

Aventure Matra Sport

Pilotes et voitures
se souviennent

RETRO VISEUR



Hispano-Suiza H6 "Carlton"

Sportive et élégante

De Lorean

Au volant d'une étrange créature

DOSSIER RENAULT

FRÉGATE



De Lorean DMC 12

La chimère

Curieuse auto que cette De Lorean. Née d'une idée américaine, finalisée par un constructeur britannique, mue par un moteur français et fabriquée par des Irlandais du Nord, elle connaîtra une fin prématurée sur fond de débâcle et de scandale.





Comme un papillon qui prend son envol... les portes en élytre ont toujours cet effet féérique sur une automobile.



e cas de John Z. De Lorean est unique. Chef de bureau d'études à moins de 30 ans (Packard) ; patron de Pontiac (à 40 ans) puis de Chevrolet (à 44), et enfin vice-président de la General

Motors (46 ans), son parcours est météorique. Pourtant, cela ne lui suffit pas. Il lui faut, en plus, créer sa propre voiture...

L'aventure De Lorean commence en janvier 1974 lorsqu'est créée la JZDC — John Z. De Lorean Corporation — d'où naîtra le 24 octobre suivant la DMC : De Lorean Motor Company. A partir de là, l'évolution du projet va se dérouler selon deux processus parallèles et indépendants : le montage financier et la création de la voiture. Pour les finances, le boss ne manque ni de relations ni de compétences. Et pour la technique, il fait appel à Bill Collins, un ingénieur avec qui il a travaillé sur les Pontiac GTO et Trans Am. Le cahier des charges qu'il lui confie est clair : ce doit être un coupé avec de la "gueule", un moteur arrière, une carrosserie en acier inoxydable et des

Même si le V6 PRV "dépollué" fait ce qu'il peut dans une caisse assez lourde, la De Lorean affiche encore des prétentions de sportive honnête. Sans plus.

CLUBS. ● De Lorean club de France, Gérard Foreau, 3 bis, rue de l'Albani, 75016 Paris, tél. (1) 45 20 25 50.

● De Lorean owner's association, John Truscott, 9879 Randolph Road, Santa Barbara, Californie, CA 93111, USA, tél. 19 1 805 964 52 96.

portes papillon. L'auto doit être capable de performances élevées, proposer un haut degré de sécurité — c'est à la mode — en restant, malgré le créneau visé, assez économique — c'est la crise !

N'ayant aucun staff à disposition, Collins va mener la création et les premiers développements à travers plusieurs sous-traitants : Giugiaro (Ital Desi-

gn) pour le style, Mike Pocobello (Triad) et Chuck Mountain (Kar Kraft) pour la réalisation des prototypes. Très efficace, Giorgetto Giugiaro apporte des réponses rapides et satisfaisantes au problème du style, capital dans la réussite de l'entreprise. La réalisation technique, elle, va emprunter un trajet plus long. D'abord on envisage différents types de motorisation, dont les moteurs rotatifs Citroën/NSU (Comotor), Mazda et même GM. Sans suite.

Du rotatif au V6

On commence alors à étudier les problèmes d'un groupe motopropulseur arrière plus classique en greffant un V6 Ford 2.8 litres dans une... Fiat X 1/9, avant de plancher sur le premier proto



qu'on équipe d'un flat-four Citroën. Avantage : faible encombrement et position centrale. Inconvénient : rendement très insuffisant. De Lorean évoque donc la possibilité d'une version turbo-compressée. Citroën déclinera la proposition.

Nous sommes en 1976. De Lorean fait le tour des Etats-Unis pour constituer le capital de sa société et continuer l'aventure. Pour ce faire il expose le premier prototype dans un show musical destiné à motiver de futurs concessionnaires-actionnaires. Et ça marche !

Le moteur Citroën étant écarté, De Lorean et Collins se tournent vers le moteur PRV 2.8 litres, monté en porte-à-faux arrière sur les Alpine A 310. Ce V6 avait en plus l'avantage d'être homologué selon les normes US. Le second proto en sera donc équipé en même temps que l'A 310 servira de cobaye. Un exemplaire sera même équipé d'une boîte auto.

Une usine pour rien

Le projet avançant il devenait urgent de trouver un lieu où implanter la production de la voiture. Le "traveler show" auprès des dealers et les différentes manœuvres d'investissement n'ayant pas encore apporté toute la trésorerie nécessaire, De Lorean cherche dans tout le globe les régions les plus touchées par le chômage et donc prêtes à quelques sacrifices... Après Porto Rico et la République d'Irlande, le gouvernement travailliste de Grande-Bretagne finit par offrir les meilleurs arguments : plusieurs dizaines de millions de dollars, nécessaires à la construction d'une usine ultramoderne et à la fabrication de l'outillage. Sont en jeu en effet 2 500 emplois dans la contrée difficile d'Irlande du Nord.

Le démarrage officiel des travaux est célébré le 20 octobre 1978. Les choses doivent aller très vite. Pour cela, De Lorean est persuadé qu'il doit faire appel à un constructeur capable de finaliser le projet jusqu'au stade du "prêt à produire". Lotus s'impose comme la solution la plus séduisante.

L'association débute dès novembre 78, aux dépens de Bill Collins qui aura des problèmes de "communication" avec le grand Colin Chapman. Le projet en mains, Lotus ne va pas y aller par quatre chemins : le châssis sera ni plus ni moins qu'une réplique de celui de l'Esprit (poutre en double Y) tout comme les suspensions ; la coque en matériaux composites va être réalisée selon un procédé éprouvé et propre à Lotus (VARI), non à De Lorean (ERM) qui en a acquis les licences pour rien. Moyennant quoi, l'auto est prête en même temps que l'usine et peut entrer en production dès janvier 1981. En fait il est déjà trop tard : la

production va s'étaler sur une période de seulement 18 mois et encore par intermittence. Dès la fin de l'année, la mévente sur le marché américain se fait jour, alliée à des problèmes de qualité de fabrication. Les relations avec le gouvernement britannique vont se détériorer rapidement lorsque De Lorean réclamera une aide supplémentaire. Les tout derniers exemplaires seront montés en décembre 1982, alors que la société est déjà en faillite et que son patron est incarcéré sous le coup d'une inculpation de trafic de drogue !



Essayer l'auto de "Retour vers le futur" est un plaisir très gamin. Les lignes de Giugiaro, qui ne se sont jamais vraiment manifestées par leurs nuances excessives, bénéficient d'un traitement inox qui donne un parfum bestial pas désagréable du tout. Ce n'est pas discret, mais c'est fait pour ça. Le chuintement des (lourdes) portes papillon est à ce sujet tout un poème. On s'y croirait !

Installé, on ne peut être que couché. Et imperméable à tout sentiment de claustrophobie, à défaut de quoi la De Lorean n'est pas pour vous. Des vitres latérales, seule une petite partie coulisse pour l'aération et les problèmes électriques de l'engin peuvent finir de vous achever, l'été et l'absence de climatisation aidant. Ceci dit, la position de conduite n'est pas mauvaise. On se sent moins vulnérable que dans une Lotus Europe. L'aménagement intérieur (skaï et cuir), s'il n'est pas franchement inspiré — on regrette le traitement tout cuir des préséries "presse" — joue son rôle rassurant.

Hélas, en réveillant le moteur, on retrouve la sonorité aigre et bancale de notre bon V6 PRV 2.8 litres à manetons non décalés. Catalysé, il ne développe plus que 130 ch SAE nets. Déjà sur le papier, cela n'a rien d'affolant. Mais sur la route, c'est carrément décevant. Car l'auto pèse au bas mot 1 300 kg à vide. 10 kg/ch : la concurrence n'allait pas souffrir !

A ce sujet "Car & Driver" eut l'idée cruelle de confronter la DMC 12 et les Porsche 911 SC, Ferrari 308 GTSi et Datsun 280 ZX Turbo. Les

Autre originalité de cette auto hors norme, le traitement de la carrosserie en inox brossé renforce sa personnalité.

A SURVEILLER. Circuit électrique : le boîtier à fusibles craint l'oxydation et les relais sont à changer systématiquement lors d'un achat. Mécanique : R.A.S. Moteur-boîte Renault. Veiller à la propreté du filtre à air car l'aération n'est pas fameuse. Info : les réglages de l'injection Bosch correspondent à ceux des R 25 V6 catalysées... suisses. Carrosserie : l'inox n'est pas un problème, mais il se ternit et se tâche. Il faut employer des lavants industriels, puis un tampon 3M référencé par le club international. On peut ensuite le cirer avec des mousses employées en cuisine de collectivité par exemple. Pièces : tout se trouve. Les freins sont du Girling, le circuit électrique est Bosch. Les pneus arrière de dimensions spécifiques (235) sont disponibles chez Goodyear en Allemagne. Toute la carrosserie et les accessoires existent aux Etats-Unis.

résultats furent sans appels : de 0 à 100 km/h la De Lorean mettait trois (bonnes) secondes de plus que la Porsche et deux de plus que la Ferrari. En vitesse de pointe elle n'atteignait même pas les 200 km/h (193) alors que Porsche, Datsun (217 km/h) et Ferrari (225) les dépassaient largement. "Road and Track" précisa de son côté que l'auto n'était pas une bête à "burns" et qu'elle se situait plutôt dans la catégorie des Jaguar XJ6, Porsche... 924 ou Alfa Spider. Après tout, on se trompait peut-être de



Bien qu'assez banale, tant par sa présentation que par ses matériaux, la planche de bord est assez bien équipée.

ACHETER UNE RARETÉ. Fabriquée en 8 583 exemplaires par une main-d'œuvre peu qualifiée, la De Lorean n'affiche pas toute la rigueur souhaitable. Il faut privilégier la dernière série, dite de 1983, qui est aussi la plus rare. Une belle auto sans problèmes vous reviendra à \$25 000 si vous allez aux USA ou de 140 à 160 000 F en Europe, principalement en Hollande ou en Allemagne où le parc est le plus important. Mais ensuite, gare au passage aux Mines...

Notre brave V6 PRV a sans doute tous les défauts de la terre, mais au moins fait-il preuve d'une solidité rassurante. On ne peut pas être mauvais partout...



cible en voulant absolument en faire une GT performante. Aujourd'hui, elle jouerait plutôt dans la zone des Alfa GTV, Fiat Coupé et autres Honda CRX, ce qui en soi n'est pas déshonorant.

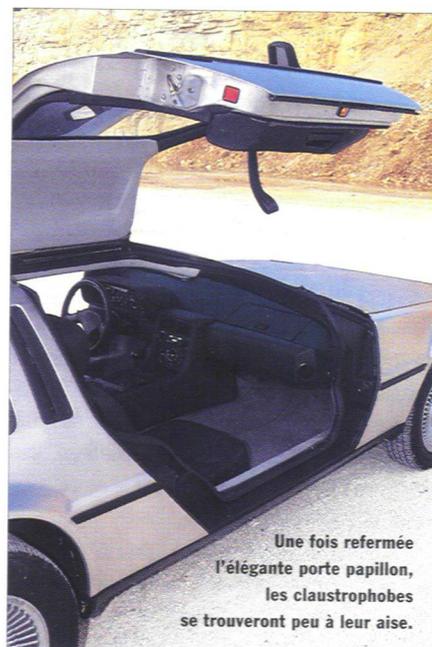
Pour effacer ce relatif manque de "punch", on imagine que la De Lorean fera preuve de qualités

routières de bon niveau. Sur grandes nationales, la DMC 12 démontre effectivement une stabilité très rassurante, ce qui est la moindre des choses quand on voit ses mensurations. On y sent l'in-

fluence de Lotus. Elle s'arrête là. Attaquez une route sinueuse et l'auto s'alourdit dans ses réactions. Handicapée par son gabarit, elle enchaîne les virages comme un pensum, sans joie. *"Le poids, voilà l'ennemi"*, disait-il y a plus de soixante ans un certain Emile Mathis. Comme il avait raison...

Pour arranger le tout, la sélection des vitesses à l'imprécision des plus mauvais tout-à-l'arrière et le freinage n'est guère enthousiasmant. Bref, on ne s'amuse pas beaucoup à essayer de jouer au pilote avec une De Lorean.

Faut-il tout jeter en bloc alors ? Certainement pas. La De Lorean a du charme, beaucoup de charme, qui fait pardonner bien des défauts de jeunesse qui auraient sans doute pu être améliorés si elle avait eu droit à un développement normal. Et puis sa rareté, son exclusivité, l'extravagance de sa carrosserie inox plaident pour qu'elle ait sa place chez un amateur de voitures marginales. Et tout de même utilisable : elle propose après tout des performances qui, si l'on ne tient pas à l'inscrire en course de côte, ne vous rendront pas ridicules dans la circulation actuelle, y compris sur la file de gauche de l'autoroute. On peut avec elle rouler vite et loin, sans soucis pour la mécanique, à condition de ne pas trop s'encombrer de bagages. C'est déjà plutôt bien pour une voiture qui n'est après tout rien de plus qu'un show-car tout juste entré en production. ❖



Une fois refermée l'élégante porte papillon, les claustrophobes se trouveront peu à leur aise.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR : six cylindres en V à 90° en porte-à-faux arrière de l'essieu arrière. Cylindrée : 2 849 cm³ (91 x 73 mm). Un arbre à cames en tête par banc de cylindres. Injection Bosch K-Jetronic. Puissance maxi : 130 ch SAE nets à 5 500 tr/mn. Couple maxi : 22 m.kg à 2 750 tr/mn.

TRANSMISSION : directe aux roues arrière. Embrayage monodisque à sec. Boîte à cinq rapports synchronisés (origine Renault Fuego). En option, boîte automatique à trois rapports (origine Renault Fuego).

CHASSIS - SUSPENSIONS : châssis-poutre en acier plus coque en fibre de verre et carrosserie en acier inox. Suspension AV : triangles

supérieurs, leviers inférieurs, barre antiroulis, combinés ressorts/amortisseurs. Suspension AR : tirant oblique, barres supérieure et inférieure, combinés ressorts/amortisseurs. Freins à disque Girling sur les quatre roues. Direction à crémaillère. Pneus : 195/14 (AV) - 235/15 (AR).

DIMENSIONS : longueur : 4,27 m ; largeur : 1,99 m ; hauteur : 1,14 m. Empattement : 2,41 m ; voies AV/AR : 1,59 m. Poids à vide : 1 288 kg.

PERFORMANCES : vitesse maxi : 193 km/h. Accélération de 0 à 100 km/h en 9"5/10. 400 m départ arrêté : 17"9/10.

Originale, attachante,
marginale, cette auto
sympathique aurait mérité
un développement
un peu plus rigoureux.

