

A photograph of Fritz B. Busch, an elderly man with white hair, sitting in a light-colored upholstered chair. He is wearing a dark green checkered blazer over a blue and white striped shirt with red and white accents. He is gesturing with his right hand, pointing towards the camera. The background is a dark wood-paneled wall with a decorative geometric pattern. The lighting is dramatic, coming from the side, highlighting his face and hand.

**»Wir waren
alle so herrlich
naiv«**

Fritz B. Busch: Ein Exklusiv-Interview

Er erfand den modernen Motorjournalismus – und war der Erste, der den Deutschen Lust auf Oldtimer machte.

Für Generationen von Autogenießern ist Fritz B. Busch bis heute ein Vorbild. Ein Gespräch zwischen gestern und übermorgen



Zum Tester von Welt gehörte das modische Outfit: Fritz B. Busch am Oldsmobile Toronado, Mitte der 60er-Jahre

„Ich werde das Gefühl nicht los, dass das Auto im Begriff ist, sich selbst umzubringen. Es gibt Dinge, die sind am schönsten, kurz bevor sie endgültig verwelken. Diese Autos sehen so opferfreudig aus. So überirdisch.“ Das schrieb er nicht heute, sondern 1965, nach einem Besuch der IAA. Sätze ohne Verfallsdatum, das ist die Magie seiner Schreibe, mit der Fritz B. Busch die deutsche Automobilbranche aufmischte: Er kämpfte lange vor Ralph Nader für passive Sicherheit und Verbraucherrechte. Er sah nicht nur den Oldtimerboom voraus, sondern auch den Smart und die Minivan-Welle, er fuhr von Alaska nach Feuerland und eröffnete nebenbei auch noch sein eigenes Automuseum. Demnächst wird er 87. Und macht sich noch immer Gedanken über das Auto, jenes „hübsche Ding, auf das man aufpassen muss, damit es nicht auf die schiefe Bahn gerät“.

AUTO BILD KLASSIK: Vor 35 Jahren haben Sie die Chancen der Ölkrise genutzt und Traumwagen zum Billigpreis gekauft, zum Beispiel einen Jaguar E-Type oder eine frühe Corvette. Heute reden wir wieder von der Krise. Was sollen wir uns kaufen?

Fritz B. Busch: Da kriegen Sie eine ganz brutale Antwort: Für mein Gefühl und meine Leidenschaft gibt es seit 20 Jahren fast keine Autos mehr, die es sich zu sammeln lohnt. Das Design hat sich grausam weit von der Sache entfernt. Zeigen Sie mir ein Auto mit optimaler Rundumsicht. Na? Für mich gilt der alte Grundsatz form follows function. Man hat ihn vergessen. Funktion? Wir könnten unsere Karosserien auch von Lagerfeld zeichnen lassen.

Sie sind demnach kein Gegner der Verschrottungsprämie?

Um gewisse Autos tut es mir leid. Auf der anderen Seite: Den meisten Besitzern alter Autos wird die Verschrottungsprämie helfen. Und die Menge an interessanten Autos, die für uns Oldtimer-Sammler wichtig sind, wird bleiben. Sie ist immer geblieben. Die Rechnung ist doch fair: Erst kommen 2500 Euro vom Staat, dann billige Raten, 100 Euro im Monat. Das isst doch. So ein Dacia Logan Kombi ist doch genug Auto für alle! Und außerdem erleben wir eine Zäsur, die kommen musste. Wir haben es übertrieben. Auch mit der PS-Hurelei. Wir bejubeln immer noch Autos mit 400 PS und 320 Spitze. Unsere Kinder und Enkel werden fragen: Waren die eigentlich bescheuert? Bestenfalls werden sie den Rückblick auf unsere Zeit als amüsant empfinden. Ich bin überzeugt: Diese Krise ist gut für uns alle. Und jetzt müssen wir zurück auf den Teppich.

Freiwillig? Sie, der große Individualist, glauben an die kollektive Einsicht?

Ja. Wir sehen doch alle, wie die Umwelt sich entwickelt. Und ▶



Aus der privaten Sammlung wuchs das Museum in Wolfegg: Busch eröffnete es 1973, lange vor dem großen Oldtimer-Boom

FOTOS: G. V. STERNENWELLS, K. WILLY/STERN/PICTURE PRESS, PRIVAT



»In den 50ern kaufte ich jedes Vierteljahr ein anderes Auto. Weil ich sie einfach alle besitzen wollte«

Fritz B. Busch

auch die Geldnot hilft uns dabei. Es werden ja sogar weniger Ferrari und Maserati gekauft. Sogar diese Leute fangen an, sich zurückzuhalten. Dabei haben wir einen grausam dummen Jetset.

Es ist also eine Krise, die sich ganz anders anfühlt als die Rezessionsjahre 1967 und 1973?

Die habe ich kaum mitgekriegt. Was ich mitgekriegt habe, das geschah, als ich acht bis zehn Jahre alt war. Der Börsenkrach und die Weltwirtschaftskrise von 29 bis 32. Wir verarmten über Nacht, es war furchtbar, aber auch lehrreich. Seitdem habe ich nach der Devise meines Großvaters gelebt: Genug ist besser als zu viel. Gier frisst Hirn, das war mit stets bewusst.

Zu dieser Erkenntnis passt ein altes Auto, das in vielen Busch-Geschichten auftaucht, nämlich der kleine Opel 4/20 PS aus den 20er-Jahren.

Es war das Auto meines Vaters. Wir waren nicht reich, aber mein Vater war autobesessen. Wir lagen am Samstag unter unserem Auto, mein Vater und ich. Wir kamen ölver-

schmiert nach Hause, ich habe ihm die Schraubenschlüssel gereicht, und wenn ich ihm den 12er statt des 14ers reichte, bekam ich eine Ohrfeige. Der 4/20er-Opel war damals ein Volkswagen. Oder mehr. Denn als der Volkswagen kam, sagten wir: Der ist mehr ein Zahnarzt-Wagen. Aber einen 4/20er-Opel konnte sich mein Vater als Bankangestellter leisten.

War das der Anfang Ihrer Laufbahn: der Stolz des kleinen Jungen, dessen Eltern das einzige Auto in der Straße hatten?

Ja, das kann man so sagen. Ich bin mit Benzin gesäugt worden. Später hatte ich einen sehr strengen Lehrer, der autoverrückt war, und wenn ihn mein Vater im Opel mitnahm, dann durfte ich in der Schule machen, was ich wollte, sogar schwänzen. Das hat Eindruck hinterlassen, aber ich erlebte später auch, wie schnell das Auto diese Wertigkeit verlor.

Ihre Sammlerleidenschaft, das Museum – das Resultat der Sehnsucht nach Vaters Auto?

Mehr noch: nach allen Autos, die damals um uns waren. Man verbindet doch automatisch jedes Auto mit der

Zeit, die man damit erlebt hat. Das ist aber auch der Nachteil eines Museums: Man fragt sich, wie lange es die Generation, die sich erinnern möchte, noch gibt. Ich denke, da wird es einen toten Punkt geben, und dann sind die Automuseen so etwas wie ägyptische Pyramiden. Kein persönlicher Bezug mehr, nur noch den faszinierenden Blick in die Vergangenheit. Aber noch wollen die Leute ihr Auto wiedersehen. Auch wenn es modernen Automuseen am wichtigsten zu sein scheint, dass sich der Architekt ein Denkmal setzt.

Sie waren ein autobeeisterter Jugendlicher, haben aber anfangs keinen Autoberuf ergriffen. Wie kam es?

Ich wollte kein Schrauber werden, kein Ingenieur, alles das nicht. Aber ich war vom 15. Lebensjahr an ein überzeugter Schreiber. Als ich meine erste Kurzgeschichte in einer Tageszeitung veröffentlicht habe, kriegte ich vom Papa eine Ohrfeige. Er wollte, dass ich was Gescheites lerne. Also musste Volksschule reichen, danach Handelsschule, wo ▶



Der deutsche Autotest war mehr ein Fachaufsatz, dann kam er und schrieb Motor-Feuilleton: Fritz B. Busch auf Probefahrt im Jaguar XJ 12 von 1972



ZUR PERSON

■ Fritz B. Busch kam am 2. Mai 1922 in Erfurt zur Welt. Sein Vater war Bankangestellter, später Geschäftsführer eines großen Varietétheaters. Busch ist gelernter Kriminalassistent, war später unter anderem Revueregisseur, Pressesprecher beim Zirkus, Steilwandfahrer, Chauffeur und Werbeleiter. Erste Kurzgeschichte mit 15, Motorjournalist seit 1958, unter anderem für „auto motor und sport“, „Motor Klassik“, „Stern“, „Quick“, „Münchner Abendblatt“ und den Bayerischen Rundfunk. Fritz B. Busch ist seit 1947 verheiratet, hat eine Tochter, die seit 2006 sein Museum in Wolfegg bei Ravensburg leitet. Homepage: www.automuseum-busch.de

FOTOS: G.V. STERNFELDS, D. HEGEMANN/STERN/PICTURE PRESS

Glück zu dritt: Ehefrau Liane „sagte fast immer ja, wenn ich wieder ein neues Auto wollte“. Hier ist es eine Renault Dauphine von 1958

DAS BESTE IST GERADE GUT GENUG!

Nur durch die Verwendung von 100-prozentigem Carnauba-Wachs entsteht ein unübertreffbarer Glanzeffekt. Die natürlichen Inhaltsstoffe Bienenwachs und Jojoba sorgen zudem für lang anhaltende Pflege und einen nachhaltigen Schutz der Lackoberfläche.

Exklusiv nur bei Caramba erhältlich!
Nur 179,- € inkl. MwSt.



Caramba

www.carnauba-wachs.de

Wir haben die Lösung.

Jetzt im Handel:

Volle 4x4 Power – alle Fakten im großen Sonderheft



60 Autos für Sie getestet. Was sind die Schwächen, wo liegen die Stärken? Tops und Flops auf dem Allrad-Markt

ich Maschineschreiben und Englisch lernte. Damit hatte ich alles, was ich brauchte.

Vor allem aber hatten Sie viele Berufe.

Es waren viele, denn ich war neugierig und talentiert für alles, vom staatlich geprüften Kriminalassistenten bis zum Revue-Regisseur bei Zirkus und Varieté. Aber immer war ich in erster Linie ein Schreiber. Deshalb wurde ich ja auch Kriegsberichterstatler, obwohl sie mich eigentlich zum Schießen und nicht zum Schreiben verwenden wollten. Meine Kompanie war schon abfahrbereit in Richtung Russland, aber dann bekam ich statt des Gewehrs eine Schreibmaschine, eine feld-

und brachte mir schon Testwagen ein, als ich noch für Leberwürste und Fleischpasteten warb. Es ging dann alles sehr, sehr schnell. Eben war ich noch ein privater Fan, der manchmal jedes Vierteljahr ein anderes Auto kaufte, weil ich sie alle besitzen wollte. Und dann plötzlich Motorjournalist.

Und sehr schnell ein Star der Branche.

Wenigstens erkannte man das an den Honoraren.

Die Zeiten waren ja noch puritanisch. Und Sie schrieben über Autos, als wären es Menschen. Genauer: junge, weibliche Menschen. War das schwer durchsetzbar?

In den 50ern war es noch nicht selbstverständlich, den Leser so locker in die Betrachtungen einzubeziehen. Dabei ist er es doch, der mit dem beschriebenen Fahrzeug umgehen und leben will. Und damit er richtig Spaß haben konnte, kamen sehr häufig Mädchen und Frauen in den Geschichten vor. Ohne die geht es doch sowieso nicht. Nur hatte das vorher noch keiner konsequent gemacht.

Es war ja noch nicht die Zeit der großen Widerreden damals. In der Industrie regierten nur manchmal Manager, oft aber noch Patriarchen. Wie reagierten die auf Kritik, zum Beispiel am Käfer, dem nationalen Heiligtum?

Mein Humor glättete da manche Woge. Und viele Bosse gaben diesen und jenen Fehler zu, wenn man ihnen gegenüber saß. Nur einmal krachte es knallhart. Als ich in einem Leitartikel behauptete, der Käfer sei veraltet, drohten die Wolfsburgern, alle Werbeaufträge in den Zeitungen, für die ich schrieb, zu stoppen. Die Chefredakteure und Anzeigenleiter huben schon an, mich zu verfluchen, da teilte ich den Wolfsburgern mit: Nun habt ihr mir den Krieg erklärt, ich packe jetzt erst recht aus. Von wegen „Es gibt Formen, die man nicht verbessern kann“! Und siehe da, zu Stornierungen kam es nicht. Aber die Leser begriffen, dass sie im neuen Opel



Mann, was für ein Auto: Den E-Type testete Busch für eine „Stern“-Serie

Kadett mehr Platz hatten und seltener kalte Füße bekamen als im VW.

Den Käfer mochten Sie damals anscheinend nicht ...

Er hatte Fehler. Und er war in den ersten Jahren eine arge Heckschleuder. Der Porsche auch. Und ich sollte doch kritisieren, nicht anheimmeln! Natürlich war ich ganz privat auch nur ein Mensch. Ich fuhr mit Hingabe mein Käfer-Cabriolet, zweifarbig in Grün und Hellgrün, mein erstes Auto mit Radio! Und ich schwärme heute noch für den Samba-Bus. Noch immer, wenn ich ihn sehe, will ich ihn haben. Es hat aber noch nicht geklappt.

Wie viele Ihrer Kollegen hatten Sie eine Vorliebe für die Amerikaner jener Jahre. Was machte sie so anziehend?

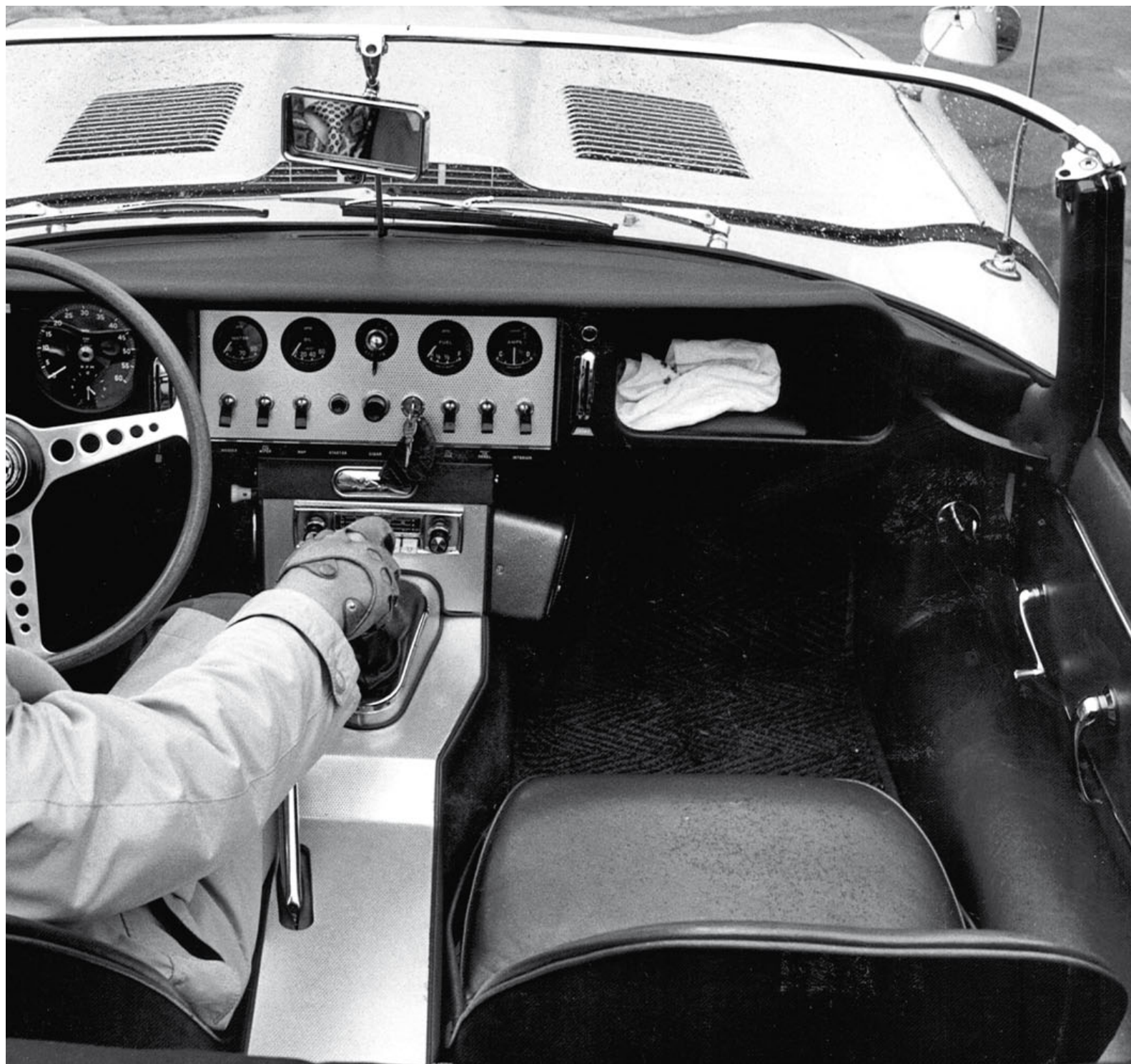
Sie waren eine Offenbarung. Große, weite Welt, und noch gar kein schlechtes Gewissen. Wir waren im Vergleich zu heute ja so herrlich naiv. Damals produzierte ich für den „Stern“ meine Traumwagen-Serie. Ich fuhr mit den leisen Riesen, wie ich sie nannte, durch Paris, Rom, Los Angeles und, und, und. Und stets saß ein weiblicher Star neben mir oder das halbe



FOTOS: FRIEDEL/STERNPICTURE PRESS, G.V. STERNFELDS, PRIVAT - HERSTELLER

„Hans Albers war mein Idol“: Hier lehnt der Schauspieler an seinem 1951er Cadillac, den Fritz B. Busch in den 70er-Jahren kaufen konnte – samt des original Pappdeckelbriefs mit Albers-Eintrag





Der frühe E-Type faszinierte Fritz B. Busch wie kein anderes Auto der 60er. Später kaufte er sich einen - als billiges Ölkrise-Schnäppchen. Er hat ihn bis heute



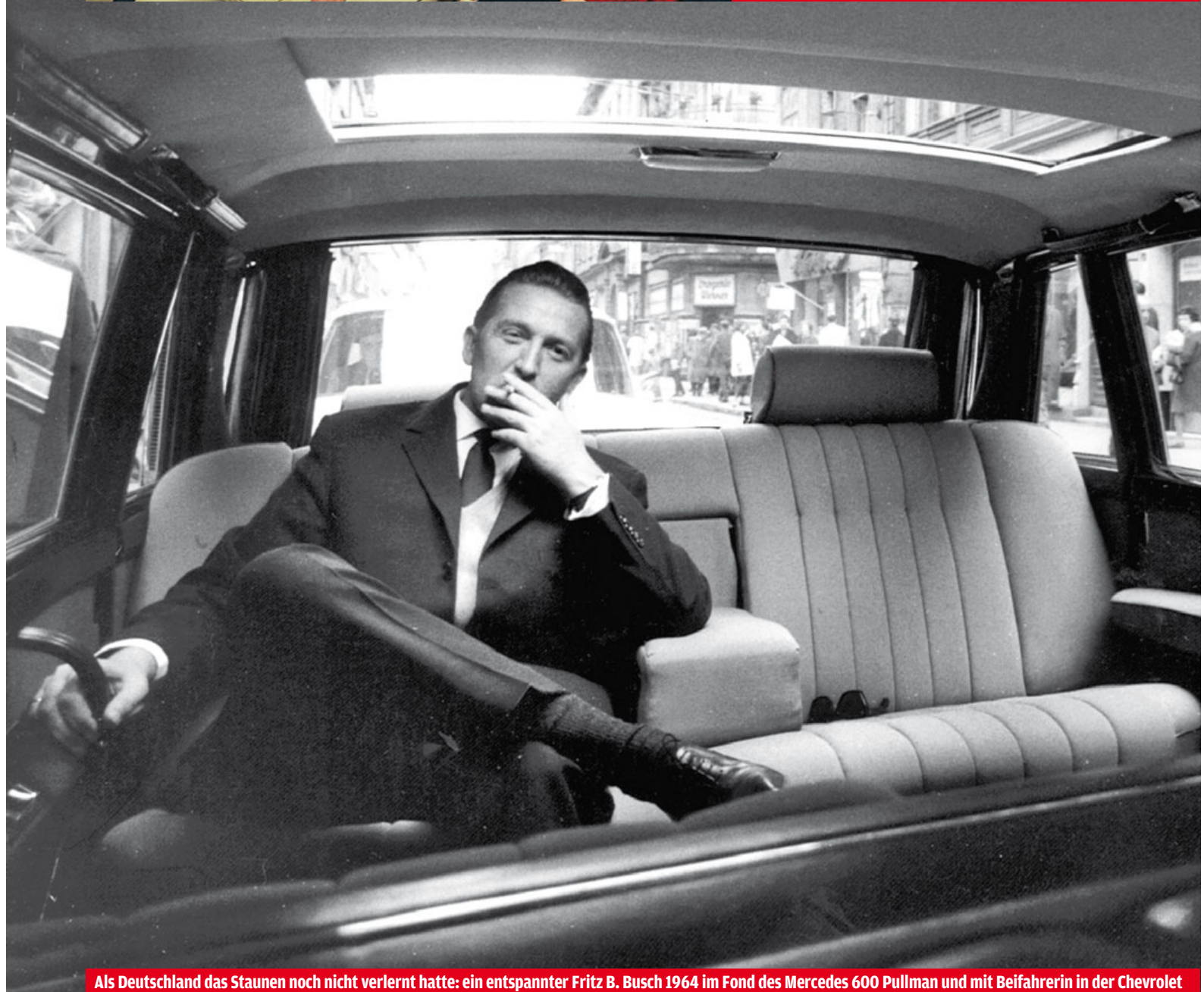
» Gier frisst Hirn.
Genug ist besser als
zu viel «

Fritz B. Busch



»Eines Tages werden Automuseen so etwas wie ägyptische Pyramiden sein« Fritz B. Busch

Fritz B. Busch im Gespräch mit Redakteur Christian Steiger in seinem Landhaus bei Ravensburg: Dort entstanden die meisten seiner Texte - weitab von der Großstadt, mit Fernblick auf die Alpen. „Ich suchte den Abstand von der Vermassung der Metropolen“, sagt Busch



Als Deutschland das Staunen noch nicht verlernt hatte: ein entspannter Fritz B. Busch 1964 im Fond des Mercedes 600 Pullman und mit Beifahrerin in der Chevrolet

Moulin-Rouge-Ballett im Heckflossen-Cabriolet. Das organisierte alles der „Stern“, Geld spielte überhaupt keine Rolle. Ich wohnte im Beverly Hills Hilton, im George V in Paris, im Plaza in New York und so fort.

„Stern“ oder „Quick“, das war in den 60er-, 70er-Jahren eine Frage wie: Opel oder Ford, Pepsi

oder Coke. Sie schrieben für beide. Wie kam es?

Zuerst rief mich Henri Nannen zum „Stern“. Das war Ende 1961, als ich noch kaum auf dem Markt, aber schon aufgefallen war. Beim „Stern“ blieb ich bis 1974, da gab es Krach. Denn ich war ohne Nannens Segen für Pirelli und VW auf Testfahrt gegangen. Drei Monate lang, Alaska-Feuerland im damals ganz

neuen Golf. Welcher Schreiber lässt sich eine solche Chance entgehen? Am Tag meiner Rückkehr lag schon ein Telegramm von der „Quick“ da. Sofort kommen! Und ich kam fürs doppelte „Stern“-Honorar. Ich war also keinen Tag arbeitslos.

Im Gegenteil, Sie schrieben nicht nur über Autos, sondern bauten eines Tages selbst welche.

Ja, mit dem Designer-Team autonova. Das Wichtigste war der fam,

das Wort steht für kleine Familie. Er war historisch gesehen der erste wirkliche Van. Da war schon alles dran und drin, was einen heutigen Van auszeichnet, fünf Türen und vielseitig wandelbare Sitze zum Beispiel. Aber er kam zu früh, die Welt verstand ihn noch nicht. Die Käufer wollten in Chrom schwelgen und Krönchen im Sitzpolster. Man darf seiner Zeit eben nie zu weit voraus sein. Heute steht der fam in der Neuen Pinakothek in München. Ich werde ihn mal zurück in mein Museum holen.

Zu Beginn der 80er stellten Sie das Neuwagen-Testen ein. Gab es einen Punkt, an dem Sie sagten: Jetzt habe ich keine Lust mehr?

Ja, als es kaum noch etwas zu meckern gab. Die Neuerscheinungen glichen einander in Aussehen und Technik zu sehr. Das wurde mir langweilig. Heute gibt es wieder mehr Blödsinn im Autobau, über den man herziehen kann, falls man nicht vor Entsetzen sprachlos geworden ist. Aber schöner ist es, mit Oldtimern zu spielen, die einem zeigen können, was geniale Einfachheit war.

Sie waren früh dran mit dem Museum. Es gab ja noch kaum eine Oldtimer-Szene.

Das musste einfach kommen. Ich kaufte das Auto meiner Kindheit, den 4/20er-Opel, und dann gab es kein Halten. Ich liebe die Oldtimerei in jeder Phase, dem Suchen, dem Kaufen, dem Restaurieren, dem Spielen damit – und vor allem im Erinnern an die Zeit, als sie lebten. Als unter den Schleppdä-

chern rund um mein Haus kein Platz mehr war, musste etwas geschehen. Das war 1972, und manche Leute fragten, was ich für die Tonne Schrott bezahle. Aber ich wollte die Erinnerungen weitergeben, nicht nur in Worten, sondern auch plastisch und in einem Ambiente voller Zeitgeist. Ich suchte Räume, und so lernte ich den großartigen Fürsten Max Willibald zu Waldburg-Wolfegg kennen und sein Schloss ganz in meiner Nähe. Er stellte mir ein 500 Jahre altes Gebäude am Schlossplatz zur Verfügung. Ich baute es aus und um, und schon zu Ostern 1973 konnte ich mein Museum eröffnen. Über die Ostartage kamen 6000 Besucher.

Gibt es einen spektakulärsten Kauf?

Der Cadillac von Hans Albers, ganz original, mit dem alten Brief und vielen Gesprächen mit seinem Chauffeur. Albers bekam seinen Cadillac 1951, da kostete er so viel wie ein Einfamilienhaus, und er besaß ihn bis zu seinem Tod im Jahr 1960. Hans Albers war mein Idol.

Jeder Sammler kennt das Gefühl der vertanen Chance. Gibt es etwas, was FBB bereut?

Zu wenig gesammelt zu haben – einiges. Aber ich bin froh und glücklich, dass ich über Automobile schreiben und nicht über Paris Hilton. In Hollywood wollten sie mich bei United Artists als Gagschreiber dabehalten. Mit Bombenvertrag! Aber kennen Sie Hollywood? Dagegen ist Wolfegg das Paradies.

FOTOS: FRIEDEL/STERN/PICTURE PRESS, HEGEMANN/STERN/PICTURE PRESS, G.V. STERN/PIEL



Corvette (rechts). „Die 60er waren wirklich golden“, sagt er heute

