



# CORVETTE

FOR RELEASE:

CONTACT:

#10391-3789

John Cafaro est Chef du Studio Chevrolet n°3, au GM Design Staff à Warren, Michigan. Pour le dire plus simplement, il est le directeur du bureau de design de voitures performantes, qui a tenu les Chevrolet Corvette et Camaro sur les fonts baptismaux.

General Motors a le souci de créer rien moins que les voitures les plus passionnantes au monde, et ce souci n'est partagé nulle part plus profondément qu'au Studio Three.

L'atmosphère y est tout aussi chargée qu'au cours des années soixante, lorsque feu Bill Mitchell dirigeait des projets aussi classiques que la Corvette Sting Ray 1963 et la Corvaire Monza 1965 dans les mêmes locaux.

Cafaro dessine des voitures depuis son enfance. Un de ses souvenirs les plus vivaces est le New York Auto Show de 1965, où il vit pour la première fois la Mako Shark. Lorsque deux ans plus tard, la Corvette 1968 à l'aspect agressif fut présentée, Cafaro se rappelle avoir pensé "Je ne peux y croire. Chevrolet construit la Shark."

Actuellement, c'est Cafaro qui est devenu le magicien.

Sa passion s'exprime dans la Corvette ZR-1 et dans la Beretta, dont le styling a été primé, toutes deux sorties du Studio Three.

Dans l'interview qui va suivre, John Cafaro explique le rôle du design dans la création de la nouvelle Corvette.

## **Dans l'optique du design, quelle définition appliqueriez-vous au terme "voiture de sport"?**

Une voiture de sport réussie doit traduire la personnalité de son propriétaire. Le conducteur doit avoir le sentiment de s'identifier avec son véhicule. Il se déplace avec lui. Au lieu d'être simplement transporté dans la voiture, comme vous pouvez l'être dans une limousine de luxe, le conducteur d'une voiture de sport est impliqué. Une voiture de sport peut être lisse et douce, ou elle peut être brutale comme la Countach. Mais une voiture de sport réussie est toujours le résultat d'un design. C'est notre travail de souligner la fonction de la voiture et de ne jamais la trahir par des détails superflus.

## **Quelle philosophie de styling applique le Studio Corvette?**

La pureté. Le design de la ZR-1 est un design à la limite, mais il n'est pas prétentieux. C'est presque être encore trop modeste que de le dire, la voiture est d'une élégance inquiétante. Comme un pur-sang.

#10391-3789

**Comment la ZR-1 se compare-t-elle à des voitures étrangères exclusives?**

Des voitures comme la Countach ou la Testarossa sont voyantes. Mais la Corvette n'est pas comme cela. Je suis peut-être partial, mais je pense que la Corvette ne présente pas une seule ligne qui détonne. Quel que soit l'angle sous lequel vous la considérez, vous ne pouvez la critiquer. L'attitude est correcte. Elle est gracieuse, athlétique.

**C'est votre travail d'assortir l'aspect aux performances. Quel est le rôle du designer dans le projet Corvette?**

Nous avons le sentiment que la Corvette a toujours été le leader du design ici à General Motors. Elle a toujours été la voiture qui captive l'imagination. Depuis les années de la Sting Ray, nous avons eu les gars les plus jeunes et les plus talentueux, aussi bien que les mordus de la Corvette, qui ont travaillé sur la voiture.

**Les quatre feux arrière sont un des signes distinctifs de la Corvette. Pourquoi avoir adopté des optiques rectangulaires pour la ZR-1?**

Un designer veut toujours aller plus loin. Retoucher quelque chose sans perdre l'héritage de la voiture.

**Expliquez-nous le rôle de l'héritage dans le design d'une voiture comme la Corvette.**

Cette voiture a ses fans. Vous n'imaginerez pas de dessiner une Corvette qui ressemble à une X1/9. Votre porte serait assiégée par une meute de mordus de la Corvette dans le dessein de vous assassiner. La Corvette a toujours été une voiture très aguichante. Pour utiliser une comparaison humaine, les surfaces et les formes sont musclées. La clé du "look" de la Corvette est l'allure des ailes avant, sa proue agressive. Le cockpit vous va pratiquement comme un gant ...

**Personnelle?**

Oui. Vous vous asseyez à l'intérieur et vous vous sentez en parfaite harmonie avec la voiture.

**Si vous deviez classer les voitures de sport les plus exclusives au monde au point de vue du design, où placeriez-vous la Corvette?**

Je pense tout en haut de l'échelle -- parmi les quatre ou cinq premières voitures au monde. Ce qui rend une voiture attirante n'est pas seulement son stylisme. C'est l'ensemble de la voiture. Prenez par exemple la Porsche 928S4. Elle représente certainement la quintessence de l'ingénierie allemande. C'est une voiture fantastique. Du point de vue esthétique plusieurs choses ne me plaisent pas, mais quand vous prenez le volant tout est parfait. C'est là où nous trouvons la Corvette. Elle se qualifie tant pour l'esthétique, que pour les performances.

**Voulez-vous dire qu'on retrouve dans la Corvette des traits de personnalité américaine. Si oui, comment la décririez-vous?**

Certainement. Cela se retrouve dans son héritage. La Corvette ne copie personne. Elle ne comporte pas les poncifs habituels aux voitures européennes, comme les gros pare-chocs massifs et les moulures très marquées. Elle a sa personnalité propre. Elle est plus racée, avec une beauté sculpturale que vous ne trouvez nulle part ailleurs. A ce point de vue, elle est la voiture la mieux équilibrée au monde.

**Le moteur de la ZR-1 est plaisant à l'œil. Quelle a été l'influence du Design Staff dans sa conception?**

Quand vous soulevez le capot, vous voyez que l'attention s'est portée sur les détails. Il a été construit avec soin et fierté. Nous avons influencé le design dans son ensemble, la façon dont il se présente sous le capot, la disposition des câblages. Nous le faisons depuis les modèles 1984.

**Donnez-nous quelques autres caractéristiques importantes du design de la Corvette ZR-1.**

Les roues et les pneumatiques de 17 pouces, la large voie, la large assise. Peu de voitures disposent d'une partie avant s'ouvrant complètement. Les quatre feux arrière sont un symbole. De même que les ailerons et les grilles d'aile. La nouvelle partie arrière est un développement logique.

#10391-3789

Et bien sûr, elle est lisse, elle s'intègre parfaitement dans l'ensemble, sans un gros pare-chocs formant un appendice à l'arrière de la voiture. Cette nouvelle partie arrière est réellement la signature de la ZR-1. Lorsque vous la rencontrez, vous voyez les pneus, la largeur, la force. Elle a des épaules musclées comme celles d'un pratiquant de body-building. Et la raison de l'élargissement de la carrure est évidemment d'accepter ces nouveaux pneus arrière. Nous aimons les voitures basses et bien assises. C'est toute notre préoccupation.

**La ZR-1 donne-t-elle une idée de ce que seront les prochaines Corvette?**

Absolument. Mais dans l'immédiat, elle est ce que nous pouvons faire de mieux. Non seulement pour Chevrolet, mais pour General Motors. Réellement, c'est de là que je viens. Je suis juste un membre de l'équipe Corvette, un amoureux de la marque. La Corvette n'est pas seulement le stylisme -- c'est aussi la puissance, l'adhérence, le freinage, la conduite, l'intérieur, le tout pris dans un ensemble.

# # # # #