

Eerste test Tesla Model X



Sneller dan een McLaren

30 juni 2016

autovisie

SINCE '56

EERSTE TEST ABARTH 124 SPIDER

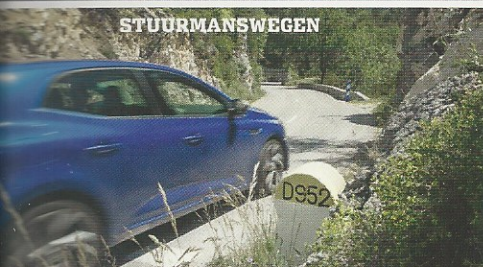
LEKKER en LUID!



HONDA NSX De kunst van het fjnslipen

WWW.AUTOVISIE.NL € 5,25

BP



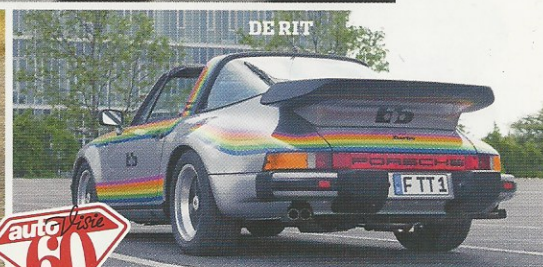
STUURMANSWEGEN

Knallen door de Provence
Met een Renault Mégane GT



DUBBELTEST

Mercedes C vs. Lexus RC
Coupé's voor levensgenieters



DE RIT



Rainer Buchmann
De tuner die net even verder ging

Occasion Audi A1 Staat premium ook voor betrouwbaar?





**'Ik kan niet tekenen.
Dus moest ik uitleggen hoe ik
mijn ontwerpen wilde hebben'**

Hij was een pionier van het zuiverste pompwater. En toch verwierf Rainer Buchmann wereldfaam met zes regenboogstreepjes die hij toevalligerwijs op een Porsche plakte.

TEKST BART LENAERTS FOTOGRAFIE LIES DE MOL



I NOPPEN AAN HET STUUR, digitale dashboards, parkeersensoren, parelmoer lak, infrarood bediende centrale vergrendeling en zelfs de reïncarnatie van het coupé/cabriodak: Rainer Buchmann timmerde een beetje aan Porsches en heel veel aan de weg. Vanaf 1976 schudde hij onder Buchmann & Buchmann-vlag de ene na de andere vinding uit de pientere mouw. Niettemin domineert de regenboog-Porsche zijn hele erfenis. Die schitterde op covers van gerenommeerde bladen én speelde de hoofdrol in een film.

Hoewel Buchmann autotechniek studeerde, lagen zijn talenten elders: "Tijdens mijn opleiding experimenteerde ik stevig met carburateursproeiers om motoren pittiger te maken. Dat ging gron-

dig fout en na drie opgeblazen motoren waren al mijn centen foetsie. Die van mijn grootmoeder eveneens. Een roestige Kever was alles wat ik nog had. Nadat ik die *à l'improviste* had overgespoten in een blits kleurtje, boekte ik een mooie winst. Dat zette me aan het denken", zo legt hij knipogend uit waarom hij zich nooit aan mechanische tuning bezondigde. Niet veel later crashte hij loeihard met een 911 op een autobus. Een geluk bij een ongeluk. Van de schadevergoeding kon hij een bedrijf opstarten en zijn lievelingsauto's verhandelen en opleuken: Porsches. "Mijn vader was een beroemd kleermaker in Frankfurt. Van hem erfde ik mijn gevoel voor mode, design en mooie materialen." Zijn succesnummer volgde na een hiaat in het Porsche-portfolio: "Men leverde de 930 Turbo en de 911 Targa. Maar niet de combinatie van die twee. Ik wel. En we kleedden het interieur luxueuzer aan. Veel leder, zijde en elektronische snufjes. Dat liep als een trein en onze garage in Frankfurt werd een toeristische trekpleister. Mijn buurman was een hoge pief bij Polaroid. Toen

hij een aandachtstrekker zocht om op fotobeurzen in 'the picture' te staan, plakte ik snel hun bedrijfskleuren in een fris patroontje op mijn grijze Turbo Targa. Dat heb ik geweten. Die regenboog-911 maakte wereldwijd furore en prijkte op de cover van Auto Motor & Sport en van Road & Track. Dat blad verschijnt jaarlijks twaalf keer. Zes covers bleven voor Amerikaanse auto's gereserveerd, drie voor Japanse en drie voor Duitse. Dat ik er eentje daarvan wegkaapte, viel niet zo goed bij de grote Duitse merken. Daarna was het hek van de dam: veel excentrieke vogels wilden Porsches met alle extra's die ik kon verzinnen. Een 24-jarige man uit Curaçao kocht een *flatnose* 911 Turbo Targa, met televisie aan boord én een verguld dashboard. Met een prijs van 250.000 mark was dat de duurste Porsche op de markt."

Dat Buchmann aardig in de zeventig loopt, zie je niet aan hem af. Strak in jeans en sneakers en met lang achterovergekamd papierwit haar, je ziet gewoon dat deze Don Quichot alles net anders deed: "Weinig spelers in de auto-industrie laten zich betrappen op goede smaak. Daar maakten wij het onderscheid." Zo'n 150 auto's bouwde B&B, de overgrote meerderheid 911'jes in de zotste kleuren en uitmonsteringen. Toen de 928 werd gelanceerd dacht Buchmann dat hij het winnende lot had getrokken: "Een nieuwe Porsche waarvan géén cabrioletversie bestond: daar konden we wat mee. Dus bouwden we een Targa en een Cabriolet die we volpropten met telefonie en hypermoderne audio-installaties. Maar dat sloeg niet echt aan. De mensen moesten de 928 simpelweg niet. Té klinisch." Hoewel de bedrijfsnaam anders doet vermoeden, is Buchmann een *einzelgänger*: "Mijn eerste compagnon heette Belle. 'Buchmann & Belle': daaruit destilleerde ik een fraai logo. Helaas hield de man het snel voor bekeken. Auto's waren niet zijn pakkie-an. Ik was echter zo blij met ons logo en de naamsbekendheid dat ik mijn broer vijf procent

Buchmann & Buchmann werd groot met Porsches en bouwde onder meer een flatnose-911. Wat voor Porsche mede-aanleiding was om dat ook zelf te gaan doen.

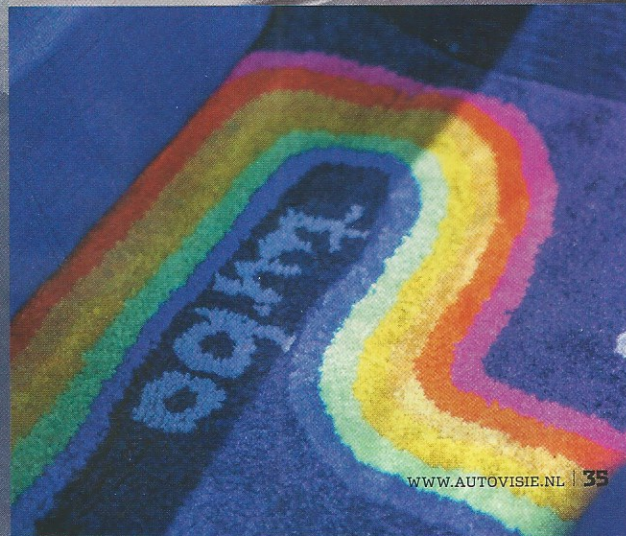


'Porsche leverde de 911 Turbo en de 911 Targa, maar niet de combinatie van die modellen'



van de aandelen gaf. Zo kon ik de tweede B houden", verduidelijkt de plantrekker. Zijn vrouw Cathy bleef wel aan zijn zijde. Destijds beantwoordde de ravissante schoonheid de telefoon of ging ze met alle aandacht strijken op Buchmanns glamourfoto's. Nu, 38 jaar later hebben ze veel meegemaakt, deze Bonnie & Clyde van de auto-industrie. Wilde feestjes, gekke plannen, waanzinnige wensen. Toch hield Buchmann het altijd plezierig: "Ik kon het me permitteren om mijn klanten te selecteren. Geen zware jongens en niemand uit het red light district. Eigenlijk zijn het allemaal vrienden." Dat blijkt vandaag opnieuw. In een mum van tijd diept Rainer zes auto's op van loyale fans die dolgraag een zaterdag stukslaan op een loeihete parkeerplaats. De eigenaar van de regenboog-911 sleurt zijn trots en glorie zelfs op een trailer vanuit Düsseldorf naar deze Frankfurtse achterbuurt. Meteen toen die auto in 1977 in Auto Motor & Sport verscheen, wilde hij hem hebben, maar Buchmann verkocht hem niet. Dus bleef hij aandringen tot Rainer hem in 1980 eindelijk liet gaan. Sindsdien heeft de auto nauwelijks kilometers gemaakt en zowel koetswerk als interieur is om door een ringetje te halen. Deze regenboog zag immers amper ooit zon en al helemaal geen regen. Het is zo paradoxaal, het is bijna kunst.

Destijds gooide de man 90.000 Duitse marken op tafel voor de kleurrijke 911. Onbeschoft veel geld. Want voor 60.000 mark leverde Porsche een kraakverse 911 Turbo Coupé. Toch deed hij een zaak, aangezien een nieuwe B&B 911 Turbo Targa 130.000 mark kostte. Een fortuin. De ombouw was echter zeer complex: "We moesten een nieuwe Targa én een nieuwe turbomotor aanschaffen. En nog veel meer onderde-



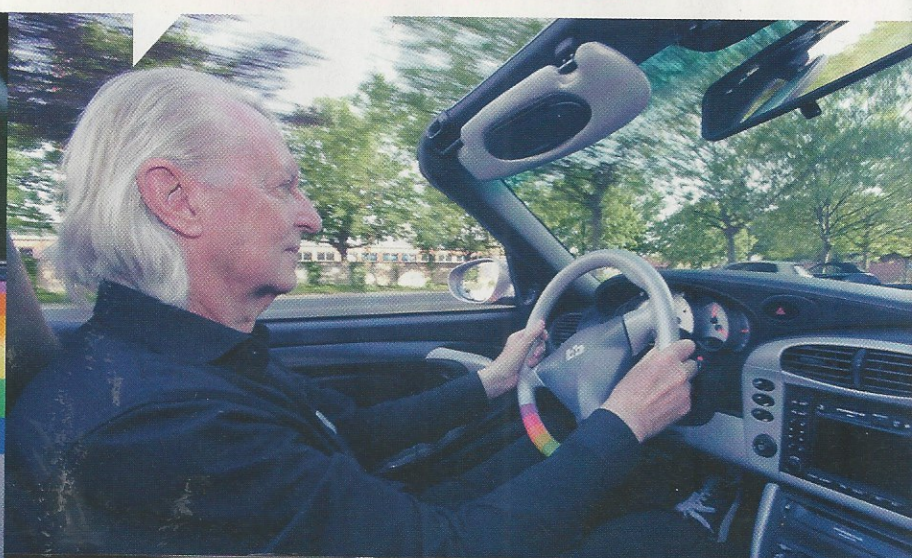
len. Helaas wilde Porsche mij niks leveren", weet Buchmann. "Alles moest via tussenpersonen, waardoor ik alle kortingen misliep. De chassisversterkingen waren ook lang niet mals. Zo'n Targa was af-fabriek minder stijf dan een kartonnen doos. Als je er een zwaardere turbomotor inlepelde, waaide de deur open als je hard de hoek omging", verduidelijkt Buchmann. Bovendien bleef hij ver weg van kunststof. "Alles werd uit metaal geklopt. Met dank aan mijn Spaanse plaatwerker Manuel. Een briljante vent die eerder trompettist was geweest", aldus Buchmann, die zelf – nou ja? – tekende voor alle ontwerpen: "Jammer genoeg kan ik niet echt tekenen. Ik denk in beelden. Terwijl ik vertelde hoe ik het wilde hebben, hamerde Manuel de juiste vormen uit een stuk plaatwerk." Bij zo'n Turbo Targa viel dat nog te overzien, maar je kunt slechts pure bewondering hebben voor de gecompliceerde krommingen van de 911 Turbo *flatnose*. En dan is er nog de Mercedes SEC 'Magic Top', een coupé/cabrio die de SLK en de jarennegentigrevival een decennium vooraf ging: "Daarvan bouwden we er een tiental. Het systeem was briljant in al zijn eenvoud. We gebruikten slechts twee standaard ruitenwissermotoren, een getand stuk rails van een stuurhuis, spindels van garagedeuren en een spoiler, zodat het dak elegant op de achterklep rust. Dertig jaar later functioneert het nog steeds feilloos. Het dak opent en sluit zelfs al rijdend. Bovendien is het erg compact waardoor je amper kofferruimte verliest. We hebben met Mercedes gesproken, maar dat werd niks. Hun ingenieurs hadden zelf een flink pak patenten ingediend. Onze oplossing was té simpel. Daar viel niks aan te verdienen", zo legt hij uit hoe het komt dat coupé/cabrioklapdaken naderhand zo onthutsend complex werden.

Een andere Mercedes deed pas echt stof opwaaien: "Op een dag hing ene Eberhard Schultz aan de bel. Die Porsche-ingenieur had na werkuren een Mercedes Gullwing-opvolger ontwikkeld: de C311. Een geweldige machine die zijn tijd minstens tien jaar vooruit was. De man droomde van serie-productie en zocht een financier. Geld had ik evenmin als hij, maar wel een gedurfd marketingplan. Omdat de ster op de boeg cruciaal was, zorgde ik ervoor dat de auto tegelijk op alle gerenommeerde kranten- én tijdschriftcovers prijkte. Dat zette Mercedes schaakmat. Het logo mocht blijven als we het bij één auto hielden. Daardoor is het 's werelds enige Mercedes die niet door Mercedes werd gebouwd." Dat avontuur leidde weer tot een uitstapje op twee wielen: "Niet veel later kwamen bozige BMW-heren langs. Ze geloofden rotsvast dat Mercedes ons dik had betaald, omdat onze CW311 alle aandacht van de M1 had gestolen, een auto waarin BMW zwaar had geïnvesteerd om het sportieve imago aan te dikken. Ik kon praten als Brugman, maar ik heb ze nooit kunnen overtuigen van het tegendeel. Gelukkig wilden ze dat ik het trucje nog eens dunnetjes overdeed op twee wielen, om de Japanse motorfietsfabrikanten onder de duiven te schieten.



WIE IS RAINER BUCHMANN?

Rainer Buchmann is de man achter Buchmann & Buchmann, een Frankfurter tunerfirma die zijn hoogtijdagen beleefde tussen 1976 en 1985. Mechanische tuning deed hij niet, wel interieur- en exterieur-verfraaiingen. Hij werkte voornamelijk aan Porsches en was de eerste die intensief elektronica toepaste in auto's. De regenboog-911 Turbo Targa is zijn pronkstuk, haast tegen wil en dank.





Ver voor het tijdperk van de fabrieks-coupé/cabrio's kwam Buchmann al met de Mercedes SEC Magic Top.

'Het frustreert me niet dat iedereen blijft jengelen over die regenboog'

Dat werd de BMW Futuro, een motorfiets mét turbo, digitaal dashboard en gestroomlijnd koetswerk."

De samenwerking met grote fabrikanten was voor Buchmann cruciaal: "Ik haalde de helft van mijn omzet bij particuliere klanten en de andere helft uit de industrie. Die strategie ging vaak goed. Soms wat minder." Van Porsche hoorde hij niks, al hebben ze ginds nooit een kaarsje voor hem gebrand: "De ingenieurs werden constant op het matje geroepen. Hoe kwam het toch dat die kleine neringdoener altijd primeurs had? Porsche hoorde niet achter de feiten aan te strompelen." Ook Volkswagen kwam regelmatig over de vloer: "VW-chef Toni Schmücker hield van ons werk en bestelde 40 Polo's met bodykit en opgeleukt interieur. We werkten als gekken om ze klaar te krijgen voor de Parijse autotentoonstelling. Helaas kreeg Schmücker een hartaanval en verdween uit beeld." Daarna raakte Buchmann in een machtsstrijd verwickeld, waarbij hij toevallig aan de foute kant zat. Plots wilde men roepen dat die Polo's in Wolfsburg waren ontwikkeld. En zijn factuur werd stiefmoederlijk behandeld. "Ik had altijd prachtig samengewerkt met toelevanciers als Blaupunkt, Recaro en Pirelli. Het was tweerichtingverkeer. Zij vertrouwden me hun nieuwste uitvindingen toe omdat ik dingen realiseerde die de grote merken niet voor elkaar kregen. Ik testte hun spullen uit en deed hun mar-

ketingresearch. Iedereen gelukkig." Tot ze plotsklaps door de fabrikanten voor het blok werden gezet en niet meer aan Buchmann mochten leveren. De energiecrisis en de zwakke dollar haalden ook zijn handeltje voor private klanten onderuit. In 1985 ging de stekker eruit.

Maar in de mode komt alles altijd terug. Net wanneer je denkt dat epauletten, beenverwarmers, pornosnorren en glittertjes in de duistere annalen van de jaren tachtig zijn verzopen, schitteren ze opnieuw op de catwalk. Dus zag Rainer Buchmann zijn kans schoon voor een revival. Dat begon vier jaar geleden met een toevallige ontmoeting met een fan van het eerste uur. Als ventje had hij de Auto Motor & Sport-cover gekoesterd. Nu zat hij stevig in de slappe was, met een Porsche-collectie die wel een pronkstuk kon gebruiken. Een vers getapte blonde Frankfurter later was de wederopstanding van Buchmann & Buchmann een feit: "Uiteraard heb ik het regenboogthema nooit geclaimd. Dat kon helemaal niet. Sowieso heb ik amper patenten. Dat kost fortuinen. Ik had dat geld niet. Ik snap wel waarom die regenboog-911 zo sterk is: de symboliek grijpt terug naar de basis van het leven. Dat thema warmde ik op voor een 996 Cabriolet van een groot liefhebber. Voor die andere klant bouwden we vorig jaar nog een 911 Turbo Targa. Omdat het wel wat meer mocht zijn, vroeg ik me af wat er gebeurt als de zon niet van de partij is. In de maneschijschijn verworden alle kleuren tot schakeringen van zilver en grijs. Op wit combineert dat prachtig. Dat werd de Moonracer. Zo is de cirkel rond. Verder frustreert het me niet dat iedereen blijft jengelen naar die regenboog, ook al deed ik veel spectaculairdere dingen. Ik was de eerste met centrale vergrendeling met afstandsbediening, parkeersensoren of knoppen op het stuur. Ik heb echter nooit iets gedaan om indruk te maken. Ik wilde slechts de dromen van anderen realiseren. En die van mezelf. De rest is onbelangrijk."