



20 avril 2021

70 ans du « Samba » – un surnom exotique pour le Combi culte de Hanovre

- Première mondiale à l'IAA en 1951
- 100 000 véhicules construits jusqu'en 1967
- Le « Minibus Version Spéciale » est devenu le « Samba »
- L'un des véhicules Volkswagen les plus récompensés dans le monde

Pour beaucoup, il symbolise la culture hippie. Le minibus était pourtant populaire bien avant la génération « Flower Power » : il y a exactement 70 ans, un minibus 8 places élégant était dévoilé sous la sobre appellation de « Version Spéciale » au premier IAA d'après-guerre à Francfort. Aujourd'hui, ce minibus Volkswagen, connu dans le monde entier sous le nom de « Samba », est particulièrement convoité. Nombreux sont ceux qui considèrent le « Samba » comme le summum du culte du Combi.

Francfort-sur-le-Main 19/04/1951 - L'IAA rouvre ses portes, pour la première fois depuis la guerre. Volkswagen profite de l'occasion pour présenter ses nouveaux véhicules sur un magnifique stand de 1 350 m². Volkswagen y a construit une représentation partielle de la ligne d'assemblage de la Coccinelle et a mis en place un éclairage sans précédent et presque irréel qui envoûte les visiteurs. Dans les médias, le salon est même célébré comme le « Temple de Volkswagen », un concept qui fera sensation lors des salons suivants.

Un des grands événements de ce salon est incontestablement la première mondiale du nouveau minibus « Version Spéciale » de Volkswagen. Les différences entre ce modèle et la version standard sont pourtant notables : pour ce qui représentait au départ un surcoût de près de 3 000 DM, le client bénéficiait d'une gamme exclusive de fonctions supplémentaires. À l'extérieur, le minibus élégant resplendissait avec sa carrosserie bicolore, sa ligne et son pare-chocs avant en aluminium. Jusque-là réservées au secteur des omnibus, les 23 fenêtres qui entouraient le véhicule, dont les « lanterneaux », faisaient du Combi un véritable « bus de tourisme vitré ». Dans le même esprit, le véhicule était également équipé d'un toit ouvrant coulissant de type accordéon, qui donnait aux passagers arrière l'impression de voyager dans un cabriolet. Difficile d'être plus proche de la nature lors des voyages.

L'habitacle se caractérisait par des panneaux latéraux habillés et des inserts chromés qui formaient une ambiance luxueuse. Les passagers pouvaient se divertir en musique lors des déplacements en groupe grâce à un poste de radio (modèle « Auto Super ») installé sur le tableau de bord.

Volkswagen avait lancé un véritable autocar de luxe en modèle réduit. Le modèle a d'ailleurs été commercialisé aux États-Unis sous l'appellation Microbus « Deluxe ». En Allemagne, par contre, le constructeur a gardé le nom de « Version Spéciale » puis, à compter de 1952, a opté pour le terme tout aussi sobre de « Modèle Spécial ».

Les clients, eux, se sont vite chargés de lui donner un nom plus tendance, même s'il est impossible de retrouver son origine exacte aujourd'hui. Samba pourrait venir de l'expression allemande « **Sonnendach-Ausführung mit besonderem Armaturenbrett** » (version toit ouvrant avec tableau de bord spécial) ou peut-être de « **Sonder Ausführung** ».

Contact presse

Communication Volkswagen Group /
Volkswagen
Leslie Peltier
Responsable Relations Presse
Tel: 01 49 38 88 80
leslie.peltier@volkswagen.fr

Communication Volkswagen
Audrey Vasseaux
Attachée de presse
Tel: 01 49 38 88 02
audrey.vasseaux@volkswagen.fr

Communication Volkswagen
Adrien Boutroue
Attaché de presse
Tel: 01 49 38 88 40
adrien.boutroue@volkswagen.fr



<https://media.volkswagen.fr/>

mit besonderer Ausstattung » (version spéciale avec fonctions spéciales). Étant donné l'époque, il n'est pas non plus impossible qu'il ait tiré son surnom de la célèbre danse exotique du même nom. Mais cette appellation n'est pas restée uniquement familière. Dans la grille de prix des Pays-Bas de 1954, le véhicule était officiellement prénommé « Samba ».

La production en série du minibus « Version Spécial » de Volkswagen a débuté le 27 juin 1951 et a pris fin en juillet 1967, avec près de 100 000 unités produites.

Le plus ancien « Samba » connu appartient à un collectionneur de Rhénanie. Son historique est presque entièrement documenté. Le propriétaire possède même la facture d'origine. Par rapport aux prix en vigueur actuellement, les 9 025 DM qui y figurent semblent être une véritable aubaine. Mais il faut savoir que le revenu annuel moyen de l'époque n'était que de 3 579 DM¹.

Les Combi « Samba » sont plus recherchés que jamais, ce qui se reflète généralement dans leurs prix. Ces dernières années, les modèles en bon état ont atteint des montants astronomiques lors des ventes aux enchères. Le prix le plus élevé atteint à ce jour pour un « Samba » est de 302 500 dollars (vendu en 2017 par les commissaires-priseurs Barrett-Jackson).

Pour la vente d'un tel « Samba » « Version Spéciale », la traçabilité de l'historique a une valeur inestimable, car tous les modèles qui prétendent être des « Samba » n'ont pas été produits comme tels.

Quelques faits sur le « Samba » :

- Sa carrosserie était presque toujours bicolore.
- Il n'était disponible qu'avec la ligne décorative.
- La longueur totale des baguettes décoratives est de 1 112 cm.
- Il était toujours équipé d'une horloge sur le tableau de bord.
- Avec l'option M 130, le modèle sortait d'usine sans lanterneau ou toit ouvrant.
- Un Samba issue de la période comprise entre juin 1951 et début août 1963 est ce que l'on appelle un 23-fenêtres – la fenêtre coulissante de la porte conducteur est comptée comme une fenêtre.
- Un Samba de la période comprise entre août 1963 et juillet 1967 est appelé un « 21-fenêtres » – les fenêtres d'angle ont disparu avec l'élargissement du hayon.
- Le premier Samba n'avait que 18 kW/25 ch.
- En 1953, le Samba est devenu le premier Volkswagen de type 2 à être équipé d'un véritable pare-chocs arrière.

Ce n'est qu'en février 1955 que les fenêtres d'angle en plexiglas ont été remplacées par des fenêtres en verre de sécurité – en Suisse, le modèle était donc parfois appelé le Plexibus.



Données techniques					
	À partir de juin 1951	À partir de décembre 1953	A partir d'août 1960	À partir de janvier 1963	A partir d'août 1965
Moteur	Moteur 4 cylindres à plat, refroidi par air, monté à l'arrière				
Cylindrée	1,131 cc	1,192 cc	1,192 cc	1,493 cc	1.493 ccm
Puissance	18 kW / 25 ch à 3300 tr / min	22 kW / 30 ch à 3400 tr / min	25 kW / 34 ch à 3600 tr / min	31 kW / 42 ch à 3800 tr / min	32 kW / 44 ch à 4.000 tr / min
Vitesse de pointe	75 km/h	80 km/h	95 km/h	105 km/h	105 km/h
Dimensions					
Longueur	4 100 mm	4 220 mm	4 300 mm	4 300 mm	4 300 mm
Largeur	1 700 mm	1 750 mm	1 800 mm	1 800 mm	1 800 mm
Hauteur	1 900 mm	1 940 mm	1 940 mm	1 940 mm	1 925 mm
Empattement	2 400 mm	2 400 mm	2 400 mm	2 400 mm	2 400 mm
Poids à vide	1 070 kg	1 110 kg	1 125 kg	1 150 kg	1 150 kg
Charge utile	680 kg	740 kg	740 kg	750 kg	920 kg
Poids total autorisé	1 750 kg	1 850 kg	1 865 kg	1 900 kg	2 050 kg
Roues départ usine	3.50 D x 16	4 1/2 K x15	4 1/2 K x15	4 1/2 K x15	5 JK x14
	5.50 - 16 avec chambre à air	6.40 - 15 avec chambre à air	6.40 - 15 avec chambre à air	6.40 - 15 avec chambre à air	7.00 - 14 sans chambre à air
Capacité du réservoir à carburant	40 litres				

Source : 1) Social Security Code (SGB) Volume Six (VI) – Annexe 1

A propos de la marque Volkswagen Véhicules Utilitaires

« Nous transportons le succès ». En tant que marque autonome au sein du groupe Volkswagen, Volkswagen Véhicules Utilitaires est responsable du développement, de la construction et de la vente de véhicules utilitaires légers. Il s'agit des gammes Transporter, Caddy, Crafter et Amarok, qui sont produites à Hanovre (A), Poznań (PL), Września (PL) et Pacheco (ARG). Nos véhicules transportent des ouvriers du bâtiment, des familles et des aventuriers, des colis et des planches de surf. Chaque jour, ils aident d'innombrables personnes dans le monde à faire du bon travail, ils fonctionnent comme des ateliers mobiles et amènent les ambulanciers paramédicaux et la police là où ils sont nécessaires. Volkswagen Véhicules Utilitaires est également la marque leader de la conduite autonome au sein du Groupe Volkswagen ainsi que de la Mobility-as-a-Service (MaaS) et du Transport-as-a-Service (TaaS), et est chargé du développement et de la



production de véhicules spéciaux (SPV) tels que les robots taxis et les robots-fourgons. C'est ainsi que nous faisons évoluer la société dans son ensemble, avec toutes ses exigences en matière de mobilité propre, intelligente et durable. Plus de 24 000 employés travaillent sur les sites de l'entreprise dans le monde, dont environ 15 000 sur le site de Hanovre.