

2017

ALAIN
POLLACK

ZORA

Environnement :

Ordinateur Hewlett Packard, souris Microsoft, carburant « Château Pontet-Canet Pauillac 2012 »

Janvier 1953, New York, Hotel Waldorf-Astoria, le Motorama, le salon automobile exclusif de General Motors bat son plein. Avec ses 5 marques, Chevrolet, Pontiac, Buick, Oldsmobile et Cadillac, GM couvre tout l'éventail des besoins et des envies des consommateurs, allant des relativement économiques Chevrolet aux luxueuses Cadillac. Quelques soient ses goûts ou ses moyens l'acheteur d'une voiture trouvera forcément chez GM le produit qui lui convient. Il est donc parfaitement inutile d'aller voir ailleurs... chez Ford par exemple. Cette politique commerciale hégémonique est l'œuvre du « Chairman of the board » le PDG, le tout puissant Alfred Sloan qui dirige GM depuis 1923. Il a tout compris Alfred.

1. Au sortir de la guerre, les Américains des fifties ont soif de gaieté, de modernisme. Les techniques ont progressé, le formica, le plastique teinté dans la masse font leur entrée dans la maison. Le réfrigérateur et l'électroménager arrivent dans la cuisine. Le transistor, la télévision et le Rock'n Roll sont en gestation.
2. La formidable puissance industrielle du pays est désormais disponible pour produire en quantité des produits « civils ».

Au début du vingtième siècle, Henry Ford 1 s'était inspiré du Taylorisme pour créer la Ford T. Une voiture simple à construire, peu chère, facile d'entretien et de réparation et couvrant tous les besoins de déplacement ou de transport des Américains. Le prix de « Tin Lizzie » comme on l'appelle familièrement n'a cessé de baisser. Elle coûtait 850 \$ en 1908 et seulement 360 \$ en 1916. Résultat, elle a été produite entre 1908 et 1927 à 16 482 040 exemplaires. Toutes noires évidemment. Qui dit mieux ?...

Qui dit mieux ? Alfred Sloan a de l'ambition pour son entreprise. Il a parfaitement intégré les leçons du Taylorisme et du Fordisme. La simplification des tâches permet d'augmenter le « rendement » des ouvriers de façon considérable et ainsi de produire plus et à moindre coût mais il a aussi compris que les consommateurs de 1950 ne sont plus ceux de 1920. Fini le puritanisme rigide d'un Henri Ford 1, l'exaltation de la seule valeur travail, de l'effort, le rejet du plaisir assimilé au péché.

Le citoyen de 1950 veut vivre avec du neuf du beau, du pas cher, s'amuser, paraître ...

Le Motorama c'est le rêve Américain à portée de main, à portée de bourse. Les voitures sont présentées sur un mode glamour terriblement kitsch.

Sous un ciel de strass étoilé des danseuses en ballerines et tutus virevoltent sur une musique sirupeuse dégoulinante de violonades puis s'écartent sur une révérence gracieuse laissant s'ouvrir un immense rideau qui dévoile lentement le nouveau modèle phare de la marque rutilant de tous ses chromes. Et il en est ainsi pour chacune des cinq marques du groupe. Le visiteur doit en prendre plein la vue. Il doit impérativement passer commande avant de ressortir du Waldorf. Un acompte simplement, le crédit fera le reste. Sloan transforme ainsi un achat raisonné et murement réfléchi en un acte pulsionnel. Un péché...

Différents stands présentent les innovations techniques. Sous des coffres de plexiglas des écorchés de moteurs ou de boîtes de vitesses en fonctionnement lent permettent à chacun d'en comprendre le fonctionnement. Freins et directions sont désormais assistés et madame, qui a son mot à dire dans l'achat d'une voiture, peut tester la surprenante douceur de conduite d'une lourde Chevy.

Mais le clou de l'exposition c'est la Corvette, le modèle sport de GM destiné à concurrencer les productions Européennes. En effet, les G's restés en Europe après le conflit mondial ont pu goûter aux charmes des petites voitures vives et légères qui contrastent avec les lourdes machines de leur pays. Encouragés par leurs gouvernements respectifs, l'Europe a besoin de devises. Les constructeurs européens, qui ont compris qu'un marché immense s'ouvrait à eux, exportent aux USA par cargos

entiers l'essentiel de leur production. Les MG, les Triumph, les Jaguar, les Porsche 356 font un tabac outre Atlantique.



« Motorama 1953 »

Le show GM est un succès. Les Américains passent commandes. A Detroit, Alfred Sloan se frotte les mains. Les remontées de ses commerciaux sont excellentes. Sa stratégie est bonne. Il a fait en sorte que les 5 marques du groupe fonctionnent comme des entités indépendantes avec une seule consigne, ne pas se concurrencer les unes les autres mais, au contraire, se compléter. L'idée c'est qu'un jeune Américain entrant dans la vie active qui désire s'acheter sa première voiture soit un client Chevrolet. Ensuite, au fur et à mesure de l'évolution de sa carrière, il pourra s'offrir une Buick ou une Pontiac et, à l'âge de la retraite, passera à la « Cad' ». C'est l'American way of life versus Sloan.

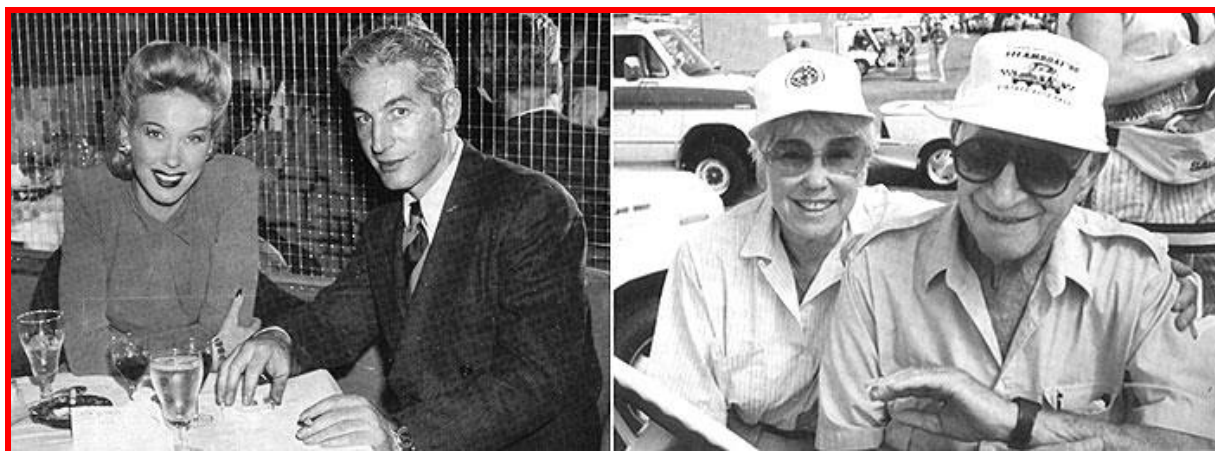
C'est un bon visionnaire et un gestionnaire de talent cet Alfred Sloan mais, c'est aussi un homme d'affaires dont l'habileté peut confiner parfois au cynisme. N'a-t-il pas proposé à différents états de remplacer leurs vieux tramways usés jusqu'à la corde par des bus GM vendus à des prix très modérés. Une fois l'affaire conclue, il a « suggéré » aux mêmes états de supprimer les lignes non rentables et de concentrer les bus tout neufs sur les lignes plus fréquentées afin d'offrir un meilleur service aux clients les plus nombreux, laissant ainsi des centaines de milliers d'Américains sans moyen de transport et qui devront s'acheter bon gré mal gré une voiture. Une Chevrolet par exemple... cynique mais efficace Alfred.

En revanche, dans un autre quartier de Detroit, chez Ford, on fait un peu grise mine. Henri Ford 2, qui a succédé à son grand père après la mort prématurée de son père Edsel, n'a pas encore réalisé que l'époque a changé. Certes, les Ford ne sont plus uniformément noires, on a adopté la ligne ponton, dessiné de jolis cabriolets et aussi de séduisants « woodies » dont les panneaux de bois couvrent élégamment une partie de la carrosserie, mais, les Américains ont surnommé les Ford les « ShoeBox », les boîtes à chaussures, c'est tout dire. On est encore numéro 1 des ventes, loin devant GM mais pour combien de temps...

Dans la foule qui se presse au Waldorf Astoria, un homme à la très chic et très discrète élégance Européenne contemple avec un intérêt particulier la Corvette.

Il s'appelle Zora Arkus Duntov.

Il est né sous le nom de Zachary Yakolovich Arkus le jour de Noël 1909 à Bruxelles de parents Russes venus étudier la botanique pour elle, l'ingénierie pour lui et, à 44 ans, sa vie est déjà un roman digne de Kessel ou d'Hemingway. Leurs études terminées, les Arkus rentrent en Russie et s'installent à Saint Petersburg qui deviendra bientôt Leningrad. Tous deux sont des militants très actifs de la toute jeune révolution. La mère, Rachel, occupe un poste de hautes responsabilités dans le gouvernement Lénine. Ils donneront naissance à un deuxième garçon, Yura, de 7 ans plus jeune que Zora. A l'école, puis au lycée, Zora est un excellent élève avec un goût particulier pour la technique aussi bien théorique que pratique. A 10 ans, il se livre à une étude très critique de son vélo estimant que le fabricant est un idiot d'avoir conçu un tel rapport de démultiplication entre le plateau avant et le pignon arrière, Avec un rapport différent on aurait pu rouler plus vite mais, certes, au prix d'un effort beaucoup plus élevé sur les pédales. Cette recherche sans concession de la performance guidera toute la vie de Zora.



« Zora et Elfie »

C'est un garçon joyeux et sociable qui prend volontiers des risques physiques et qui n'hésite pas à faire le coup de poing surtout lorsqu'il s'agit de défendre son cadet.

Pendant la période trouble de la révolution la nourriture devient rare et précieuse. Zora trouve par hasard un vieux 45' Smith et Wesson tout rouillé. Il le nettoie et le remet en service pour protéger sa famille. Il se promène volontiers le colt à la ceinture. Il raconte que dans le jardin attenant à son école on faisait pousser des choux pour nourrir élèves et professeurs et qu'il fut désigné « gardien des choux » rôle qu'il prit très à cœur. Une nuit, il surprit une vieille femme en train de voler les précieux légumes. Jambes écartées, bras tendus, il la mit en joue et la menaça de tirer si elle ne partait pas immédiatement en abandonnant son butin.

« Non, dit la femme. Tu es trop jeune, tu n'es pas aussi stupide que les adultes, tu ne vas pas tirer sur une vieille femme qui veut simplement manger. »

Effectivement, Zora ne tira pas.

Le ménage Arkus fonctionne sur un mode particulier. Libre, dirions-nous aujourd'hui. Evoluant dans le milieu artistique, madame Arkus a de nombreuses aventures qui ne semblent guère affecter Joseph son mari même si une liaison avec le peintre Français Marc Chagall semble un peu s'éterniser. Finalement, elle divorce pour épouser Jacques Duntov, un excellent ami de Joseph. Cela ne pose pas de problème. Toute la famille « recomposée » vit sous le même toit. L'entente est si harmonieuse qu'à la mort de son père Zora ajoutera le nom de son beau-père « Duntov » à son patronyme.

Pourtant, au début, Zora n'appréciait pas beaucoup le nouveau mari de sa mère pour d'étranges raisons. Non pas parce que c'était un étranger qui venait s'incruster à la maison mais, parce que Ingénieur électricien, il ne comprenait rien au fonctionnement des locomotives...

En 1926, Zora a 16 ans. Son beau-père est envoyé à Berlin par le gouvernement soviétique. Toute la famille suit, sauf Zora qui reste encore un an à Leningrad pour ses études avant de rejoindre sa famille en Allemagne. En 1927, il intègre l'université de Darmstadt pour préparer un diplôme d'électricité. Mais, il s'orientera bientôt vers la mécanique et ira étudier à Charlottenburg.

Lorsqu'il est à Berlin, plus par plaisir que par nécessité, il trouve un job à temps partiel dans un magasin de motos. Devant la vitrine, il voit passer fréquemment un jeune fou furieux lancé à toute allure sur une moto hurlante de ses échappements libres. Fasciné, il la surveille et profitant d'un arrêt du jeune pilote, il l'aborde.

« *Je m'appelle Bernd Rosemeyer* », sourit le jeune homme en lui tendant la main. ¹

Ils deviennent copains et, sur ses conseils, Zora s'achète une 350 cc Diamant à soupapes en tête. Une machine ultra puissante pour l'époque.

Dès lors les deux jeunes gens se lancent dans des courses folles dans les rues de Berlin, assourdissant tout le voisinage et terrifiant madame Arkus.

En bon fils, pour répondre au désir bien légitime de sa mère, il accepte de troquer la dangereuse moto vrombissante contre une voiture, véhicule qu'elle juge plus sûr. Hélas ! pour son passage aux quatre roues il choisit une « Bob », une machine de compétition destinée à tourner sur les circuits ovales, sans freins avant et peu de freins arrière, dont seuls deux exemplaires ont été construits. Beaucoup d'essence, beaucoup d'éther, puissance démoniaque, bruit d'enfer. Madame mère à du mouron à se faire. Ce n'est plus à 100 km/h que Zora sillonne les rues de Berlin mais à 120...

Plus tard il remplacera la Bob par une Bugatti 30 d'occasion.

Un autre de ses copains, Asia Osley, avait fondé en cachette de sa famille assez fortunée, une écurie de course pour courir en MG. Zora fut recruté comme mécanicien et second pilote. Ils participèrent sans résultat notable à des courses en Allemagne et en France. Un jour Asia Osley eut un accident à grande vitesse au Bol d'Or à Monthléry. Sa MG prit feu et il subit de très sérieuses brûlures qu'il expliqua à ses parents en racontant qu'il s'était endormi dans son lit en fumant une cigarette ce qui avait mis le feu au matelas...

Tels étaient les copains de Zora à cette époque-là...

L'absence de victoire ne décourage pas les deux jeunes gens, bien au contraire. Zora décide de construire sa propre voiture de course sur la base d'une vieille Talbot rebaptisée « Arkus » dont il améliore le moteur grâce à une culasse de son cru. Là-aussi, le succès n'est pas au rendez-vous mais, cela permet à Zora d'approfondir sa connaissance des voitures de courses et des écuries de compétition.

En 1934, Zora est diplômé de l'Université technologique de Berlin. Il commence à écrire des articles techniques dans la revue « Auto Motor und Sport ». C'est un jeune homme en pleine forme. Son charme slave, ses yeux bleus, son humour, lui assurent de nombreux succès féminins, jusqu'au 9 août 1935 ou, sur la plage de Herringsdorf, une station balnéaire Allemande, il aperçoit une ravissante jeune fille blonde occupée à faire des exercices de gymnastique. Il l'aborde, l'invite à se joindre à son petit

¹ *Bernd Rosemeyer devint un très grand et très célèbre coureur motocycliste puis automobile Allemand. Spécialiste des records de vitesse sa notoriété fut, hélas, exploitée par le parti Nazi qui le poussa à aller toujours plus vite jusqu'à ce qu'il trouve la mort le 28 janvier 1938, au volant d'une Auto Union lancée à 430 km/h sur une autobahn en construction.*

groupe d'amis dont l'inséparable Asia Osley. Elle accepte. Entre eux, c'est le coup de foudre immédiat, réciproque. Ils ne se sépareront jamais. Elle s'appelle Elfie Wolff. Elle est danseuse.

A cette époque, Zora vit dans une petite chambre de bonne sous les toits et Elfie, contrairement à ses petites amies précédentes, n'accepte pas de partager le minuscule logement avec les pièces de mécanique graisseuses qui traînent un peu partout comme le vilebrequin ou la culasse de la Bugatti. Par amour, il accepte de séparer mécanique et vie sentimentale. Ce fut sans doute un gros effort... Passionné autant par la technique automobile que par le pilotage en compétition, il rêve d'intégrer l'une des deux marques les plus prestigieuses d'Allemagne, Auto-Union ou Mercedes. Hélas, rêve sans espoir pour un jeune juif russe vivant en Allemagne avec des parents aussi ostensiblement communistes. Le parti Nazi finance et contrôle ces deux marques.

Consternés, Elfi et Zora assistent aux spectaculaires parades des Nazis dans Berlin.

« Assister à ces immenses défilés sans faire le salut Nazi était en soit un acte de rébellion très dangereux que nous étions bien peu nombreux à oser faire... »

Très vite, la situation s'aggrave. Les Juifs sont persécutés. Il faut fuir, vite, mais où ?

Ce sera la France et Paris où l'ami Asia Osley s'est déjà installé, la tête pleine de projets de voitures de courses et de compétition.

Arrivé en France en 1938, Zora travaille sur des moteurs diesel pour les camions Willème et, pour améliorer l'ordinaire, il devient aussi passeur d'or clandestin entre Paris et Bruxelles à bord d'une Ford trafiquée par ses soins absolument irrattrapable. Elfie, qui a entamé une brillante carrière de danseuse, rejoint Zora à Paris. Elle est engagée dans la célèbre troupe des Blue Bell Girls qui se produit aux Folies Bergères. En 1939, Elfie et lui se marient. Mais les Allemands arrivent et Zora et Yura, qui veulent se battre contre les Nazi, s'engagent dans l'aviation Française dans l'espoir de devenir pilotes de chasse. Espoir déçu, les Allemands arrivent plus vite que prévu. Ils n'auront pas le temps d'apprendre à piloter. On leur propose d'être mitrailleurs de queue sur bombardier ce qui touche singulièrement leur enthousiasme. De toute façon, en technicien averti, Zora a pu juger de la différence de qualité entre la Luftwaffe et l'aviation Française.

« Le Messerschmitt marchait 100 km/h plus vite que le plus rapide des Potez ou des Bloch. Quant à l'organisation... »

« A Mérignac, notre base fut attaquée par des bombardiers et chasseurs Italiens. Ils étaient beaucoup trop forts et trop nombreux pour nous qui n'avions qu'un seul escadron, Belge de surcroît, à leur opposer. En l'air, la confusion était totale. On aurait dit des mouches dans un bocal. Italiens ou Belges, personne n'était vraiment préparé, ça virevoltait dans tous les sens et au sol, la DCA tirait sur tout le monde, ne sachant pas faire la différence entre amis et ennemis... »

Pour Zora et Yura, l'expérience dans l'aviation de chasse s'arrêtera-là. A nouveau il faut fuir, vite et loin.

Zora obtient des visas pour l'Espagne pour toute la famille mais, avant de partir, il doit, à son grand regret vendre sa voiture à un ferrailleur espérant en tirer un peu d'argent. Mais le ferrailleur hausse dédaigneusement les épaules devant la Bugatti 30 et ne se montre guère généreux.

« Trop d'alu là-dedans, pas assez de ferraille, ça ne vaut rien... »

Laissant Elfie aux Folies Bergères, les deux frères rejoignent Bordeaux grâce à des moyens de transport divers et variés, beaucoup de marche à pied et quelques anecdotes savoureuses.

« La nuit, nous allions dormir dans les bordels. C'étaient des endroits surs, infestés d'Allemands, tout occupés à leurs petites affaires ; ils ne s'intéressaient pas à nous. Qui aurait pensé que deux jeunes juifs viendraient se réfugier dans un endroit pareil ? »

A son tour, Elfie quitte Paris pour Bordeaux au volant de sa petite Mg, s'efforçant de se frayer un chemin parmi les cohortes de malheureux qui tentent de fuir l'avancée inexorable des Allemands. Zora lui a donné une adresse où elle pourra se ravitailler en essence chez une amie.

« Une bonne copine, tu verras elle va t'aider... »

En fait, la bonne copine est une « ex » un peu lâchement abandonnée par Zora et assez furieuse de se retrouver devant une rivale victorieuse. Il faudra des heures de palabre à Elfie pour qu'elle accepte de lui fournir le précieux carburant.

Toute la famille se retrouve saine et sauve à Bordeaux. Puis, c'est l'Espagne, le Portugal et le bateau salvateur qui les emmène tous à New-York.

Après quelques engagements temporaires, Zora assisté par son frère créé « Ardun » (contraction d'Arkus et Duntov), une société d'Ingénierie et d'usinage de précision qui, très vite, grâce à la qualité reconnue de son travail, se met à œuvrer pour l'armée Américaine. Après la guerre, Ardun se reconvertisse dans la mécanique automobile. Zora s'occupe d'améliorer le rendement du moteur Ford V8 flathead et de résoudre son principal problème. Il fonctionne bien dans les voitures particulières mais, il chauffe lorsqu'il est installé dans des camions lourdement chargés. Zora lui dessine une nouvelle culasse mieux refroidie qui, accessoirement, permet d'en sortir 300 cv. Enorme pour l'époque. La culasse est vendue en accessoire pour le v8 qui ne pose, désormais, plus de problème de surchauffe. Mais une clientèle inattendue apparaît : celles des « hot rods ». Ces vieilles voitures coursifiées. La société Ardun devient aussi célèbre dans ce secteur qu'Offenhauser pour les moteurs des 500 miles d'Indianapolis.

Toujours titillé par le virus de la course, en 1946 et en 1947, Zora tente de qualifier une Talbot-Lago pour les 500 miles d'Indianapolis. Sans succès.

Ford ne se montrant pas intéressé par la production en série de la culasse « Ardun », Zora se désintéresse de sa société. La gestion d'entreprise l'ennuie.

Il accepte une offre pour aller travailler en Angleterre, chez Allard. Il doit assurer le développement et aussi le pilotage en course de la voiture sport maison.

Proposition beaucoup plus alléchante à ses yeux que de se pencher sur les chiffres du bilan ou du compte d'exploitation de Ardun qui ferme ses portes.

En 1952, il co-pilote la voiture aux 24 Heures du Mans. Mais, il réalise très vite que Allard n'a pas la taille suffisante pour lui permettre de voir sa carrière d'Ingénieur évoluer comme il le souhaite et décide de retourner aux Etats-Unis où se trouvent les plus importantes firmes industrielles mondiales.

Et c'est cet homme talentueux et disponible qui s'intéresse de près à la Corvette. Joli dessin, une carrosserie en fibre de verre très moderne, un peu plus volumineuse que les productions Européennes ce qui ne peut que plaire aux Américains habitués aux grandes voitures. Mais la mécanique est désastreuse. Sur un châssis de Chevrolet 1952 repose un poussif 6 cylindres à soupapes latérales pompeusement baptisé « blue flame » qui fournit théoriquement 150 cv mais, la puissance disponible se perd dans les méandres d'une boîte automatique à deux vitesses « powerglide » et aux roues arrière, il ne reste pas grand-chose de la « flamme bleue. Une flamme grise peut-être... C'est à se demander si elle n'irait pas plus vite en la poussant la « sportive Chevrolet ». Freins à tambour et suspension arrière rigide complètent ce tableau peu excitant.

Vraiment pas de quoi pavoiser.

A Coventry, William Lyons ², le patron de Jaguar, peut dormir tranquille, sa XK n'est pas prête d'être concurrencée... songe Zora. Mais au fond de lui, il sait comment transformer cette citrouille en carrosse. Il décide de faire acte de candidature chez Chevrolet en écrivant au directeur technique, Ed Cole.

Les portes du Motorama sont maintenant refermées.

Dans son bureau, Ed Cole est loin de partager l'enthousiasme du big Boss de GM. Certes, le Motorama a produit de bons résultats. Les prises de commandes de Chevrolet ont été excellentes mais, c'est la toute nouvelle Corvette qui l'inquiète. Paradoxalement, parce que, justement, on a enregistré plusieurs centaines de commandes. Mais c'est une chose d'admirer une voiture exposée sur un plateau et une autre de se retrouver derrière son volant. Jusqu'ici, personne ne l'a conduite la Corvette et les acheteurs ne vont pas tarder à être déçus, et à le faire savoir... La réputation de la voiture va en souffrir et cette mauvaise image risque de rejallir sur toute la production Chevrolet, voir sur GM... Pensif, Ed Cole relit encore une fois le courrier de ce candidat au nom curieux. Intéressant le cv. Brillant ingénieur. Il a amélioré des culasses Ford. Il a travaillé pour l'armée Américaine, ce qui est un gage de sérieux ³. La lettre de motivation est certes un peu brutale pour un postulant...

En quelques lignes, Zora lui explique pourquoi sa Corvette est une grosse bouse et comment lui, Zora Arkus Duntov, peut l'aider à la transformer en une véritable voiture de sport capable de concurrencer les Européennes.

Ed Cole se lève et marche de long en large dans son bureau pour mieux réfléchir. N'est-il pas trop tard ? La « bouse » est entrée en production. Mais Ed est un battant. Piqué au vif, il retourne à son bureau et appuie sur le bouton de l'interphone qui le relie à son assistante personnelle.

« Norma, faites venir ce monsieur Duntov... »

Et c'est le début d'une grande aventure...

Dès son engagement chez GM, en mai 1953, Zora est placé sous l'autorité directe de Ed Cole, qui est aussi le père du fameux small-block V8, et de Maurice Olley, le chef du service recherche et développement et spécialiste des suspensions et liaisons au sol. Il doit aussi composer avec Harley Earl, le responsable du design. Harley Earl, c'est l'homme de « l'obsolescence planifiée ». Earl conçoit les voitures en intégrant au départ la possibilité d'en modifier l'aspect sans changer les pièces coûteuses (coque centrale, vitres...). Il peut ainsi opérer à un rythme annuel un lifting qui démode artificiellement les modèles de l'année précédente. Zora aura pas mal de « divergences de vue » avec lui. Après quelques tâches destinées à tester ses compétences, il est impliqué dans le développement de la Corvette. Il travaille à en améliorer la suspension et, sur sa planche à dessin, il effectue les travaux préparatoires au remplacement du poussif 6 cylindres par le vigoureux small block v8. Il prévoit également de remplacer la boîte automatique par une boîte manuelle.

Mais un sérieux problème se pose, quelques semaines seulement après son arrivée, lorsqu'il annonce à ses responsables qu'il doit les quitter momentanément pour aller piloter une Allard aux 24 heures du Mans, comme il l'avait déjà fait en 1952.

« Allard ? Qu'est-ce que c'est que ça ?... » Interrogent Cole et Olley.

Zora leur montre des photos. Les deux hommes manquent de s'étrangler, de rire. On y voit un minuscule garage de briques rouges dans la banlieue de Londres encombré de pièces détachées de

² Williams Lyons sera anobli par la reine Elizabeth II en 1956.

³ Il semble que le passé activement communiste des parents de Zora ait échappé aux services de l'immigration, débordés à cette époque.

toutes sortes et une voiture de course à moitié désossée montée sur chandelles entourée de mécaniciens débonnaires, cigarette au bec préparant le thé. 17 h it's Tea time ...



« Allard »

C'est ça la « Allard Motor Co. Ltd ? Pas vraiment de quoi concurrencer GM.

« Ah ! ces européens... » et ils acceptent mais, promis juré, c'est la dernière fois que leur nouvelle recrue va perdre son temps à piloter en course des machines sans avenir.

A son retour, Zora doit travailler pendant quelque temps au développement de bus scolaires, ce qu'il vécut comme une véritable punition, avant de retrouver sa chère Corvette. Sa promesse de renoncer au pilotage est tenue... jusqu'au printemps suivant ou il avoue à ses chefs s'être de nouveau engagé pour courir les 24 h du Mans au volant d'une Porsche 1100 cc cette fois. Porsche voulant ainsi le remercier d'avoir dessiné une très efficace barre stabilisatrice pour améliorer le comportement de la 356 jusque-là bien instable. Ed Cole et Maurice Olley, un peu fâchés et un peu amusés, lui accordent une toute dernière permission exceptionnelle. Mais c'est la der des der... promis juré ...

Et puis Ed Cole, le motoriste, s'intéresse à ces curieux petits moteurs refroidis par air si éloignés de la conception Américaine et qui semblent si performants.

« Aux US on fait fonctionner les tondeuses à gazon avec ça ... » plaisante-t-il.

Et comme Zora et son équipe remporte la victoire dans leur classe, une nouvelle « dernière permission » lui est accordée pour piloter, à nouveau, pour Porsche en 1955.

Nouvelle victoire de classe mais cette fois la compétition c'est bien fini. Elfie ,qui accompagne toujours son mari, a été traumatisée par la catastrophe occasionnée par la Mercedes de Levegh.



« Porsche au Mans »

Contrairement à la culture GM focalisée sur la production industrielle et ignorant dédaigneusement la compétition, Zora pense, lui, que la performance et l'exploitation de celle-ci constituent une excellente publicité et parvient à convaincre Cole et Olley d'inscrire une Chevy, strictement de série mais équipée du small block v8, dans la célèbre course de côte de Pikes Peak en 1955.

« La compétition c'est une bonne publicité si on gagne mais, si on perd... » objecte Ed Cole dubitatif. Zora n'envisage pas cette hypothèse.

Pikes Peak, la « course vers les nuages » est longue de près de 20 kms. Chaque participant effectue le parcours individuellement. C'est une course contre la montre.

Départ à 2.865 mètres d'altitude et arrivée 1.440 mètres plus haut, dans les nuages...

Une route de terre battue. 156 virages sans aucune protection avec des pics vertigineux, jusqu'à 600 mètres de vide lorsqu'on arrive au sommet. De la folie pure...

La différence d'altitude, et donc de pression de l'air, est telle qu'elle influence notablement la puissance des moteurs entre le départ et l'arrivée. Cette différence d'altitude amène également des caractéristiques climatiques constamment changeantes avec des expositions au soleil variables et perturbant de façon importante les pilotes.

Un défi pour Zora.

Pas facile de trouver un bon pilote pour cette épreuve. Les conducteurs de talent préfèrent se réserver pour les 500 miles d'Indianapolis plus rémunérateurs en termes de primes et de publicité. Des trompes la mort, on en a à foison, alors qui prendra le volant de cette Chevy équipée d'un moteur gonflé à 300 cv ? Zora lui-même bien sûr...

Zora refuse le Roll Bar (arceau) dont on veut équiper sa voiture. Prélevée sur la chaîne, elle est bien assez lourde comme ça avec ses parechocs d'origine. Et puis, à quoi servirait une telle protection dans une voiture de presque 2 tonnes qui avale les virages à 100 Miles/h en glissade perpétuelle à 50 cm du précipice ?

C'est la première fois qu'une Chevy fait une démonstration de performances. Succès total. Zora bat le

précédent record des voitures de production de plus de 2 minutes. Champagne et Coca Cola coulent à flot à Detroit.



« Pikes Peak »

Quelques mois plus tard, sur le sable de Daytona Beach, au volant d'une Corvette équipée, elle aussi, du small block et d'un arbre à came spécial, dessiné par lui et baptisé le « Duntov Cam », il dépasse 150 mph (241 kmh). Jamais, une Chevrolet n'avait roulé aussi vite. Re-Champagne, Re-Coca ..

Désormais, Zora est le patron incontesté du développement de la Corvette. Il est entouré d'une brillante équipe d'ingénieurs et de techniciens et il a carte blanche, enfin presque...

Sous son impulsion, GM devient moins hostile à la compétition automobile. En France, on verra des Corvette au 24 h du Mans pilotées par Henry Greder et Marie-Claude Beaumont. Le même Henry Greder fera courir avec succès des produits GM, des Opel Kadett et des Commodore sous son nom le Greder Racing.

Mais la prudence est toujours de mise à Detroit. Si on gagne c'est GM si on perd c'est Greder...

A partir de 1955, le v8 small block de 4,6 litres, une boîte manuelle à 3 rapports, puis 4, sont proposés en option sur la Corvette mais aussi, sur toutes les Chevy.

En 1956, le 6 cylindres est abandonné.

L'injection sur laquelle Zora a également travaillé est disponible à partir de 1957. Elle offre un surcroît de puissance par rapport aux carburateurs.

La même année, GM inscrit aux 12 h de Sebring la sublime Corvette SS entièrement conçue par Zora qui s'est inspiré du dessin de la Mercedes 300 SL.

Destinée à la compétition, il est prévu qu'elle aille aux prochaines 24 h du Mans taquiner les Ferrari. Hélas, pour une première participation à une épreuve importante, les 12 h de Sebring, elle est contrainte à l'abandon après seulement 23 tours. Douche froide pour GM qui renonce à toute participation directe à la compétition. Zora fulmine.

À partir de l'année-modèle 1958, le dessin de la voiture est dynamisé par l'adoption de doubles phares avant. En 1959, le moteur sans cesse amélioré développe 360 cv.

En 1960, Zora décide de créer un engin spécifique pour tester toutes ses innovations mécaniques, la CERV 1⁴ pour (Chevrolet Engineering Research Vehicle number 1)



« La CERV 1 »

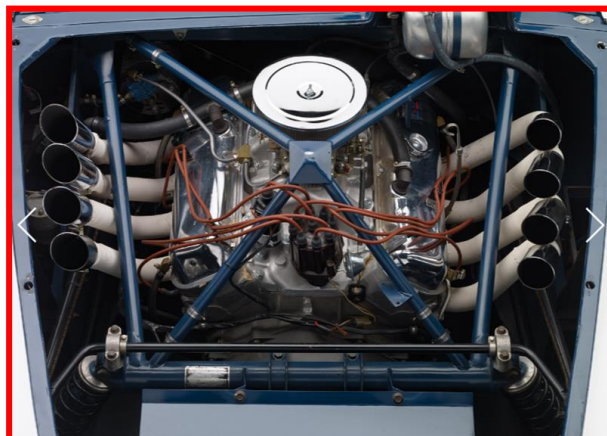
Et en 1963 apparait la Sting Ray première version, dessinée par Larry Shinoda. Une toute nouvelle ligne, plus tendue, plus moderne, splendide. Mécaniquement, c'est un produit 100 % Zora Arkus Duntov. En 1964, la vitre arrière en deux parties est remplacée par une lunette d'un seul tenant pour améliorer la visibilité. Elle dispose enfin d'une suspension indépendante sur les quatre roues et, à partir de 1965, les freins à disques deviennent un équipement standard, indispensable pour stopper ce monstre dont la puissance ne cessera d'augmenter. De 260 cv (small block 4,6 litres) à 375 cv (big block 6,5 litres).



« 1963, Sting Ray »

⁴ Aout 2015 la CERV1 a été vendue à Monterey pour 2 millions de dollars.

En 1964, Zora présente un nouveau proto, la CERV 2, destinée non seulement à tester ses expériences mais aussi à servir de base à une future voiture de course susceptible d'aller au Mans lutter contre la Ford GT 40. Car Ford est sorti de sa léthargie. Vexé par le refus d'Enzo Ferrari de lui vendre son entreprise, Henri Ford 2 décide de venir le battre sur son propre terrain, les 24 h du Mans, la course la plus emblématique d'Europe. Et le moins que l'on puisse dire est qu'il y met les moyens. L'entente de l'AMA (les 3 grands : GM, Ford et Chrysler), qui consistait à ne participer officiellement à aucune compétition, vole en éclats. Mais Zora, à son grand regret, n'est pas suivi par GM. La CERV2 restera un prototype de test.



« La CERV 2 »

Autre échec pour lui, l'architecture à moteur en position centrale. GM n'en voudra pas et restera fidèle au moteur installé classiquement sous le capot avant.

En 1965, le « big block » développe 425 ch et en 1966 et 1967, on peut s'offrir une Sting Ray équipée d'un moteur "Big Block 427 c.i." de 7 litres avec, officiellement, 438 chevaux, mais, les experts lui en supposent plus de 550 ⁵. Dans le collimateur de Zora, Ford Cobra, Ferrari 250 GT, et Jaguar avec sa type E « Lightweight ». Du beau monde...

⁵ Aujourd'hui dans les ventes aux enchères ces rares modèles peuvent dépasser les 500 000 dollars.

En 1968, une nouvelle Stingray (en un mot maintenant) remplace la Sting Ray. Inspirée du concept car Mako Shark, sa ligne est plus épurée. La mécanique ne change guère.

GM est toujours réticent à engager des voitures en compétition. Ce sont toujours les clients qui s'en chargent avec parfois la bénédiction et l'aide de la maison mère. L'acteur américain, James Garner, engage des Stingray aux 24 h de Daytona 1969. L'une d'elles termine sur le podium à la 3^{ème} place. En France, Henri (Titi) Greder, continue d'aligner des Corvette au Mans.

Mais bientôt la crise pétrolière sonnera le glas de la recherche de puissance à tous prix. Pour diminuer la consommation, on commencera par réduire la cylindrée des moteurs et, donc, leur puissance. Puis, viennent des mesures plus contraignantes encore avec les systèmes antipollution. C'est le début de la fin pour la Corvette telle que Zora la concevait. Heureusement pour lui, il atteindra l'âge de la retraite en 1975 et ne sera pour rien dans l'élaboration de la C4 qui fait hurler les fidèles. Un moteur bridé de toutes parts (qui sort tout de même 250 cv) mais, après la débauche de puissance de l'ère Arkus Duntov, elle fait figure de « voiture du quinquà à moumoute qui tente de faire la sortie de la fac... ». Cette opinion est assez injuste car les progrès techniques permettront très vite à la Chevrolet C4 de retrouver des puissances quasi identiques à celles de la génération précédente tout en respectant les nouvelles normes gouvernementales. Mais ce n'est plus une Stingray ...

Dans l'esprit du public, « l'épopée Corvette », reste associée à « Zora Arkus Duntov ».

Ceci est très probablement dû en partie à son histoire personnelle exceptionnelle. Juif Russe contemporain de la révolution communiste, fuyant le Nazisme. Coureur automobile, trafiquant d'or et Ingénieur. Arrivant sans argent à New York. Créant et développant sa propre entreprise. Puis intégrant l'un des trois plus grands constructeurs des Etats-Unis pour assurer le succès incontestable d'une fabuleuse voiture de sport.

A la retraite, Zora continuera à travailler pour l'automobile en tant que consultant pour De Lorean et les carburateurs Holley, notamment. Mais, il devra aussi répondre à de très nombreuses invitations. Il est devenu une figure extrêmement populaire aux USA et dans le monde. Pour occuper ses loisirs, il s'achète un avion dont il améliore les performances en vue de battre un record de vitesse au « Oshkosh air show de 1996 » mais, des problèmes de santé l'obligent à renoncer à ce challenge.

Zora Arkus-Duntov décède en Avril 1996. Preuve un peu particulière de son extraordinaire notoriété et de la reconnaissance de GM, l'urne contenant ses cendres est conservée au Musée National Corvette à bowling green dans le Kentucky.

Elfie, la Blue bell girl, la compagne fidèle, toujours souriante, surnommée « The first lady of the Corvette » est décédée en octobre 2008.



« Elfie Corvette, 1955 »

Sources :

1. *Zora Arkus-Duntov the Legend Behind the Corvette* (Jerry Burton, Bentley publishers)
2. *Henry Gerder, Only one life, mine : une seule vie, la mienne : autobiographie*, Nîmes, Éd. du Palmier
3. *François Granet articles pour : Aon Classic Car 31-35 rue de la Fédération 75717 PARIS Cedex 15.*
(AonClassicCar@aon.com)