

Oldtimer Praxis

nur 3,30 DM

Technik · Tipps · Termine

6 Juni 2000

DM 3,30

Lit. 4300,- · sFr. 3,30 · ÖS. 23,- · dkr 18,- · nkr 21,-
BFR 80,- · LFR 79,- · hfl 5,- · skr 22,50 · Plas. 350,-



Die BMW der /5-Baureihe gelten als so zeitlos wie solide. Ein Experte gibt Tipps zum Umgang mit dem Bayern-Boxer

In erster Hand: VW 1600. Drei Jahrzehnte mit einem VW-Typ-3 – der Eigentümer des Wolfsburgers zieht Bilanz



Für alle Tage
**Fiat 1100
Neckar**

Der erste „Volks-Wagen“
Ford-T-Modell

Faszinierender Eigenbau
**Horex-Single im
Renntrimm**

**Technik-Tipps
Kompressoren und
Druckluftwerkzeuge**

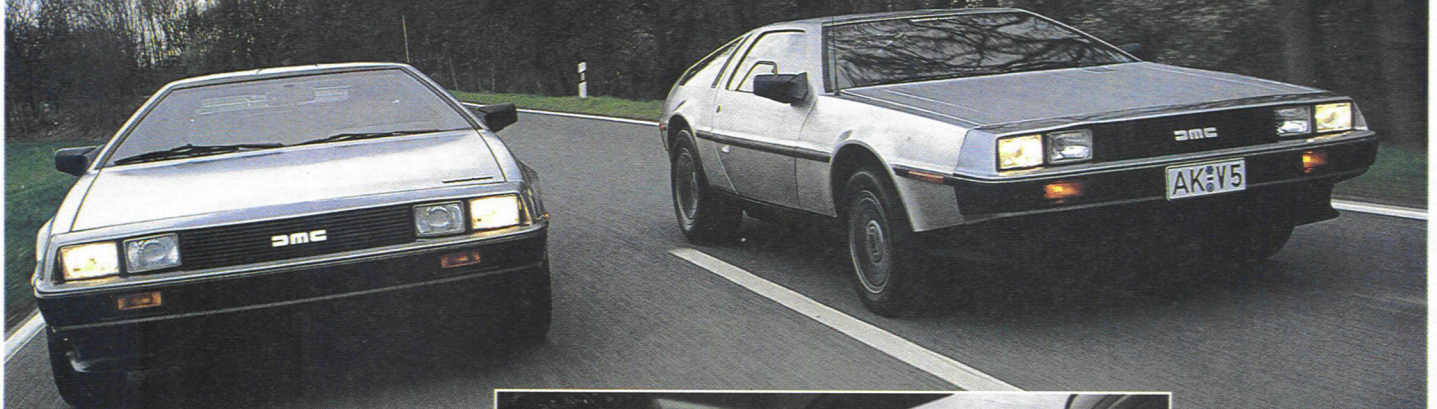


Zurück aus der Zukunft

DeLorean DMC 12

**Service: Ratgeber Recht
Reparaturaufträge und
Kostenvoranschläge**

Zurück aus der Zukunft



Begegnung
mit einem Filmstar:
DeLorean DMC-12.

Am Anfang stand Unzufriedenheit. Als John Z. DeLorean sich seinem Fünfzigsten näherte, war er Vizepräsident von General Motors und hatte die Nase voll. Weder gefiel ihm der interne Umgang im Hause GM noch hatte er so recht Freude an den Autos, die GM herstellte. Also stieg er aus, um Autos nach seiner Fassung zu bauen. Das war 1973 und der Anfang von DeLorean.

Ein paar Jahre später gab es Halden voller Autos, die seinen Namen trugen und die niemand wollte, eine zum Politikum gewordene Fabrik, errichtet an einem Ort, so brenzlich wie höchstens noch die Golan-Höhen, und modernste Presswerkzeuge, die fortan im Atlantik als Anker für Lachsreusen dienten. Das war 1983 und das Ende von DeLorean.

Die Geschichte der DeLorean Motor Company ist eine echte Abenteuergeschichte um eine charismatische Führungskraft, ein so durchdachtes wie riskantes Projekt, große und kleine Politik, Hoffnungen, Intrigen und Rachsucht – kurz, ein großes Drama, das sich von der Entdeckungsfahrt des Columbus eigentlich nur in einem unterschied: der tückischen Macht der



Alles im Griff: Lenkrad und Schalthebel liegen gut zur Hand. Dank hoher Gürtellinie und flacher Scheiben vermittelt das Cockpit Geborgenheit – und wirkt auch mal beklemmend

Medien. Diese Geschichte ist vielfach erzählt worden, auch nicht immer frei von Verzerrungen, und soll hier nicht nochmals ausgebreitet werden. Hier geht es nur um den DeLorean Sports Car, genannt DMC-12, John Z. DeLoreans direkte Route nach Indien.

Haben Sie schon mal einen DMC-12 gesehen? Nein, nicht im Film, im wirklichen Leben. Sollten Sie gelegentlich das Vergnügen haben, ist Ihnen ein bleibender Eindruck garantiert. Zunächst einmal weist er sich als echter Renner aus: so flach, so breit, mit so viel Gummi auf der Felge und vor allem mit diesen Türen, das kann nur eine Rakete sein. Auf den zweiten Blick wird Ihnen sein Lack auffallen, der sich auf den dritten Blick und spätestens bei der Berührung als blankes Metall erweist.

Und bei dieser Berührung dann wird der Besitzer neben Ihnen stehen und freundlich aber bestimmt darauf hinweisen, daß Sie eben einen fettigen Abdruck auf seinem Auto hinterlassen haben. Jetzt wäre es an der Zeit, sich taktvoll zurückzuziehen – und vermeiden Sie Fragen nach Preis, Leistung oder gar der innewohnenden Technik, um den Herrn nicht noch weiter

zu verstimmen. Beobachten Sie aus respektvollem Abstand, wie er die Tür aufschwingt, hinein gleitet, die Maschine startet und mit ungehaltenem Motorgröllen davon fährt.

„Es ist immer dasselbe“, sagt Michael Reinemuth vom DeLorean Club Deutschland, „erst der Griff aufs Blech, dann alberne Fragen. Am originellsten sind noch Tankwarte, die manchmal darauf hinweisen, dass sie kein Plutonium führen oder fragen, wo der Flux-Kompensator sitzt.“

„Dann antwortet man, dass man das Auto ohne Zubehör gekauft hat,“ fügt Peter Scholten hinzu, Clubkollege und Besitzer eines frühen DMC-12. „Es gibt ziemlich viele Missverständnisse rund um den DeLorean. Zunächst ist er kein wirklicher Sportwagen.“

Wie bitte? Diese geflügelte Flunder – kein Sportwagen? Nicht nur das, darf nun der Kenner hinzufügen, die Umstände haben diesem Auto darüber hinaus auf eine so seltsame Art mitgespielt, dass es inzwischen gewissermaßen in einen Raum außerhalb der Zeit gerutscht ist, womit sich die Rolle erfüllt, die ihm eine be-



Unter dem Edel-Blech sitzt ein mit Kunststoff überzogener Rohrrahmen, der gerne rostet, wenn die Beschichtung abgeplatzt ist



Gummitteile wie Dichtungen gehören auch beim DeLorean zu den typischen Schwachpunkten



Angstfaktor Parkrepler: Die raren Blechteile sind so gut wie nicht mehr zu bekommen

1987, für Reinemuth ein Jahr später. Beide fielen aus allen Wolken, als sie dem Film-Traumwagen in seiner mattleuchtenden Wahrhaftigkeit gegenüber standen, und beide kamen ziemlich unsanft auf dem Boden der Tatsachen an, als sie das Preisschild entdeckten: deutlich über sechzigtausend lagen die Preisvorstellungen der Händler, der eine in Bonn, der andere im Raum Heidelberg. So zogen die zwei von dannen, Azubis mit schmaler Börse, und hatten doch die Autos gefunden, die sie Jahre später ihr Eigen nennen sollten.

Der DeLorean hing fortan mit größter Beharrlichkeit vor beider geistigem Auge und machte sie zu Dauerbesuchern auf den Höfen der Händler. Als 1989 der zweite Teil der Zukunftssaga in die Kinos kam, musste Reinemuth zusehen, wie sein DeLorean verkauft wurde. Peter Scholtens Wagen rückte derweil im Sortiment des Händlers, der Vertretung einer namhaften Marke aus dem Bayrischen, immer weiter nach hinten. Der Grund: Der DMC war das Objekt eines Rechtsstreits und sprang obendrein nicht an.

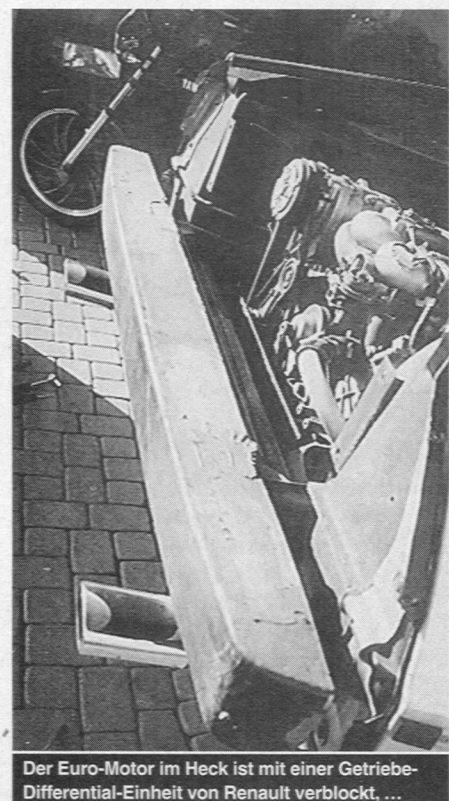
Scholten sah zu, wie die Preisforderung mit dem Zustand seines Autos absackte, denn so

liebte Filmtrilogie auf beinahe prophetische Weise vorgeedeutet hat...

Begeben wir uns in eine Zeit, in der die Leidenschaft vieler Freunde des DMC-12 ihren Anfang nahm. Mitte der Achtziger flimmerte *Zurück in die Zukunft* über deutsche Kinolein-

wände. „Was für ein Auto“ – sprachlos saß so mancher Jüngling im Kino. Für Reinemuth und Scholten sollte sich der Traum ziemlich bald auswachsen.

Die Höfe von Gebrauchtwagenhändlern wurden ihnen zum Schicksal, für Scholten



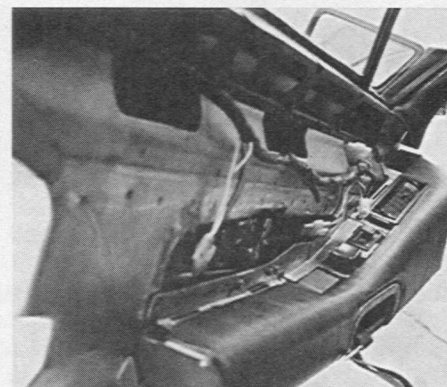
Der Euro-Motor im Heck ist mit einer Getriebe-Differential-Einheit von Renault verblockt, ...



...entsprechend gut und günstig sind Teile für den Antriebsstrang zu bekommen. Allerdings...



...ist nur der Block vom Euro-Motor, Ölwanne und Zylinderköpfe stammen von DeLorean



Schwachstelle Elektrik: DMC-12-Fans dürfen keine Angst vorm Strippen ziehen haben

mancher Fachmann des Betriebs sollte die Ursache des dauernden Stillstands beheben. Kurriert wurde der DMC nicht, und die Innenausstattung wurde davon nicht besser. Zwei Jahre waren ins Land gegangen, als das Ende des Prozesses sich abzeichnete. Scholten hatte inzwischen begonnen, zielgerichtet das nun auf einen Tiefstand gesunkene erforderliche Kapital zu erarbeiten und kaufte sein Auto endlich im Dezember 1989 für 29.500 Mark.

Es war vollbracht! Doch nun begann ein langer und einsamer Weg – denn über das Auto war so gut wie nichts in Erfahrung zu bringen. Scholten wusste lediglich, dass der Hersteller zwischen 1981 und 1983 etwas mehr als 8000 Stück hergestellt hatte, von denen die meisten in die USA gegangen waren. Oder gar alle? Gab es noch andere hier im Land? Das wusste der frisch gebackene DMC-12-Eigner nicht.

Zunächst aber drängte ein anderes Problem. Warum sprang die Kiste nicht an? In mühsamer Kleinarbeit und nach vielerlei Überbrückungs-tricks (zum Beispiel mit einer Zweitbatterie, die er an die Benzinpumpe klemmte) fand Schol-



ten heraus, woran der komplette Stab seines Händlers gescheitert war: Der Teufel saß in einem obskuren Schalter, einem *inertia switch* oder Trägheitsschalter, der im Falle eines Aufpralls die Benzinzufuhr automatisch unterbricht. Es galt lediglich, einen kleinen Stift zurück zu drücken, und die Sache lief wieder. Der entscheidende Hinweis kam aus einem originalen Werkstatthandbuch.

Während Scholten also 1990 daran ging, den seines Wissens nach einzigen DMC-12 Deutschlands herzurichten, begann Reinemuth alles über DeLorean zu sammeln, was er finden konnte. Seine Beschäftigung damit ging soweit, dass er nach eigenem Bekunden nachts nicht Schäfchen zählte, sondern schimmernde Flügel-Coupés. Sieben Jahre vergingen, während derer ihm nur zweimal ein DeLorean begegnete: einmal warnblinkend auf dem Standstreifen, einmal an einer Tankstelle.

Dann kam 1996 der Tag, an dem Michael Reinemuth beschloss, es sei „...ein guter Tag, einen DeLorean zu kaufen.“ Er fand bald ein Exemplar, genau wie er es sich gewünscht hatte: 1983er Modell, Fünfganggetriebe, graue Innenausstattung sowie lückenlose Dokumentation seit Kauf. Natürlich griff er zu – und fand im anschließenden Gespräch mit dem Vorbesitzer heraus, dass er seinem Auto hier nicht das erste Mal begegnete: Es hatte vor langer Zeit bei einem gewissen Gebrauchtwagenhändler zum Verkauf gestanden, war einmal auf der Autobahn liegen geblieben und auch an nämlicher Tankstelle betankt worden...

Daheim kam Reinemuth ein weiteres Mal auf den Boden der Tatsachen zurück, denn die äußerliche Pracht seines Autos verdeckte dann doch einige Macken: „Leder und Dachhimmel



Experten unter sich: Michael Reinemuth und Peter Scholten fachsimpeln über die kleinen Eigenheiten ihrer edelstählernen Flügeltürer

waren am Ende, Kupplungssystem und Bremsen ebenso, die gesamte Spritzzufuhr von der Benzinpumpe bis zur Einspritzanlage war unbrauchbar, dann mussten durchweg die Dichtungen und Simmerringe ersetzt werden. Das Auto war keine Ruine, es hatte nur elf Jahre lang gestanden.“

Während der folgenden zwei Jahre durchlief der DeLorean eine klassische *rolling restoration*: „Er war die ganze Zeit über zugelassen, damit ich ihn immer wieder ausprobieren konnte“, erläutert Reinemuth. Die gesamte Elektronik musste überarbeitet werden, und davon gibt's genügend. Als ein Magnet der Zentralverriegelung den Geist aufgab, ging Reinemuth einen ungewöhnlichen Weg: „Ich habe das Gehäuse aufgemeißelt, die Spule herausgenommen und abgewickelt. Dann kam dickerer Draht hinein, eigentlich kein Problem, man darf sich bloß beim Aufwickeln nicht verzählen. An das Schloss könnte man jetzt das ganze Auto hängen.“

Auch Peter Scholten hatte inzwischen gut 50 Meter frische Kabel in seinem Auto verlegt, Motor und Fahrgestell überholt und die Hydraulikdämpfer der Türen ersetzt. Bei der ersten Abnahme erlitt er besondere Schmach, als

auf der Hebebühne des Prüfers die Halterung der Schubstrebe zur Vorderachse brach. „Mein Auto ist halt aus der ersten Serie, eins der allerfrühesten Fahrzeuge... Die Strebe wurde später verstärkt.“

Zwischen den beiden Exemplaren liegen zwar geringe äußerliche Unterschiede, bei genauerem Hinsehen offenbaren sich aber die Spuren der Detailentwicklung, so die Schlaufe an den Türen, im frühen Modell noch lose um den eigentlichen Griff geschlungen, wie in peinlichem Eingeständnis der Fehlkalkulation: so gorillahaft eine Arme hatte dann doch kein Käufer. Auch sind die Türführungen nicht perfekt, die Kontakte der Türleuchten tun's nur, wenn sie Lust haben, und das schwarze Interieur kann beklemmend wirken.

Natürlich gibt's da auch charmante Details, die später wegfielen, so die kleine Tankklappe auf der Fronthaube, oder der dunklere Ton von Felgen und Stoßfängern. Insgesamt zeigt Peters Exemplar ein wilderes, ungezähmteres Wesen im Vergleich zu Michaels edlem Kreuzer. So wie dieser hat der DeLorean Sports Car wohl sein sollen: kultiviert und hochwertig. Zwei Jahre nur liegen zwischen diesen Stellvertretern von Anfang und Ende des DMC-12, produktionstechnisch trennt sie wenig, umso mehr aber in der Charakteristik.

Wie haben die beiden nun zueinander gefunden? Peter Scholten entdeckte 1991 in der OLDTIMER-MARKT einen Aufruf des Club-Gründers Adrian Roth an alle DMC-Besitzer in Deutschland. Natürlich meldete er sich. Reinemuth ließ sein umfangreiches Wissen ab 1997 in eine Website einfließen (www.delorean.de), die inzwischen zu einer umfangreichen Informationsquelle rund um die Marke angewachsen ist und auf der so rare Termine wie das dies-



jährige DeLorean-Treffen gehandelt werden, das im kommenden Monat stattfinden wird.

Was nun würden Sie spontan unter der Haube dieses Autos vermuten? Der Unbedarfte liegt gleich zweifach falsch: Kein mächtiger V8 wartet darauf, seine Hubraumpracht zu entfalten, und vor allem nicht unter der Fronthaube. Der DMC-12 ist ein klassisches Heckmotorauto, und was hinter seiner Hinterachse hängt, ist der Euro-V6, der sich durch dreierlei auszeichnet: Vielseitigkeit, große Stückzahlen und einen ziemlich schlechten Ruf.

Diese Maschine wurzelt in den Spätsechzigern, als Renault, Peugeot und Volvo in der Entwicklung eines europafähigen V8-Motors kooperierten, bis jenes historische Phänomen eintrat, das heute als „Ölkrise“ bekannt ist. Die Konstrukteure verließ der Mut, der Motor wurde stracks um ein Zylinderpaar gekürzt. Zurück blieb der Zylinderwinkel von 90 Grad, gut für acht Zylinder, weniger günstig für sechs. Nichtsdestotrotz wurde er montiert und tat in Autos wie Peugeot 604, Volvo 264/760 und Renault 30 Dienst. Für Allerweltsautos bei guter Behandlung keine schlechte Maschine, lief sie in der Alpine A 310 zu Hochform auf.

John Z. DeLorean kam diese Maschine insofern gelegen, als sie einerseits seiner Vorgabe entsprach, Großserienteile für den Antrieb zu verwenden, und andererseits für Amerikas Straßen mehr als genug Leistung bot. Allerdings erwies sie sich als zu voluminös für die ursprünglich vorgesehene Mittelmotor-Anordnung, konnte als Heckmotor allerdings, um 180 Grad gewendet, die passende Getriebe/Differentialereinheit von Renault behalten. „Es ist jedoch nicht der gleiche Motor“, darauf weist Reinemuth ausdrücklich hin. „Nur der Block ist derselbe. Köpfe, Wanne und sämtliche Aggregate sind spezifisch DeLorean.“



Unnachahmlich: Die seidenmatte Edelstahl-Oberfläche lässt die irisch-amerikanischen Fludern fast schon unwirklich leuchten

Der Motor zählt nicht zuletzt wegen seiner profanen Herkunft im allgemeinen zu den geringsten Sorgen des Besitzers eines DMC. Auch Rost ist zumeist kein vordergründiges Problem, was nur zum Teil der lebenslang korrosionssicheren Edelstahlhaut zu danken ist. Ursprünglich war als tragendes Rahmenteil ein zweischaliger Kunststoffkorpus auf Glasfaserbasis vorgesehen (mit seiner Stahlbeplankung gewissermaßen eine ironische Umkehrung der üblichen Prinzipien des Sportwagenbaus).

Daraus wurde nichts, vor allem aufgrund mangelnder Erfahrungen mit Werkstoffen in dieser Kombination. DeLorean beauftragte Lotus-Guru Colin Chapman mit der Entwicklung des Prototypen zur Serienreife. Lotus trug einen stabilen Zentralrohrrahmen und eine brauchbare Aufhängung bei (und entwickelte nebenher die Basis für den eigenen Esprit mit), die Kunststoffschale aber blieb erhalten, wenn gleich nur noch mittragend.

Wenn Rost zubeißt, dann also nur im Rahmen. Der ist zwar mit Kunststoff beschichtet, sobald davon aber etwas abplatzt, kann es gemein werden, denn der Rahmen ist dem Blick weitgehend entzogen. Aufpassen heißt es auch bei der Vorderachse, die nach altenglischer

Gutsherrenart mit Schmiernippeln ausgeführt ist. Leider erwies sich dieses Erbe von Lotus für amerikanische Gepflogenheiten als völlig unpassend – welcher kalifornische Sonnyboy nimmt schon die Fettpresse zur Hand?

Tatsächlich ist der DeLorean recht schrauberfreundlich. Durch die Verwendung von Großserienteilen rund um den Antrieb gibt's in diesen Bereichen auch wenig Beschaffungsprobleme. Schwieriger ist es mit der Elektrik, die stammt nämlich von Lucas. Wirklich düster sieht's bei den Karosserieteilen aus. Die DeLorean Motor

Company war zum Politikum geworden – auf der Suche nach finanzieller Unterstützung hatte der Firmengründer mit der englischen Regierung ein Abkommen über finanzielle Unterstützung getroffen. Einziger Haken: Die Fabrik entstand in Dunmurry bei Belfast, Nordirland. Die englische Regierung erhoffte sich Frieden zu erkaufen, was die IRA aber nicht beim Bombenwerfen störte. Ab 1982 hieß die Premierministerin Thatcher, und die sah wenig Sinn darin, ein amerikanisches 200-km/h-Auto für amerikanische 88-km/h-Straßen zu subventionieren.

Bestandteil des Konkursverfahrens war die vollständige Beseitigung von Werk und Lagern. Die Folge: Ein Kotflügel vorne links wird derzeit mit 7500 Mark gehandelt. „Weltweit sind fünf Stück bekannt“, bemerkt Reinemuth lakonisch. „Ein bisschen besser sieht's mit dem Kotflügel vorne rechts aus, der kostet nur 3500 Mark.“

Auch manch kleines Teil wird inzwischen trotz profaner Machart und Aufgabe nahezu mit Gold aufgewogen, der Tankgeber etwa liegt bei 800 Mark, und auch die billig wirkenden Druckschalter auf der Mittelkonsole entstammen zwar einem BMC-Regal, sind aber inzwischen ausgestorben.

Fans, die sich davon nicht schrecken lassen, die auch der zwiespältige Ruf des DeLorean und die dummen Fragen der Passanten nicht stören, bekommen ein hochwertiges Fahrzeug, das auf dem direkten Weg zum Klassiker ist, einen der gelungensten Giugiaro-Entwürfe darstellt, ausgewogen und zugleich spannungsvoll ist und absolut alltagstauglich obendrein.

Alltagstauglich? Im Prinzip ja – wenn nicht...

Reinemuth hatte ursprünglich vor, seinen DMC zum Erstauto zu machen. Aus diesem Entschluss rühren Modifikationen wie Telefonadapter und neuzeitliches Radio. Was hat ihn davon abgebracht? „Stellen Sie sich bitte vor“, sagt er, „Sie parken Samstag morgens um elf Uhr auf dem Parkplatz Ihres Supermarktes, holen die Einkaufstasche hinter den Sitzen hervor und gehen einkaufen. Was meinen Sie, was dann los ist? Das Auto ist ein Publikumsmagnet! Ich hätte nicht die Ruhe, meine Besorgun-

Die Adressen

Peter Scholten
Hauptstr. 8a
57612 Kircheib

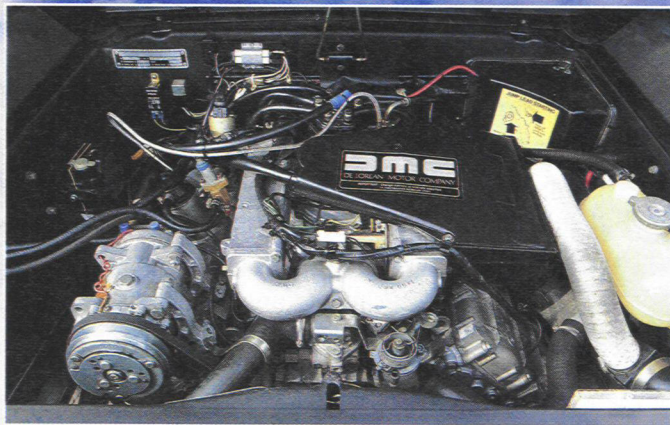
DeLorean Club Deutschland
Ahornweg 11
88637 Buchheim
www.delorean.de

gen zu erledigen – eine einfache Parkdelle kann Sie um ein Vermögen bringen.“ Wie gesagt, ein Kotflügel kostet 7500 Mark...

So wird das unzerstörbare Auto, konzipiert als Everlasting Car, zum unberührbaren Auto, zum Gespenst. Magisch ist der Schimmer des Metalls, das Spiel von Hell und Dunkel auf Wölbungen und Flächen, auf dem sich auch Farben niederschlagen wie Raureif: immer hauchzart und abgedämpft, grüngrau der Baum, ziegelbraun ein Haus, changierend der Himmel. Dieser anderweltliche Schimmer steht zeichenhaft für seine Geschichte: Die Phantasie eines Mannes, die ins Leben gerufen (was für ein Wahn, in den Siebzigern ein komplettes Autounternehmen zu begründen!) und allzu früh vom harten Wind des freien Marktes wieder verweht wurde. So kehrt heutiger Gebrauch die Konzeption des Autos auf den Kopf – und das Ganze wurde obendrein symbolisch umgesetzt im Film. Ein moderner Mythos.

Wenn Sie übrigens vom DeLorean sprechen, tun Sie es folgendermaßen: Das D wird mit dem L verschmolzen (E möglichst wegwefen), das O trägt die Betonung und wird langgezogen, das Wort endet schließlich wie das französische „rien“ (nichts), mit amerikanischem R versteht sich. Man wird Sie als Kenner identifizieren.

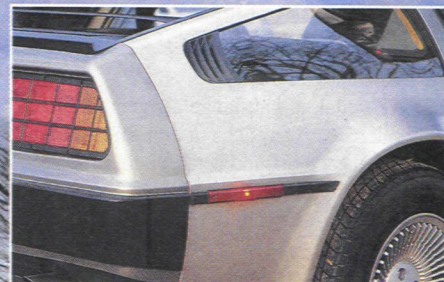
Text: Till Schauen
Fotos: Andreas Beyer



Ein alter Bekannter: Der DMC-12 wird von dem Euro-V6 mobilisiert, der auch in diversen Peugeot, Volvo und Renault jener Zeit seinen Dienst verrichtete



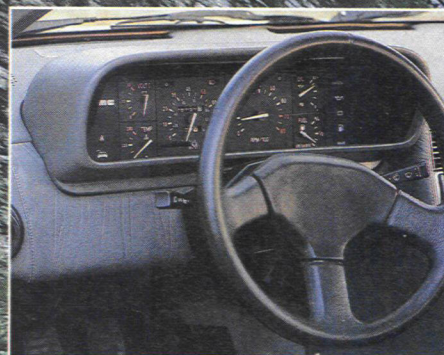
Die Scheinwerfer sitzen in einer Kunststofffront, die kleinere Remppler schadlos wegsteckt



Die klaren, spannungsvollen Linien brachten keine geringere als Giugiaro zu Papier



Wegen der stark geneigten Seitenscheiben haben die Kurbelfenster Briefschlitz-Format



Manche Schalter des üppig ausgestatteten Cockpits werden mittlerweile in Gold aufgewogen

