

# RÉTRO VISEUR

*Galerie*  
**ALFA ROMEO 33  
STRADALE**  
De la piste à la route



**DOSSIER**

# Mini Cooper et Cooper S

## Success Story !

**TÉMOIGNAGES :** Mike Cooper  
et Rauno Aaltonen



1967 177 1967  
**RALLYE MONTE-CARLO**

*Silhouette*  
**JOHN DE LOREAN  
LA FOLIE DES  
GRANDEURS**  
+ La cote des  
Françaises

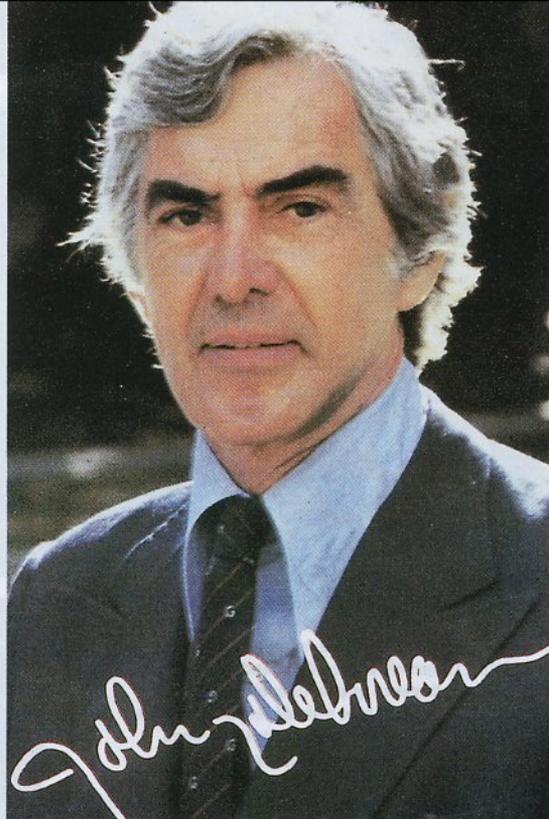
### ... Généalogie : BENTLEY FLYING SPUR, L'ESPRIT ET LA LETTRE

*Un homme, une collection*  
**HERVÉ OGLIASTRO**  
Une passion peut en cacher une autre...

*Essai*  
**VERSAILLES**  
1954 :  
signée  
Ford !

ÉDITIONS  
**U&A**

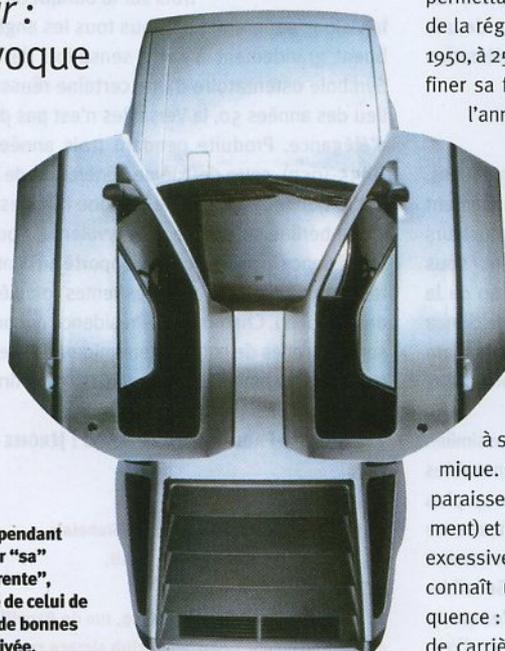
M 03344 - 206 - F - 5,40 €



John Z. De Lorean

# La folie des grandeurs

Le 19 mars dernier, John De Lorean est décédé d'une crise cardiaque à l'âge de 80 ans. Dans l'inconscient collectif, le nom de cet ancien vice-président de la General Motors reste associé à une automobile entrée dans la légende grâce au film *Retour vers le futur* : la De Lorean DMC 12. Il évoque aussi un retentissant scandale dont l'industrie automobile n'est pas coutumière. Retour sur la carrière à géométrie variable d'un *self-made man* qui rêvait de devenir (lui aussi) un grand de ce monde...



Après avoir servi les grands constructeurs américains pendant vingt-cinq ans, John De Lorean s'est consacré à projeter "sa" voiture de sport idéale. Une voiture qu'il voulait "différente", jusqu'à son système d'ouverture des portières, inspiré de celui de la légendaire Mercedes 300 SL "Gullwing". Beaucoup de bonnes intentions au départ, autant d'illusions perdues à l'arrivée.

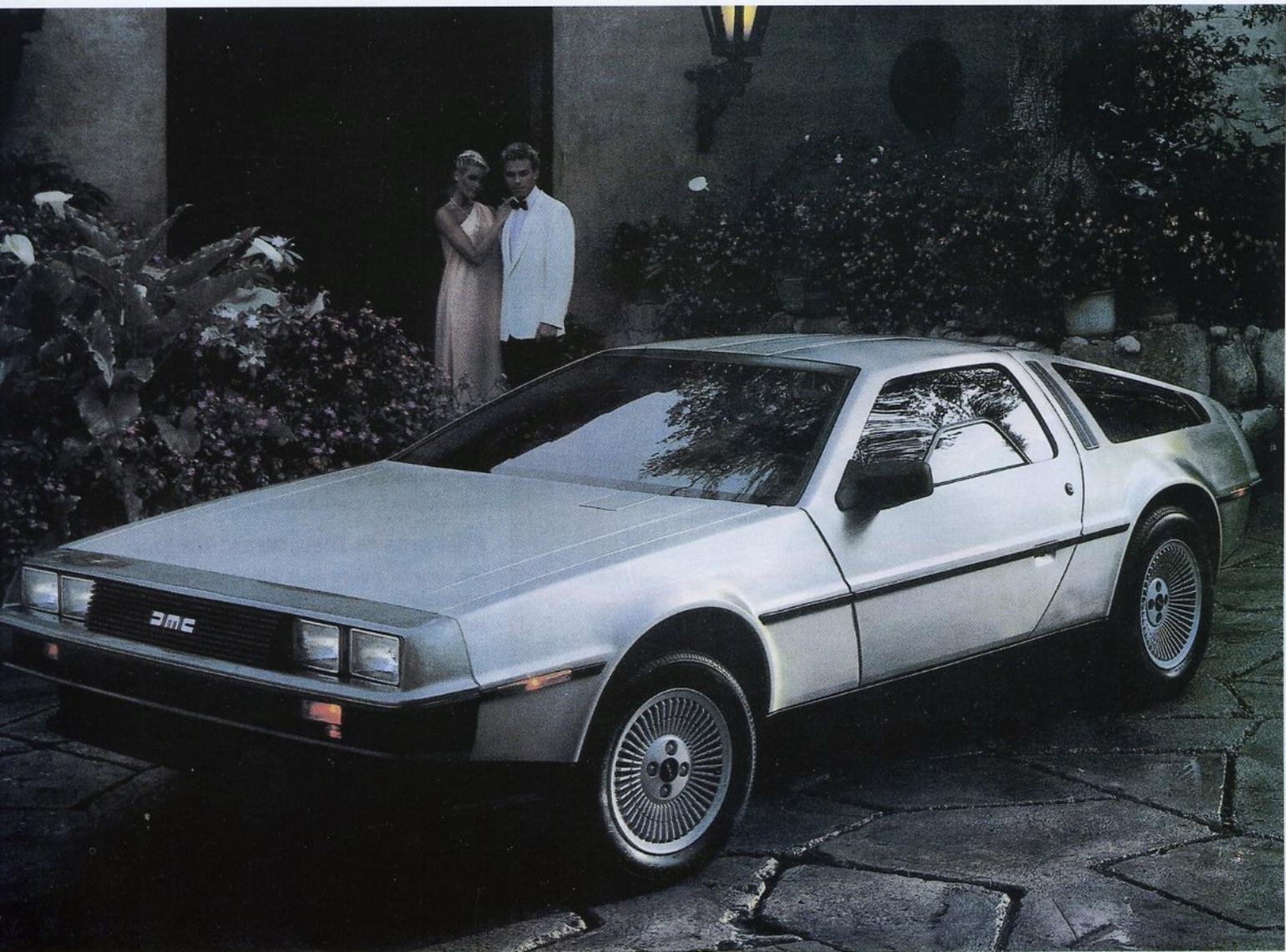
**J**ohn Zachary De Lorean est né le 6 janvier 1925 à Detroit. C'est son père, Zachary, un immigrant alsacien employé dans les fonderies de la Ford Motor Company, qui lui a transmis le "virus" de la mécanique. Dont acte : encore très jeune, John se distingue déjà au lycée technique qu'il fréquente assidûment avant d'obtenir une bourse lui permettant d'intégrer la meilleure école d'ingénieurs de la région, le Lawrence Institute of Technology. En 1950, à 25 ans, il entre au Chrysler Institute pour y peaufiner sa formation, ce qui lui permet d'être engagé l'année suivante par Chrysler en tant qu'ingénieur. Quand on vit à Detroit, c'est assurément un beau début de carrière.

## Toujours plus haut...

Mais le jeune John Z. De Lorean a déjà une ambition démesurée. Le peu de temps qu'il ne consacre pas à son employeur, il l'utilise à suivre des cours de gestion et de droit commercial. Au début des années 50, le groupe Chrysler n'est cependant pas du genre à stimuler l'ardeur d'un jeune cadre aussi dynamique. C'est un fait que ses productions du moment paraissent un peu fades (au plan esthétique, notamment) et que ses dirigeants font preuve d'une prudence excessive en ces temps où l'automobile américaine connaît une révolution quasi permanente. Conséquence : John semble déjà s'y ennuyer après deux ans de carrière. En 1952, une opportunité intéressante

«... Soucieux d'apparaître comme un homme moderne, il ne résiste pas aux sollicitations de la "jet-set" californienne...»

marque longtemps associée à une clientèle de restau-  
rés. Son nom restera également lié à l'impact cons-  
térable de la fameuse "Project 670" présentée en 1964  
comme une sous-série sportive et que l'on peut con-  
sidérer comme la première muscle car de la décennie.  
Dans ce cas précis, la véritable paternité de ce "concept"



s'offre à lui : il choisit de rejoindre Forest McFarland au sein du centre de recherche et de développement de la firme Packard. Promotion ou impasse ? A l'époque, la vénérable marque d'East Grand Boulevard souffre de son splendide isolement face aux "Trois Grands" (GM, Ford et Chrysler) qui pratiquent une course effrénée à l'innovation technique et réalisent parallèlement de sérieuses économies d'échelle en standardisant de nombreux composants partagés par toutes leurs gammes. Packard n'a évidemment pas les moyens de répondre à cette surenchère à la fois technique et financière. Dans un tel contexte, le jeune De Lorean souhaite néanmoins tenter sa chance en espérant gravir les échelons plus vite qu'au sein d'un grand groupe. Quatre ans après son entrée chez Packard, il devient ainsi le responsable du département de recherche, mais pour quelques mois seulement.

### Le protégé de "Bunkie"

A l'époque, sa réputation semble déjà suffisamment établie à Detroit pour que le nouveau dirigeant de la division Pontiac, Bunkie Knudsen (fils d'un ancien pré-

sident de la General Motors) fasse appel à ses services. En 1956, John De Lorean quitte donc opportunément la firme Packard, alors en pleine débâcle (elle n'a plus que deux ans à vivre en tant que marque). Il est vrai que la perspective d'intégrer le premier groupe automobile du monde (qui est aussi la première entreprise américaine) a de quoi faire saliver un personnage qui a tout d'un Rastignac...

### Tout près du sommet

Les premières années passées chez Pontiac seront certainement les plus créatives de toute sa carrière d'ingénieur. Il en profite en effet pour mettre au point de nombreuses innovations dans des domaines très divers (des transmissions aux essuie-glaces en passant par une foutitude de "gadgets" plus ou moins convaincants) et dépose à ce titre plusieurs brevets sous son nom. Il participe encore à la conception de la "compacte" Tempest, lancée fin 1960, et dotée d'une structure monocoque. Son style délibérément "jeune" va sans conteste contribuer à dépoussiérer l'image de cette →

**Présentation publicitaire très "côte Ouest" pour mieux rappeler que la De Lorean DMC 12 a été conçue en priorité pour le marché américain. La plupart des exemplaires fabriqués ont été livrés ainsi, l'acier inoxydable laissé brut donnant à la carrosserie un aspect satiné assez inhabituel.**

marque longtemps associée à une clientèle de retraités. Son nom restera également lié à l'impact considérable de la fameuse Tempest GTO présentée en 1964 comme une sous-série sportive et que l'on peut considérer comme la première muscle car de la décennie. Dans ce cas précis, la véritable paternité de ce "concept" (un gros V8 monté dans une caisse légère) mérite pourtant d'être attribuée à Jim Wangers, alors responsable du budget promotionnel de Pontiac dans une agence de publicité.

Bien évidemment, De Lorean n'est pas étranger à ce succès, si l'on considère qu'il a travaillé au préalable sur toute une série de voitures dont la GTO est un peu l'aboutissement, à commencer par la Tempest Le Mans. Toujours est-il que cet engin vitaminé capable d'accélération fulgurantes va singulièrement transformer



(de façon positive) l'image de Pontiac et John De Lorean saura en profiter. Alors qu'il a déjà été promu ingénieur en chef de Pontiac en 1961, le voici nommé directeur général de la division en 1965. Beau coup de pouce du destin pour un cadre tout juste âgé de 40 ans, qui devient ainsi le plus jeune directeur de division de la General Motors.

### Power and Glory

Sa carrière évolue d'ailleurs de telle manière qu'il peut désormais envisager de suivre "Bunkie" Knudsen vers les plus hautes sphères de la GM. Pourtant, c'est à cette époque que son enthousiasme commence à s'éteindre. Cette promotion va en effet l'écarter de ce métier d'ingénieur qu'il a tant aimé et dans lequel il a excellé. Il doit désormais s'intéresser à des problèmes de gestion et de planification qui n'ont certes pas le même attrait à ses yeux. En accédant à un tel niveau de responsabilité, il devient en revanche un personnage public, ce qui n'est pas pour lui déplaire, malgré son manque relatif d'aisance en société. Il s'avoue en outre fasciné par la côte Ouest et ses "bonnes vibrations". Un nouveau courant alternatif s'est en effet développé à la fin des années 60 qui a séduit de nom-

## ... Soucieux d'apparaître comme un homme moderne, il ne résiste pas aux sollicitations de la "jet-set" californienne ...

breux artistes et intellectuels. Soucieux d'apparaître comme un homme "moderne" et sans préjugés, il ne résiste pas aux sollicitations de la jet-set californienne qu'il commence à fréquenter assidûment. Sous sa présidence, Pontiac poursuit sa course à la conquête du marché en cultivant sa nouvelle image sportive symbolisée par les séries GTO et Firebird (cette dernière entrant en scène en 1967). Tout se déroule donc pour le mieux, John De Lorean poursuit son irrésistible ascension : en 1969, il devient directeur général de Chevrolet (la première division du groupe), avec pour missions d'assurer le lancement de la Vega et de prendre en charge le remodelage de la Camaro, tâche ô combien délicate. L'année précédente, son mentor, Bunkie Knudsen, a toutefois rejoint Ford peu après l'accession d'Edward Cole à la présidence de la GM. Ce dernier entend désormais exercer un contrôle centralisateur sur les différentes branches du groupe. Cette nouvelle donne ne pouvait évidemment satisfaire John De Lorean qui commençait à ne plus dissimuler son mépris des conventions en vigueur à Detroit...

### Plus près de Dieu, au 14<sup>e</sup> étage...

Son cynisme grandit alors autant que sa célébrité, entretenue par des déclarations fracassantes servies généreusement à la presse locale. Malgré l'agacement qu'il inspire, les chiffres de ventes réalisées par Chevrolet sont excellents, et c'est bien ce qui compte aux yeux de la direction générale. Fort logiquement, ces bons résultats sont récompensés par une ultime promotion qui est aussi un test. En août 1972, il accède au

sacro-saint 14<sup>e</sup> étage en étant nommé vice-président en charge de la division automobile et des véhicules industriels. En dépit de sa nouvelle position, il poursuit ses critiques ouvertes formulées à l'encontre du groupe et se présente alors aux yeux du public comme un défenseur du consommateur et un partisan de l'automobile "sécurisante" et économique. Au début de l'année 1973, il commet le faux-pas décisif. Un rapport qu'on lui avait demandé de préparer sur le développement

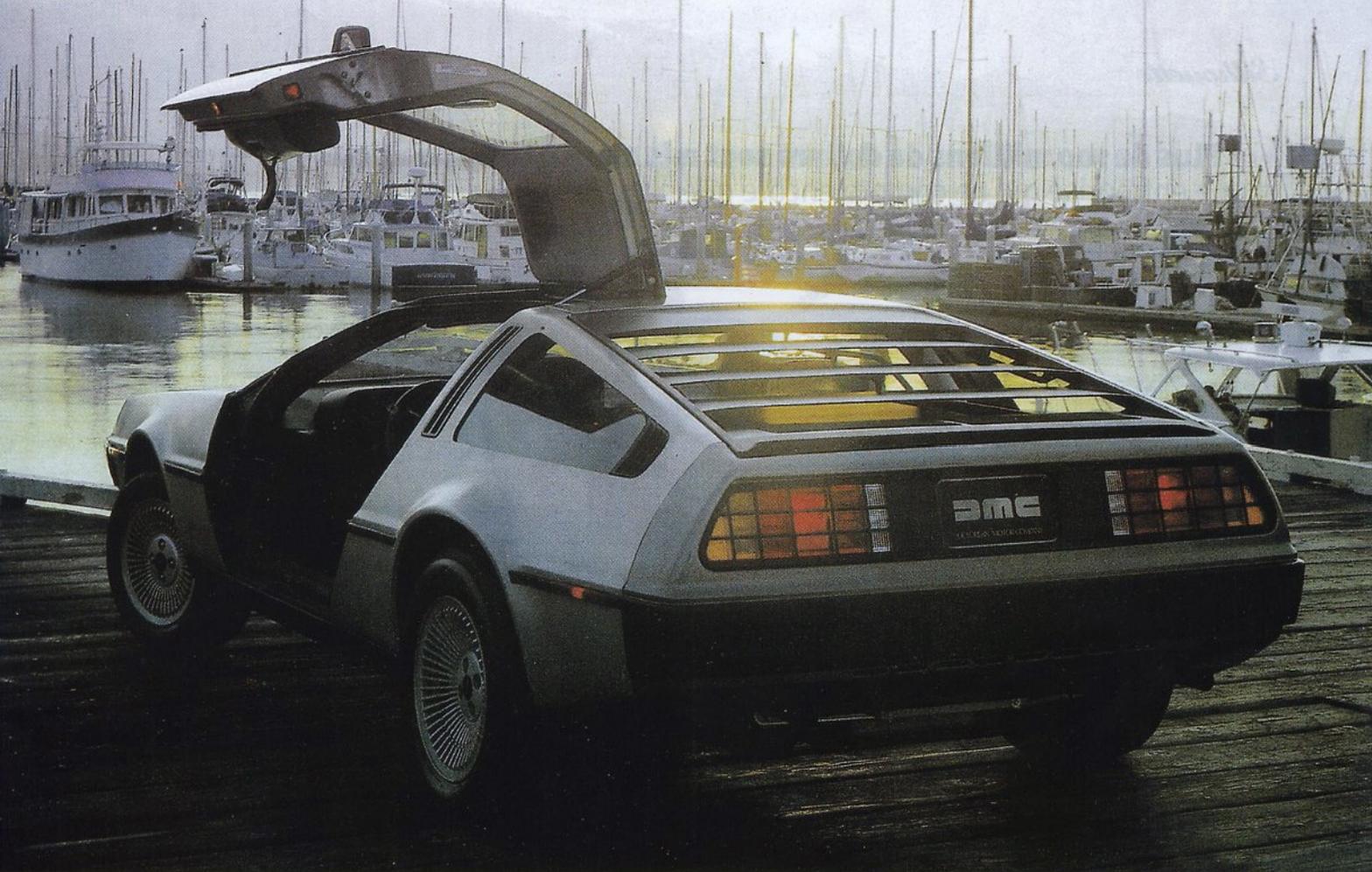


**C'est à John De Lorean que Pontiac doit en grande partie son rajeunissement d'image, et son positionnement de marque sportive. Tout en haut, cabriolet Firebird et ci-dessus, coupé GTO 1969 : deux séries à succès dont il fut l'inspirateur.**

futur du groupe est rendu public. Bien évidemment, ce rapport est extrêmement critique, notamment sur la qualité de conception des nouveaux modèles. L'enquête diligentée révélera que De Lorean lui-même est sans doute à l'origine de la fuite, mais elle fait également apparaître certains aspects inquiétants de sa personnalité. L'avertissement est sérieux : Edward Cole décide d'exiger sa démission. Un terrain d'entente est bientôt trouvé. John De Lorean quitte la General Motors en avril.

### Comment rebondir ?

Le choc pétrolier de l'automne 1973 secoue toute l'industrie automobile et la GM n'est pas la moins concernée par cette remise en question des principes sur lesquels reposait le style de vie de millions d'Amé-



ricains. Soudain, les critiques formulées par De Lorean à l'encontre de son ancien employeur prennent une nouvelle dimension. Il devient pour le grand public un prophète dont on sollicite l'avis sur tel ou tel problème économique ou social. Son image, loin d'être affaiblie par son départ de la GM, se consolide. C'est à partir de 1974, fort de cette nouvelle aura, qu'il commence à évoquer publiquement son vœu de mettre en production une voiture "révolutionnaire" qui porterait son nom (vaste programme...). De fait, il n'a pas oublié son projet de voiture de sport à deux places avec carrosserie en fibre de verre (le superbe prototype Banshee) qu'on lui avait refusé quand il était chez Pontiac, ce modèle étant jugé trop proche de la Corvette. Il a également à l'esprit

les études effectuées par des analystes de la GM démontrant que le marché des voitures de sport, majoritairement abandonné aux importateurs (la Corvette étant le seul modèle américain du genre), est en pleine croissance.

### Le goût de la différence

Rapidement, il décide que sa future voiture sera une GT luxueuse, un peu dans l'esprit de la Mercedes 300 SL dont il veut reprendre le principe des portes "papillon". Pour effectuer le travail de conception du prototype, il s'attache les services de Bill Collins, qui avait travaillé avec lui sur le projet Pontiac Banshee. Enthousiaste, ce dernier se met rapidement à l'ouvrage, au sein de la toute jeune société. De Lorean souhaite également →

**En 1980, la DMC 12 traitée dans un style assez futuriste par Giugiaro paraissait assez "spectaculaire", avec sa ligne cunéiforme, sa carrosserie en inox et ses portes "papillon". Les performances n'étaient cependant pas au rendez-vous. Quant à la qualité de fabrication, elle laissait singulièrement à désirer sur les premiers modèles. Ci-dessous, le "squelette" de la caisse vient s'ajouter à une structure châssis très sophistiquée. Colin Chapman a opportunément apporté son savoir-faire en corrigeant le projet initial de l'équipe américaine constituée par De Lorean.**

## L'ESPRIT À LA LETTRE... LES GRANDES ESPÉRANCES

Baptisée DMC 12 en raison de son prix de vente initialement fixé à 12000 dollars, la De Lorean doit beaucoup à Colin Chapman. Son comportement est d'ailleurs à rapprocher de celui d'une Esprit, même si elle est alourdie par sa cuirasse d'acier inoxydable qui porte son poids à 1 300 kg. Son moteur monté à l'arrière est une variante du décevant V6 PRV homologué aux Etats-Unis par Volvo. Dans cette version, il ne développe guère que 130 ch, ce qui peut paraître bien modeste pour une sportive de ce poids (une Porsche 911 SC 3 litres affichait alors 204 ch). Pourtant, la presse américaine estimait cette puissance "suffisante" dans le contexte de l'époque, la crise énergétique ayant quelque peu émoussé les désirs de performances d'une bonne partie de la clientèle.

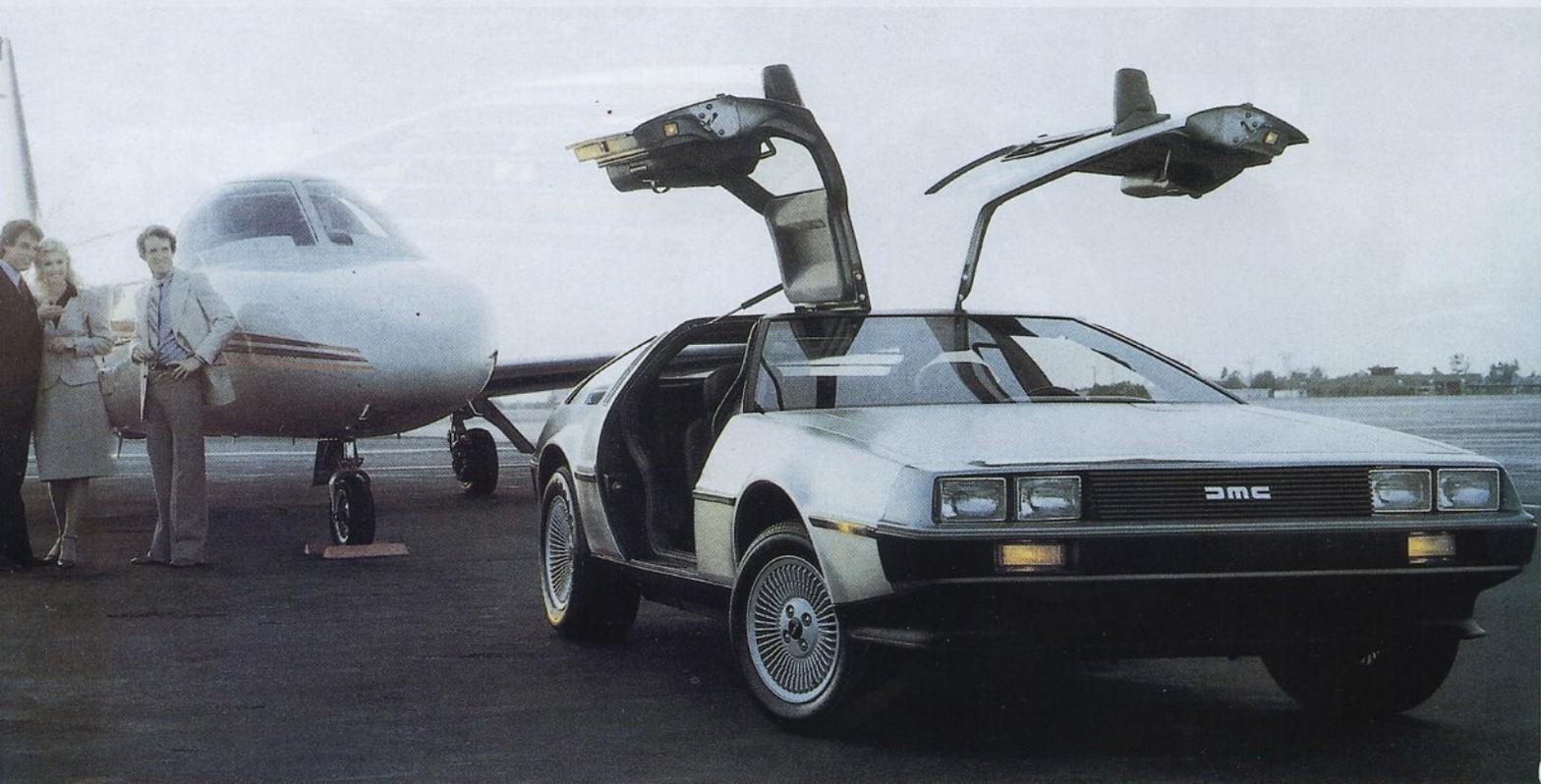
Une version bi-turbo était néanmoins à l'étude lorsque l'usine a fermé ses portes. Mais c'est surtout le dessin de Giugiaro qui constitue le point fort d'une voiture devenue assez rare aujourd'hui (8 300 exemplaires auraient été produits). D'ailleurs les quelques 50 exemplaires présents sur le territoire français sont l'objet d'un marché soutenu. Enfin, les problèmes de qualité dont elle a souffert au moment de sa commercialisation sont désormais bien connus et des solutions existent pour y remédier. Reste à imaginer ce qu'aurait pu devenir la De Lorean DMC 12 avec un moteur plus poussé et quelques améliorations circonstanciées.



A n'en pas douter, la base était bonne. Une caisse en fibre de verre aurait sans doute avantageusement réduit le poids de la voiture tout en s'avérant moins coûteuse à fabriquer. Il aurait été tout aussi judicieux d'en revenir à un système d'ouverture plus traditionnel pour les portières (très complexes à ajuster et à faire fonctionner,

sans parler des vitres latérales inutilisables). Moyennant quoi, la De Lorean serait peut-être devenue un produit "viable". Viable, mais certainement moins typé. Telle quelle, la DMC 12 reflète bien les rêves visionnaires d'un ancien dirigeant de la GM, et c'est sans doute son avant-gardisme très connoté qui lui a valu de devenir l'une des vedettes irremplaçables du film *Retour vers le futur*. Belle revanche pour ce symbole ambulant d'un désastre financier et humain que l'Irlande du Nord a mis longtemps à digérer...

●●● Plus de 100 millions de dollars sont mis alors à la disposition d'une entreprise qui ne compte encore que 20 salariés ●●●



innover en matière de sécurité, sa coque devant notamment être réalisée à partir du procédé ERM (l'Elastic Reservoir Modling) qui apporte légèreté et rigidité. Les trains roulants ainsi que les éléments mécaniques sont supportés par deux châssis indépendants, et l'ensemble est recouvert d'une peau d'acier inoxydable (laissé brut, sans peinture couvrante) qui doit afficher la longévité de la voiture. Le style en est confié à Giugiaro dont les premiers dessins font apparaître le

sigle DSV sur la calandre pour (De Lorean Safety Vehicule).

Fin 1976, le premier prototype roulant est prêt tandis que la De Lorean Motor Company et plusieurs sociétés satellites se sont déjà lancées dans la collecte des fonds nécessaires. Mais l'apport fourni par les investisseurs privés qui se sont manifestés jusqu'à présent semble bien

insuffisant, et John De Lorean a besoin de capitaux beaucoup plus importants. En avril 1977, il parvient à un accord avec le gouvernement portoricain qui doit lui fournir un appui financier d'envergure, à condition toutefois qu'il apporte de son côté 25 millions de dollars. Le milliardaire saoudien Akram Ojeh est disposé à investir cette somme, mais, avant de s'engager, il fait réaliser une étude du projet. Celle-ci révèle, entre autres choses, que les prévisions de ventes (30 000 voitures par an) ne tiennent pas compte des conséquences pour le marché visé de la crise énergétique déclenchée par l'OPEP. Il en

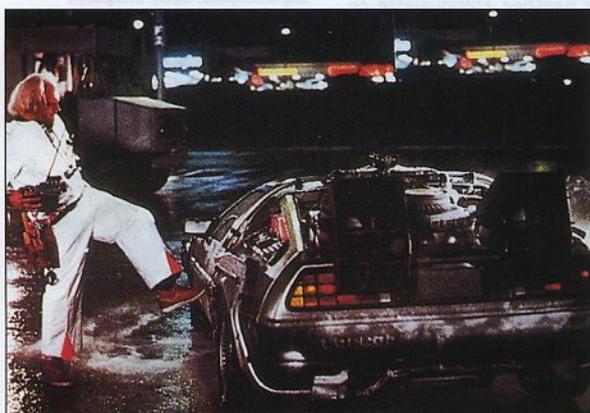
ressort donc que les ventes ne devraient pas excéder 7 000 unités par an, ce qui rend impossible la rentabilité du projet. Comme la suite de l'histoire le démontrera, l'exactitude de ce chiffre révèle après coup que l'échec était prévisible. L'investisseur se retire donc, et l'accord avec Porto Rico tombe à l'eau. Fin du premier acte.

### 100 millions de dollars en cadeau de bienvenue...

Finalement, après avoir envisagé un partenariat avec la République d'Irlande, qui a également rejeté le projet, c'est l'Irlande du Nord qui accueillera finalement l'usine De Lorean. L'accord signé le 3 août 1978 prévoit la construction d'une usine à Dumnurry, dans la banlieue sud de Belfast, et du travail pour 2 500 personnes. Le gouvernement travailliste se réjouit alors d'attirer un investisseur dans cette région très agitée et ravagée par le chômage, au point de ne pas réaliser que le projet est très risqué et que sa réalisation dépendra presque uniquement des généreuses subventions qu'il s'apprête à verser. Plus de 100 millions de dollars sont ainsi mis à la disposition d'une entreprise qui ne compte encore qu'une vingtaine de salariés. La construction de l'usine débute en octobre, et, en parallèle, le prototype sur lequel Collins a travaillé pendant trois ans doit maintenant être retravaillé en vue de la mise en production, mais, contre toute attente, cette tâche est confiée à Lotus (pour qui l'affaire sera très lucrative...). Guère convaincu par le travail réalisé, Colin Chapman reprend tout à zéro.

### L'esprit de synthèse...

Par manque de temps, ce dernier se contentera de réaliser un clone de "Lotus Esprit en acier inoxydable", selon les propres termes de Collins ! Le procédé ERM,

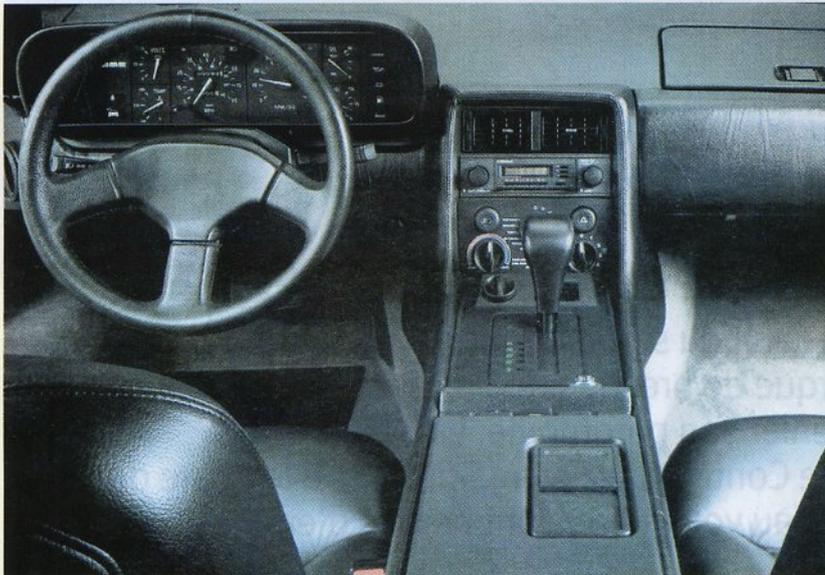


**Réhabilitation ? La série à succès Retour vers le futur signée Steven Spielberg a contribué à populariser la DMC 12 en la transformant en une fabuleuse machine à explorer le temps. Comme l'originale, elle a connu certains dysfonctionnements d'une époque à l'autre...**

dont les droits avaient été achetés et qui devait contribuer à l'originalité de la voiture, est abandonné au profit du système VARI utilisé par Lotus. Les deux châssis séparés prévus à l'origine seront remplacés par un châssis-poutre très semblable à celui de l'Esprit. Ce remodelage conséquent est effectué dans la précipitation, et l'ambiance devient rapidement conflictuelle entre les ingénieurs de Lotus et ceux de Dumnurry qui ne sont pas habitués aux mêmes méthodes de travail. Ces difficultés vont se traduire sur la chaîne de montage où des ajustements de dernière minute devront être réalisés par une main-d'œuvre moins qualifiée pour ce genre d'exercice que celle qui opère chez Lotus. Malgré tous les problèmes de qualité et d'homologation, les premières voitures sortent de chaîne au début de l'année 1981 et la distribution commence au printemps. Aux Etats-Unis, les voitures seront inspectées de fond en comble dans des centres de qualité avant d'être envoyées aux concessionnaires. Si l'accueil de la presse spécialisée semble plutôt positif, le public apparaît, lui, franchement enthousiaste : alors que le prix de vente officiel de la voiture est fixé à 25 000 dollars, la première DMC 12 d'occasion se vend déjà 34 000 dollars !

## Premiers nuages

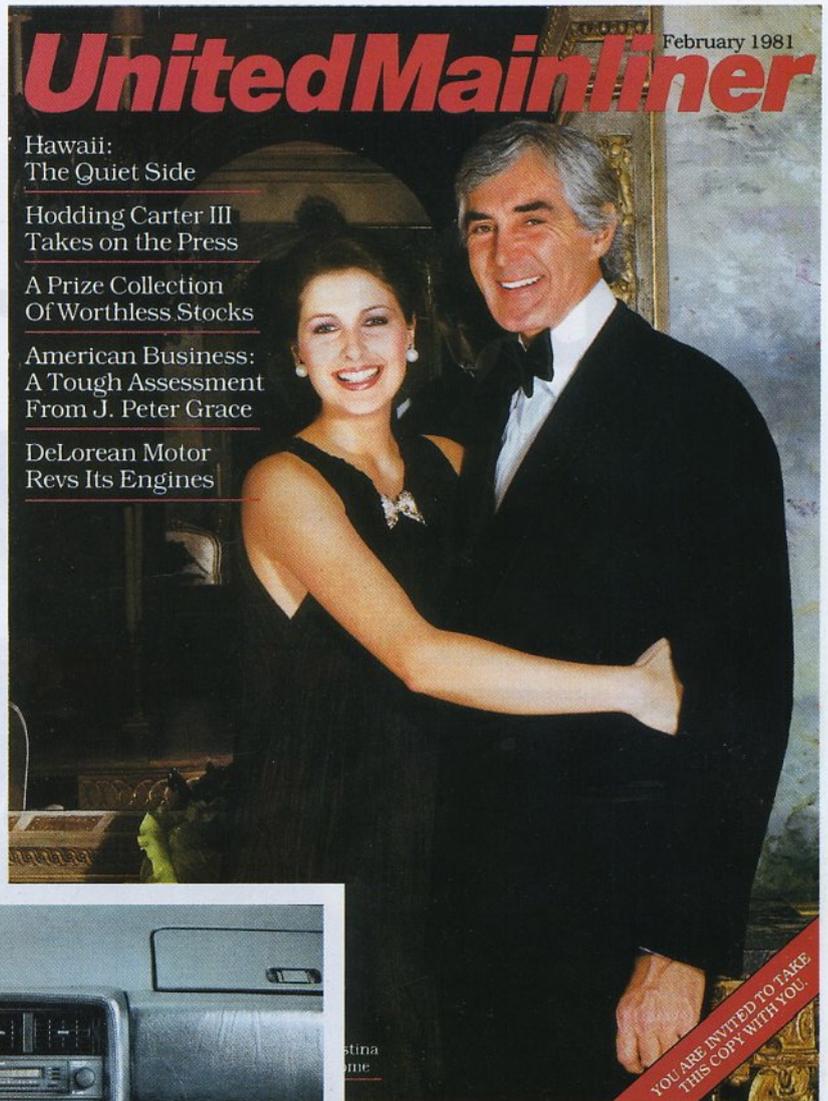
Les ventes démarrent très bien avant de s'effondrer sensiblement dès la fin de l'année 1981. La piètre qualité de la voiture commence déjà à entacher son image : les premiers exemplaires livrés ont dû être rappelés à l'usine de Dumnurry à deux reprises, à chaque fois



pour des problèmes affectant la suspension avant. Pendant ce temps, John De Lorean court après l'argent qu'il continue de dépenser dans des projets parallèles tels que celui d'une berline dérivée ou d'un bus DMC, sans se préoccuper de réduire son train de vie ainsi que le rythme des dépenses de la société. La situation est telle qu'après le départ de trois directeurs financiers successifs, sa secrétaire personnelle, d'origine anglaise, tentera dans un réflexe patriotique d'avertir son gouvernement du tournant dramatique que prennent les événements en interne.

## Plus dure sera la Chute...

Le verdict ne tarde pas : en février 1982, la société dépose son bilan. Loin d'être découragé, John De Lorean espère encore trouver une solution au cours des mois



Hawaii:  
The Quiet Side

Hodding Carter III  
Takes on the Press

A Prize Collection  
Of Worthless Stocks

American Business:  
A Tough Assessment  
From J. Peter Grace

DeLorean Motor  
Revs Its Engines

suivants. Mais le 19 octobre 1982, au moment où l'administrateur provisoire est sur le point d'obtenir un accord avec un groupe d'investisseurs britanniques, John De Lorean est arrêté à Los Angeles pour trafic de cocaïne. Tout est fini.

Plus tard, au moment du procès, un enregistrement vidéo de l'arrestation sera rendu public par Larry Flynt. Il en ressort que le FBI a tendu un piège à De Lorean en l'invitant à participer à un trafic de drogue inventé par l'agence pour la circonstance. Grâce à la révélation de ce "coup monté", De Lorean bénéficiera d'un non-lieu. Quant aux créanciers, certains d'entre eux ont tout de même fini par obtenir en 1999 sa mise en banqueroute personnelle et la saisie de sa propriété du New Jersey l'année suivante. Nul doute qu'un jour, la vie tumultueuse de John Z. De Lorean sera portée à l'écran, comme l'a été celle d'un autre aventurier (malheureux) de l'automobile, Preston Tucker...

TEXTE : LOUIS-THOMAS FEDERSPIEL

PHOTOS : ARCHIVES DE LOREAN ET RÉTROVISEUR

Remerciements à Olivier Fradin, président du De Lorean Club de France, pour ses précisions.

Sources :

John Z. De Lorean le dernier aventurier de l'automobile, par I. Fallons, J. Srodes, Londreys, 1985.

De Lorean Gold Portfolio 1977-1995,

Brooklands Books, 1995.

**Tout en haut : John De Lorean a beaucoup fréquenté le jet-set dans les années 70. Au point de figurer régulièrement en couverture des magazines people. On le retrouve ici "at home" en compagnie de Christina, sa "ravissante" épouse (expression consacrée)...**

**Ci-dessus : l'habitacle assez confiné de la DMC 12 brille davantage par ses plastiques que par sa qualité de finition. Sur route sinueuse, on oublie cependant ces menus défauts d'assemblage, car le plaisir de conduire est bien au rendez-vous de l'histoire. Agile et précise, la De Lorean offrait effectivement tous les ingrédients d'une "bonne" voiture de sport. A l'exception de son moteur...**