

„Back to the Future“ macht DeLorean unsterblich

das noch vom politischen Gegner initiierte Projekt einfror. Inzwischen brach der Markt fast komplett zusammen. Man produzierte zuerst auf Halde, im Februar 1982 standen die Bänder erstmals still. John DeLorean schaffte es die "Halbfahrzeuge" zu verkaufen, so konnte die Produktion sechs Monate später, im August, wieder aufgenommen werden (später bezeichnete man diese Fahrzeuge als 83er Modelljahr). Doch der Verlust durch die 6 produktionslosen Monate war zu groß. Bereits einen Monat später ging die DeLorean Motor Company in Konkursverwaltung über, die Produktion wurde noch im September eingestellt.

Alle Versuche John Z. DeLoreans, Gelder aufzutreiben, um seine Firma zu retten scheiterten. Im Dez. 1982 wurde er in Los Angeles bei einem angeblichen Drogendeal mit einem Koffer voller Kokain verhaftet. Einen Tag nach seiner Verhaftung wurde die DeLorean Motor Company LTD geschlossen. Eine handvoll Arbeiter komplettierte noch so viele Fahrzeuge wie mit den vorhanden Teilen möglich war. Am 24. Dezember 1982 lief nach 8.583 Einheiten der letzte DeLorean vom Band. Er hatte eine 24Karat vergoldete Karosserie, und bestand aus noch vorhandenen Ersatzteilen der ersten beiden. Das noch vorhandene Inventar und die noch vorhandenen Ersatzteile wurden an eine Verwertungsgesellschaft namens KAPAC verkauft.

1997 kaufte die neu gegründete DeLorean Motor Company in Humble/Texas das komplette Warenlager. Eigentümer ist der Privatmann Stephen Wynne, John DeLorean ist an dieser Firma nicht beteiligt. Fast alle Ersatzteile für den DeLorean sind über die DeLorean Motor Company www.delorean.com zu haben.

Die Preßformen der Karosserie wurden als Schrott an Fischer verkauft und als Ballast für Netze in der Nordsee versenkt.

Im Lauf der folgenden Prozeßflut zeigten sich infantile Zusammenhänge und bis heute unaufgeklärte Finanztransaktionen zwischen DMC und Lotus. DeLorean selbst wurde im Drogenprozeß zwei Jahre später, von allen Anklagepunkten freigesprochen (man hatte festgestellt, daß das FBI die Sache eingefädelt hatte). Die letzten Prozesse betreffend DMC gingen 1996 in England zu Ende.

Bis 2000 lebte John Z. DeLorean auf seinem großen Anwesen in New Jersey. Als Folge eines Prozesses, den seine ehemaligen Anwälte gegen ihn führten, verlor er auch diesen letzten Grundbesitz. John DeLorean starb am 19. März 2005 mit 80 Jahren an den Folgen eines Schlaganfalls. Seine Urne wurde in Troy, Michigan, beigesetzt.

Die Legende lebt: Ein Mythos entsteht...

Inzwischen gab es viele Spekulationen um das "Aus" für DMC, und die Person John DeLorean selbst. Sicher ist jedoch, John Zachary DeLorean war einer der erfolgreichsten Männer der Automobilbranche. Als Ex-GM Vizepräsident mit eisernem Willen und schillernder Persönlichkeit, schaffte er es nicht nur, die fähigsten Köpfe der Automobilbranche um sich zu scharen. Allein sein Name war Garant genug für 100 Mio. Dollar Kredit. Er schaffte es als einziger, ein Unternehmen in dieser Geschwindigkeit aufzubauen, und ein neues Fahrzeug so schnell auf den Markt zu bringen. Das Scheitern von DMC läßt sich aus heutiger Sicht, wahrscheinlich nur

durch die zu ehrgeizigen Ziele erklären. DeLorean als Ex-GM Mann rechnete mit dem Massenmarkt. Hätte man statt 22.000 nur bis zu 4.000 Fahrzeuge pro Jahr produzieren wollen, hätte DMC wahrscheinlich überlebt. Was aber genau dazu führte, daß 2600 Arbeiter ihren Job verloren, und warum der "Traum" für John DeLorean selbst zum Alptraum wurde, können heute sicher nur sehr wenige beantworten. Deutlich zeigen sich jedoch bei etwas Recherche Parallelen zu Preston Tucker und dem Bremer Automobilbauer Borgward. John Z. DeLorean selbst meinte vor einiger Zeit in einem Interview, noch größer als der Fehler, die Turbo Version nicht zuerst auf den Markt zu bringen, war der Fehler sich mit der Britischen Regierung einzulassen.

Bis heute so schätzt man, haben mehr als die Hälfte der ca. 8600 gebauten DeLorean überlebt. Einige dieser Fahrzeuge, die 1981/1982 vom Band gelaufen sind, haben Fahrleistungen von bis zu 400.000 km hinter sich gebracht. Doch der Großteil steht seit Jahren gut behütet in den Garagen von Fans, bei Sammlern oder in Museen. Vielen Eigentümern war der "DeLorean Sports Car" schon damals zu schade zum Fahren. Inzwischen gilt der DeLorean als einer der schönsten Sportwagen der achtziger Jahre. Doch Edelstahlkarosserie, Flügeltüren, und der Kinoerfolg "Zurück in die Zukunft" machten den DeLorean zu einem Kultobjekt. Die Legende lebt! Die Chancen zum echten Klassiker stehen gut.

Mehr Informationen zu diesem Thema im Internet unter www.delorean.de www.deloreanclub.de

Recherche 2000: Michael Reinemuth
Überarbeitung 2006: Klaus Steiner
DeLorean Club Deutschland

Die Geschichte der DeLorean Motor Company

DMC

Wie alles begann...

John Zachary DeLorean startete seine Karriere in der Automobilbranche in den fünfziger Jahren als Ingenieur bei Packard. 1959 warb ihn dort Pontiac (ein

den Chefingenieur und einen brandneuen Wagen vom Fließband schnappte, um damit durch den "Water Check" zu fahren. Als Beiden das Wasser auf den Kopf tropfte, fragte er den Chefingenieur, ob er sich solch einen Wagen kaufen würde. Mit seinen Mitteln schaffte

GM. Das Buch wurde ein Bestseller. Nach einem kurzen Ausflug in andere Wirtschaftsbereiche kehrte der Automann nur einhalb Jahre später mit dem Plan einen "ethischen" Sportwagen zu bauen in die Automobilindustrie zurück.



John Zachary DeLorean mit seinem ersten Prototyp.

Unternehmen der General Motors Gruppe) ab. Bei Pontiac begann sein kometenhafter Aufstieg. DeLorean war maßgeblich an der Entwicklung des GTX beteiligt. Dieser Wagen begründete, die heute als „Muscle Car Ära“ bekannte Automobilwelt und brachte die damals kränkelnde "Pontiac Division" unter die "Big Three" genannten amerikanischen Autohersteller, gleich hinter Chevrolet und Ford. Als Ford gegenüber GM Marktanteile gewann, setzte man DeLorean 1970 als Manager bei Chevrolet (GM) ein, dem Teil des Unternehmens, welches am meisten Verluste einfuhr. John DeLorean hatte einen Sinn für das Verlangen des Marktes. Er verbesserte nicht nur Modelle und Ausstattungen. Sein erklärtes Ziel war die Verbesserung der damals katastrophalen Produktqualität und eine Kostenreduktion durch die Verwendung einheitlicher Teile innerhalb der GM Divisions. Erhalten blieb unter anderem eine Anekdote, bei der er sich

er es, daß Chevrolet 1973 erstmals mehr als 3 Millionen Autos verkaufte. Dies war ein Rekord für die gesamte Automobilindustrie. Diese Erfolge katapultierten ihn an die Spitze der "North American Car and Truck Divisions". Und nur wenig später beförderte man ihn zum Vize Präsident von General Motors, mit den besten Aussichten auf den Präsidentensessel. Niemals zuvor in der Automobilgeschichte hatte es ein Mann so schnell so weit gebracht. Doch in der Unternehmenszentrale ließ man ihm keinen Spielraum. Man mißbilligte seinen Lebensstil und bedeutete ihm, sich an die alten Unternehmensstrukturen zu halten. Reformen seien unerwünscht. Da er sich nicht beirren ließ, folgte das, was man heute als Mobbing bezeichnen würde. Verbittert kündigte er nur kurze Zeit später. Mit General Motors rechnete er in einem Buch ab: In "On a Clear Day you can see General Motors" beschrieb er die Mißstände bei

Die Grundsteine werden gelegt...

Die Gründung der "DeLorean Motor Company" erfolgte im Spätjahr 1974. Es gelang John DeLorean, Bill Collins als Chefingenieur zu gewinnen, einen Mann, der für neue Technologien offen war und mit dem er auch schon früher bereits gerne zusammengearbeitet hatte. Denn der neue Sportwagen sollte nicht nur mit den neuesten Fertigungstechniken hergestellt werden, sondern auch mit Sicherheitstechnik ausgestattet sein, die Maßstäbe setzen sollte.

1975 gab man Stardesigner Giorgetto Giugiaro (Italdesign) den Auftrag den Wagen zu zeichnen. Italdesign gilt noch heute als erste Adresse für Automobildesign.



Lotus entwickelt den DeLorean in 18 Monaten

Bekannt wurde der Turiner nicht nur durch Supersportwagen wie Maserati Merak, Lotus Esprit und BMW M 1, er zeichnete z.B. auch den Golf I für VW. Für das Design ließ man ihm weitgehend freie Hand. Fest stand nur der Wagen sollte Flügeltüren, eine Edelstahlkarosserie und einen Mittelmotor besitzen, mehr Platz im Innenraum haben als eine Corvette und den höchsten Sicherheitsansprüchen genügen. Ziel war es, den Wagen in die Marktnische des 6er BMW zu platzieren, und ihn als Alternative zur Corvette und teureren Sportwagen anzubieten. Das vergleichsweise junge Unternehmen BMW war für DeLorean selbst ein großes Vorbild. Er hoffte mit DMC einen ähnlichen Erfolgskurs zu beschreiten.

Zwischen 1975 und 1977 liefen die Arbeiten an den ersten beiden Prototypen auf Hochtouren. Doch Probleme traten auf. Weil die entsprechende Technologie noch nicht zur Verfügung stand, konnten diese nicht wie geplant aus dem neuen Werkstoff "ERM" (Elastic Reservoir Moulding) hergestellt werden. Die Fahrzeuge entstanden statt dessen auf einer "GFK" (Glasfaserverstärkter Kunststoff) Basis. Ebenso mußte das ursprüngliche Konzept, den Wagen mit einem Wankelmotor zu bestücken zugunsten eines 4 Zylinder Citroen Antriebsstrangs geändert werden, da VW den Wankel-motor nach der Übernahme von NSU nicht weiter verfolgte und auch Lizenznehmer Citroen seine Aktivitäten in diesem Bereich beendete. Bald stellte man fest, daß der Wagen hiermit nicht ausreichend motorisiert war. So zog man später noch den europäischen 3 Liter Ford V6 in Betracht, entschied sich dann aber für den als Euromotor bekannten französischen PRV-V6, da dieser über einen Katalysator verfügte und bereits ein Abgasgutachten

für die USA vorlag. Ende 1977 waren die Arbeiten an beiden Prototypen abgeschlossen.

Während der Arbeiten am zweiten Prototyp ging der erste quer durch die USA auf Promotion-tour, die dazu diente, ein Händlernetz aufzubauen. Im Herbst 1977 verfügte die DeLorean Motor Company (kurz DMC) bereits über 158 ausgesuchte Händler, die sich den Einstieg jeweils 25.000 Dollar kosten ließen. Auf der Suche nach einem Produktionsstandort kam Texas und Puerto Rico in die engere Auswahl. Die jeweiligen Regierungen boten Land und



Mike Loasby prüft einen bei LOTUS gebauten DeLorean Prototyp.

günstige Kredite um Arbeitsplätze zu schaffen. Hier schaltete sich 1978 die Britische Regierung ein. Sie bot DeLorean einen 100 Millionen Dollar Kredit, wenn er seine Fabrik im krisengeschüttelten Belfast in Nordirland baut.

Es ist soweit...

Im Frühjahr des Jahres 1979 begann man auf der grünen Wiese bei Dunmurry, einem Vorort von Belfast, mit dem Bau der bis dahin modernsten Autofabrik der Welt. John DeLorean verhandelte zwischen-

zeitlich mit Porsche. Die Zuffenhausener sollten den Prototyp zur Serienreife entwickeln, aber die Verhandlungen scheiterten, Porsche bat um mindesten vier Jahre für die Entwicklung. Zuviel für den ohnehin knappen Zeitplan, an den die Britische Regierung ihre Kreditzusage knüpfte. Also kam die englische Sportwagenschmiede „LOTUS“ zum Zuge, deren Gründer Colin Chapman, versprach, die Entwicklung zur Serienreife in 18 Monaten zu schaffen. Doch obwohl Chapman fast das ganze Konzept kippte, dauerte es mehr als 25 Monate. Geblieben waren nur die Edel-

stahlkarosserie und die Flügeltüren. Aus dem Mittelmotor wurde eine Heckmotorkonzept. Inzwischen war auch das Karosseriedesign von Italdesign nochmals überarbeitet worden. Ende 1980 waren die Arbeiten an der Fabrik in Dunmurry in Rekordzeit abgeschlossen. Mehr als 3000 Arbeiter wurden eingestellt und geschult. Man achtete darauf dass die Belegschaft exakt zur Hälfte aus Katholiken und Protestanten bestand. Dennoch blieb die DeLorean Motor Company nicht von Bombenanschlägen verschont.

DeLorean startet gigantische PR-Kampagne

Doch am 21. Januar 1981 war es soweit. Die ersten Serienfahrzeuge verließen die Produktionsstraße. Einige hundert der ersten Fahrzeuge wurden per Luftfracht nach Amerika gebracht (wenig später ließ man die ursprüngliche Planung, die komplette Produktion per Luftfracht in die USA zu bringen, aus Kostengründen fallen). Schon seit Beginn des Projekts lief eine gigantische Marketingkampagne, die nicht ohne Wirkung blieb. Die Händler benötigten die Showroomcars

Nur der kleinste Teil der Seitenfenster läßt sich (wegen des geringen Raumes in der Tür) öffnen. Front und Heck des DeLorean bestehen aus einem schlagfesten, verformbaren silbergrauen Polyurethan. Der Innenraum ist luxuriös möbliert, Leder, Klimaanlage, elektrische Fensterheber, elektrische Zentralverriegelung, Stereo-Cassettenradio, Digitaluhr (1981 noch eine Neuheit), und ein mehrfach verstellbares Lenkrad gehören zur Standardausstattung.

und Reifen besitzen vorne und hinten verschiedene Größen. Vorne 195/60HR 14 auf Felgen von 6 Zoll Breite, hinten 235/60 HR 15 auf 8 Zoll breiten Felgen.

Wählen konnte man ursprünglich nur zwischen Schalt- oder Automatikgetriebe, später auch die Farbe des Leders, entweder Schwarz oder Grau. Als Sondermodell gab es den DeLorean mit einer 24 Karat Gold beplankten Karosserie. Insgesamt drei Stück wurden davon gebaut.



Viel Leder wurde im luxuriösen Innenraum verarbeitet.

dringend, denn jeder mochte zu diesem Zeitpunkt einen DeLorean haben. Die Presse sparte seit Jahren nicht an Verschußlorbeeren, und die Werbung verkündete "Live the Dream".

Das Serienfahrzeug

Die Karosserie des DeLorean Sports Car (oft auch DMC-12 genannt, obwohl dies nie eine offizielle Bezeichnung war, sondern der interne Produktionscode) besteht aus einem edelstahlbeplankten Glasfasergrundkörper. Die Flügeltüren bestehen komplett aus Edelstahl.

Die Karosserie sitzt auf einem mit Epoxydharz beschichteten Doppel-Y-Stahlchassis, das große Ähnlichkeit mit dem des zur gleichen Zeit von Lotus entwickelten Esprit aufweist. Im vorderen Teil befindet sich der 51 Liter Kunststofftank, im Heck der 2.8 Liter V6 Euromotor, mit 5-Gang Schaltgetriebe oder 3-Gang Automatik. Die Gemischaufbereitung übernimmt eine Bosch K-Jetronic mit Lambda-regelung.

Der DeLorean besitzt eine Zahnstangenlenkung, verzögert wird mit einem 4-Scheiben Bremssystem von Girling. Räder

Um dem sportlichen Charakter des Wagens nachzukommen, befand sich noch eine Bi-Turbo-Version mit Ladeluftkühlung in Entwicklung. Trotz vieler Schwierigkeiten wurde die Entwicklung fertiggestellt, es kam jedoch nicht mehr zu einer Serienfertigung. Andere Projekte überwand die Planungsphase nicht. So zum Beispiel ein viertüriger Flügeltürer mit dem Produktionscode "Medusa", oder der geplante Lizenzbau eines deutschen Linienbusses mit dem Code DMC-80.

Schwanengesang...

John Z. DeLorean hatte bisher alle Probleme erfolgreich gelöst aber im Spätjahr 1981 wendete sich das Blatt. Um die große Nachfrage zu befriedigen hatte man die Produktion verdoppelt, das zog gravierende Qualitätsmängel nach sich. Obwohl dieser Mißstand zügig behoben wurde, dämpfte dies den Absatz nachhaltig. Die noch junge DeLorean Motor Company hatte aber noch keine finanziellen Rücklagen um diese Situation zu meistern. Hinzu kam noch, dass die neu gewählte Regierung unter Margret Thatcher, die zugesagten Kredite für