



DeLorean nechal lisovací přípravky pro výrobu levého zadního a pravého předního blatníku potopit na dno Atlantiku nedaleko od severoirského pobřeží. Tím chtěl zabránit případné budoucí výrobě replik svého DMC-12

# Risikující vizionář

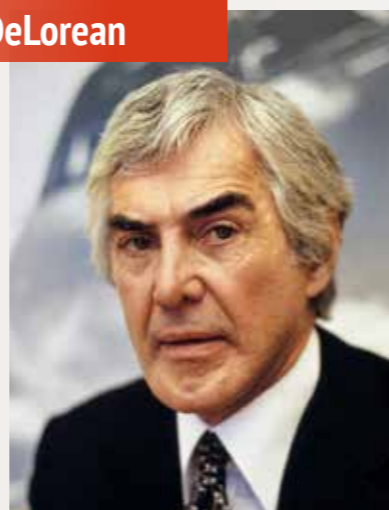
John Zachary DeLorean

Prošel si úspěchy i prohry, ochutnal zář reflektorů i depresi policejní vyšetřovny, zažil obdiv a závist veřejnosti i škodolibost tisku. Stal se symbolem nezviklatelného sebevědomí, dosáhl bohatství a dodnes platí za školní příklad selfmademana. Na cestu do Síně slávy dnes doprovázíme charismatického Johna Zachary DeLoreana (1925–2005)

Dal tvář „stroji času“ v podobě DMC-12, ale nemohl využít jeho tempo-rálních vlastností, aby se na sebe sám podíval v budoucnosti, a mohl tak revidovat některá svá chybná rozhodnutí. Ale stříbrný DMC-12 mu už nikdo neodpáře, a kdyby to byl jeho jediný počin, psal by se v dějinách amerických automobilů zlatým písmem. Ovšem k tomu musíme ještě připočíst vývoj famózních Pontiaků GTO a Firebird.

Narodil se 6. ledna 1925 v Detroitu, ale nic nenasvědčovalo tomu, jak velkým majetkem bude jednou oplývat a disponovat. Přirozená inteligence a bystrost sálající už z očí mladého Johna se projevila velmi dobrými školními výsledky.

Mohl se tedy zapsat ke studiu na Lawrence Institute of Technology. Vinou válečných událostí musel studium přerušit a v roce 1943 narukovat do armády. Bezprostředně po skončení bojů opět nastupuje do institutu a v roce 1948 přebírá bakalářský titul v oboru průmyslového strojírenství. V sebevzdělávání pokračuje na Chryslerově technické univerzitě, kde se v roce 1952 stává graduovaným inženýrem oboru konstrukce motorových vozidel. Ale to stále nejsme u konce, denní studium doplnil John Z. ještě návštěvami večerních přednášek michiganské univerzity, odkud si přinesl profesní titul MBA! Prvním zaměstnavatelem, který využil služeb mladého odborníka, byl pomalu se potápějící Packard, kde DeLorean zastával pozici vedoucího výzkumného a vývojového oddělení. Ale už roku 1956 (snad aby jej tonoucí Packard nestáhl do hlubin) přešel k GM. Elegantní strojař



učinil velmi důležité rozhodnutí, protože se už ve svých čtyřiceti letech stal nejmladším šéfem vývoje divize Pontiac. V roce 1969 lehce prošeďovělý playboy přijímá nabídku k přesunu na vysoko postavené místo u Chevroletu, tři roky nato se konečně stává členem představenstva, a navíc viceprezidentem celé severoamerické produkce osobních a užitkových vozů GM. Je jasné, že tím by jeho kariéra neskončila, už dávno se v nejvyšších patrech koncernu šeptalo, že John Zachary má nakročeno na tu nejvyšší možnou funkci.

Ale pak se stalo něco naprosto neočekávaného: jindy pragmaticky uvažující a puntičkářský inženýr provedl čelem vzad a počátkem 70. let odchází z General Motors! Co se stalo? Důvodů je několik: stínový a dvojitý život u GM, kde vztahy rozhodně nebyly růžové – a o nichž napsal v knize „On a clear day you can see General Motors“ (Za jasného dne uvidíte General Motors), pak jistě už i snaha o vlastní automobilovou značku, nejraději propojenou s vizí sportovního modelu nesoucího jeho francouzsky znějící příjmení.

Tak se i stalo a v roce 1975 se v obchodním rejstříku objevila firma DeLorean Motor Company (DMC). Jenže vývoj se



Filmová trilogie „Back to the Future“ představila DMC jako stroj času a vyzdvihla jej na úroveň kultovního vozidla

začal ubírat podle svých zákonů: DMC nikdo neznal, zkratka byla těžko rozluštěitelná, navíc plány silně přesahovaly možnosti jednotlivce, byť proslulého a zámožného. Jelikož si DMC nemohla dovolit výrobu na americkém území, padla volba na severoirské město Dunmurry. Byl to kraj s vysokou nezaměstnaností a dlouhodobými politicko-náboženskými konflikty, ale na druhou stranu představoval dobrou vyjednávací pozici amerického výrobce, jenž britskou vládu ujistil o vytvoření mnoha nových pracovních míst. Na základě dohody Británie poskytla DeLoreanovi dokonce vládní subvenci, John Z. se na oplátku zavázal do 18 měsíců od data podpisu smlouvy rozběhnout výrobu. Inkoust na zmíněné smlouvě oschnul v červenci 1978...

Pokud si někdo myslí, že už za několik dní začnou sjíždět nové DMC z pásu, realita ho z takového omylu vyvedla. Tehdejší DMC-12 byl ještě pořád ve vývoji a do sériového provedení měl na míle daleko. Došlo i na hledání strategických partnerů, ovšem ke spolupráci se rozhodl jen Lotus. Ani pro tradičního britského výrobce to nebyla snadná doba, protože musel v časové tísni nejdou



Na snímku dvojice prototypů v různém stádiu: prototyp vlevo je už prakticky zralý do výroby, dostane ještě nějaké kosmetické úpravy a drobné změny v doplňcích. Vpravo je mezityp, na němž byla ověřovaná různá designová řešení, proto se na první pohled odlišuje od série

najít odpovídající technické řešení. Výsledkem se stal dobře známý sportovní model, na němž to nejsportovněji představovaly tvary. Byl mnohem těžší, než John Z. původně uvažoval i vyhlásoval, spotřeba, a nakonec i prodejní cena se zdvojnásobila. Další problém představovaly některé typické díly, svou složitostí se nehodící pro masovou sériovou výrobu – například proslavené křídlové dveře. Na optimalizaci či nalezení jiných řešení už nezbyval čas. Kdysi ke všemu ochotná britská vláda začala DeLoreanovi nepříjemně šlapat na paty.

Když už jsme zmínili ty maléry: samotné přední zavěšení si vyžádalo dvě svolávací akce a pracné odstraňování zádrhelů... Kromě toho se Amerika zrovna nacházela v období hospodářské recese, takže poptávka klesla prakticky na nulu. Katastrofa se blížila, poťouchlý pan Murphy mohl své dosavadní zákony doplnit desítkami dalších...

Ale John Z. se nevzdával a pokusil se zachránit aspoň to, co zachránit ještě šlo. Do záchranu vrazil své poslední prostředky, ale v roce 1982 byl na mizině. Britská vláda se nadále odmítla na DMC finančně podílet a při hledání dalších investorů se DeLorean dostal do známých sporů s kokainovými narkobarony. Třebaže byl později obvinění zproštěn,

zachránit se nedalo nic. Zbylo jen jméno s negativní konotací, ale nebylo jediné: vzpomínáte na Edsel?

Není to veselý komentář k uvedení velké osobnosti do Síně slávy CH&P, ale i životy vizionářů někdy doprovázejí chmurná období.

John Zachary DeLorean odešel z tohoto světa ve věku osmdesáti let. Jeho pomníkem jsou nejen nezapomenutelné kreace z Dunmurry, ale i milióny Pontiaků, které stály na počátku éry Muscle Cars.

Text: Katherina Hütter  
Překlad & adaptace: J.F.K.  
Foto: DMC, archiv redakce



Náhrobek Johna Zachary DeLoreana



Když se John Z. dostal na post šéfinženýra u Pontiacu, vyvinul spolu s Russellem Gee jedinečný Pontiac GTO

Typická fotka DMC-12 s otevřenými křídlovými dveřmi

