



20 février 2020

Retour vers le futur : Volkswagen Véhicules Utilitaires expose un pionnier de la mobilité électrique au Techno Classica

- 42 ans après sa sortie de l'usine, un rare modèle VW « Elektro-Transporter » vient rejoindre la collection des modèles vintage de Volkswagen Véhicules Utilitaires
- Le T2 électrique a été immatriculé en 1978 par les services de transports municipaux de Berlin
- Les « Elektro-Transporter » avaient été construits dans les années 1970 pour un essai qui visait à tester la mobilité électrique

Volkswagen Véhicules Utilitaires va électrifier l'édition 2020 du Techno Classica à Essen (25 au 29 mars) : l'entreprise de Hanovre va, en effet, exposer le précurseur du futur ID. BUZZ sous la forme d'un fourgon Volkswagen électrique basé sur le T2. Immatriculé pour la première fois en avril 1978 par les services de transports municipaux de Berlin, il fait maintenant partie de la collection Oldtimer de Volkswagen Véhicules Utilitaires. Plus qu'un fourgon vintage, ce Combi est l'un des rares véhicules classiques zéro émission au monde.

Revenons 50 ans en arrière. Époque à laquelle Volkswagen jetait les bases encore fragiles de la mobilité électrique du futur à Wolfsburg : en 1970, les inventeurs du Combi et de la Coccinelle créaient une division de développement qui allait concevoir le premier modèle Volkswagen à propulsion électrique. À l'époque déjà, l'objectif était d'exploiter des sources d'énergies alternatives pour être moins dépendant des combustibles fossiles et pouvoir circuler en zone urbaine sans émissions. En 1972, l'entreprise exposait un premier prototype au Salon de Hanovre. Il s'agissait d'un pick-up équipé d'un plateau ouvert. Quelque temps plus tard débutait la courte campagne de production du fourgon électrique de Volkswagen. Celui-ci était proposé non seulement sous forme de pick-up, mais aussi de minibus et de fourgon, et affichait une charge utile exceptionnelle de 800 kg. Et ce, malgré la batterie qui pesait 880 kg à elle seule.

Un des participants à cet essai était la ville de Berlin. Dans les années qui ont suivi, les autorités de la ville ont acheté sept fourgons électriques. L'un d'entre eux était un T2 produit en 1972 et immatriculé le 14 avril 1978 par les services de transports municipaux de Berlin, division des égouts. Le fourgon était orné du slogan : « Alimenté à l'électricité – écologique ». Berlin avait, de fait, pris cet essai très au sérieux : une station de changement de batterie avait été installée dans le quartier de Tiergarten. Elle permettait, en cinq minutes à peine, d'échanger la batterie vide contre une batterie rechargée. Cette opération était possible, car il suffisait de pousser la batterie installée sous le châssis pour la faire sortir. Volkswagen avait développé la technologie de charge et d'échange de batterie en collaboration avec Rhenish-Westphalian Electricity (RWE) et General Electric Street Vehicles Co. (GES).

Il était également possible de charger la batterie de traction principale chez Varta via une interface placée à l'arrière du Combi. Il y a plus de 40 ans, le fourgon du futur disposait déjà d'un système de récupération d'énergie qui permettait de stocker l'énergie cinétique lors du freinage. La batterie pouvait stocker 21,6 kWh, une quantité d'énergie suffisante pour permettre au fourgon Volkswagen de parcourir jusqu'à

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/>



85 km. La force motrice provenait d'un moteur shunt à courant continu et excitation extérieure produit par Bosch (plus tard Siemens). Ce moteur affichait une puissance constante de 16 kW (22 ch) qui pouvait brièvement atteindre 32 kW (44 ch). Le couple maximum était de 160 Nm.

Ainsi alimenté à l'électricité, le fourgon de 2 170 kg pouvait atteindre une vitesse maximale de 75 km/h, ce qui est tout à fait suffisant pour une utilisation en zone urbaine. Mais le modèle est allé plus loin encore : le fourgon électrique de Volkswagen a marqué le point de départ du processus de développement qui a conduit des générations d'ingénieurs à tenter de créer un Combi zéro émission destiné à la production en série. Ce qui a manqué pendant des décennies est une technologie de batterie véritablement pratique. Les choses sont différentes aujourd'hui. Volkswagen Véhicules Utilitaires propose déjà l'e-Crafter, un grand fourgon zéro émission moderne. En 2022, l'ID. BUZZ et l'ID. BUZZ Cargo prendront leur envol. Prêt pour le futur de la mobilité.

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.