





TEXT Malte Jürgens, FOTOS Dino Eisele

bb KING

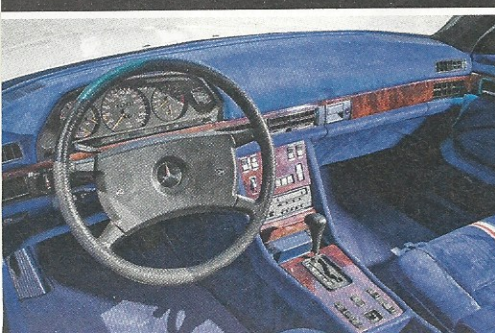
Rainer Buchmann schuf vor 40 Jahren bb: Autoveredlung vom Feinsten. Jetzt plant er ein Comeback. Blick zurück auf fünf Kostproben seiner Kreativität, von Mercedes über Porsche bis zum VW Polo.



Das Mercedes-Coupé kann sein **Blehdach** wie einen Rucksack schultern



Magic Top 560 SEC
S-Klasse-Coupé der Baureihe C126 mit elektrisch zurückfahrendem Blehdach für einen japanischen Kunden. Der Sitzbezug ist nahezu abriebfrei über die Jahre gekommen. Mit 140 000 Mark Aufpreis kostete der Magic Top in etwa das Dreifache eines serienmäßigen Mercedes 560 SEC



Die Automobile des Rainer Buchmann, besser bekannt unter dem Kürzel **bb**, beziehen den nötigen Kraftstoff zum Erzielen ihres maximalen psychologischen Drehmoments aus einem ganz besonderen zusätzlichen Tank. Den gibt es nirgends ab Werk, denn es handelt sich um den persönlichen, bis heute zum Überlaufen mit neuen Ideen gefüllten Denktank des 69-jährigen Frankfurters, der schon vor vier Jahrzehnten die Autowelt fantasievoll durcheinanderzuwirbeln begann.

Spektakuläre Landmarken sind da die kompletten **bb**-Automobile: das Mercedes-Cabrio-Coupé etwa der Baureihe C126 mit dem automatisch öffnenden und schließenden Blehdach, davor der legendäre Regenbogen-Porsche Turbo Targa, dann der 911 Flachschnauzer, der VW Polo mit den digitalen Instrumenten oder der – die alten mit den neuen Zeiten verknüpfende – gerade entstandene Porsche 911 Moonracer. Dazu muss natürlich auch der zum Fototermin nicht abkömmliche **bb** CW 311 erwähnt werden, den Mercedes sogar mit dem berühmten Stern adelte.

Was die Autos des Frankfurter Veredlers **bb** aber so besonders macht, ist mehr als eine technische Entwicklung wie die heute allseits verwendete Funkfernbedienung für Autotürschlösser, das Multifunktionslenkrad, die digitalen Instrumente oder der in den hier vorgestellten Modellen sichtlich unkaputtbare Polsterstoff. **bb**-Automobile atmen den Geist und den unkonventionellen Lifestyle ihres Erfinders Buchmann, womit ein tiefer Zug aus dem unbeschwernten, funkenprühenden Lebensgefühl der 70er-Jahre gemeint ist.

Das Geheimnis von Buchmanns Erfolg lag in den vergangenen 70er- und 80er-Jahren in einem perfekten Netzwerk: Da waren erst

mal die futuristischen Ideen, für die der Chef selbst zuständig war; dann verfügte das kleine Unternehmen über ein hervorragendes Marketing, das hauptsächlich auf Mund-zu-Mund-Propaganda sowie Presseberichten beruhte und konventionelles Werben überflüssig machte. Ehefrau Kathrin, Topmodel und Marketingspezialistin, kannte ohnehin alle Werbekniffe. Sie betreute in den 80er-Jahren zum Beispiel den Werbeetat von Bacardi.

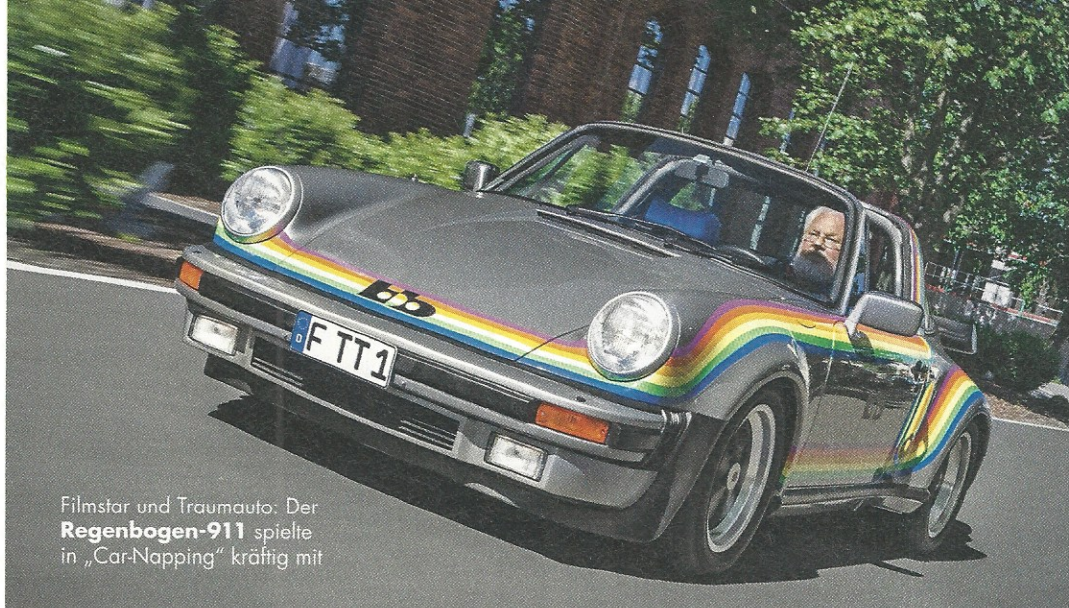
Und dann war da der Kontakt zu Physikern bei der Fraunhofer-Gesellschaft und dem Max-Planck-Institut. Die hielten ihn bei den neuesten elektronischen Entwicklungen auf dem Laufenden und unterstützten etwa die Entwicklung von Dinfo, den ersten digitalen bb-Armaturen für Porsche 911, VW Golf und Polo.

Magic Top und Regenbogen

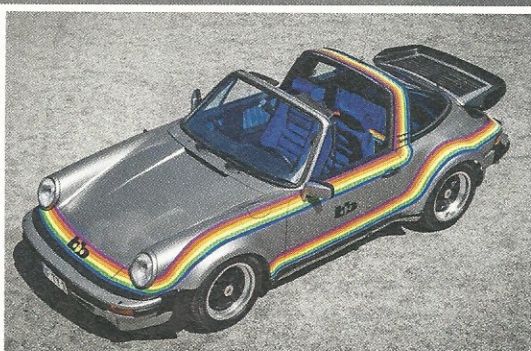
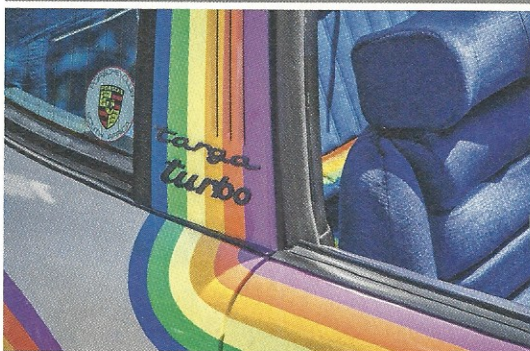
Die Mercedes-Coupés mit dem elektrisch öffnenden Blechdach debütierten 1984 auf dem Genfer Auto-Salon, zunächst als 500 SEC. Ihre Technik verblüffte damals die gesamte Autowelt: Auf Knopfdruck schnurrte das Blechdach nach hinten und legte sich fein säuberlich auf dem Heckdeckel ab. Heute, wo selbst japanische Winzcabrios über eine ähnliche Technik verfügen, ist so ein Stunt eigentlich kein Hingucker mehr; damals musste den staunenden Augenzeugen dieser komplizierten Hydraulik bisweilen der Mund wieder von Hand zugeklappt werden.

Motor und Fahrwerk des Magic-Top-Cabrios blieben unverändert, was Haltbarkeit und Komfort dieser ganz besonderen S-Klasse-Coupés auf dem hohen Niveau der Serie hielt. Heute ist eine Runde um den Block im Magic Top wie ein Werbefilm für den technischen Fortschritt der 80er-Jahre. Der dicke V8 summt unangestrengt vor sich hin, Lenken, Bremsen und Beschleunigen rufen die kommode Langzeitqualität des Basisautos in Erinnerung – und wenn das Dach aufgeht, ist großes Kino angesagt.

Die Idee mit dem Regenbogen-Porsche war fast ein Jahrzehnt zuvor aus einer ganz anderen Quelle gesprudelt. Der Sofortbild-Pionier Polaroid suchte für die Photokina 1976 einen Blickfang für den Messestand, und Buchmann

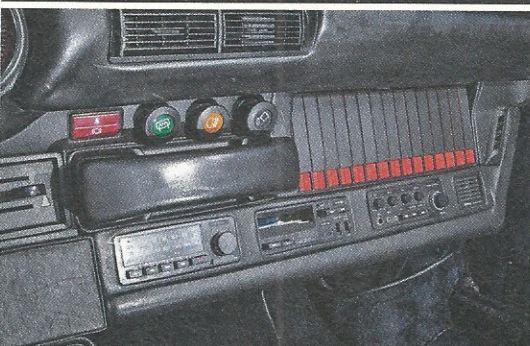


Filmstar und Traumauto: Der **Regenbogen-911** spielte in „Car-Napping“ kräftig mit



Regenbogen-Porsche

lautete der Name, der 1976 für den in Polaroid-Farben dekorierten bb Turbo Targa geprägt wurde. **auto motor und sport** testete ihn: 245 km/h Höchstgeschwindigkeit und 5,8 Sekunden für den Spurt von 0 auf 100 km/h. Voll ausgestattet, mit Telefon und mit 15 Compact-Kassettenfächern, kostete er 130 000 Mark



Polaroid wollte einen Hingucker für die Messe. So kam es zum Regenbogen-Elfer

die Straße: **Flachschnauzer**
mit 330-PS-Turbomotor



Porsche-Turbo-Modelle, die er zum Targa umbaute und den Kunden damit eine 911-Version bot, die das Werk nicht liefern konnte. Der sechsfarbige Regenbogenstreifen zeigte dazu die Polaroid-Farben, wie sie etwa auf der Instant 10 zu sehen waren.

Das Originalauto, das auch den Titel von auto motor und sport, Heft 3/1977, schmückt, erfreut sich bis heute bester mechanischer Gesundheit. Die Lenkung zappelt ein wenig, sobald ein Vorderrad über eine Unebenheit rollt, der Ladedruck baut sich beim Gasgeben erst mit einer kleinen Verzögerung auf; aber dann stürmt er kraftvoll voran, jedenfalls wenn man ihn ließe.

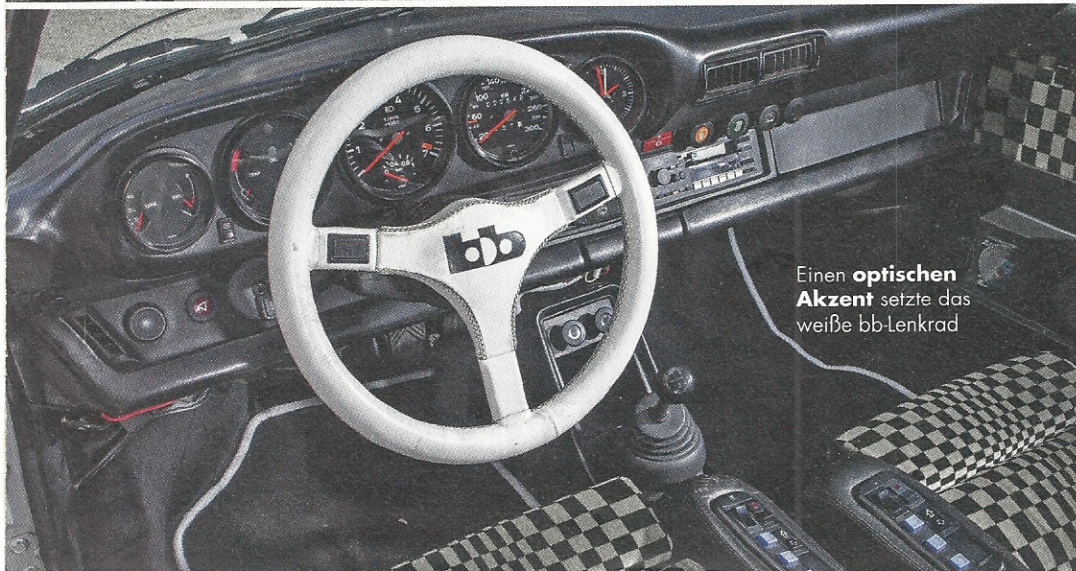
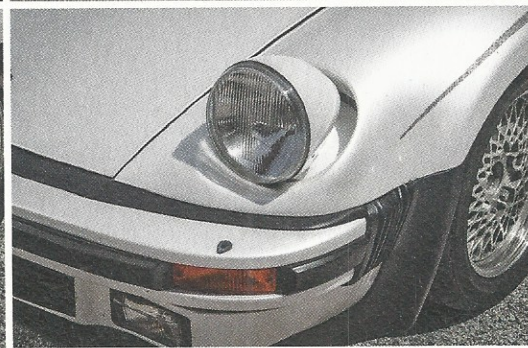
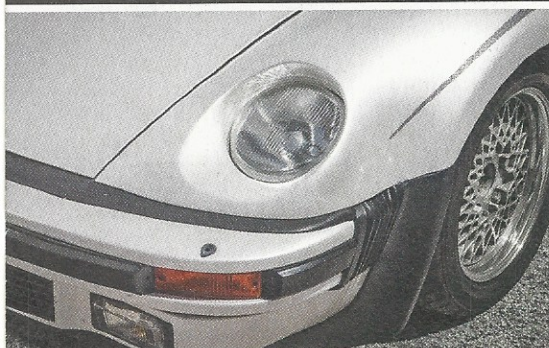
Doch Schnelfahren ist nicht mehr die wichtigste Aufgabe des Regenbogen-bb-911. Er ist Symbol einer Zeit, in der das Wort Vollgas selbst unter Einfluss der Ölkrise seine Unschuld noch nicht verloren hatte.

Flachschnauzer und Dinfo

Im Jahr 1984 erblickte die für die Straße zugelassene bb-Flachschnauzer-Version des 911 das Licht der Welt aus Scheinwerferaugen, die dem Porsche 928 entstammten. Stilistisch orientiert an den erfolgreichen Gruppe-4- und -5-Rennwagen des Werks, ebneten flach nach vorn gezogene Kotflügelbleche die traditionellen Lampentöpfe des Elfers ein. Heckverbreiterung und Türen kamen dagegen nicht aus einem Porsche-Baukasten, sondern von bb. Im Innenraum tobte auf Wunsch ein akustisches Inferno, denn die Verstärker der Soundanlage brachten immerhin bis zu 600 Watt auf die

Flachschnauzer

Die Verwandlung eines Porsche Turbo in einen Flachschnauzer kostete bei bb Anfang der 80er-Jahre etwa 60000 Mark. Das psychedelische Sitzmuster hört auf den Namen Pascha, die Soundanlage war nicht inbegriffen, und die Klappscheinwerfer sind eine Organspende aus dem Porsche 928



Einen **optischen Akzent** setzte das weiße bb-Lenkrad

Neues bb-Modell während der IAA

Parallel zur IAA vom 19.-27.9. wird Rainer Buchmann in der Frankfurter Klassikstadt (Orber Straße 4) einen neuen Rainbow-Porsche 996 vorstellen. Die jüngste bb-Kreation zeigt neben der effektvollen Speziallackierung ungewöhnlich verarbeitetes Leder, eine leistungsstarke Soundanlage mit WLAN-Steuerung und jede Menge Extras. Zu sehen ist das magische Cabrio bei Automobile Meilensteine zusammen mit bb Moonracer und bb Flatnose-Porsche.



Erster Entwurf eines neuen **Regenbogen-Porsche** auf der Basis von 996 und 997

VW-Chef Toni Schmücker entschied 1981 in Genf: „Mit bb machen wir was!“

Membranen des Lautsprecher-Geschwaders. Zu Beginn der zweiten Polo-Serie erhielt Buchmann 1981 von VW den Auftrag, eine Version des Kleinwagens speziell für junge Leute zu entwerfen und auf dem Pariser Auto-Salon 1982 zu präsentieren. bb setzte auf Spoiler, Kotflügelverbreiterungen, Schwellerleisten, mehrfarbige Sitzstoffe und vor allem auf Dinfo, das bereits in einem 911 und zehn Golf getestete Digitale Infosystem.

40 Polo in Paris

40 Exemplare wurden gefertigt, aber einen Stand der entsprechenden Größe wollten die Messebetreiber nicht herausrücken. Buchmann mobilisierte Prinz Jean Poniatowski von der „Vogue Paris“, die Modeschöpfer Bernhard Lanvin und Pierre Cardin, dazu Gunter Sachs, die Astrologin Elizabeth Teissier und andere gesellschaftliche Größen der damaligen Zeit. Die Polo fanden Präsentationsplätze im „Club Nautique“ an der Seine, auf dem Place de la Concorde und vor dem „Maxim's“, wo die Pressekonferenz stattfand.

Das Medienecho schlug folglich rauschend über dem Projekt zusammen, und so viel Aufmerksamkeit wie dem bb-Polo wurde bislang keinem anderen Auto zuteil, das nicht auf dem Salon stand. Zurück in Deutschland, wurden die 60- und 75-PS-Polo von VW freihand verkauft. Die überlebenden Exemplare sind zu Raritäten geworden, und was das Erstaunlichste an ihnen ist: Die digitalen Armaturen funktionieren noch wie am ersten Tag. Eine größere bb-Serie nach Vorbild der 40 Musterknaben kam allerdings bei VW nicht zustande.

Der im letzten Jahr präsentierte Porsche bb Moonracer stellt gewissermaßen das Missing Link in die Neuzeit dar. Buchmann: „Wir wollten mit moderner Technik die Brücke zu unserer Vergangenheit schlagen.“

In der Basis ein 911 Carrera 3.0 Targa aus dem Jahr 1984, leistet der Moonracer nun 330 Turbo-PS und wirkt dank groß dimensionierter Chassisversteifungen nahezu so unerschütterlich wie ein moderner Targa. Seine WLAN-gesteuerte Soundanlage leistet unüberhörbare 960 Watt. Damit aber nicht genug: Buchmann liebäugelt bereits mit den Porsche-Baureihen 996 und 997. ■

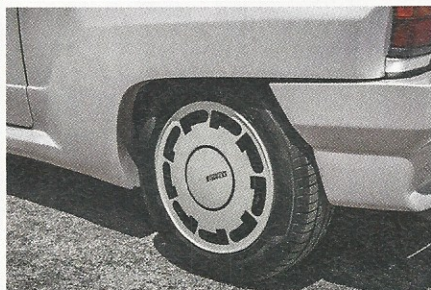


Mit seinen Kotflügelverbreiterungen wirkt der Polo wie ein kleiner Kraftmeier



bb Polo Paris

Die beiden Polo-Varianten Paris und Carat bekamen teils 60-PS-, teils 75-PS-Motoren, Karosserieverbreiterungen, schicke Interieurstoffe und das aufsehenerregende digitale Armaturensystem Dinfo. Der Aufpreis für die bb-Ausstattung lag damals bei etwa 50 000 Mark



Moonracer

Der Porsche bb Moonracer basiert auf einem Dreiliter-G-Modell, das von der verstärkten Rohkarosserie an Stück für Stück neu aufgebaut wurde. Der Sechszylinder-Boxermotor des Turbos leistet jetzt 330 PS. Wer einen möchte, sollte mindestens 300 000 Euro auf der hohen Kante haben

Der Porsche bb Moonracer wirkt dezenter als der Regenbogen-Elfer

