

Das Magazin für Oldtimer und Youngtimer

WER SCHLÄGT DEN

PORSCHE?

5,66

Deutsche Sportcoupés
der 60er im
Vergleichstest

PORSCHE 912



OSI-FORD

AB
15 000
EURO



GLAS 1700 GT

GRATIS!
1 Flasche
Schellenreiner-
Konzentrat
für jeden Leser

5,56

SO GEHT DER SCHIMMEL RAUS

5,154



DIE BUNTE GESCHICHTE DES FORD TAUNUS

5,98



TUNING BB IST WIEDER DA

5,88



ENDLICH 30!

Bald reif fürs H-Kennzeichen 5,10



BMW 325i Cabrio



VW Scirocco White Cat



Fiat Uno Turbo



MERCEDES
190 E 2.6

DIE
NEUHEITEN
VON 1985

HOT WHEELS

Das irrste Spielzeug aller Zeiten



5,184



INHALT



Ein anderes Zeitalter

Das BMW E30 Cabrio: unbestrittener Klassiker. Nächstes Jahr kommen die ersten ins H-Kennzeichen-Alter. >Seite 12

Titel

10 Endlich 30

Die Neuheiten von 1985: vom Mercedes 190 E 2.6 bis zum VW Scirocco White Cat

66 Wer schlägt den Porsche?

Glas GT und OSI-Ford nehmen den 912 im Vergleichstest in die Zange

184 Hot Wheels

Spielzeug wie auf Drogen

Nachrichten

50 Trips-Villa in Gefahr

Das Rennsport-Museum musste 2013 schließen. Nun spitzt sich die Lage zu

52 Wir bleiben Opel

Beziehungskiste: Familie Lehmann und ihre vier Opel

54 Kurzzeitkennzeichen

Vergabe künftig nur mit gültiger HU

Report

58 Das Goldene Klassik-Lemkrad

Sie, liebe Leser, haben gewählt. Jetzt stehen die Sieger fest

64 Scheunenfunde

Ein Renault, der nicht froh macht, und weitere Autos am Ende ihres Lebens

76 Mister Zakspeed

Autobiografie: Erich Zakowski hat es mit seinen Autos bis in die Formel 1 geschafft. Nun wird er 80 Jahre alt

82 Restaurierung VW Käfer 1302 - Teil III

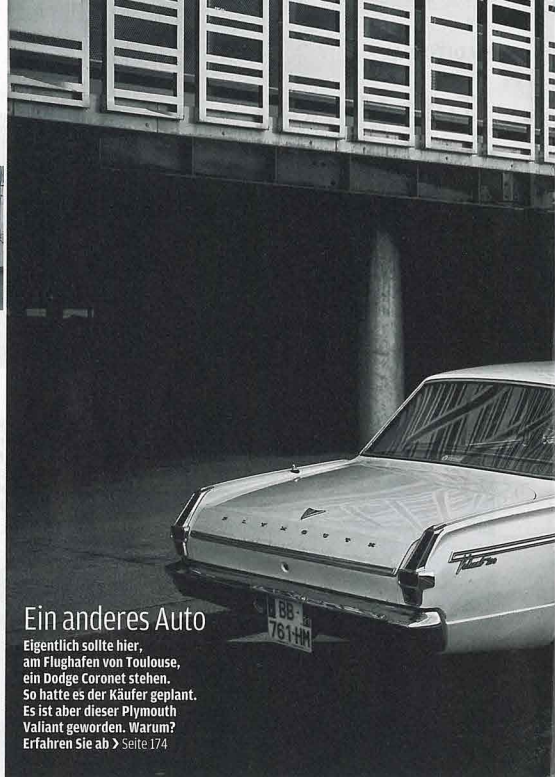
Die Geschichte einer echten Freundschaft

88 Tuning-Fieber

Rainer Buchmann baut wieder Autos. Aufstieg und Fall einer Firma und ihre geplante Wiederbelebung

98 75 Jahre Ford Taunus

Eine der längsten Erfolgsgeschichten des deutschen Automobilbaus



Ein anderes Auto

Eigentlich sollte hier, am Flughafen von Toulouse, ein Dodge Coronet stehen. So hatte es der Käufer geplant. Es ist aber dieser Plymouth Valiant geworden. Warum? Erfahren Sie ab > Seite 174

108 Creme 21

Eine ziemlich „kranke“ Rallye: Wir waren im Opel Commodore mit Martinshorn und Blaulicht mit dabei

174 Eine Winterreise

Vier Freunde, ein Ziel: ein Dodge aus Frankreich. Und warum sie am Ende mit einem Plymouth zurückkommen

Markt & Meinung

116 Kein heißer Herbst

Neues von den wichtigsten Auktionen in England, den USA und Belgien

Ratgeber

142 3000 Klassiker-Preise

154 Weg mit dem Schimmel

Tipps zur Fahrzeugreinigung: Wir sagen dem giftigen Pilz den Kampf an

158 Dauertest

13 Monza-Fakten, die kaum einer kennt

164 Fuhrpark

Ein Ford Mustang, stillvoll abgeschleppt, und Elektronik-Ärger im Jaguar XJ

166 Termine

170 Modelle

172 Bücher

Neue Klassiker-Literatur, für Sie gelesen

Rubriken

6 Zeit im Bild

8 Leserbrief, Impressum

42 Ja bitte / Nein danke

62 Vor 25 Jahren

118 Kleinanzeigen/Probe gefahren

150 Cartoon

152 Abo-Angebot

162 www.autobild-klassik.de

194 Vorschau, Abo-Coupon



Ein anderes Logo

East? Hat sich da einer einen Scherz auf Kosten der Zigarettenmarke gemacht? Nein: Wo Tabakwerbung verboten war, klebte West selbst East-Logos auf die Formel-1-Autos des Zakspeed-Teams. Die ganze Zakspeed-Story: >Seite 76



Ein anderes Ende

Die Geschichte von Timo, Jogi und dem Käfer sollte eigentlich mit einer Hochzeit und einer fertigen Restaurierung enden. Auch hier kam etwas dazwischen. Aber: Der Käfer ist restauriert! Wie es zum Happy End gekommen ist: >Seite 82

Autos

in diesem Heft: Seite

Audi 100 TDI (Typ 44)	62
bb CW 311	88
BMW 325i Cabrio (E30)	12
Citroën GS Break Club	124
Delahaye 235	51
Ford Taunus G93A	98
Ford Taunus 12M G13	98
Ford Taunus 17M P2	98
Ford Taunus 17M P3	98
Ford Taunus Transit FK 1250	98
Ford Taunus TC	98
Ford Taunus TC 80	98
Ford Mustang GT 390	164
Fiat Uno Turbo	24
Fiat 124 Special	126
Glas 1700 GT	66
Jaguar XJ8	164
Jaguar XJ-S	112
Lancia Beta Coupé	114
Mazda MX-5 (NA)	111
Mercedes 190 E	36
Mercedes W123 Bestattungsfahrzeug	115
Mercedes 500 SL (R129)	117
Mercedes 280 SL (R129)	130
Mini Cooper	111
Opel Monza	158
Opel Diplomat B	112
Opel Commodore C Krankenwagen	113
OSI-Ford 20M TS	66
Plymouth Valiant	174
Pininfarina Modulo	54
Porsche 912	66
Porsche 911 (G-Modell)	88
Porsche 924	110
Renault 11	154
Subaru XT	18
Talbot Matra Rancho	114
Triumph TR3A	116
VW Käfer 1302 LS	82
VW Scirocco II	38
VW Polo II	80
VW Golf I Cabriolet	140

Mit allen Wassern gewaschen

■ Mutige Farben, scharfe Karren, hübsche Mädels – so sehen sie aus, die feuchten Träume einer untergegangenen Tuning-Szene. Warum Golf I und Model vom Kran aus dem Rhein gezogen werden? Egal, es geht um den Effekt! Und Rainer Buchmann inszeniert ihn wie kein Zweiter. Mit den Regenbogen-Farben der Firma Polaroid auf einem Porsche 911 Turbo Targa hat seine Firma bb auf die Titelseiten geschafft. Für den Chemie-Riesen Merck bringt Buchmann das Perlglanzpigment Iriodin groß raus: Zehn VW Golf der „Edelstein-Serie“, bestückt mit dem digitalen Informationssystem DINFO, im Wert von je 50.000 Mark legen bb und Merck auf, Starfotograf Peter Vann schießt die Bilder. 1986 ist der Lack ab, aber jetzt ist Rainer Buchmann zurück. Mehr zur farbenfrohen Story und Rückkehr des Regenbogens auf S. 88.





1976 Der 911 in Polaroid-Farben wird zum bb-Aushängeschild – bunte Mannequins sind Beiwerk



2014 Altes Thema in neuen Farben: Rainer Buchmann ist wieder da. Den neu aufgelegten Moonracer sieht er als Gegenstück zum Regenbogen-Elfer von 1976



PHOTO: H. HEDTKE/REUTERS

Tuning-Fieber

Die Rückkehr des

Regen **bb**ogens

Gute Nachrichten für Tuning-Liebhaber und „Car Napping“-Fans: Rainer Buchmann baut

wieder Autos. Die Geschichte vom Aufstieg und Fall einer Firma. Und ihrer Wiederbelebung

Er gehört zu den bekanntesten Stilblüten seiner Epoche, als alles erlaubt ist und nichts undenkbar scheint: der Regenbogen-911-Turbo-Targa, Polaroid-Werbeträger, Titelheld alter Autozeitschriften, Filmstar. Bekannt – abgedroschen, hier aber wahr – wie ein bunter Hund. Lange war der wohl berühmteste Imageträger der 1986 erloschenen Tuningschmiede bb im Ausland, dann in der Restaurierung. Jetzt ist er zurück. Er lebt, ganz wie früher: laut, bunt, unbescheiden. Und wirkt inzwischen anrührend altmodisch mit seinem blauen Fernsessel-Mohair-Samt und Hi-Fi-Stereo-Getue.

Heute, fast 40 Jahre später, hat er einen Nachfolger erhalten, oder besser: einen Erben, einen 911 Targa, G-Modell, wie damals umgebaut zum Turblook, nur in zeitgemäßer Farbgebung, mit dezenten silbergrauen Streifen um die Gürtellinie und iPad-Docking-Station statt Blaupunkt-Radio und Uher-Equalizer.

bb-Gründer Rainer Buchmann (69), als Veredler, Entwickler und PR-Genie in den 70er- und 80er-Jahren berühmt geworden, hat den Moonracer auf Wunsch eines solventen Enthusiasten und als Gegenstück zum Original von 1976 entworfen. Mond vs. Regenbogen. Eine Kleinstserie sei in Vorbereitung, sagt Buchmann und meint: bb ist zurück.

Vorher: die Geschichte. Sie erzählt im Zeitraffer vom grandiosen Aufstieg



Das 928-Einzelstück mit Clarion-Anlage im Mittelholm dient 1979 als Blickfang auf der IAA

Porsche in Perlglanz. bb schneidert das 928 Coupé zum Stufenheck mit Targadach um



und tiefen Fall einer Firma und einer ganzen Branche. 1973 macht sich Rainer Buchmann, Sohn eines Schneidemeisters aus Frankfurt-Sachsenhausen, mit seinen Auto-Ideen in einer ehemaligen BMW-Werkstatt selbstständig. Vom eigenhändig lackierten Käfer hat sich

der 28-Jährige über Karmann-Ghia, Porsche 356 und 912 bis zum aktuellen 911 hochgearbeitet. Gekauft, repariert, besser und schöner gemacht, wieder verkauft, einen nach dem anderen.

Jetzt, zum Beginn der großen Karriere, frisiert er die ▶

Mit dem Polo Paris legt Rainer Buchmann eine exklusive Kleinserie auf



Zurück auf Start: bb Polo Paris

■ Vielleicht ist er das? Der beste und originalste von 40 extrafeinen Polo Paris und Carat, die 1982 für VW die Werbetrommel rühren sollen. Nach dem Auftritt werden alle verkauft, teilweise zum vierfachen Preis eines Serien-Polo. Dieser Paris überlebt als Ganzes.

1986 kauft Doris Freyisen den Polo direkt bei bb



Porsche einer gut verdienen Kundschaft, die auffallen will. Um jeden Preis. Ein Mechaniker hilft ihm, ebenso ein Karosseriebauer, der Autodidakt und Musiker Manuel Meleró, der zum Kauf einer weißen Trompeta von Pamplona (Spanien) nach Deutschland eingewandert ist und bald virtuos mit Auto-Blech spielt.

Freunde und Bekannte kennen Buchmanns Gespür für den großen Auftritt. Ein Freund, Pressechef bei Sofortbild-Pionier Polaroid, braucht 1976 einen Eyecatcher für die Photokina in Köln:

„Wir haben einen normalen 911 Targa mit der Optik und dem Motor eines 911 Turbo versehen und alles an Unterhaltungselektronik verbaut, was zu bekommen war“, sagt Buchmann. Über 50 000 Mark an Extras packt bb in das Messefahrzeug, allein 18 000 Mark kostet das Autotelefon. Irre, aber so funktioniert das eben. Auf 130 000 Mark kommt das in Regenbogenfarben lackierte Einzelstück am Ende – doch als sich Bundespräsident Walter Scheel vor klickenden Kameras ans Steuer setzt und der Pola-

roid-Porsche die Titelseiten stürmt, ist das Geld schnell um ein Vielfaches wieder eingespielt. Das Geschäft nimmt Fahrt auf. Es kommt zur schicksalhaften Begegnung mit Eberhard Schulz. Der Ex-Porsche-Ingenieur, später Gründer der eigenen Automarke Isdera, will ein Auto bauen, das Ferrari, Lamborghini und Porsche überflügelt und das 300 SL und C 111 neu interpretiert. Der CW 311, von Schulz eronnen, von Buchmann promotet, wird zum Trumpf jedes Quartettspiels und Traum einer ganzen

Autofahrer-Generation. Mercedes, überrollt vom Publikumsinteresse und der Begeisterung, gibt am 30. November 1978 offiziell seinen Segen: Dieses Auto dürfe den Stern tragen, so es denn ein Solitär bliebe – schreibt Pressechef Günther Molter. Von rechtlichen Schritten sehen Mercedes-Benz ab. Gratulation.

Der so geadelte CW 311 wird zum Beginn einer fruchtbaren Partnerschaft zwischen Buchmann und Schulz. Im Auftrag von BMW entwickeln die beiden die Futuro, ein unter-Sicherheits-

aspekt konstruiertes Boxer-Motorrad mit futuristischer Vollverkleidung, Twin-Turbo-Aufladung und Digital-Cockpit. Für BMW und bb ist die Marketing-Maschine Futuro ein voller Erfolg, aber im Kampf um Anerkennung endet die Beziehung Buchmann-Schulz in einem tiefen Zerwürfnis und endgültiger Trennung.

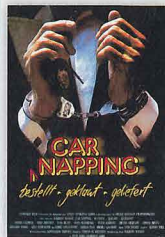
1979 ist das mittlerweile 60 Mitarbeiter starke Unternehmen bb auf dem Höhepunkt seiner Popularität angekommen. Auf der IAA steht ein perlmuttweißer Porsche 928 ▶

Mehr Publicity geht nicht. Weltmeister Niki Lauda startet im Herbst 1978 zur ersten öffentlichen CW-311-Testfahrt

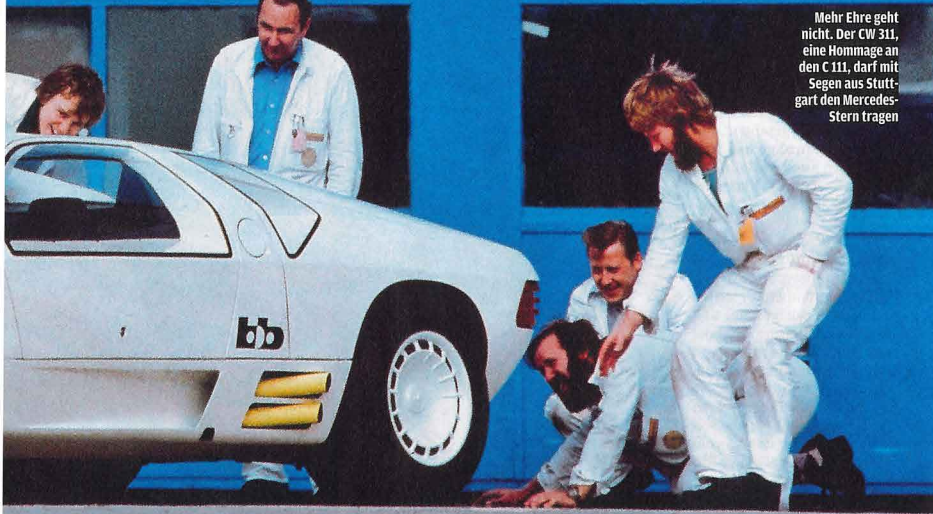


FOTO: G. VON STORBECK/AL. HERTSCHELLER/BB

bb im Film „Car Napping“



■ Hölzerne Mimen, extradünne Handlung. Egal! Die fiktive Filmkarriere eines realen Autodiebs, die dank Auftritten von Regenbogen-911, CW 311 und anderen schönen Autos permanent Gas gibt, gilt unter Porsche-Liebhabern und Fans einer vergangenen Autokultur als Kino-Meisterwerk. Welchen würden Sie klauen lassen?



Mehr Ehre geht nicht. Der CW 311, eine Hommage an den C 111, darf mit Segen aus Stuttgart den Mercedes-Stern tragen



Die Ausstattung macht den Unterschied. Alle 40 Polo der Sonderserie Paris erhalten maßgeschneiderte Bug- und Frontschürzen sowie spezielle Beplankungen. Damit will VW die Zielgruppen „Frauen und Jugend“ ansprechen.

In? Out? Egal. Der Planken-Look steht dem Polo II wieder



Das Regenbogen-Motiv (l.) zielt nur den Innenraum des Polo Paris

Das DINFO System arbeitet auch nach über 30 Jahren störungsfrei



Schon Patrick Arnolds Vater lässt bei bb VW Golf und Käfer Cabrio frisieren, der Sohn bleibt ein Fan der bb-Kreationen. Viele Jahre später steht Patrick Arnold an einer Ampel in Frankfurt neben dem weißen Polo Paris; am Lenkrad der Sohn von Rainer Buchmann. Arnold kauft den Wagen und behält den Polo 13 Jahre lang.

Patrick Arnold entdeckt den Polo Paris 1998 an der Ampel





bb Moonracer

Den Regenbogen als Vorbild, den Silberstreif am Horizont. Weil der eine echte Turbo Targa von 1976 als One-Hit-Wunder erhalten bleiben soll, lässt sich Unternehmer Klaus-Jürgen Orth aus Frankfurt einen neuen bb-Porsche bauen – nach dem Rezept von damals. Auf Basis eines 911 SC Targa fertigt ein Karosseriebauer einen Turbolook-Breitbau, 930-Turbomotor inklusive. Die Streifen folgen dem historischen Vorbild, statt Hi-Fi gibt es iPad. Kosten? Rund das Doppelte eines aktuellen 911 Targa!

Schöne Frauen, schnelle Autos – fertig ist der Plot. Am Ende sieht das Gauner-Stück „Car Napping“ aus wie ein bb-Werbefilm



Eine Infrarot-Fernbedienung für die Türen wird entwickelt. „So groß wie ein Feuerzeug, die erste überhaupt. Damals hat man mir gesagt, das sei eine luxuriöse Spielerei für ein paar Scheich-Söhne, heute hat jedes Auto eine Fernbedienung“, sagt Buchmann. Dann ist da noch die Einparkhilfe mit Abstandswarner, abgeleitet von einem Kamera-Entfernungsmesser. „Mit Warnton und einer Zentimeter-Anzeige im DINFO-Display.“

Die bedeutendste Innovation aus dem Hause bb, heute längst Teil jeder aktuellen Fahrzeugpalette, erhält am 23. Februar 1983 die Patentnummer DE 3 30 62 85 – das Multifunktionslenkrad erlebt seine Geburt. „Die eigentliche Idee dahinter war, dass wir die Bedientasten, die Knöpfe des DINFO näher an den Fahrer bringen wollten“, sagt Rainer Buchmann. „Alles haben wir sie ins Lenkrad verlegt.“

32 verschlüsselte Funktionen, vom Display über Sitzverstellung bis zum Fensterheber, stehen am „Intelligenten Lenkrad“ auf sechs Knöpfen zur Verfügung. Industrie und ADAC sehen darin ein technisches Gimmick, ja sogar eine Gefahr – hupen und lenken, mehr dürfe mit einem Lenkrad nicht möglich sein, so die etablierte Meinung. Buchmann verkauft das Patent an den Lenkradhersteller Petri und forscht weiter.

Das Geld für so ehrgeizige Entwicklungen spült das Geschäft mit der Eitelkeit rein. Weil Porsche erst 1987 eine

Targa; die Gauner-Komödie „Car Napping“, in der CW 311 und Regenbogen-Porsche die tragenden Rollen spielen, wird gedreht; und in einem Golf GTI debütiert DINFO, das „Digitale Informations-System“, die vielleicht erste per Mikroprozessor gesteuerte elektronische Anzeige in einem Auto.

Peter Roggendorf, Physiker und Leiter des Mainzer Max-Planck-Instituts, hat die Entwicklung angeleitet, der großformatige Rechner sitzt unterm Beifahrersitz. Die Zeit der alten Uhren und Instrumente scheint abzulaufen: Daten wie Geschwindigkeit, Drehzahl und Ölstand können als Zahl, Balken und in LED-Schrift übermittelt werden. „Die Leuchtziffern haben die Leute am meisten beeindruckt“, sagt Rainer Buchmann, „aber den wahren Vorteil haben nur die wenigsten erkannt.“ Einen Weihachtsbaum, ein Mäusekino hätten sie darin gesehen. „Unsere Benzinanzeige in Litern hätte man auch in Gallonen ausdrücken können, Kilometer in Meilen – alles war programmierbar.“

Ein Druck auf die Folientaste, und Informationen zu Durchschnittsverbrauch oder Kühlwassertemperatur stehen bereit, der Besitzer kann sich beim Einschalten der Zündung mit einer programmierten Nachricht empfangen lassen. Sogar Sprechen bringen die Entwickler DINFO bei: Auf der IAA 1980 begrüßt ein bb-Golf den VW-Chef mit den Worten „Guten Tag, Herr Generaldirektor Schmücker“. Bei bb denken und forschen sie weiter.

Farbenfroh und luxuriös. Die Ausstattung der feinen Polo-Sondermodelle ist nicht einheitlich. Dieser trägt typische Streifen



Mager, aber munter. Die 60-PS-Maschine ist völlig serienmäßige

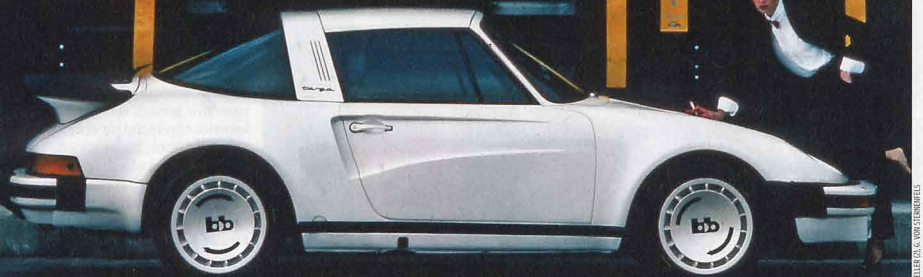
Egal ob Paris oder Carat. Motor und Fahrwerk der Sonderreihe bleiben im Serientrimm. Der 1,3-Liter-Vierzylinder mit 60 PS ist Standard, einige Autos erhalten auch schon die nagelneue 75-PS-Variante. 40 Journalisten starten am 27. September 1982 auf dem Frankfurter Opernplatz und fahren auf eigener Achse zum Pariser Hotel Intercontinental.

Großzügig im Kleinen. Sitze von Recaro, randvoll mit Elektrik



Mehr ist lauter ist besser. Fünf Blaupunkt-Lautsprecher. Pro Tür!





Eifer mit Flachschnauze sind in Mode, die Räder mit Luftschaukeln eine bb-Eigenentwicklung

FOTO: BECKLER/CC, VW/STERNFOTO

Buchtipp



■ Biografie, Auto-Historie, Sittengemälde – und eine regenbogenbunte Hommage ans große Tuning-Zeitalter. **Gerold Lingnau: bb. Rainer Buchmann, 208 S., Heel 2014, 39,95 Euro**

Targa-Version seines Topmodells 911 Turbo anbietet, ist die Bügel-Variante von bb besonders begehrt. Turbo-Verbreiterungen, Flachbauten, breite Räder, Hi-Fi-Anlagen und exotischere Wünsche gehören zum Tagesgeschäft.

Ein saudischer Prinz lässt sich eine Vernebelungsanlage im Heck seines Turbo Targa installieren – Bedingung: null Sicht auf 300 Meter Fahrbahn. Bei bb spritzen sie auf Knopfdruck Kaltreiniger in den heißen Auspuffstrang, die Testfahrten übernimmt der Chef am Sonntagmorgen auf der Autobahn zwischen Frankfurt und Darmstadt. Auch ein Pistolenfach bekommt der Turbo.

Den teuersten bb-Porsche aller Zeiten, einen 911 Turbo Targa Flachschnauzer, bestellt der erst 24-jährige Oscar Rodriguez, der auf der Karibikinsel Curaçao wertlose Lose verkauft. Fernseher, Whisky-Kühlfach, die Initialen OR in den Kopfstützen und ein goldener Bezug fürs Armaturenbrett sind Kleinram, aber obwohl

kaum Straßen zum Schnellfahren zur Verfügung stehen, lässt sich Rodriguez ein vergoldetes Handrad installieren, um den

sagte: Das ist, als zeigten sie mir meine Frau vor der Hochzeit als Skelett.“

Für die Industrie ist Rainer Buchmann der ideale Mann für laute PR. Mit zehn schillernden VW Golf macht bb für Merck die Glanzeffekt-Lacke unter dem Markennamen „Iriodin“ bekannt. VW bestellt in Frankfurt 40 Edel-Polo, „Paris“ und „Carat“ getauft, und lässt sich im September 1982 abseits der drögen Wirklichkeit beim Pariser Salon als Hersteller modischer Kleinwagen feiern.

Aber der Wind dreht sich. Den großen Herstellern sind Erfolg und Ehrgeiz der kleinen Spezialisten ein Dorn im Auge. Warum das Geschäft mit der Individualisierung den Frisierern und Garagisten überlassen? VW dreht als Erster den Hahn zu, weitere Auftraggeber folgen. Zehn Jahre nach dem Großauftritt auf der Photokina ist Schluss: „1986 habe ich Konkurs angemeldet“, sagt Rainer Buchmann. Heute wäre es an der Zeit für einen Neuanfang.

Jan-Henrik Muche

bb und Rainer Buchmann

- 1973** Rainer Buchmann gründet in Frankfurt mit seinem Partner Beller die bb Auto Exklusiv Service KG. Auf Beller folgt bald Bruder Dieter Buchmann
- 1976** Auf der Photokina in Köln wirbt der „Regenbogen-Porsche“ für die Firma Polaroid
- 1978** bb und Entwickler Eberhard Schulz stellen die Studie CW 311 vor
- 1979** Das Digitale Informations-System (DINFO) erscheint
- 1983** Patent auf das Multifunktionslenkrad
- 1986** bb meldet Konkurs an

Ladedruck des Turbos zu verstellen. Sein unfertiges Auto will er nicht sehen, erinnert sich Rainer Buchmann. „Er



VW stellt die Autos, bb richtet sie ein. Und greift in die Vollen. Zur aufgerüsteten Hightech-Ausstattung gehören neben reichlich Alcantara und elektrisch verstellbaren Sportsitzen das hauseigene DINFO-Armaturenbrett und Hi-Fi-Technologie der neuesten Generation – Buchmann kann

Leider funktionslos: das „intelligente“ bb-Lenkrad

Blaupunkt als Kopsponsor der Promotion gewinnen.