

Der Über-Golf

Wir fahren mit einem von «b + b» völlig umgekrepelten Golf GTI

Von Tuning im herkömmlichen Sinn hält Rainer Buchmann (34) wenig. Für den Chef der Frankfurter Jungfirma mit dem etwas umständlichen Namen «b + b Auto exklusiv Service KG» ist die Auswahl an Autos, die schon von Haus aus überdurchschnittlich hohe Erwartungen punkto Stärke und Sicherheit erfüllen, heute in jeder Fahrzeugkategorie gross genug. Was es nach seiner Überzeugung vielmehr braucht, sind individuell ausstaffierte Autos, die sich in Aussehen und Ausstattung deutlich vom Grossserienprodukt unterscheiden, Autos, die den Insassen ein Höchstmass an Bequemlichkeit und Luxus bieten. Der Preis spielt dabei erfahrungsgemäss eine untergeordnete Rolle. Deshalb hat sich Buchmann darauf spezialisiert, für betuchte Kunden Autos zu veredeln, wobei er auch vor Experimenten mit neuesten Technologien nicht zurückschreckt.

Mit einer der durchwegs höchst ungewöhnlichen b + b-Schöpfungen, nämlich einem mit Elektronik vollgestopften und zudem mit allen erdenklichen Luxusattributen versehenen VW Golf GTI, konnten wir kürzlich Bekanntschaft schliessen. Fertiggestellt wurde der Wagen auf den Zeitpunkt des Genfer Automobilsalons 1980, und zwar nicht als Einzelstück: Buchmann stellte gleich eine kleine Armada von zehn solcher Spezial-Golf auf die Räder, in die bis auf geringfügige Unterschiede die gleichen technischen Lösungen hineingepackt wurden. Jeder von ihnen ist mit einem andersfarbenen Perlmuttertekt-Lack gespritzt, so dass sie aneinandergerichtet an das Spektrum des Regenbogens erinnern. Als besonderer Gag hat man nicht nur die Karosserie gespritzt, sondern auch vor den Leichtmetall-Gussrädern, den Stossstangen, ja selbst vor den Scheibenwischerarmen und dem Aussenspiegelgehäuse wurde nicht haltgemacht. Sämtliche VW-Embleme sind entfernt; stattdessen tragen die Wagen den stilisierten Schriftzug «b + b» sowie jeder den Namen eines anderen Edel- oder Halbedelsteins, so etwa Diamant, Topas, Rubin.

Doch nicht nur die ungewöhnliche Lackierung lässt Passanten zwei- und dreimal hingucken: Der tief hinuntergezogene, formschöne Frontspoiler von BBS, der harmonisch in ausgeprägte Kotflügelausbuchtungen und anschliessend in trittbrettähnliche Türschwellerverbreiterungen überleitet, passt ausgezeichnet zum Gesamtstyling des gedrunghenen Wagens, und auch die flachen und breiten Dunlop-Pneus gehören mit zum «optischen Tuning».

Luxus in Hülle und Fülle

Vollends aus der Fassung gebracht wird man aber erst beim Einsteigen in den b + b-Golf: Fast alles, was man sich an Luxus nur irgendwie denken kann und was in irgendeiner Weise zum besseren Wohlbefinden der Insassen beitragen könnte, ist in diesem Wagen vorhanden. So sind vorn anstelle des serienmässigen Golf-Gestühls sündhaft teure, aber

schallt den Innenraum über nicht weniger als 22 Lautsprecher (!) und ist bei voller Lautstärke durchaus in der Lage, den Wagen in seinen innersten Schweissnähten erzittern zu lassen.

Elektronik statt Zeiger

Beim Blick aufs Armaturenbrett wird einem klar, dass der Buchmann-Golf mehr ist als bloss eine besonders luxuriös ausgestattete Variante des Verkaufrenners aus Wolfsburg. Statt via herkömmlicher Anzeigeelemente wird nämlich der Fahrer von einem zunächst höchst verwirrenden System auf dem laufenden gehalten, das b + b intern «Dinfos» genannt wird. Dinfos ist die Abkürzung für Digitales INformations-System.

An der Frankfurter IAA 1979 hatte Buchmann diese Eigenentwicklung erstmals vorgestellt. Die Grundidee: sich den neuesten Stand der Technik zunutze zu machen, um den Fahrer mit Hilfe elektronischer Displays und eines zentralen Bordrechners optimal mit allen notwendigen Informationen zu versehen, ohne aber seine Aufmerksamkeit über Gebühr in Anspruch zu nehmen.

Das Dinfos-System ist in drei Hauptbereiche aufgeteilt: Teil «A» befindet sich direkt im Blickfeld des Lenkers und liefert ständig jene Informationen, die zum Fahren unbedingt nötig sind, darunter vor allem auch die vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Daten wie Geschwindigkeit und Wegstrecke, ferner Blinkerkontrolle und Lichtüberwachung.

Der Teil «B» hingegen ist für Informationen zweiter Priorität reserviert. Dazu gehören beispielsweise die Angaben über Öldruck, Benzinvorrat, Kühlwassertemperatur und die Uhrzeit. Weicht einer der zum Teil B gehörenden Werte von einem festgelegten Mittelwert ab, rückt er automatisch in den A-Bereich auf und wird dem Fahrer angezeigt.

Teil «C» schliesslich liefert ausschliesslich Daten, die reinen Informationscharakter haben und vom Fahrer in der Regel keine unmittelbaren Reaktionen verlangen, so Batterieladestandard, Durchschnittsver-



Alle bisher gebauten Spezial-Golf von Buchmann tragen den Namen eines Edel- oder Halbedelsteins. Aussen fallen die ungewöhnliche Lackierung und die diversen Zusatzeile wie Trittbretter, Kotflügel und Spoiler auf, innen vor allem das zunächst höchst verwirrende elektronische Armaturenbrett und die luxuriöse Ausstattung.

spiesweise dann der Fall, wenn die Aussentemperatur unter den Gefrierpunkt abfällt und deshalb Glatteisgefahr herrscht. Das Abrufen der Informationen aus den Bereichen B und C erfolgt über ein Tastenfeld mit Zweifachfunktion. Die Anzeige erfolgt je nach Wichtigkeit auf dem Display unmittelbar im Blickfeld des Fahrers oder aber auf einem besonderen Leuchtschirm in der Mittelkonsole.

Auch Analoganzeige

Bei der Wahl der Anzeige hat sich Buchmann einiges gedacht: So vermied er bei Tachometer und Drehzahlmesser den oft kritisierten allzu rigorosen Wechsel von der herkömmlichen Analoganzeige (mit Zifferblatt und Zeiger) zur Digitalanzeige mit blossen Ziffern. Vielmehr kombinierte er die Ziffern jeweils mit einem Band von vielen aneinandergereihten Leuchtdioden. Dadurch verfügt der Fahrer dennoch über eine Trendanzeige, d. h. er kann sich wie beim traditionellen Analoginstrument stets und auch ohne exaktes Ablesen rasch ein ungefähres Bild über das aktuelle Drehzahl- oder Geschwindigkeitsniveau machen.

Trendanzeigen drängen sich aber nur da wirklich auf, wo Zahlenwerte dauernd und zudem oft sehr rasch wechseln; bei nur langsam veränderlichen Werten wie etwa der Wassertemperatur ist hingegen die reine Digitalanzeige durchaus vertretbar und wird bei b + b auch angewendet.

Um die auf den Displays erscheinenden Werte eindeutig zu identifizieren, wählte Buchmann zusätzlich die alphanumerische Anzeige (z. B. den Schriftzug «Öltemperatur» vor der Angabe in Grad Celsius).

Rasche Gewöhnung – ausmerzbarer Mangel

Bei unserer ausgedehnten Probefahrt zeigte sich, dass die Angewöhnung an dieses neuartige Anzeigensystem und Informationssystem überraschend schnell erfolgt, und irgendwo fühlt man, dass hier neue Wege beschritten wurden, die in die richtige Richtung weisen. Die verschiedenen Detailmängel, die es am Dinfos-System im VW Golf zu kritisieren gibt, dürfen jedenfalls nicht dazu verleiten, diese Neuentwicklung in Bausch und Bogen als Ganzes abzulehnen, denn es handelt sich fast durchwegs um Dinge, die im Laufe der Zeit behoben werden können. Hier sind einige:

Die LES-Anzeige ist trotz überdurchschnittlicher Helligkeit (machts blendet sie zu stark) sonnenlichtempfindlich und wird wohl durch eine Flüssigkristallanzeige (LCD) ersetzt werden müssen. Ferner sollte die jetzt mit Hilfe von Leuchtpunkten realisierte Analoganzeige bei Tacho und Drehzahlmesser noch verbessert und ausgebaut werden, gegebenenfalls auf Kosten der Ziffergrösse. Bei dem von uns gefahrenen Wagen leuchtete zudem die Kontrolllampe für die Scheinwerfer viel zu grell, und schliesslich gilt es bei Weiter- und Neuentwicklungen unbedingt darauf zu achten, dass die Displays von Fahrern jeder Körpergrösse

ohne Behinderung durch Lenkradkranz oder -speichen eingesehen werden können.

Die Tüftler von b + b unter der Leitung ihres Elektronikspezialisten Eberhard Schulz wissen, dass es noch manches zu tun gibt, und sie haben auch die Erkenntnis gewonnen, dass da, wo Neuland betreten wird, gelegentliche Fehlritte nicht immer verhindert werden können. Für die Zukunft haben sie manches in petto: Nach dem Eliminieren der Kinderkrankheiten wollen sie in einer kommenden Phase Dinfos zu einem kompletten Motor- und Fahrzeug-Diagnose-System erweitern, und bereits wird damit herumexperimentiert, einen «sprechenden Computer» einzusetzen. Er soll dem Fahrer in kritischen Situationen, die keine Kontrolle des Armaturenbretts mehr zulassen, mittels gesprochenen Worten wichtige Informationen geben.

Mit seinem elektronischen Informationssystem verfolgt also Rainer Buchmann nicht – wie man glauben könnte – das Ziel, ein möglichst imposant technisch-verwirrend aussehendes Armaturenbrett anbieten zu können, sondern ihm geht es darum, dem Fahrer auf moderne Art und Weise Informationen zu vermitteln – soviel wie nötig, so wenig wie möglich.

Was das kostet, wollen Sie wissen? Nun, wer das exklusive Vergnügen haben will, einen von Buchmann ausstaffierten Edelstein-Golf zu fahren, muss bereit sein, dafür die stolze Summe von rund 45 000 Franken auf den Tisch zu blättern... *Nö*



Die Basis des von uns gefahrenen b + b-Golfes ist ein serienmässiger GTI; wenn man von den breiteren Rädern und Reifen absieht, sind keinerlei Änderungen an Motor und Fahrwerk vorgenommen worden. (»AR«-Fotos)

unglaublich raffinierte Recaro-Spezialsitze mit elektrisch aufblasbaren Rückenstützen und Sitzflächenheizung installiert, die getönten Seitenfenster lassen sich elektrisch senken und heben, und ausgesuchte Bezugstoffe für Fauteuils und Türverkleidungen harmonieren perfekt mit den mollig-dicken Veloursteppichen. Die installierte Radio-Stereo-Anlage be-

brauch oder gefahrene Strecke seit letzter Tankfüllung.

Unter gewissen Umständen kann allerdings auch ein Teil dieser Angaben dritter Priorität plötzlich erstrangige Bedeutung erlangen und vorübergehend (bis sich die Situation automatisch oder durch Zutun des Fahrers normalisiert hat) in den A-Bereich aufrücken. Das ist bei-

