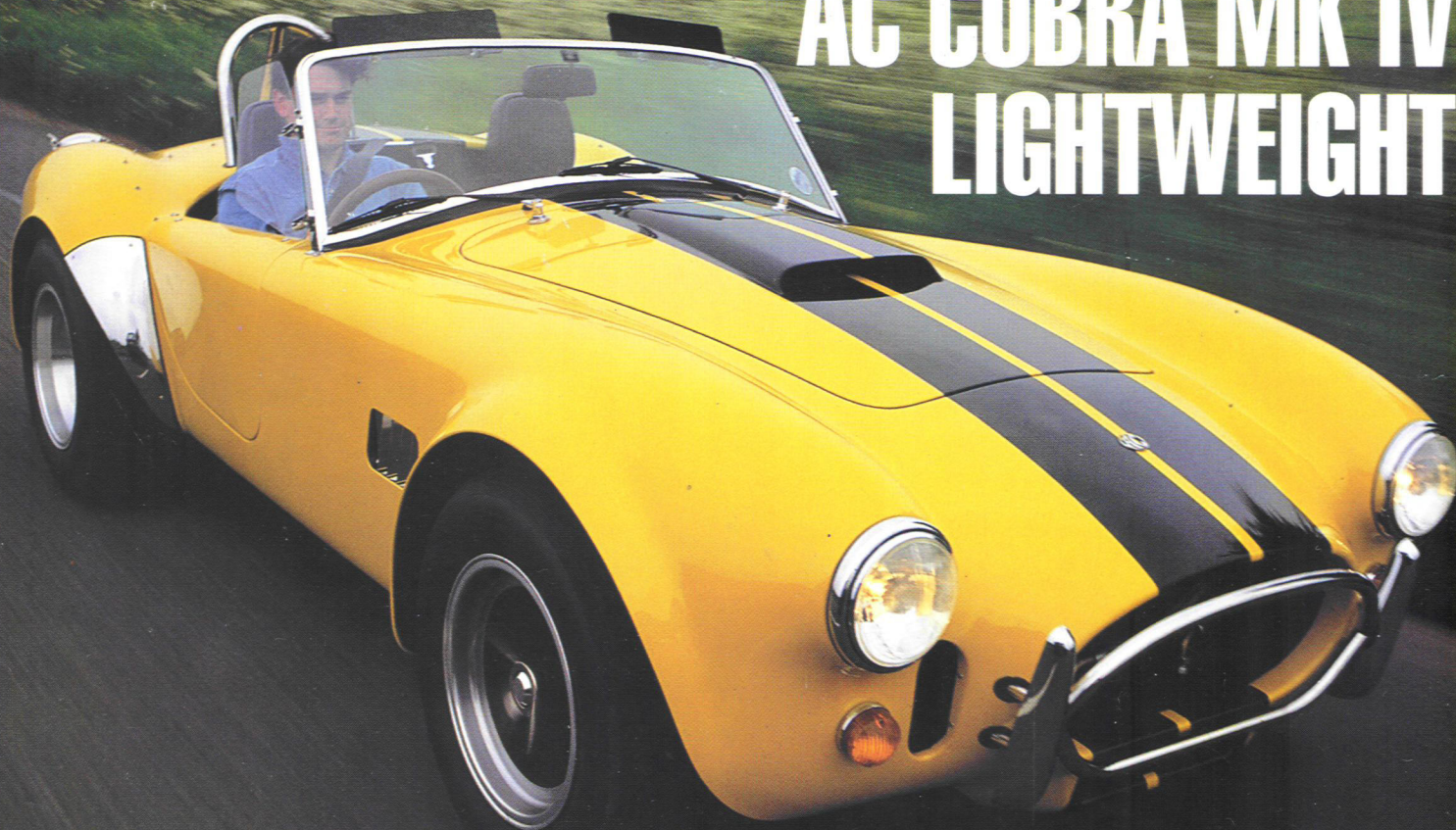


## DE LOREAN DMC 12

*Un parfum de scandale*



## AC COBRA MK IV LIGHTWEIGHT



**ASTON MARTIN**  
AU ROYAUME  
DU SUR-MESURE

**GUIDE D'ACHAT**  
TRIUMPH BERLINE  
2000 ET 2500 PI

**ESSAI**  
MERCEDES 220  
CABRIOLET

## DOSSIER PEUGEOT 504

### COUPÉ ET CABRIOLET



**MATRA 530**  
UNE SPORTIVE  
HORS NORME

**SHOW-CAR**  
PACKARD  
PANTHER 1954

M 1086 - 161 - 35,00 F



# DE LOREAN DMC 12

*Plus dure sera la chute...*

Le destin du fantasque John Z. De Lorean a soudain basculé au soir du 19 octobre 1982. Appréhendé sans ménagement dans une des chambres de l'hôtel Sheraton Plaza de Los Angeles, l'enfant chéri de la jet-set s'offrira pour la dernière fois la "une" des journaux. Impliqué – presque malgré lui – dans un pitoyable trafic de drogue, il parviendra toutefois à retourner l'accusation contre le F.B.I. Mais ses ambitions de constructeur ne survivront pas à ce scandale "arrangé". Quant à la DMC 12, elle ne fut qu'un prototype prometteur hâtivement lancé en production. Dix ans après, ce cas d'espèce mérite bien un second regard et peut-être une seconde chance en collection...



L'histoire tumultueuse de la DMC12 se confond avec la trajectoire non moins chaotique de son père spirituel, considéré par certains comme un ingénieur de haut niveau et par d'autres comme un génial imposteur.

De fait, il apparaît bien difficile de faire la part des choses. Personnage excentrique et tonitruant, John Z. De Lorean a toujours suscité des jugements contrastés. Mais contrairement à certains de ses coreligionnaires du "14<sup>e</sup> étage" (celui réservé à l'état-major de la General Motors Corp.), issus d'un tout autre sérail, lui savait sans doute distinguer une bobine d'allumage d'un alternateur. Il possédait d'ailleurs un réel bagage technique, attesté par une maîtrise de génie mécanique délivrée par le Lawrence Institute of Technology.

Pour autant, son vrai domaine de prédilection demeurera toujours la communication.

### Un cadre déviationniste

Convaincant, charmeur et même charismatique à l'occasion, De Lorean aurait sans doute réussi à vendre une Chevrolet Corvette à Enzo Ferrari, ce qui n'est pas peu dire. Plus prosaïquement, il excellera dans la promotion de sa propre image, en se servant des

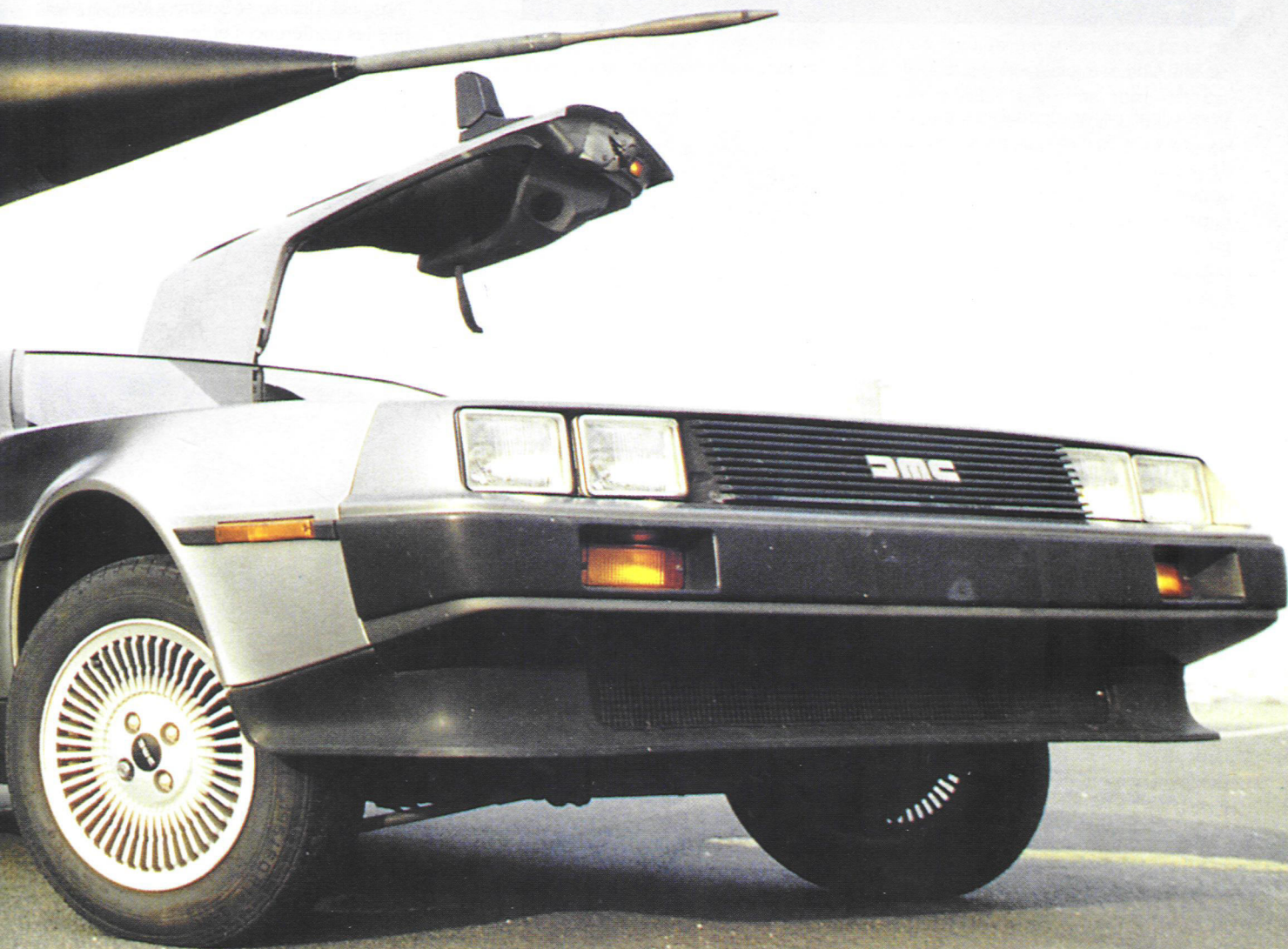
ressources illimitées de la presse pour mettre en valeur sa personnalité de cadre "déviationniste" en butte au conservatisme foncier de "l'establishment" automobile de Detroit. Amateur de petites phrases assassines et de déclarations solennelles à connotation sociologique, il aurait pu se contenter de jouer longtemps les "fous du roi" institutionnels en profitant de sa situation avantageuse de vice-président de la G.M. Mais il était trop instable et trop vaniteux sans doute pour s'accommoder d'un rôle d'agitateur de second plan. Recruté en 1956 par Bunkie Knudsen (alors responsable de la division Pontiac), après un obscur parcours initiatique chez Chrysler et Packard, il participera activement au renouveau de la marque Pontiac, associée jusqu'alors à une clientèle de retraités de l'administration... Entraîné par Edward Cole (l'un des "pères" de la Corvette), une nouvelle génération d'ingénieurs et de stylistes est désormais appelée à régner. C'est elle qui sera à l'origine des légendaires "Muscle Cars" des années soixante, destinés à satisfaire l'ego d'une clientèle rajeunie, issue du "baby boom" de l'après-guerre. Rapidement nommé à la direction technique de Pontiac, John Z. De Lorean sera tout particulièrement chargé de

la conception de la série compacte Tempest (vouée à une estimable carrière) et de sa variante vitaminée "Le Mans", premier modèle américain, doté d'un 6 cylindres à 1 ACT.

### La voie royale

Il collaborera également (sans en être l'auteur principal, contrairement à ses dires) à l'élaboration de la très méchante "GTO", promise à un succès historique sur le marché naissant des "Muscle Cars".

Conséquence logique, l'aggiornamento réussi de la gamme Pontiac vaudra à cette division de doubler sa part de marché en moins de dix ans. La carrière de De Lorean s'en trouvera métamorphosée. Parachuté à la tête de la division Pontiac en 1965, il ne restera à ce poste que le temps de préparer son prochain saut au sommet de l'organigramme G.M. Quatre ans plus tard, on lui proposera ainsi de prendre les rênes de la division Chevrolet, en d'autres termes la marque "stratégique" de la G.M.; une "voie royale" conduisant directement à la vice-présidence de la GM, au 14<sup>e</sup> étage des "Headquarters". Sous sa direction, Chevrolet traversera une période de grande prospérité, marquée par le lancement réussi de la "subcompacte"

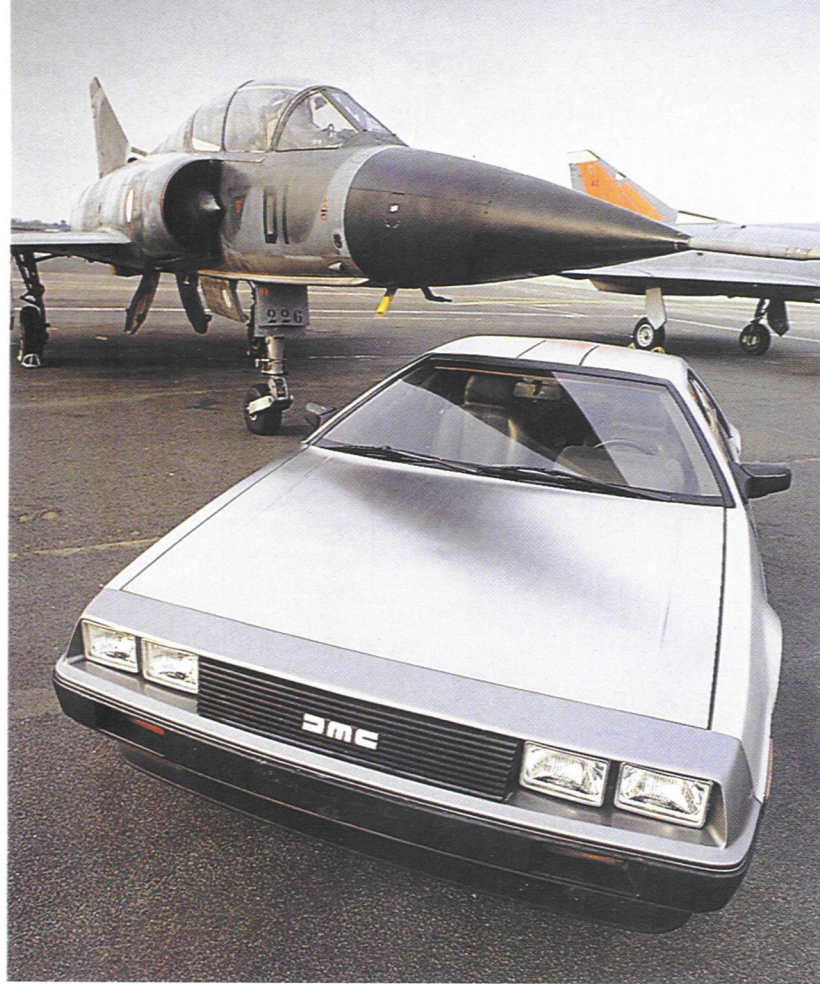


## "Last exit"

Ce comportement iconoclaste lui vaudra de s'attirer les foudres de la haute direction qui lui demandera bientôt de choisir définitivement son camp. Voilà qui ne pouvait pas mieux tomber pour De Lorean, à la recherche d'une "sortie" honorable. Au printemps 1973, il accepte le principe d'une "séparation à l'amiable", préservant ses intérêts. Car il ne quittera pas la G.M. les mains vides. Au 14<sup>e</sup> étage, on a finalement préféré "négocier" son départ plutôt que de le renvoyer brutalement, au risque de s'exposer à un nouveau scandale.

John De Lorean est alors considéré par beaucoup de ses compatriotes comme un modèle, un symbole dont devrait s'inspirer la nouvelle génération de cadres dirigeants formés dans les campus californiens de la précédente décennie.

La première crise énergétique d'octobre 1973 lui donnera raison *a posteriori*. Engagé depuis plusieurs années dans une croisade technologico-consumériste, De Lorean avait déjà annoncé que Detroit devrait sous peu se préparer à produire des voitures "économiques", non polluantes et radicalement "différentes". Durant toute l'année 1974, les contrecoups économiques et sociologiques de la crise vont le propulser au premier plan de la scène médiatique. Elu président de la "National Alliance of Business Men", il multiplie les conférences et les communications sur le thème de la future voiture "éthique"

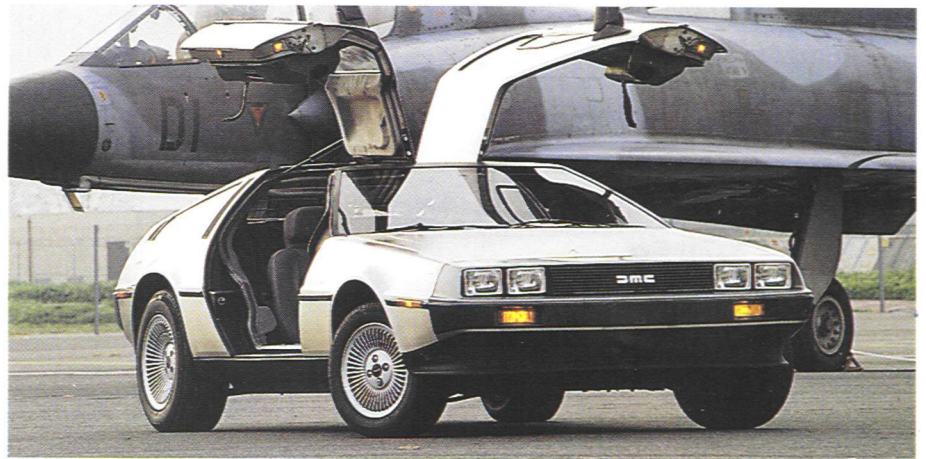


Vega (dont on ne connaissait pas encore tous les vices de conception), la présentation de la Camaro du 2<sup>e</sup> type et le remodelage opportun des séries "standard" Bel Air, Impala et Caprice.

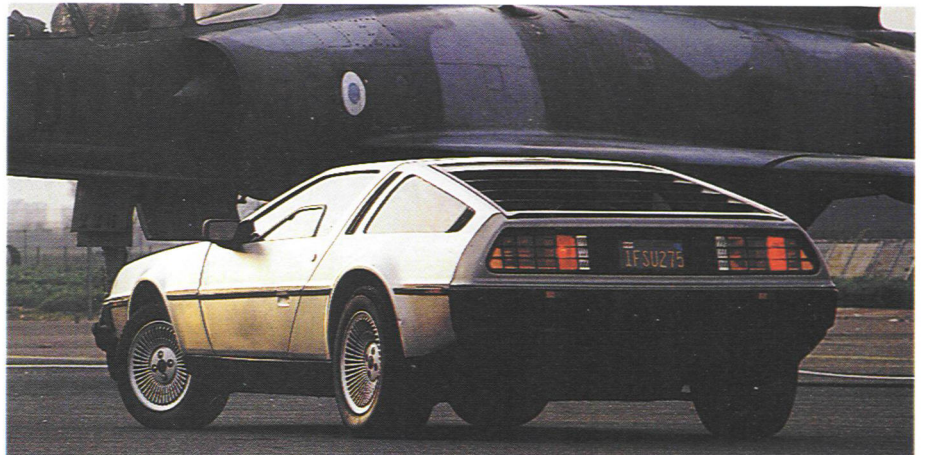
En 1972, on retrouve John De Lorean tout près de son "dieu", le très puissant Edward Cole. Le voilà enfin promu vice-président de la G.M., nanti d'un salaire annuel de 600 000 \$, sans compter les dividendes et les faux frais... Notre homme n'aura cependant pas la reconnaissance du ventre.

Cette aisance matérielle, loin de l'assagir, va au contraire décupler son arrogance contestataire. Devenu la coqueluche de la haute société californienne, qui goûtera fort ses propos dévastateurs à l'égard du système féodal de la G.M. et du manque d'imagination de ses cadres dirigeants, il se laissera encore aller à accorder une foulditude d'interviews sur le même thème, pour le plus grand plaisir d'une certaine presse avide de révélations scabreuses sur les mœurs étranges du "tout Detroit". Plus ou moins influencé par le radicalisme affecté de la génération soixante-huitarde, il se posera bientôt en défenseur des droits du consommateur et des minorités raciales.

Au banc des accusés : les grands groupes automobiles, à commencer par la toute puissante G.M. dont il n'aura de cesse de dénoncer le conformisme et l'incurable incapacité à commercialiser des produits automobiles adaptés à l'évolution des mentalités.



**Projetées par Giugiaro, les lignes "géométriques" de la DMC 12 pouvaient paraître futuristes en 1975. Cinq ans plus tard, elles commencent déjà à dater.**



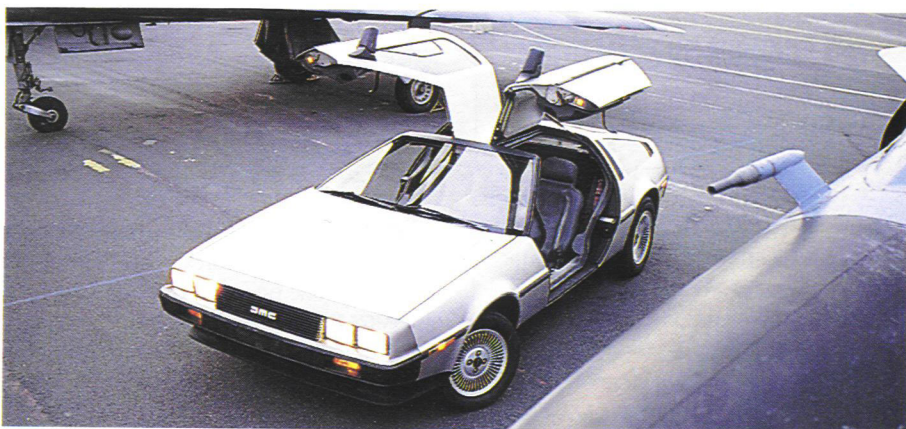
que la Motor City sera un jour ou l'autre contrainte à commercialiser. A moins qu'il ne s'en charge lui-même... De Lorean constructeur? L'hypothèse ne fait pas sourire à l'époque. L'ancien vice-président de la G.M. connaît le "métier". Et face à une industrie engluée dans ses certitudes et ses habitudes, il apparaît comme un "franc-tireur" idéal dont on peut espérer une attitude plus conciliante à l'égard de la clientèle.

Pour autant, John De Lorean ne souhaite pas contrer les grands groupes de front en se lançant dans l'étude d'une voiture de grande série qu'il ne serait certes pas en mesure de produire à un prix de revient compétitif, faute de disposer d'une logistique structurelle comparable. A défaut, il envisage de créer *ex-nihilo* une voiture de sport moderne, efficace et correspondant à sa conception "éthique" de l'automobile.

Au début des années 70, la diffusion annuelle de la Corvette dépasse les 50 000 exemplaires, un résultat "significatif" qui peut inciter un petit constructeur à tenter l'aventure. Et De Lorean peut encore se référer aux succès commerciaux obtenus par la Porsche 911, sans oublier les scores réalisés aux U.S.A. par Jaguar avec ses sportives XK et Type E.

Quelque peu ébranlé par la crise pétrolière, ce marché n'en est pas moins demeuré actif et la marge bénéficiaire unitaire apparaît suffisamment motivante pour justifier des investissements élevés.

En 1974, la "De Lorean Corporation" est



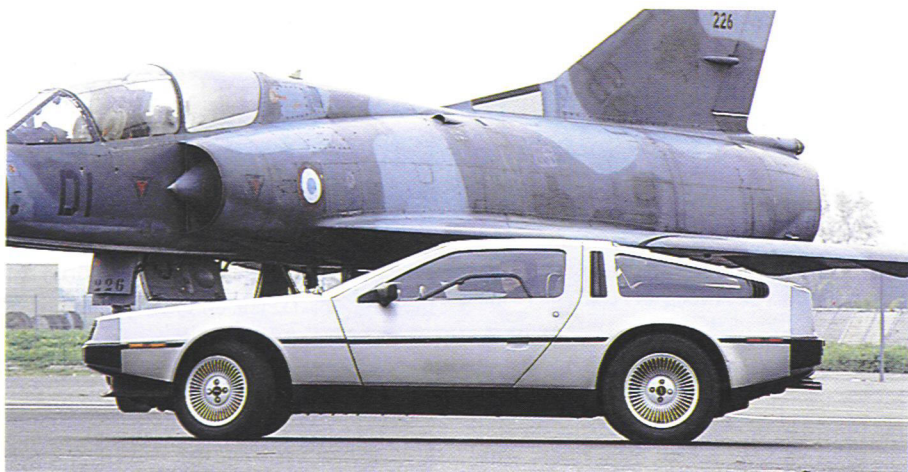
**Evoquant la légendaire Mercedes 300 SL, les portes "papillon" de la DMC 12 n'auront aucun impact sur la clientèle, au grand dam de John de Lorean qui attendait beaucoup de cette présentation très "gadgétisée"...**

créée à Bloomfield Hills (Michigan). Il ne s'agit encore que d'une simple raison sociale. Son président n'a guère qu'un vague projet à vendre mais il dispose d'un extraordinaire capital de confiance qu'il va se charger de convertir bientôt en espèces sonnantes et trébuchantes...

### En souvenir de la 300 SL

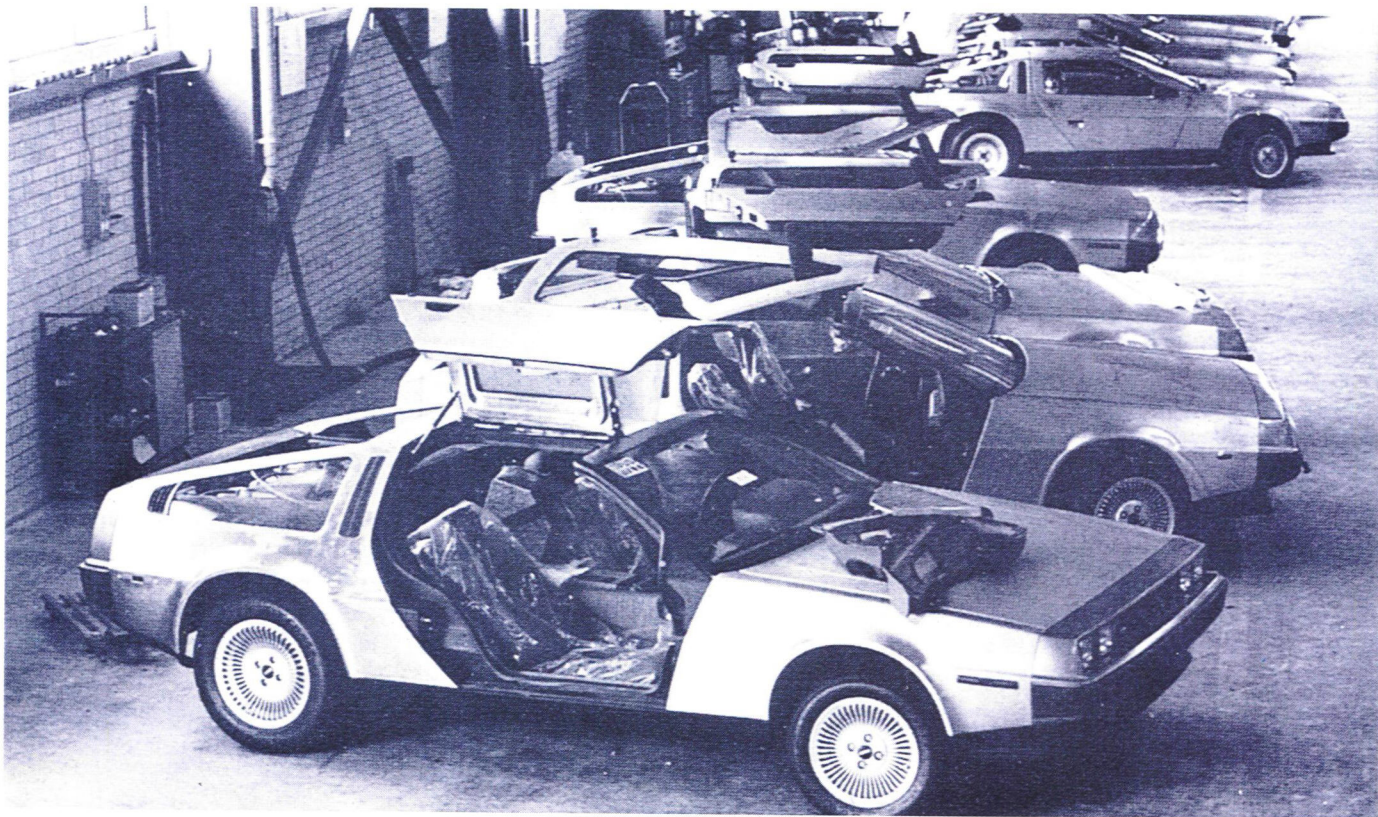
Bill Collins, un ingénieur de la G.M. qui a travaillé plusieurs années aux côtés de De Lorean se laisse convaincre de renoncer à une carrière sans nuages et sans surprises pour rejoindre l'équipe embryonnaire de celui que l'on surnomme déjà le "Ferry Porsche américain" et qui va lui confier la responsa-

bilité du projet. C'est là une mission exaltante pour cet ingénieur qui ambitionne depuis longtemps de construire "sa" propre voiture. De Lorean en a déjà défini l'esprit : il veut créer une voiture de sport d'un genre inédit, dotée d'un moteur à l'arrière (comme la Porsche concurrente), d'une carrosserie en acier inoxydable, de portières "papillon" (en souvenir de la Mercedes 300 SL, devenue un mythe aux U.S.A.) et d'une conception privilégiant la sécurité des passagers. Quant à sa consommation moyenne, elle ne devra pas excéder les 8 litres aux cent sur autoroute et les 11 litres en ville. Bill Collins accepte de relever le défi, même si le respect de ce cahier des charges élémentaire semble difficilement conciliable avec une autre des exigences de De Lorean, à savoir le maintien du prix de la future voiture à un niveau proche de celui de la Corvette (à 1 000 dollars près). Fin 1974, les deux hommes traversent l'Atlantique à destination du Salon de Turin qui vient d'ouvrir ses portes. Ils vont y rencontrer Giorgetto Giugiaro, la nouvelle étoile montante de l'école italienne. A l'époque, cet ancien collaborateur de Bertone a déjà proposé sa collaboration à plusieurs grands constructeurs, dont le dernier en date n'est autre que Volkswagen. Son savoir-faire et sa connaissance des contraintes industrielles ne sont pas discutables. De Lorean lui propose de concevoir la carrosserie de sa future voiture de sport. Giugiaro accepte volontiers ce nouveau chal-

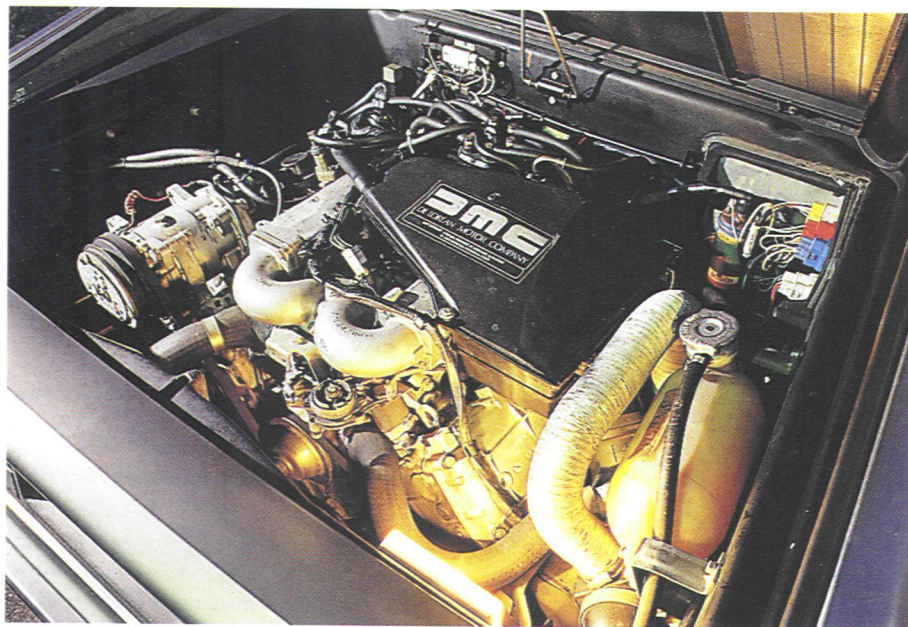


**Autre exigence de John De Lorean, la carrosserie en inox présentera l'inconvénient majeur de ternir avec le temps. Quelques modèles seront néanmoins commercialisés dans des coloris plus "conventionnels"...**





**Sortie de chaîne à l'usine de Dunmurry: la production ne dépassera jamais le stade semi-artisanal et tous les modèles devront être "terminés" à la main...**



**Fiable et dûment homologué aux U.S.A., le V6 "PRV" n'était toutefois pas au niveau de la concurrence, en terme de rendement. Avec 50 chevaux de plus, la DMC12 aurait peut-être pu remporter son impossible pari...**

lité), la DMC12 était à tout prendre, une nouvelle voiture prometteuse. Avec 50 chevaux de plus, une meilleure fiabilité et une présentation plus soignée, elle aurait sans doute pu prétendre à une tout autre carrière. Mais en 1981, "l'effet" De Lorean s'était déjà estompé dans les esprits et la DMC12 n'avait aucune image à vendre, si ce n'est celle d'une "fausse" voiture de sport hâtivement fabriquée.

A l'instar de Preston Tucker (et dans une moindre mesure d'Henry J. Kaiser), John De Lorean aura appris à ses dépens qu'on ne provoque pas impunément "l'establishment" de Detroit. A cette différence près que l'état-major de la G.M. ne s'est guère soucié de

contrecarrer les ambitions de cet apprenti-constructeur trop pressé et trop "dispersé" pour représenter une réelle menace.

En guise de bouquet final, l'homme qui avait réussi à tromper plusieurs business men aguerris, sans oublier l'administration britannique (et même l'IRA qui fit preuve d'une bienveillante neutralité à son égard), se laissera prendre au piège grossier tendu par quelques agents du F.B.I. en quête de résultats spectaculaires. Alléché par la perspective de renflouer les caisses de son entreprise, moyennant une modeste participation à un trafic de drogue contrôlé de près par les fédéraux, De Lorean laissera dans l'aventure le

peu de respectabilité qui lui restait. Ayant néanmoins réussi à retourner l'accusation en sa faveur (n'était-il pas à sa façon une victime du système?), l'homme se sortira plutôt bien de ce dernier faux pas. Mais à Belfast, son nom est demeuré synonyme d'imposture et de promesses non tenues. N'aurait-il pas mieux réussi en politique?

## TECHNIQUE

**MOTEUR "PRV":** central-arrière (en aluminium); 6 cylindres en V à 90°; 2851 cm<sup>3</sup> (88,9x73,7 mm); 130 ch (nets) à 5500t/mn; couple maxi: 22Mkg à 3000t/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; option: boîte automatique ZF 3 vitesses.

**CHASSIS:** en acier. Poutre centrale avec structures avant et arrière en "Y" porteuses des éléments moteur et suspensions.

**SUSPENSION:** roues avant indépendantes par ressorts hélicoïdaux et bras inégaux. Barre anti-roulis. 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 inoxydable.

**DIMENSIONS:** longueur: 4,26 m; largeur: 1,85 m; hauteur: 1,17 m; poids: 1 035 kg; réservoir: 62 litres.

**PERFORMANCES:** vitesse maxi: env. 195/200 km/h. 0/100: 9,5 sec. env.; consommation moyenne: 10 à 15 litres aux 100.

**EQUIPEMENT:** air conditionné en série. Sièges cuir. Portes "papillon" à ouverture verticale. Radio cassettes stéréo. Glaces électriques. Rétroviseurs à commande électrique. Blocage des portes, capot et coffre par commande centralisée. Vitres teintées.