

Warum ein alter VW-Bulli in die Zukunft gebeamt wurde

Von Hans-Robert Richarz, cen

Besondere Ereignisse verlangen besondere Feiern. Die Volkswagen Group of America präsentierte jetzt anlässlich eines bedeutenden Schritts in der Unternehmensgeschichte ein außergewöhnliches Automobil. Anlass waren die Umbenennung und Neugründung des bisherigen Electronics Research Laboratory (ERL) im kalifornischen Silicon Valley in das Innovation and Engineering Center California (IECC). Das US-Zentrum für Forschung und Entwicklung soll ab sofort als größte Volkswagen-Einrichtung seiner Art außerhalb Deutschlands neue Technologien voranbringen.

Das ERL war über 20 Jahre lang amerikanisches Forschungs- und Innovationszentrum von VW an der Westküste der USA. Zu Beginn im Jahr 1998 beschäftigte es drei Mitarbeiter. Heute stehen dort mehr als 180 Ingenieure, Sozialwissenschaftler, Forscher und Produktdesigner auf der Gehaltsliste. In der Vergangenheit beschäftigten sie sich mit der Entwicklung wichtiger Schlüsseltechnologien für Fahrzeuge von morgen wie zum Beispiel neue Fahrer-Assistenzsysteme oder stellten beeindruckende technische Demonstrationen wie etwa "Stanley" auf seine Räder. Dabei handelte es sich um einen Touareg der ersten Generation, mit dem Volkswagen 2005 in den USA die Grand Challenge gewinnen konnte – ein über die Distanz von 220 Kilometer in der Mojave-Wüste im Südwesten der USA ausgetragenes Rennen für automatisiert fahrende Automobile.

Zur Feier des Tages seiner Gründung präsentierte das IECC von Volkswagen das auf den Namen „Typ 20“ getaufte Konzept für einen elektrisch angetriebenen VW-Bus der Zukunft, das in der Karosserie eines 1962 gebauten Typ 2 T 1-Mikrobus steckte – besser bekannt unter den Spitznamen "Bulli" oder „Sambaexpress“. Das Blech des Alten verbirgt so manches Neue, auf das die Kundschaft wohl noch eine Weile warten muss. So ist zum Beispiel die Volkswagen Studie ID Buzz, der voll elektrische Nachfolger seines legendären Vorbilds erst für 2022 geplant.

Angetrieben wird Typ 20 von einem 88 kW (120 PS) starken Elektromotor (Drehmoment: 235 Newtonmeter), der seine Energie aus einer Zehn-kWh-Batterie bezieht. Damit kann er allerdings keine weiten Sprünge machen. Stattdessen verfügt er über eine Reihe von zukunftssträchtigen Extras. So entwickelte VW zusammen mit Porsche eine Luftfederung, die sich in der Höhe den Vorlieben seiner Fahrerin oder seines Fahrers schon beim Näherkommen anpasst. Eine elektronische Erkennung sorgt über eine an der Fahrerseite eingebaute Kamera dafür, dass sich die Karosserie zum bequemen Einsteigen absenkt und sich die Tür automatisch entriegelt, sobald sich ein vertrautes Gesicht nähert.

Im Innenraum warten drei Richtmikrofone auf Sprachbefehle und können diese sofort in die Tat umsetzen. Dabei lernen sie mit Hilfe von künstlicher Intelligenz ständig hinzu. Ein im Armaturenbrett eingebautes holografisches Infotainmentsystem zeigt dreidimensionale Bilder, die ohne spezielle Brillen erkennbar sind. Außen kann sich der VW-Bus der Zukunft über seine Scheinwerfer und das VW-Logo mit der Umwelt oder anderen Autos verständigen.

Beim Design der Räder, der Außenspiegel-Befestigungen, des Lenkrads und Stützelemente der Sitze ließen sich die Entwickler von der Bionik beeinflussen, die sich mit dem Übertragen von Phänomenen der Natur auf die Technik beschäftigt. Das Ergebnis der hier angewandten sogenannten Wachstumsregel ist eine hohe Festigkeit bei gleichzeitiger Gewichtsminimierung.

„Wir freuen uns sehr, als IECC das nächste Kapitel aufzuschlagen und weiterhin

Innovationen zu entwickeln, die Volkswagen mit modernster Technologie in die Zukunft begleiten", sagte Nikolai Reimer, Senior Vice President der IECC. „Der Typ 20 ist ein gutes Beispiel dafür, wie wir unser Erbe bewahren und gleichzeitig unsere Technik vorantreiben." Kaufen können wird den Typ 20 allerdings niemand – weder jetzt noch in Zukunft. Ihm bleibt lediglich vorbehalten, auf Messen, Ausstellungen und ähnlichen Ereignissen in der Rolle als Showcar zu verblüffen. (ampnet/hrr).

Bilder zum Artikel



Veteran mit Technik von morgen und übermorgen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Studie Volkswagen ID Buzz und der VW-Bus der ersten Generation.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

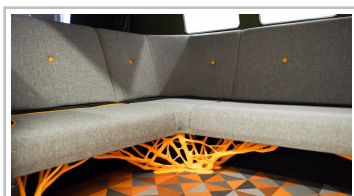


Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Gewichtersparnis mit Hilfe der Bionik.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Gewichtersparnis mit Hilfe der Bionik.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Gewichtersparnis mit Hilfe der Bionik.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Elektromotor mit 88 kW (120 PS).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen