

---

## Abends im VW-Museum: Blick zurück auf das Auto von Morgen

Von Alexander Voigt

Die Fachzeitschrift „Auto, Motor und Sport“ versprach in ihrer Ausgabe vom siebten Oktober 1981 vollmundig „das Auto von morgen“ und schrieb ausdrücklich von einer „Science Fiction-Show, genannt VW Auto 2000“. Welche Relevanz jedoch die damalige VW-Studie für den Fortschritt der Automobiltechnik bis zum heutigen Tage in der Realität hatte, zeigte der zweite Forschungsabend der Stiftung Automuseum Volkswagen.

Die VW-Schatzkammer an der Wolfsburger Dieselstraße gab kürzlich den Blick frei: Das Team um Museumsleiter Eberhard Kittler präsentierte zwei Modelle des legendären Auto 2000 aus dem Jahr 1981. Auch ein Großteil der damaligen Entwicklungsmannschaft unter der Leitung von Andreas Bauer kam zu diesem zweiten Termin der Reihe „Schätze aus dem Automuseum“ zusammen und stellte sich nach einer locker moderierten Zeitzeugenrunde – teils unmittelbar an den beiden Studien – den Fragen der rund 100 Besucher.

Angesichts der bereits 1979 immer noch angespannten Energie-Situation wünschte sich der damalige Bundesforschungsminister Volker Hauff neue Ausblicke auf die automobilen Zukunft. Mit einem staatlichen Zuschuss von 50 Prozent der jeweiligen Gesamtkosten stellte sich – neben Audi/NSU, Daimler-Benz und einer Forschungsgemeinschaft von vier Technischen Universitäten – vor allem Volkswagen der Aufgabe, einen fahrbaren Prototypen unter Berücksichtigung aller realistischen Forderungen für die 1990er Jahre zu realisieren. Verbrauch, Sicherheit und Umweltschutz sollten zukunftsweisend optimiert werden: „Sparsamer, leiser, sicherer“ sollte das Forschungsauto werden, so Kittler. Und das gelang mit einer Vielzahl von Maßnahmen.

Dank der Stromlinienform mit tief heruntergezogener Motorhaube und stark geneigter Windschutzscheibe, flankiert durch eine Unterboden-Verkleidung und glattflächigen Radabdeckungen, konnte der Luftwiderstandsbeiwert auf damals sehr beachtliche 0,25 gesenkt werden. In der Regel lag der Wert 1981 zwischen 0,35 und 0,45. Große Teilflächen der Karosserie bestanden bereits aus Aluminium (Motorhaube) und gar aus Kunststoff (Front- und Heckpartie sowie die Heckklappe). Nicht durchsetzen konnte sich die zweiteilige Hinterachse aus Kunststoff. Sie war schlicht zu groß und reduzierte die Nutzbarkeit des hinteren Wagens zu stark.

Der neuentwickelte Drei-Zylinder-Dieselmotor mit Turbolader senkte den Verbrauch auf 3,9 Liter. Ein Wert der bei Serienmodellen erst gute 15 Jahre später wieder erreicht werden sollte.

Die Besonderheiten des Innenraums fasste der Designer Wolf Rieger zusammen: „Im Interieur trifft der Mensch auf die Maschine. Entscheidend muss sein, dass der Mensch sich im Auto wohlfühlt und deswegen auch sicher fahren kann.“ Und das konnten die Insassen im Auto 2000: Eine dreiteilige Flüssigkristall-Anzeige (es gab noch keine größeren) wurde als digitales Display direkt mit der höhenverstellbaren Lenksäule verbunden, um stets einen optimalen Blickwinkel zu garantieren. An ein Navigationsgerät war damals noch nicht zu denken. Dafür gab es aber bereits beheizbare Armlehnen und bequeme Sitze aus Kunststoffen, bei deren Konstruktion auf Metall völlig verzichtet worden war. Sogar ein integrierter Kindersitz wäre möglich gewesen, hätte die

---

Patentabteilung nicht ihr Veto eingelegt, wussten die pensionierten Forscher zu berichten.

Eberhard Kittler und die Vertreter des Freundeskreises des Automuseums planen nach den guten Erfahrungen der ersten beiden Runden nun einen dritten Forschungsabend.  
(ampnet/av)

---

## Bilder zum Artikel



VW-Museum: Volkswagen Auto 2000 (1981).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



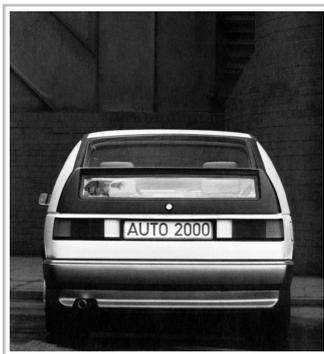
VW-Museum: Volkswagen Auto 2000: Präsentation auf der IAA 1981.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW-Museum: Volkswagen Auto 2000 (1981).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW-Museum: Volkswagen Auto 2000 (1981).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



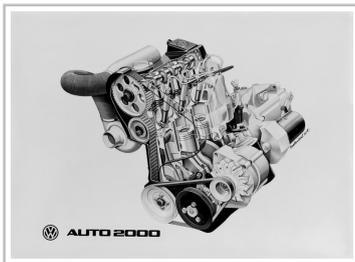
VW-Museum: Volkswagen Auto 2000: Das Entwickler-Team 1979-1981.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW-Museum: Volkswagen Auto 2000: Teamleiter Andreas Bauer zukunftsweisend.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW-Museum: Volkswagen Auto 2000 (1981): Phantombild Diesel-3-Zylinder.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW-Museum: Volkswagen Auto 2000 (1981): Phantombild.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW-Museum: Volkswagen Auto 2000 (1981).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW-Museum: Volkswagen Auto 2000 (1981).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW-Museum: Volkswagen Auto 2000 (1981).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW-Museum: Volkswagen Auto 2000 (1981).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW-Museum: Volkswagen Auto 2000: Eberhard Kittler (li.), Leiter des VW-Museums neben Carl H. Hahn.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---