
DeLorean DMC 12: Zurück in der Gegenwart

Von Axel F. Busse, csn

Richtig populär wurde der Wagen erst, als seine Produktion längst eingestellt war und mancher hält den DeLorean DMC 12 noch immer für das Fantasieprodukt eines Filmdesigners aus Hollywood. Das Herzensprojekt eines ehemaligen General-Motors-Managers, das unrühmlich endete und heute viele Fans in aller Welt hat, startete vor genau 40 Jahren.

Dunmurry, im Frühjahr 1981: Der beschauliche Ort am südwestlichen Rand von Belfast ist nicht gerade das, was man eine prosperierende Gemeinde nennt. Jeder Vierte hat keine Arbeit, überregional hat das Nest lediglich durch einen Bombenanschlag der IRA ein Jahr zuvor von sich Reden gemacht. Ein 56-jähriger Amerikaner jedoch plant Unerhörtes: Aus dem Heer der beschäftigungslosen Maurer, Schreiner, Metzger, Verkäufer und Kraftfahrer will er die Belegschaft seiner Autofabrik rekrutieren. Sie sollen, mit moralischer und vor allem finanzieller Unterstützung der britischen Regierung, den von ihm kreierten Sportwagen bauen.

Schon Ende des folgenden Jahres ist der Spuk wieder vorbei. Die Thatcher-Regierung in London hat eine Darlehenszahlung fällig gestellt und ist nicht bereit, die an Absatzproblemen darbende DeLorean Motor Company (DMC) noch weiter mit Fördermitteln zu alimentieren. Als die Fahrzeugproduktion am Heiligen Abend 1982 endet, ist der Chef selbst kurz zuvor verhaftet worden. Auf der Suche nach Investoren war John Zachary DeLorean einem Drogenkartell auf den Leim gegangen, wird aber später freigesprochen. Zum Niedergang seiner Firma hatte unter anderem beigetragen, dass sich der Kaufpreis des Autos anstelle der angepeilten 12.000 Dollar nahezu verdoppelt hatte.

Auf den ersten Blick sieht der zweisitzige DMC 12 aus wie der Edelstahl gewordene amerikanische Traum. Der Traum platzte, aber von den rund 9000 produzierten Fahrzeugen dürften nach Schätzungen aus Oldtimer-Kreisen noch 5000 bis 6000 existieren. Zu denen, die sich der Pflege dieser automobilen Rarität verschrieben haben, gehören Marco Bolowski, Ingo Hoffmann, Sven Krüger und Robert Renner. Die vier Berliner sind Mitglieder einer Interessengemeinschaft, die bereits 1981 gegründet wurde. Zu ihr gehören bundesweit rund 100 DeLorean-Fans mit ebenso vielen Fahrzeugen. Hinter jedem davon steckt eine spezielle Import-Story, denn obwohl in Europa produziert, waren die Erzeugnisse aus Nordirland ausschließlich für den US-Markt vorgesehen. Dort sollten sie, so die damalige Werbung, mit den Sportwagen von GM oder Porsche konkurrieren. Dieses Ziel stellte sich jedoch schnell als überambitioniert heraus.

Aschenbecher von Porsche aus Stuttgart

Sven Krüger zum Beispiel fand sein Traumauto 2012 in Österreich. Und wirklich amerikanisch war an dem Traum genau genommen nur der Träumer selbst. Was in der Fabrik in Ulster montiert wurde, war eine Komposition aus diversen europäischen Ursprüngen. Das Design stammte von Giugiaro aus Italien, der Motor aus Frankreich, die Basis für das Fahrgestell lieferte Colin Chapman aus England und die Einspritzanlage Bosch aus Deutschland. Selbst die Pressen für die SS304-Edelstahlbleche kamen aus Heilbronn, „und der Aschenbecher von Porsche aus Stuttgart“, ergänzt Robert Renner schmunzelnd.

Wer heute etwas eingehender hinschaut, kann an den Doppel-Scheinwerfern das Gesicht des ersten Audi 200 erkennen. In Sven Krügers „Yellow Bird“ ist sogar noch die Renault-Raute auf dem Getriebehebel zu erkennen. Marco Bolowskis „Red Runner“ gehört wegen der Lackierung zu den weniger typischen Vertretern der Spezies DMC. Aber es gebe

durch das Kino viel Sympathie für das Auto, sagt er. „Bei jedem Tankstopp zückt irgendwo jemand das Handy zum Fotografieren“.

Bordelektrik als unwillkommene Zusatzheizung

Wer unter der Flügeltür hindurch auf den breiten Ledersessel gleitet, besteigt eine Zeitmaschine. Auch dann, wenn der für die Filmkomödien so wichtige „Flux-Kompensator“ hinter den Sitzen fehlt. Wenn man statt im Raum-Zeit-Kontinuum nur auf der Bundesautobahn unterwegs ist, arbeitet dort ein genügsamer V6-Motor von Renault mit 2849 Kubikzentimetern Hubraum. Die Handbremse kann man vor dem Losfahren schon mal leicht übersehen, denn der Hebel befindet sich links vom Fahrer neben der Tür. Die 35 Kilo schwere Klappe wird mit einer Schlaufe zugezogen, die bei den ersten Modellen noch nicht vorgesehen war.

Obwohl neben der gebürsteten Edelstahl-Karosserie die ausladenden Schwingen das auffälligste Merkmal des DMC 12 sind, stellten sie sich damals als einer von zahlreichen Schwachpunkten heraus. Der komplizierte Mechanismus war störanfällig. Legendar ist der gescheiterte Versuch von US-Talkmaster Johnny Carson vor einem Kino am Sunset Boulevard, kamerawirksam aus seinem Auto zu steigen. Er musste mit Hilfe von außen befreit werden. Dass hier und da die hinter dem Beifahrersitz gelegene Bordelektrik zur unwillkommenen Zusatzheizung wurde, gehört zum Anekdoten-Baukasten der Fan-Gemeinde.

Wird der rechts an der Lenksäule sitzende Zündschlüssel gedreht, stellt sich das ein, was auch die Besitzer eines Porsche Cayman oder Renault Alpine so schätzen: Sechs Zylinder zu je fast einem halben Liter Volumen melden sich hinter dem Rücken mit rauem, aber nicht unfreundlichem Timbre. Der Klang der in einschlägigen Kreisen als „Kettenmonster“ bekannten Konstruktion rührt von dem für einen V6 ungewöhnlichen 90-Grad-Winkel der Zylinderbänke her. Hart, aber herzlich die Kupplung – nach gefühlten drei Millimetern Pedalweg ist Kraftschluss da.

Verzicht auf Servolenkung nicht die beste Idee

Schon nach kurzer Fahrt zeigt sich: Zwar ruht die Achslast nur zu gut einem Drittel vor dem Fahrer, dennoch war der Verzicht auf eine Servolenkung nicht die beste Idee. Als ein Häppchen Nostalgie wird das Fehlen der automatischen Rückstellung am Blinkerhebel wahrgenommen. Ein 40 Jahre altes Auto darf ruhig ein wenig Spiel in der Lenkung haben, dafür ist der Geradeauslauf tadellos. Auch das manuelle Fünfgang-Getriebe, das es als Alternative zur dreistufigen Automatik gab, schaltet erstaunlich präzise. Zurückhaltung ist beim Einparken ratsam. Wo das Auto beginnt und endet, kann der Fahrer nur ahnen. Dennoch wird die kurze Ausfahrt als Vergnügen in Erinnerung bleiben und man glaubt Ingo Hoffmann unbesehen, dass er in manchen Jahren zehn- bis zwölftausend Kilometer damit zurücklegt.

Als die DeLorean Motor Company längst Geschichte ist, zündet der mit der Film-Trilogie „Zurück in die Zukunft“ zum Kultmobil gereifte DMC 12 den Nachbrenner in Richtung Unsterblichkeit. In Streifen wie „Rocky 3“, „Beverly Hills Cop“ und „Police Academy“ wurde er zur Zierde der Leinwand, die TV-Serienpräsenz reichte von „Miami Vice“, über „Matlock“ bis hin zum deutschen „Alarm für Cobra 11“. Sogar bei den „Simpsons“ kam er zum Einsatz. Und selbst Johnny Carsons Pannen-DeLorean fand späte Anerkennung: In diesem Januar wurde er für 115.000 Dollar von einem neuen Besitzer ersteigert. (ampnet/afb)

Bilder zum Artikel



DeLorean DMC 12.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



DeLorean DMC 12.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



DeLorean DMC 12.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



DeLorean DMC 12.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



DeLorean DMC 12.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



DeLorean DMC 12, Cockpit.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



DeLorean DMC 12, Motor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Autor Axel F. Busse am Lenkrad eines DeLorean DMC 12.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse
