

mille Miles

ALPINE MAGAZINE

**Match A 310 V6
de LOREAN**

**Finales
internationales
Renault**

**Monte
Carlo
1968**



**350000 km
en R5 TURBO**

N°28 - JANVIER-FEVRIER 2002 BIMESTRIEL

BELGIQUE 220FB/5,45€

L 11091 - 28 - F: 4,90 € - RD

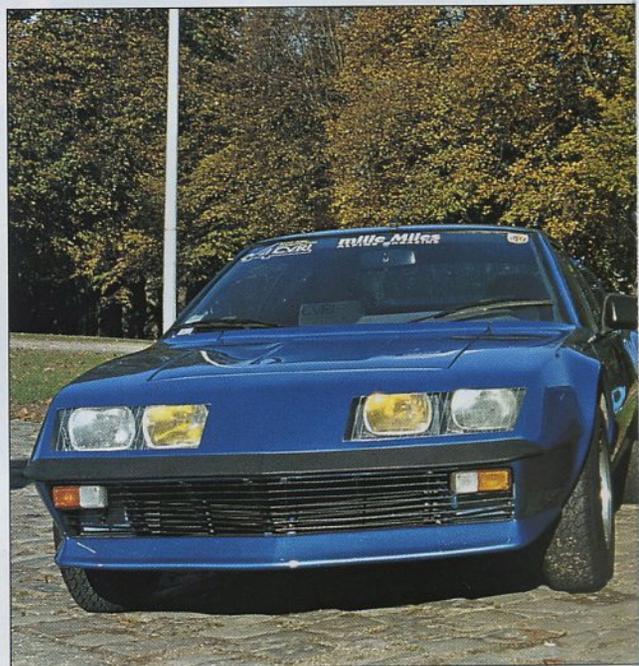


**A 106
Mille Miles
La première
Alpine**

ALPINE RENAULT A310 MATCH TRANS



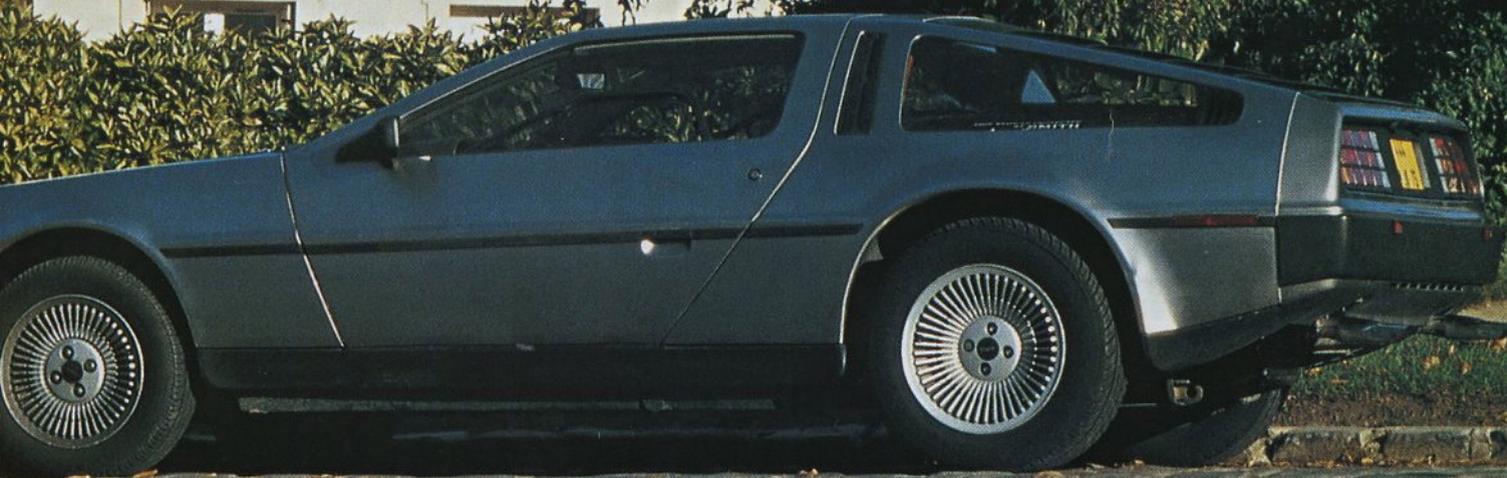
John Zacchary De Lorean et Jean Rédélé ne se sont jamais rencontrés. En théorie, rien ne s'y opposait. On a d'ailleurs appris que le père de la DMC 12 s'était intéressé de près à l'A 310 V6 au point d'en avoir commandé trois exemplaires pour les examiner de près. Quoi de plus naturel? En dépit des apparences, on découvre plus d'un point commun entre l'Alpine et la De Lorean, ce qui justifie ce match "virtuel" et néanmoins révélateur. Confrontation, démonstration...



TEXTE ET ARCHIVES: DIDIER LAINÉ,
PHOTOS JEAN-JACQUES MANCEL

V6 / DE LOREAN DMC12

ATLANTIQUE...

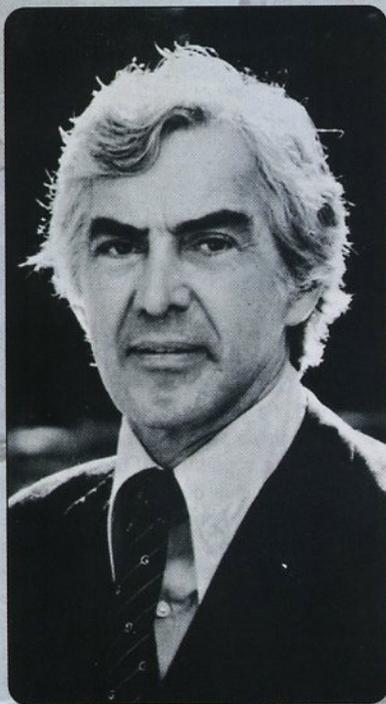


Beaucoup plus large, la DMC 12 est aussi basse que l'A 310, ce qui transfigure complètement ses proportions. Linéaire et fade, sa face avant manque singulièrement de personnalité, au contraire de l'A 310 V6 qui a bénéficié de retouches heureuses contribuant à la rendre plus agressive que la version initiale à moteur 4 cylindres.

John Z. De Lorean incarne à merveille les promesses du "modèle" américain. Self-made man brillant et déterminé, il a gravi une à une les marches de l'échelle sociale en partant de très bas (il n'avait pour tout bagage qu'un diplôme technique décroché à 27 ans au Chrysler Institute) pour arriver tout près du sommet en moins de 20 ans. Toute sa carrière s'est déroulée dans l'industrie automobile. Une carrière menée en surrégime: De Lorean était un homme ambitieux et pressé. Une quinzaine d'années passées chez General Motors ont suffi à révéler ses vrais talents. Les divisions Pontiac et Chevrolet ont connu, grâce à lui, une progression sensible de leurs ventes. En remerciement des services rendus, on l'intronisera vice-président du groupe leader à 47 ans. L'antichambre de la consécration suprême. Pourtant, en 1973, De Lorean démissionne. Au "14ème étage" (celui de la haute direction), il avait tout simplement perdu le goût de l'action et ses pairs lui repro-



Leurs points communs sont plus nombreux qu'on ne pourrait le croire. Il est vrai que John De Lorean s'est intéressé de près à la conception de l' A310 V6...



Physique de playboy, sourire charmeur, aisance naturelle: John Z. De Lorean incarne à merveille le self-made man américain auquel la chance a souri. Propulsé à une vitesse fulgurante tout près du "sommet" (c'est à dire le poste de Président du groupe General Motors), il a néanmoins choisi l'aventure pour couronner sa carrière. L'aventure a tourné au désastre financier mais sa "voiture de rêve" a tout de même existé.

Homme discret mais déterminé, Jean Rédélé a "construit" la marque Alpine sans effet d'annonce. Une autre aventure industrielle de longue haleine soutenue par un fort capital "passionnel". Tout le contraire des méthodes retenues par John De Lorean. Un autre exemple de "l'exception française". Le grand manager américain aurait été bien inspiré d'en tirer quelques enseignements...



chaient de plus en plus ses frasques mondaines, ses maîtresses voyantes et ses méthodes de gestion très "personnelles". A bien des égards, cette démission fracassante (sans doute encouragée par le Conseil d' Administration) allait arranger tout le monde: l' homme n'était plus en phase avec son environnement professionnel.

Au seuil de ses 50 ans, John De Lorean veut encore croire aux rêves. Les siens sont faits de grandeur et de gloire. Depuis longtemps, il "rêve" de construire sa propre voiture de sport et d'inscrire son nom dans l'histoire à l'instar des grands "dynasteurs" américains. S'il a quitté la GM, l'homme a néanmoins conservé de nombreux liens dans l'industrie américaine. Et c'est en valorisant son nom, sa notoriété et son savoir-faire qu'il va réussir à entraîner de nombreux investisseurs, mais aussi des concessionnaires, des ingénieurs et d'autres dans son projet ambitieux. Dès 1975, la De Lorean Motor Company est fondée avec les premiers capitaux réunis. Et les premiers communiqués officiels sont publiés: De Lorean va construire une voiture de sport révolutionnaire qui entrera en concurrence avec la Corvette mais aussi la Porsche 911. Plus facile à dire qu'à faire...

La suite s'apparente un peu à une saga télévisée. Un scénario riche en rebondissements qui engloutira plus de 200 millions de dollars en à peine 6 ans! Située à Dunmurry (non loin de Belfast) en Irlande du Nord, l'usine De Lorean édi-



fiée en 1978 grâce aux généreuses subventions du gouvernement britannique (qui espérait en retour 2 à 3000 emplois créés sur place) deviendra très vite le théâtre des illusions funestes d'un personnage vaniteux et charismatique qui

aura surtout réussi à dépenser l'argent des autres... Le rêve de John DeLorean a vite tourné au cauchemar. Un cauchemar en forme de désastre industriel, de drame social, de faillite retentissante et de scandale judiciaire. Mais la voiture de ses rêves



Les sièges d'A 310 sont confortables quand on a réussi à s'y "glisser". Quant au compartiment arrière, s'il comporte effectivement deux sièges "d'appoint", on évitera de les proposer à de vrais amis...

Agrémenté d'une finition soignée, le "cockpit" de la DMC 12 surprend par sa largeur inusitée. Mais la volumineuse console centrale réduit sensiblement l'espace disponible. Et, contrairement à l'A 310, la DeLorean n'offre que deux places (certes très confortables), ce qui limite la cible aux couples sans enfant...





a tout de même existé (elle fut même produite à plus de 8000 exemplaires entre 1981 et 1982). Une voiture qui mérite toujours qu'on s'y attarde. Telle qu'en elle-même, la DMC 12 était porteuse d'avenir...

LEXCEPTION FRANÇAISE

Cette longue histoire nous éloigne beaucoup de Jean Rédélé et du décor dieppois. De fait, les deux hommes ont eu des parcours bien différents. Moins après mois, année après année, Jean Rédélé a "construit" patiemment sa firme automobile en se fixant des objectifs "réalistes". Des années d'efforts intenses et de croissance mesurée en partant d'une taille pour le moins artisanale. Le "père" des Alpine n'a pas monté une vaste opération financière avant de lancer la première A 106. Il l'a conçue et fabriquée avec les moyens du bord et ce sont ses succès répétés en compétition qui ont consolidé l'image de sa marque, fidélisé sa clientèle et viabilisé sa "petite entreprise" (chanson connue...). A ses yeux, un palmarès bien rempli a toujours constitué la meilleure des publicités pour une voiture de sport digne de ce nom. Telle était sa hiérarchie des priorités: la compétition comme banc d'essai "in vivo" devait être un préalable. Et c'est parce qu'il aimait passionnément l'ambiance des rallyes que Jean Rédélé a créé Alpine. Une autre "aventure" industrielle, mais à taille humaine, celle-là. La croissance de ses ateliers a suivi l'évolution de la demande et non l'inverse. Comparaison: avant d'avoir vendu sa première DMC 12, John De Lorean avait édifié une gigantesque usine d'une capacité potentielle de 200 000 unités par an. Chacun ses méthodes...

LE PRV À LA SAUCE AMÉRICAINE...

L'Alpine A 310 n'a jamais été commercialisée "officiellement" aux Etats-Unis. Quant à la De Lorean DMC 12, elle n'a jamais été distribuée en France. Elles

Rivée au sol par des suspensions très efficaces et des pneumatiques bien étudiés pour la voiture, la DMC 12 apparaît plus "facile" à contrôler que l'A 310.

Son excellent équilibre résulte d'une conception très élaborée (Colin Chapman est passé par là) qui atténue la prépondérance marquée du poids sur l'arrière (répartition: 35/65). Plutôt vivante à conduire, la DeLorean se serait fort bien accommodée de 50 chevaux supplémentaires. Au moins...

n'ont donc pas été confrontées à l'époque dans le cadre de ces classiques "comparatifs" dont raffolent les magazines automobiles. Vingt ans plus tard, "Mille Miles" a pris l'initiative d'organiser pour la première fois ce "match" transatlantique (grâce à Thierry Duguet, à l'origine de cette confrontation) en partant du principe que ces deux modèles ne sont pas si différents. Un examen comparé de leur fiche technique permet déjà de s'en convaincre. Comme Jean Rédélé, John De Lorean avait choisi le V6 PRV, en l'occurrence, le groupe monté sur la Volvo 260 (d'une cylindrée de 2849 cm³), le seul de la "famille" homologué à l'époque sur le marché américain. A l'origine, De Lorean avait projeté d'équiper sa DMC d'un V12 (lequel?) mais il dut très vite revoir son programme à la baisse pour des raisons financières évidentes, sans parler des innombrables problèmes techniques que posait une telle "greffe" mécanique. Différentes motorisations furent envisagées par la suite (V6 Ford et 4 cylindres Citroën CX, entre autres) mais si le V6 PRV l'a finalement emporté, ce n'est certes pas en raison de son rendement brillant. Relativement léger et très compact, il avait encore l'avantage d'être d'un coût raisonnable, de bénéficier d'un large suivi industriel et sa fiabilité comme sa facilité d'entretien plaident en sa faveur. Il est de fait que De Lorean escomptait bien écouler la plus grande partie de sa production sur le marché américain. Là-bas, même les "consommateurs" de voitures de sport exigent de profiter d'un service après-vente rapide et efficace et les opérations d'entretien doivent se limiter au strict minimum. Choix logique, donc, mais le PRV revu par Volvo et dûment catalysé (la réglementation américaine avait quelques années d'avance) n'affiche guère que 130 chevaux DIN (nets) dans cette version quelque peu étranglée. Avec une cylindrée inférieure mais sans pot catalytique, l'A 310 V6 revendique quant à elle 150 chevaux et ce n'est déjà

pas le Nirvana... Avec 20 chevaux de moins, la DMC 12 ne risquait donc pas "d'affoler les chronos". De fait, ses chiffres de performances n'ont pas le moins du monde ébranlé l'image de la Porsche 911 (ni celle de la Corvette), l'étalon de référence du moment. Les 130 chevaux de la DMC faisaient bien pâle figure en comparaison et ce handicap a certainement contribué à son insuccès, compte tenu de la cible visée et de son prix de vente qui atteignait plus de 25 000 \$ en 1981 (soit davantage qu'une Corvette de 180 chevaux).

ETAT D'ESPRIT...

Autres similitudes: L'A 310 et la DMC 12 profitent toutes deux d'une transmission manuelle estampillée Renault (à 4 ou 5 rapports sur l'A 310, à 5 rapports ou automatique sur la DMC 12). Comme elles reposent l'une et l'autre sur une poutre centrale ouverte en Y aux deux extrémités. S'agissant de l'Alpine, il n'y a pas lieu de s'en étonner. Quant à la DeLorean, le moins qu'on puisse dire est que sa structure relève du jeu d'Esprit (humour facile mais tentant): la petite Lotus lancée au milieu des années 70 lui a en effet légué sa conception. Cette "copie-carbone" trahit indirectement le bon tour joué par Colin Chapman dans cette histoire. En échange d'une rémunération généreuse, le constructeur d'Éthel convié par John De Lorean à parfaire l'étude technique du modèle (en concertation avec Bill Collins, un ingénieur de la GM débauché par son ancien patron) s'est tout simplement contenté de "recycler" ses propres recettes en partant du principe qu'elles avaient fait leurs preuves (ce qui était vrai). Il n'en reste pas moins que la structure de la DMC 12 apparaît plus massive que celle de l'A 310 et donne l'impression d'être plus rigide. A cet égard, on doit d'ailleurs reconnaître que Colin Chapman savait y faire... Nos deux "rivaux" héritent encore de 4 freins à disque et de suspensions indépendantes sur les 4-roues, la DeLorean



recevant pour sa part les fameuses "jambes" de guidage issues du cerveau inventif de Colin Chapman. Toutes deux voient encore leur V6 disposé en position longitudinale et monté en arrière de l'essieu moteur. A cet égard, on peut s'étonner que John De Lorean n'ait pas opté pour un moteur central, une implantation plus "logique" déjà adoptée par de nombreuses firmes spécialisées, à l'époque (nous étions à la fin des années 70). Il apparaît toutefois que l'homme souhaitait mettre sur le marché une voiture de sport aussi courte que basse. Avancer le V6 de

Moins typée que l'A 110, l'A 310 représente un bon compromis sport/confort mais elle sait toujours glisser de l'arrière à la demande. Davantage en tout cas que la DMC 12 qui offre un comportement plus "prévisible".

quelques centimètres aurait eu pour effet de le monter au dessus de l'essieu moteur et donc, d'affecter la fluidité du design. Sans parler de l'espace repris sur l'habitacle qui n'est déjà pas si généreux en longueur... Les suspensions et le châssis signés Lotus associés à des pneumatiques très performants (Good Year en assura la mise au point) permettaient d'ailleurs d'escompter un comportement moins "pointu" que celui de la 911 et plus "civilisé" (tout est relatif) que celui de l'A 310.

FUTUR ANTÉRIEUR

Tout aussi intéressante, la comparaison des dimensions extérieures permet de constater que l'Alpine et la De Lorean sont presque aussi basses (1,15 m pour la première, 1,14 m pour la seconde) mais l'américaine revendique 35 centimètres de plus (!) en largeur et 9 centimètres de mieux en longueur. Une fois stationnées côte à côte, ces différences semblent encore s'accroître. Ramassée sur ses roues, l'A 310 paraît avoir été conçue à une autre échelle. La DMC 12, elle, envahit l'espace environnant et attire tous les regards. Ses proportions sont singulières. Sa très faible hauteur (18 centimètres de moins qu'une 911 de l'époque...), ses lignes acérées et anguleuses, sa carrosserie aux reflets "satinés" lui donnent l'allure d'un "show-car" futuriste. L'image d'un "futur antérieur" propre à la fantasmagorie des "seventies". Un design signé Giugiaro (De Lorean avait voulu s'entourer des meilleurs, tous payés au prix fort) qui semble s'être limité ici à réinterpréter le style de la Lotus Esprit en lui apportant quelques touches plus "radicales". Vingt

ans après, cette ligne cunéiforme avoue son âge mais conserve néanmoins un grand pouvoir d'attraction. Sans doute, ses panneaux d'acier inoxydable, ses roues "turbine", ses persiennes énigmatiques et ses feux arrière en "damier" y sont-ils pour quelque chose. A contrario, sa face avant déçoit par son manque de personnalité. Un peu fades, les doubles optiques rectangulaires ont trouvé à se ranger sur un plan horizontal de part et d'autre d'une fausse grille de calandre peu suggestive. En comparaison, le style sobre et épuré de l'A 310 V6 semble avoir mieux traversé les années. Plus classique à bien des égards, il ne s'embarrasse d'aucune fioriture esthétique et ses courbes fluides lui confèrent une agressivité sportive en rapport avec la vocation du modèle. Les passages de roue très généreux auraient toutefois mérité des enveloppes en rapport. Celles qui sont montées sur cette première version V6 (dite "à trois trous") paraissent un peu étriquées. Le coup de crayon de Marcel Beligond vaut largement celui de Giugiaro, surtout quand on se rappelle que les premiers croquis de l'A310 ont largement plus de 30 ans, aujourd'hui...

Très "spectaculaires" elles aussi (tel était bien le but recherché), les portes "papillon" de la DMC 12 sont un hommage appuyé à la première Mercedes 300 SL que John De Lorean a toujours vénérée. Sur une voiture aussi basse, elles ont aussi leur raison d'être: l'accès à bord s'en trouve d'autant facilité. Le mécanisme fonctionne efficacement grâce à des vérins hydrauliques mais sa relative complexité (sans parler des nombreux problèmes d'étanchéité recensés sur les pre-





Si Marcel Beligond a eu la bonne idée "d'arrondir les angles" sur l'A 310, Giugiaro, lui, a privilégié les arêtes vives comme il l'avait déjà fait en dessinant la Lotus Esprit. Le style cunéiforme de la DeLorean date un peu, aujourd'hui, mais il conserve un fort pouvoir d'attraction. Ses panneaux en inox et ses jantes "turbine" y sont aussi pour quelque chose. Et pour ceux qui n'en avaient pas assez, signalons que De Lorean a même fait construire trois DMC 12 revêtues de feuilles d'or. Tout l'art de créer l'événement.

miers exemplaires) a certainement dû grever le prix de revient de la voiture dans des proportions telles que De Lorean aurait été bien inspiré d'y renoncer. Ces voluptueux "élytres" s'ouvrent sur un habitacle gris souris qui cultive lui aussi les clichés pseudo-futuristes, mais sans excès. Assez luxueux en apparence, le cockpit offre une réconfortante largeur aux coudes et si la console centrale prend un peu ses aises, les deux sièges "baquet" tendus de cuir présentent des dimensions généreuses (même à l'échelle des gabarits américains) et se révèlent plutôt confortables. La position de conduite apparaît excellente et le bloc-comp-

prendre, et n'en déplaie aux critiques habituelles, cet habitacle franco-français supporte assez bien la comparaison en termes d'ergonomie et d'équipement. L'espace intérieur est, certes, nettement plus mesuré en largeur mais les deux sièges d'appoint "creusés" à l'arrière de part et d'autre du tunnel central nous incitent à décerner un coup de chapeau symbolique aux concepteurs de l'A310 qui ont dû travailler avec un chausse-pied pour réaliser une 2+2 à moteur arrière aussi basse et aussi compacte... Si la finition générale ne correspond guère à nos standards actuels, elle s'inscrit néanmoins dans la norme de l'époque. Les garnitures d'habillage

(velours ou cuir en option) ne sont pas chichement distribuées. Quant à la planche de bord, plutôt agréable à l'œil, elle offre largement de quoi distraire une éventuelle passagère (il y a beaucoup d'aiguilles à surveiller...) et lui faire oublier tous les sacs de voyage qu'elle a dû renoncer à emporter...

ACTION !

Sur route, la position de conduite de l'A310 trahit bien la philosophie de l'engin. Jambes allongées, chevilles souples et bras tendus, on est loin, très loin de l'ambiance "bourgeoise" qui caractérise la Porsche 911 et encore très près de la mythique "Berlinette". Dans un espace aussi mesuré, le conducteur-pilote apprend à "ressentir" tactilement sa machine et fait naturellement corps avec elle au point d'en devenir le prolongement. L'A310 permet de redécouvrir tous les plaisirs existentiels que procure une vraie voiture de sport dénuée de toute assistance à la conduite. Poids plume, gabarit réduit, suspensions "actives" (pas au sens où on l'entend aujourd'hui...), commandes très réactives, tels sont les ingrédients de la "formule". L'A310 ridiculise l'électronique moderne en imposant ses trajectoires logiques et ses transferts de masse instantanés qui la projettent d'un bord à l'autre des virages en les rayant de la carte.

Contrairement à la "Berlinette", l'A 310 glisse assez peu, mais juste assez pour faciliter le placement du train arrière. Elle "s'insinue" en courbe et laisse au conducteur le loisir d'amplifier ou non la dérive. Sensible et pointue, elle surprend toujours par son extraordinaire agilité. Et l'on découvre vite que les limites qu'on a cru devoir s'imposer sont bien en dessous de son potentiel. En fait, il faut savoir laisser du temps au temps pour prétendre la connaître. Jusqu'à la première "toupie" qui vous incitera à conclure qu'elle est tout de même capable de se rebeller, notamment sur le mouillé. Le coup de griffe symbolique d'une "vraie" Alpine...

Les 150 chevaux du "PRV" font ce qu'ils



Hommage appuyé à la Mercedes 300 SL "Gullwing", la DMC 12 arbore de volumineuses portes "papillon" dotées d'un mécanisme très sophistiqué (et très coûteux à mettre au point). L'accès à bord s'en trouve d'autant facilité. Effet garanti devant les terrasses de café. Et même si la voiture est méconnue en France, sa silhouette reste très populaire grâce au film "Retour vers le futur" qui lui a assuré une publicité universelle. Trop tard, malheureusement pour De Lorean qui en aurait eu bien besoin en 1982...

teurs dispense toutes les informations "essentiels" selon un agencement assez logique. Inutile de détailler dans cet article les aménagements spécifiques de l'A310 V6 que les lecteurs assidus de Mille Milles connaissent sur le bout des doigts. A tout



Le V6 PRV a trouvé à se loger dans l'étroit compartiment moteur de l'A 310. Un tour de force à mettre au compte de sa compacité. On ne reviendra pas ici sur ses insuffisances de conception. Fort heureusement, l'A 310 est légère et les 150 chevaux disponibles n'ont qu'un peu plus d'une tonne à entraîner.



peuvent pour déplacer dignement les 1040 kilos (à vide) de l'A310. Quoiqu'on en dise, les chiffres parlent d'eux-mêmes: avec 28" environ aux 1000 mètres départ arrêté et près de 225 km/h en pointe, l'Alpine n'a pas à rougir de ses prestations face à une Porsche 911S 2,7 l et même selon nos critères actuels, ces valeurs demeurent tout à fait respectables. Cette puissance issue d'un V6 bourgeois n'est malheureusement pas démonstrative. Pas de "grande" musique en toile de fond, juste un grondement assourdi qui finit par devenir un peu lancinant. Inutile de pousser les intermédiaires au delà de 5000 tours: le "PRV" a tout donné ou presque à

ce stade. Bien sûr, avec 50 chevaux de plus (refrain connu)...

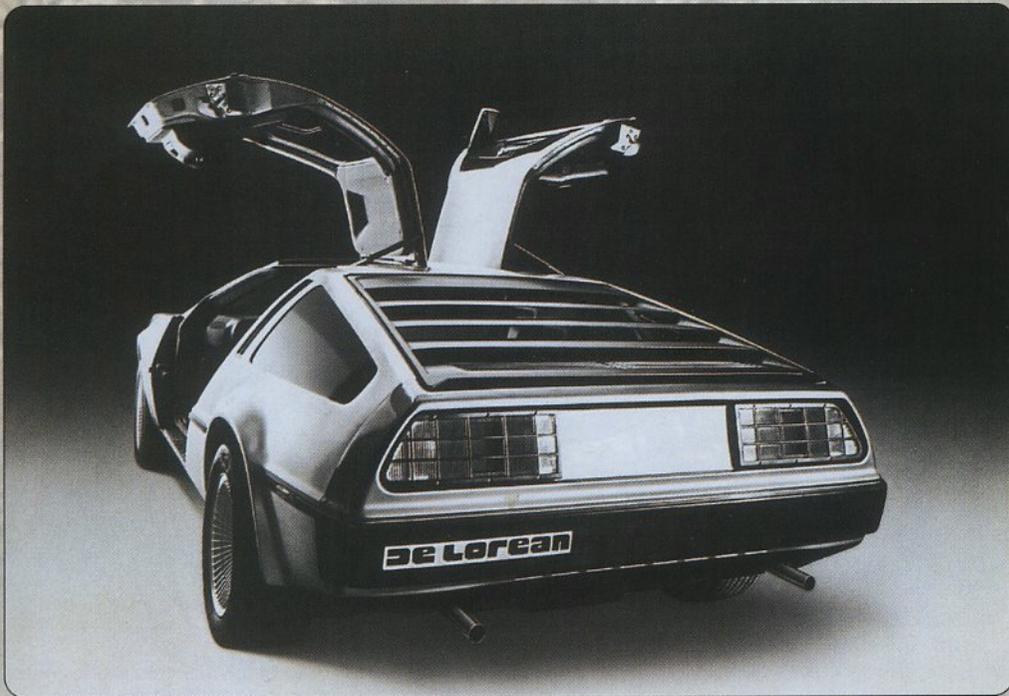
SIGNÉ CHAPMAN

Cinquante chevaux de plus, voilà qui aurait pu également faire le bonheur des quelque 8500 acquéreurs qui se sont laissés tenter par la DMC 12 en 1981 et 1982. Car cette fausse Lotus déguisée en figurante de "Retour vers le futur" (son meilleur rôle à ce jour) relève la tête quand on la soumet à l'épreuve de la route. Son agilité impressionne, tout comme sa précision ou sa rigueur de comportement. Mais, plus encore que sur l'Alpine, le V6 est à la peine. Il s'époumo-

ne en vain et renonce très vite à assumer son rôle. Une voiture de sport sans moteur, c'est comme un Opéra sans ténor ou une grande séductrice sans poitrine: on a beau rester poli, il vient un moment où on pose des questions... La DeLorean a tout d'une voiture de sport. Tout sauf les performances. C'est plus qu'un crime, une faute comme disait Talleyrand qui s'y connaissait en impostu-

Si la transmission (manuelle ou automatique) est fournie par Renault, le V6, lui est d'origine Volvo. Malgré sa cylindrée supérieure, la puissance affichée ne dépasse pas 130 chevaux, soit 20 de moins que l'Alpine. Il est vrai que les normes américaines de l'époque l'ont quelque peu "étranglé". Un handicap certain pour la DeLorean qui manque cruellement de puissance...





res... Les 130 chevaux anorexiques du V6 Volvo font un peu pitié à entendre. Et sous le pied droit, on les cherche en vain (où sont-ils donc cachés?). Ce qui nous donne, chronomètre en main, à peine plus de 200 km/h en pointe, dans de bonnes conditions et 32" environ au kilomètre départ arrêté. Hélas! A chaque sortie de virage, on se lamente en vain, à chaque relance, on regarde sa montre. C'est d'autant plus frustrant que ses trains roulants lui donnent l'assise et l'assurance d'un TGV, la (grande) vitesse en moins.

Colin Chapman a, paraît-il, gagné beaucoup d'argent dans l'aventure mais le moins qu'on puisse dire est qu'il ne s'est pas moqué du client. De fait, la DMC 12 ne renonce pas devant l'effort. On la balance comme un kart, les suspensions s'exécutent à l'unisson, le châssis suit et les 1250 kilos (c'est vraiment trop) d'acier inoxydable, de cuirs soyeux et de moquet-

tes épaisses se font tout simplement "oublier". Freins, direction, pneus et suspensions ont été étudiés en prévision. Plus "incisive" peut-être que l'Alpine, la DMC 12 se veut également plus civilisée.

MAUVAIS TIMING

Huit mille cinq cents exemplaires produits en deux ans à peine, avons-nous dit. De Lorean voyait beaucoup plus grand: ses objectifs "réalistes" tablaient sur 20 à 30 000 exemplaires annuels en début de carrière. Et 340 distributeurs avaient été recrutés sur le territoire américain. Vaste programme... Tout bien considéré, cet échec commercial résulte de multiples causes. Un mauvais "timing" l'explique en partie. Au début des années 80, les États-Unis s'étaient enfoncés dans la crise (l'Europe n'allait pas mieux) après avoir subi de plein fouet le "second choc pétrolier" de 1979. L'époque n'était donc pas propice au lancement d'une nouvelle marque automobile, quelle qu'elle soit. Autre écueil majeur: à trop vouloir se

Révolutionnaire, la DMC 12?

Provocante, tout au moins. En 1980, elle semblait avoir tout l'avenir devant elle. Ambitieuse et somme toute homogène, sa carrière ne rend pas justice aux promesses de sa fiche technique.

COLLECTION THÉMATIQUE

Jean Rédélé, lui, ne s'est pas trompé de stratégie, de concept ou de marché lorsqu'il a entrepris l'étude de l'A310 V6. Dès ses débuts, cette Alpine a trouvé sa place dans son époque. La clientèle a suivi (à l'échelle de la marque, bien sûr). Et la presse a réagi favorablement, cette fois, alors qu'elle avait exprimé quelques réserves sur les chances de succès de la version initiale à moteur 4 cylindres. Entre 1976 et 1984, 9276 A 310 V6 ont été commercialisées en France et en Europe (dont une bonne partie en RFA). Un score flatteur pour une Alpine. Jean Rédélé avait donc trouvé là une "formule d'avenir". Une formule viable et profitable. Dommage que Renault n'ait pas perçu à l'époque tout le potentiel que recelait cette voiture de Grand Tourisme "franco-française". De fait, la génération suivante n'a pas su transformer l'essai, en dépit de ses incontestables qualités...

En collection, nos deux rivales profitent l'une comme l'autre d'une forte cote d'amour. Certes, la DMC 12 demeure une pièce d'exception dans notre pays (où l'on

Le châssis-poutre de la DMC 12 avec ses deux berceaux ouverts en Y. Son "épaisseur" apparente en dit long sur sa rigidité. Colin Chapman ne s'est pas moqué de son client américain, même s'il s'est contenté de reprendre des solutions éprouvées sur ses chères Lotus. Celui de l'A 310 n'est pas très différent dans son architecture, à l'exception des suspensions.





Ci-dessus, la plaque constructeur de l'A 310 V6 et ci-dessous, celle de la DMC12 fixée dans le montant de porte côté conducteur.

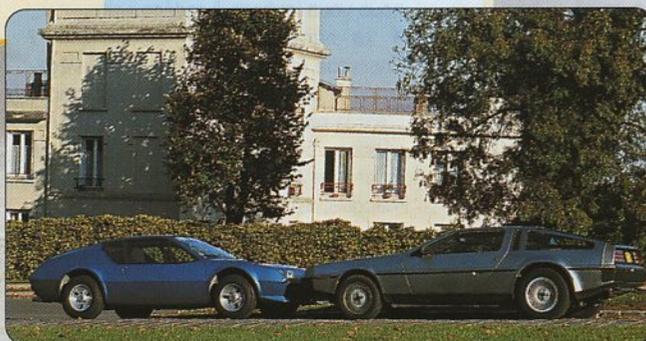


recense à peine une vingtaine d'exemplaires en circulation). Mais les adeptes de ce modèle "exotique" sont beaucoup plus nombreux. Et lorsqu'une DeLorean est offerte à la vente, l'affaire ne traîne pas. Si l'aventure vous tente, armez-vous de patience. Et prévoyez un budget en rapport: jusqu'à 23000€ environ pour un exemplaire complet (indispensable), sain et immatriculé en plaques françaises (condition sine qua non). A l'usage, une DMC 12 n'a pas la réputation d'une bête à chagrin si l'on excepte son système électrique, parfois capricieux. Et la mécanique peut être suivie par un agent Renault conciliant. Bonne nouvelle, on trouve encore de nombreuses pièces chez les stockistes américains (notamment "P.J. Graddy" et "DeLorean One"). A noter encore qu'il existe de nombreux clubs DeLorean aux Etats-Unis et l'on y trouve même un équivalent de "Mille Miles" sous la forme d'un trimestriel dénommé "DeLorean World". En France, l'A310 V6 est évidemment plus courante. Et le marché, toujours actif, permet de choisir à sa guise dans les nombreuses annonces de vente. Entre 3000 et 10500€ (fourchette moyenne), l'éventail est large et l'on a accès au meilleur comme au pire. Par principe, mieux vaut payer le "juste" prix d'une A 310 V6 saine et en parfait état de marche. Il est toujours plaisant de réaliser ses rêves en tournant simplement la clef de contact...

Alors, laquelle choisir, en définitive? Question sans réponse, bien sûr. Mais rien ne vous interdit de prolonger ce match en vous offrant les deux: le début d'une collection thématique articulée autour du V6 PRV...

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

	RENAULT ALPINE A310	DELOREAN DMC12 (VERSION 1980)
MOTEUR	6 Cylindres en V à 90° (PRV) Porte à faux arrière	6 Cylindres en V à 90° (PRV) Porte à faux arrière
CYLINDREE	2 664 Cm ³	2 849 Cm ³
ALESAGE X COURSE	88 x 73 mm	91 x 73 mm
PUISSANCE FISCAL	15 CV	16 CV
PUISSANCE MAXI	150 ch à 6 000 Tr/Mn	130 ch à 5 500 Tr/Mn
COUPLE MAXI	20,8 Mkg à 3 500 Tr/Mn	22,4 Mkg à 2 750 Tr/Mn
TX DE COMPRESSION	12,5 à 0,5 Bars	8,8 à 1 Bars
DISTRIBUTION	2 ACT	2 ACT
CARBU/INJECT	2 Carbus Solex 34 TBIA/35 CEEI	Electronique Bosch K.Jetronic
TRANSMISSION :		
Mode	Aux roues arrières	Aux roues arrières
Embrayage	Monodisque à sec	Monodisque à sec
BOITE/RAPPORTS	5 + MA (Renault 30 TX)	5 + MA (Renault Fuego) Ou Autom ZF 3 Vit
CHASSIS :		
Type/Structure	Acier à poutre centrale	Acier à poutre centrale
Type/Carrosserie	Polyester	Fibre de verre - Acier inox
SUSPENSIONS		
AV	AV + AR à roues indép. Triangle superposé, barre anti-roulis supérieur et inférieur, Amortisseurs hydrauliques télescopiques Ressorts hélicoïdaux	AV + AR à roues indép. Triangulaire, bras latéral Barre anti-roulis, amortisseurs télescopiques Ressorts hélicoïdaux
AR	Triangles supérieurs et inférieurs superposés Barre anti-roulis, amortisseurs télescopiques Ressorts hélicoïdaux	Bras latéral supérieur et inférieur Barre anti-roulis, amortisseurs télescopiques Ressorts hélicoïdaux
FREINS	4 Disques ventilés (BENDIX)	4 Disques assistés (GIRLING)
DIRECTION	à Crémaillère	à Crémaillère
PNEUMATIQUES		
Avant	185/70 VR 13	195/60 HR 14
Arrière	205/70 VR 13	235/60 HR 15
DIMENSIONS (mtr)		
Longueur X Largeur	4,18 X 1,64	4,27 X 1,99
Hauteur / Empattement	1,15 / 2,27	1,14 / 2,41
Voie AV / Voie AR	1,40 / 1,43	1,59 / 1,58
POIDS(Kg)	1 040	1 288
CAPACITE RESERVOIR (L)	55	62
CONSOMMATION	7 à 17 l aux 100	10 à 15 l aux 100
PERFORMANCES		
0 à 100 Km/h	7,8 s	9,5 s (manuelle)
400 M Départ arrêté	16 s	17,9 s (manuelle)
Vitesse Maxi	225 Km/h	205 Km/h (manuelle)
PRIX EN 1981	16000 € (105 000 F)	27630€ (181 250 F) (équivalent en \$ sur marché US)
COTE ACTUELLE	De 3000 à 10500 €	Environ 23000€



Remerciements à Thierry Duguet, Frank Vaillant et Olivier Roux Devillas.