

John DeLorean, il sogno spezzato

John DeLorean, il sogno spezzato

Un uomo che ha tutto, ma non gli basta. Ed è pronto a rischiare ogni cosa, compresa la reputazione, per dare il suo nome alla automobile più rivoluzionaria degli anni '80.

Sposato quattro volte (due delle quali con una modella ventenne), sensibile ai problemi dell'integrazione razziale, cliente già negli anni '70 di un chirurgo estetico, "frequent flyer" del Concorde, cultore della bella vita, socio di Johnny Carson e Sammy Davis jr., simpatizzante dell'IRA, ripreso in una stanza dello "Sheraton" di Los Angeles a trattare l'acquisto di cocaina, costretto ad una cauzione di dieci milioni di dollari, celebrato in una delle più celebri trilogie cinematografiche.



John Zachary DeLorean e la sua creatura, la DMC12 (AP Photo)

Non è il profilo di una trasgressiva rockstar o di un attore "maledetto", bensì di un ingegnere, John Zachary DeLorean. Un uomo che ha speso la propria vita nel realizzare un sogno frutto del proprio "ego" smisurato, ma anche dalla sincera ambizione di offrire al cliente un prodotto più durevole e sicuro rispetto alla concorrenza. Concorrenza che si chiamava Chrysler, Ford e soprattutto General Motors.

Sogno che si chiamava "DMC 12", vettura sportiva caratterizzata dall'apertura delle porte ad ala di gabbiano e dalla carrozzeria in acciaio inossidabile, costruita in una Belfast dove imperversava la più spietata

guerra civile tra Cattolici e Protestanti.

John Zachary DeLorean si è spento il 19 Marzo 2005, ad 80 anni. Probabilmente essere diventato un fervente cristiano, convinto che la Volontà di Dio guidi la nostra esistenza, l'ha aiutato ad andarsene in pace, senza struggersi nel ricordo della sua incredibile esperienza di vita.

Figlio di immigrati europei, DeLorean nacque a Detroit, capitale americana dell'auto, nel 1925. Suo padre Zachary era operaio alla Ford, sindacalista ed in preda a problemi di depressione ed alcool che rendevano turbolenta la vita familiare. Nel 1942 mamma Kathlyn chiese il divorzio, ed al rientro dalla guerra John andò a vivere con lei.

DeLorean studiava e contemporaneamente lavorava per aiutare la famiglia: fu impiegato alla Commissione per la Luce Pubblica e assicuratore, per poi approdare alla Chrysler, azienda che permetteva ai tecnici diplomati come lui di fare pratica ed al tempo stesso frequentare il "Chrysler Institute" per ottenere la laurea in Ingegneria Automobilistica. A 26 anni assieme all'Alloro arrivò anche l'assunzione a tempo indeterminato.

Essere ingegneri alla Chrysler in un periodo di "boom" dell'industria automobilistica era il sogno per molti giovani americani.

Infatti DeLorean diede subito le dimissioni!

Trovava l'ambiente troppo grande ed asfissiante, e preferì trasferirsi alla Packard, casa dal glorioso passato ma incapace di rinnovarsi dopo la guerra ed a un passo dal fallimento. Qui, grazie alla carenza di personale, ebbe modo di occuparsi non solo del progetto affidatogli, il miglioramento della trasmissione "Ultramatic" (che risolse brillantemente), ma un po' di tutti gli aspetti tecnici della costruzione di una autovettura, tanto che nel giro di quattro anni ottenne il ruolo di Direttore del reparto Ricerca e Sviluppo.

Di fronte all'aggravarsi della situazione in Packard, nel 1957 DeLorean accettò l'offerta della GM (General Motors) di Vice Capo Ingegnere alla Pontiac, dove espresse la sua indubbia creatività con una lunga serie di brevetti, alcuni dei quali come i tergicristalli retrattili e pieghevoli, i paraurti ad assorbimento d'energia, l'antenna radio annegata nel parabrezza, di grandissimo impatto.

Nel 1961 diventò Responsabile Tecnico Pontiac, dando vita ad una serie di fortunati progetti che culminarono tre anni dopo con il fenomenale successo "GTO".

DeLorean si era reso conto che tantissimi americani sognavano una vettura sportiva, ma non potevano proprio permettersela. Ecco allora che, infischandosi del divieto GM di equipaggiare i modelli "intermediate" con motori di oltre 5.400 cc., decise di montare sulla piccola "Tempest" un potente propulsore otto cilindri 6.500cc da 348 CV, offrendola, compresa di una serie di accattivanti accessori sportivi, a soli 4.500 dollari.

Con l'immodestia che indiscutibilmente lo contraddistingueva, DeLorean decise di chiamare questo modello nientemeno che come la più spettacolare Ferrari di tutti i tempi, "GTO", iniziali di "Gran Turismo Omologata".

Per evitare il veto da parte dei dirigenti GM, la "GTO" venne fatta passare da DeLorean e dal Direttore Pontiac John Estes non come un nuovo modello, quale in effetti era, bensì alla stregua di un semplice pacchetto di optional (motore più potente, cromature, strumentazione etc.), in modo tale da scansare la necessità di imbarazzanti autorizzazioni centrali.

Quando il trucco venne alla luce erano già stati ordinati ai fornitori pezzi per 5.000 esemplari.

La vettura centrò perfettamente il consumatore che DeLorean aveva individuato, e vendette 34.000 unità nel solo '64, per poi sfiorare i 100.000 pezzi/anno nelle stagioni seguenti.

Celebrata dai mass media (un 45 giri, "Little GTO", scalò nel 1964 le classifiche USA fino al quarto posto), la creatura di DeLorean divenne un vero fenomeno di costume, che non solo trasformò l'immagine della Pontiac, ma introdusse una nuova categoria di auto, la "muscle car", vettura di medie dimensioni con motore esuberante ed accessori sportivi, che da allora nessun produttore potrà più tralasciare nella gamma modelli.

Il grande successo della "GTO" spalancò nel '65 a DeLorean la carica di Direttore della Pontiac; a 40 anni era il più giovane Capo Divisione della General Motors, e lui ricambiò la fiducia continuando a costruire auto di successo come la "Firebird" e la "Grand Prix".

Il passo successivo, nel 1969, fu la nomina a capo della Chevrolet, ovvero il marchio di punta della General Motors.