

auto retro

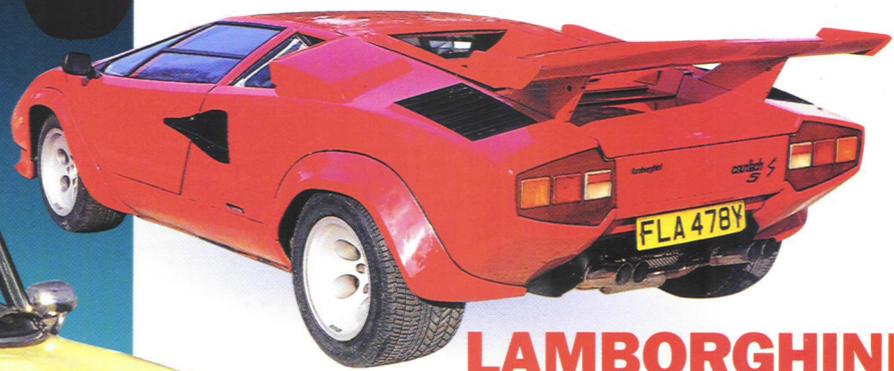
PRATIQUE
Bien acheter une ancienne p. 106



**DE LOREAN
DMC SPORTS CAR**
Retour vers le futur ! p. 102



CITROËN CX
L'essai-guide d'achat p. 24



**LAMBORGHINI
COUNTACH S**
La démesure,
par José Rosinski
p. 36



JAGUAR TYPE E

Enfin abordable ? p. 86

**17 PAGES
DE PETITES
ANNONCES**

Et aussi : Ford XR3, Mercedes 190 SL...

ISSN 0247-1469
L 8839 - 220 - 25,00 F

PRISE EN MAIN

FUTUR CHERCHE



DE LOREAN DMC

PASSÉ

John Zachary De Lorean voulait créer la meilleure voiture du monde. Les avatars financiers et policiers dont il fut la victime transformèrent sa création en "collector", à peine l'usine fermée. Après tout ce que l'on a pu lire et entendre sur le sujet, nous avons voulu vérifier si la DMC Sports Car était à la hauteur des ambitions de son génial créateur.



Popularisée par le film *Retour vers le futur* de Robert Zemeckis, la De Lorean n'avait pas besoin d'une telle médiatisation pour devenir une star !

Texte Daniel "Zoot" Dimov, photos Daniel Denis

Certains jours sont assurément plus beaux que d'autres. Aujourd'hui fait partie de ceux-là, car nous allons essayer une légende roulante. Une voiture dont on peut dire qu'elle fut aux années 70/80 ce que la Tucker fut aux années 40. Les aspects pas toujours reluisants de son histoire ont malheureusement occulté le principal, à savoir, la voiture elle-même...

L'internationale

Techniquement, la De Lorean repose sur un châssis-poutre conçu par Colin Chapman, qui dérive très étroitement dans sa conception ainsi que le dessin de ses suspensions de celui de la Lotus Esprit 1^{re} série, exception faite des disques de freins arrière qui ne retiennent pas la position "in board". La carrosserie en acier inoxydable, dessinée par Giugiaro, est fixée sur une structure en fibre de verre. La motorisation est confiée, principalement pour des raisons de mise en conformité

aux normes antipollution américaines, au V6 PRV, dans sa version Volvo US, qui développe donc ici 130 CV. Le principal avantage de l'utilisation de ce moteur, déjà homologué par Volvo, était qu'il ne nécessitait que 5 000 miles (8 000 km) de test roulant sur le prototype. Un autre moteur non précédemment homologué aux Etats-Unis aurait eu besoin de parcourir dix fois cette distance, avant d'être démonté pour vérifier sa conformité par les services officiels américains. Les boîtes de vitesses

disponibles sont, soit une "boîtoto" ZF à 3 rapports, soit une boîte mécanique de Renault à 5 rapports, elles aussi homologuées US. Voilà pour le descriptif technique, passons aux choses sérieuses...

Ensorcelante

La De Lorean Sports Car en jette plein la vue. Son design, sa carrosserie en inox sont là pour ça. Cependant, même si elle porte avec allure une robe

Ci-contre, design du tableau de bord typique des années 80.

Ci-dessous, notez la découpe particulière de la portière et la différence de taille des pneus avant et arrière qui confère à l'auto une allure de dragster.





Le V6 Peugeot-Renault-Volvo manque un peu de puissance et n'est malheureusement pas aidé par la boîte, beaucoup trop longue.

Caractéristiques

DE LOREAN DMC (1981)

Moteur V6 en porte-à-faux AR, 2 849 cm³ (91x73 mm), 130 cv à 5 500 tr/mn, 22,4 mkg à 2 750 tr/mn, taux de compression 8,8 à 1, 2x1 ACT, culasses et bloc alu, vilebrequin 4 paliers, injection d'essence Bosch K-Jetronic - **Transmission** aux roues AR, boîte 5 vit. (s.d. auto.) - **Direction** à crémaillère - **Suspension** à roues indép., AV triang., bras lat. inf. et sup., barre antiroulis, amort. télesc., ress. hélic. ; AR bras lat. sup. et inf., amort. télesc., ress. hélic. - **Freins** disques assistés sur les 4 roues - **Structure** châssis acier à poutre centrale, coque inox, structure en fibre de verre - **Dimensions** long. 4,27 m, larg. 1,99 m, haut. 1,14 m, empat. 2,40 m, voies AV/AR 1,59/1,58 m - **Poids** 1 420 kg - **Pneumatiques** AV 195/60 HR 14, AR 235/60 HR 15 - **Performances** vitesse maxi 220 km/h (usine), 0 à 100 km/h 9,5 sec. env.

élégante et dynamique due à un Giugiaro au sommet de sa forme, quelques détails choquent un peu : pare-chocs noirs et boucliers plastique peints en gris, petits phares rectangulaires typiquement américains de la fin des seventies... On s'en contentera. N'empêche qu'il se dégage de ce dessin une formidable impression de mouvement, renforcée notamment par l'emplacement du train arrière et la taille plus importante de ses pneumatiques (15 pouces au lieu de 14 à l'avant). J'ouvre la portière. Elle se soulève instantanément, comme par magie. Je me pose sur le siège, fait rentrer mes jambes et attrape en levant le bras la sangle destinée à refermer la porte.

Me voilà à l'intérieur d'un cocon gris clair. Les épais panneaux de portes agréablement tendus de cuir, le tableau de bord avec sa douce forme ovale, la haute console séparant les deux sièges et la bande rembourrée faisant face au passager — recouverte elle aussi de cuir — n'expriment aucune agressivité sportive, mais plutôt un luxe très "design". Le tableau de bord regroupe les principaux manos qui se doivent d'être à bord d'une GT. Le volant réglable, grâce à une mollette située loin sous la planche de bord, est déjà installé trop bas... dans sa position la plus haute. Les commandes d'éclairage et d'essuie-glace font "cheap", et pour cause, elles viennent de chez Austin ! Pour le reste, de gros boutons en plastoc sont disposés sur la console centrale. Face à elle, la radio et la clim', indispensables, d'autant que seule une petite fenêtre ne couissant que de 20 cm est installée au centre des vitres latérales !

On the road

Contact. Le PRV émet juste derrière moi un son rauque très plaisant. Première surprise, la lourdeur du volant : ben oui, la direction n'est pas assistée, ce qui est étonnant sur une auto de cette classe. Notre "DeLo" étant équipée d'une boîte mécanique, on note une sélection imprécise et un ma-

Notez sur la calandre l'appellation DMC pour "De Lorean Motor Company". Les quatre optiques rectangulaires propres aux américaines de la fin des années 70 rappellent aussi un peu... la R11 !

niement du levier assez dur. A bas régime, le moteur s'avère coupleux, permettant de rouler sur un filet de gaz. Le sentiment général qui s'en dégage est alors celui d'une auto au comportement très sain, facile à contrôler, une fois habitué au maniement de la boîte. La direction avec 2,5 tours de butée à butée est très directe et permet de placer l'auto au millimètre sans effort particulier. Les freins sont efficaces, si ce n'est un temps de réponse un peu long. Allons jouer sur l'autoroute...

La De Lorean y est heureuse en avançant le bitume avec la facilité des grandes GT. Impérieusement stable, tant en lignes droites qu'en courbes, la voilà à 200 (compteur) en 5e à 4 000 tr/mn. En réalité, on doit être aux alentours de 190 km/h. Notre promenade se ferait dans la plus parfaite sérénité, si elle n'était pas troublée par les désagréables bruits aérodynamiques provoqués par les gros rétros extérieurs... Jusqu'à présent, je me suis laissé porter par la "DeLo", sans la brusquer. Dans ce cadre, elle s'avère être une voiture très sûre et aisée à conduire. Mais qu'a-t-elle réellement dans le ventre...

Momolle

Justement, voilà quelques attardés sur la nationale. Je rentre la 3e et écrase le marteau ! A partir de 4 000 tours, le PRV se déchaîne, enfin presque. Je double, mais la montée en régime jusqu'à 6 000 tours est laborieuse. Arrivé là, le moulin... mouline. Je rentre alors la 4e et le régime retombe trop bas, à 4 000 tours. Bref, les 130 CV du PRV, même débarrassés de leur catalyseur, ne permettent pas de bonnes reprises. La boîte Renault tire trop long, avec des trous entre chaque rapport que l'on pei-



Ci-contre, stricte deux places, la De Lorean offre un confort et un comportement routier dignes d'une très bonne GT. Notez le filet derrière les sièges.



Ci-contre, le coffre avant manque de profondeur. Ci-dessus, le détail qui tue : la trappe "secrète" du réservoir d'essence se trouve devant le pare-brise !



?

SUPER !

- ▲ design réussi
- ▲ inoxydable !
- ▲ portes "papillon" spectaculaires
- ▲ confort
- ▲ comportement

QUOIQUE...

- ▼ manque de puissance
- ▼ boîte trop longue
- ▼ certaines pièces rares (carrosserie)



Châssis-poutre inspiré de la Lotus Esprit 1^{re} série, coque inox et structure en fibre de verre, la De Lorean se distingue aussi par ses spectaculaires portières "papillon".

ne à boucher en poussant le régime à la limite de la zone rouge. Question accélération, le 0 à 100 km/h est avalé en un honnête 9,5 secondes, mais loin de ce que l'on pourrait attendre d'une auto de cet acabit !

Pour ce qui est de la conduite "sportive", le châssis-poutre de Colin Chapman fait merveille. Sur des routes en mauvais état, je pousse à fond de 3^e sur une ligne droite jusqu'au premier virage, un droite à peine large qui passe comme une lettre à la poste après avoir retombé la 2^e. Ensuite vient un gauche serré, pris toujours la poignée dans le coin sans que la voiture ne décroche. Le dernier virolo, un gauche étroit m'arrive dessus, les pneus gueulent, mais ça passe ! La De Lorean accepte franchement d'être bousculée, enchaînant les virolos avec une neutralité surprenante. Mais attention : on ne doit de rester sur la route qu'à la qualité du châssis et à la précision de la direction, le moteur et la boîte ne permettant pas vraiment d'accélérer com-

me il faudrait en courbe serrée... En somme, elle vi-revolte à la fois avec aisance et lourdeur, laissant une sensation de frustration certaine.

Perfectible

Le bilan de la De Lorean est tout de même globalement positif : c'est une auto fabuleuse, mais malheureusement pas aboutie. Il lui manque une cinquantaine de chevaux capables d'en faire une véritable terreur (d'ailleurs John Z. De Lorean envisageait une version double turbo avant de faire faillite). Mais du fait de son histoire mouvementée, autant que de son splendide design et de son excellent châssis, la DMC Sports Car est aujourd'hui un vrai collector... et parfaitement utilisable au quotidien !

Nos remerciements à Alain Gaudelas ainsi qu'à Olivier Martinaud pour sa participation, ses conseils et sa documentation.



**ACHETER
UNE DE LOREAN**

Comme d'habitude, privilégiez une auto dans le meilleur état possible, et surtout immatriculée en France, le passage aux mines n'étant pas toujours aisé. Malgré sa carrosserie inoxydable qui se nettoie comme une casserole avec un tampon type Scotch-Brite (recommandé par le constructeur !), le châssis en acier n'est pas à l'abri de la corrosion, même s'il est peint à l'Epoxy. Vérifiez sous la voiture l'implantation de la crémaillère ainsi que les fixations de la barre antiroulis. Côté pièces, presque tout est disponible aux USA (plus difficile pour la carrosserie) ; cependant, moteur, boîte et divers éléments électroniques se trouvent chez Renault, rayon R30 (supports moteur et boîte, tringlerie étant néanmoins spécifiques). Question prix, une De Lorean en état "concours" peut s'échanger plus de 150 000 F... Encore faut-il mettre la main dessus !

Le club : De Lorean club de France, 3 bis, rue de l'Alboni, 75016 Paris, tél. 01 45 20 18 41.