



10 mars 2020

Lancé il y a 70 ans en mars : le Combi détient la durée de production la plus longue pour un utilitaire

- La première unité produite du Transporter, un classique culte, a été fabriquée à l'usine de Volkswagen à Wolfsburg le 8 mars 1950
- 70 ans, du T1 au T6.1 – aucun autre véhicule utilitaire n'a eu une durée de production si longue
- Le Combi est toujours considéré comme un outil multifonctionnel et une icône parmi les utilitaires, fourgons et camping-cars compacts

Volkswagen Véhicules Utilitaires célèbre une histoire extraordinaire. Le Transporter – également connu sous les noms de Bulli, Combi, bus VW ou microbus – connaît la durée de production la plus longue au monde pour un véhicule utilitaire. Le 8 mars, 70 ans plus tôt, le premier Transporter est sorti des chaînes de production à l'usine Volkswagen de Wolfsburg sous le nom de Type 2. Après la Coccinelle (Type 1), il s'agit de la deuxième meilleure vente de la marque VW. A ce jour, plus de 13 millions d'unités supplémentaires ont suivi la première unité produite du modèle. L'histoire de ce classique culte s'étend sur six générations de véhicules. Les globe-trotters s'en servent de camping-car et voyagent avec lui à travers le monde. Les entreprises ont toujours considéré le Transporter comme un fidèle compagnon pour leurs employés et leurs marchandises. Les familles conduisent le Combi au quotidien en toute sécurité. La rétrospective d'aujourd'hui marque le début du futur de cette icône.

Même sa phase de conception a été légendaire. En plus de la Coccinelle, l'économie émergente en Europe nécessitait un véhicule plus grand. Définition originale de Volkswagen pour un véhicule utilitaire compact avec une utilisation maximale de l'espace : moteur boxer à l'arrière, conducteur tout à l'avant et beaucoup d'espace entre les deux. Ce sont les caractéristiques du T1 – la première génération du transporter que les ingénieurs de Volkswagen ont développée.

Le T1 – de 1950 à 1967

Le 11 novembre 1949, Volkswagen a révélé aux médias un prototype de transporter fabriqué à la main sur le modèle du fourgon. Il ne lui manquait plus qu'un nom. Dès 1949, Volkswagen a pris des mesures incluant l'enregistrement du nom « Bully » comme marque déposée auprès du bureau des brevets. Pas de chance : une autre entreprise avait déjà obtenu les droits. Néanmoins, VW avait ouvert la voie à un usage public, modifiant rapidement le nom interne de VW de Bully en Bulli. Le nom officiel du transporter était né. Mais cela allait prendre plus d'un demi-siècle pour que Volkswagen Véhicules Utilitaires obtienne enfin les droits de brevet pour la marque déposée en 2007. Dès lors, tous les modèles de la série ont aussi pu utiliser le nom officiel que leurs fans utilisaient déjà depuis de nombreuses années.

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/>



L'histoire du Combi est un voyage dans le temps. 1950 : aujourd'hui, nous n'avons pas - ou alors très peu - de souvenirs qui remontent 70 ans en arrière. La musique nous aide à traverser les décennies. Il y a 70 ans, Bing Crosby était une superstar de la musique ; sa chanson « White Christmas » demeure l'un des titres les plus vendus de tous les temps. Volkswagen n'était alors qu'une toute jeune entreprise. Son tout nouveau produit : le Transporter. Le moteur et la boîte de vitesses provenaient de la Coccinelle ; la carrosserie, comprenant un plancher renforcé, était un élément nouveau. La charge utile maximale, 750 kilogrammes, méritait l'appellation de « miracle économique ». L'accès était possible par les portes battantes ou plus tard par la porte coulissante en option côté passager. Le T1 est lancé comme fourgon, fourgonnette vitrée et bus huit places. Le plus mythique des Combi a suivi en 1951 : le « Microbus De Luxe » - officiellement connu sous le nom de « Samba bus » - avec ses vitres arrondies, ses fenêtres de toit caractéristiques et un toit ouvrant rétractable. Un an plus tard, le pick-up est apparu sur le marché, un type de camion pour les années 1950. Plusieurs carrosseries spécifiques ont rapidement émergé de cette gamme. Westfalia a apporté la « camping box » - un module qui a fait du transporter le premier camping-car compact. En 1956, la production a été transférée dans une nouvelle usine à Hanovre afin de mieux répondre à la demande sans cesse croissante pour le véhicule. A partir de 1957, il a également été produit au Brésil. Jusqu'à ce que son successeur soit lancé sur le marché en 1967, près de 1,9 million de personnes avaient acheté le Transporter au pare-brise divisé en deux (le « splittie ») et à l'avant reconnaissable, le transformant en succès mondial.

Le T2 – de 1967 à 1979

Une période éprise de liberté au cours de laquelle la musique rock n'a pas été la seule invention : en août 1969, des musiciens tels que Jimi Hendrix, Joan Baez et Bob Dylan écrivaient l'histoire à Woodstock, et Pete Townshend des Who composait le légendaire opéra rock « Tommy ». Trois jours de paix et de musique à Woodstock, où la plus célèbre de toutes les photos du Bus VW a été prise, celle du « T1 Flower Power » avec un couple sur son toit. C'est peut-être à ce moment qu'a commencé la transformation du véhicule en icône et en attitude « vers la vie ». A Hanovre, deux ans auparavant, la production avait démarré pour la deuxième génération du Transporter. Il semblait alors logique de différencier le T1 du T2.

Le T2 a transposé la fonctionnalité du T1 dans une nouvelle ère. Il l'a également immédiatement positionné comme un outil multifonctionnel. Les caractéristiques visuelles du T2 incluaient la nouvelle partie avant, ne présentant plus maintenant le « V » emblématique du T1, mais toujours avec un pare-brise incurvé (« Bay Window ») et une grille de prise d'air en dessous. Le T2 possède à présent une porte coulissante de série. Comme camping-car de Westfalia avec toit relevable, il est plus que jamais devenu un globetrotteur. A partir de 1972, il y a même eu un Transporter VW électrique qui permettait une conduite avec zéro émission locale. A l'usine d'Hanovre, 2,14 millions de véhicules ont été produits jusqu'à ce que le T2 ne soit remplacé par le T3 en 1979. La production a continué beaucoup plus longtemps en Amérique du Sud et en Afrique du Sud. L'usine de VW de Sao Paulo détient clairement le record de la période de production la plus longue : les 1200 dernières unités du T2 - le « 56 Anos Kombi - Last Edition » - ont été produites fin 2013 à Volkswagen do Brazil.



Le T3 – de 1979 à 1992

Le monde a de nouveau changé à la fin des années 1970. Les chansons nous aident de nouveau à faire ressurgir les souvenirs : « Sultans Of Swing » de Dire Straits était diffusé sur les autoradios avec un son d'une clarté sans pareil ; The Police a composé « Message In A Bottle » et Pink Floyd a créé le double album le plus vendu au monde : « The Wall ». Volkswagen a accompagné cette bande-son en 1979 avec le nouveau T3. Sur le plan conceptuel, il est lié au modèle précédent, mais il transpose ses idées dans le présent grâce aux nouvelles technologies modernes. Volkswagen a réalisé de grandes avancées dans le domaine de la sécurité passive. La voiture plus large, avec une longueur et une hauteur inchangées, offrait également plus d'espace aux passagers et d'espace de chargement ; le concept de moteur plat qui était dès lors utilisé de manière universelle contribuera à rendre cet espace plus vaste. A compter de 1981, les moteurs plats étaient aussi disponibles en diesel pour la première fois. Et le nouveau châssis offrait maintenant des propriétés de tenue de route dignes d'un véhicule de tourisme.

En 1985, Volkswagen a ajouté de nombreuses autres innovations. Les moteurs à essence se sont dotés de catalyseurs et les premiers moteurs diesel d'un turbocompresseur. Mais surtout, la gamme de produits s'est enrichie de modèles à transmission intégrale entre les roues avant et arrière. Grâce à son utilisation idéale de l'espace, le T3 est devenu une base encore meilleure pour les camping-cars. Plus appréciable encore : à partir de 1988, le California a fait ses débuts en tant que camping-car élaboré en interne. Quand le dernier T3 est sorti des chaînes de montage de l'usine de Hanovre, 1,3 million d'unités avaient été vendues, les nouvelles versions comme la Caravelle et le Multivan se sont révélés être des best-sellers et les éditions limitées comme le Multivan White Star et Blue Star sont devenues des icônes. En Afrique du Sud, la production du T3 s'est poursuivie jusqu'en 2005 avec un véhicule à conduite à droite, le nombre total d'unités s'élevant ainsi à plus de 1,4 million.

Le T4 – de 1990 à 2003

Il y a 30 ans, Roxette chantait « It Must Have Been Love » et UB 40 « Kingston Town ». En 1990, une révolution technique s'est également produite avec les débuts du T4 : après 40 ans de propulsion arrière avec un moteur plat, Volkswagen Véhicules Utilitaires a modifié le concept. Maintenant le moteur de la nouvelle série – et ensuite également les moteurs VR – a été placé à l'avant pour la traction des roues avant. Ce passage à la traction avant a tout changé : la conception, la suspension, les moteurs et l'espace. A ce moment, l'espace disponible est devenu significativement plus important, en particulier à l'arrière où le moteur plat prenait encore de la place dans le T3. La nouvelle suspension arrière indépendante et la synchronisation intégrale optionnelle n'occupaient qu'une petite partie de cet espace. Le nouveau type de transmission et le nouveau châssis rendent sa conduite encore plus similaire à celle d'une voiture de tourisme. A l'avant, le T4 s'est allongé afin de créer un espace suffisant pour les moteurs transversaux à quatre et cinq cylindres en ligne et cela a donné de meilleures propriétés en cas d'accidents.



Pour la première fois, Volkswagen Véhicules Utilitaires a également doté le Transporter de deux empattements différents. Le Multivan a utilisé l'espace intérieur supplémentaire à son avantage, comme avec le nouveau California. Parallèlement, en 1995, Volkswagen Véhicules Utilitaires est devenu une marque indépendante du Groupe et a eu plus de succès que jamais. Le T4 a connu une mise-à-jour complète du modèle de 1996. Beaucoup de choses ont changé, en particulier sous le capot. Le moteur diesel à cinq cylindres proposé dans le T4 était le premier TDI (turbo diesel à injection directe) à être installé sur un des fourgons de la marque. L'avant plus long des versions de tourisme permet même à cette époque l'installation d'un moteur à essence VR6. Lorsque la quatrième génération s'est arrêtée en 2003, 1,9 million d'unités avaient été vendues.

Le T5 – de 2003 à 2015

Les années 2000 sont encore bien présentes aujourd'hui. Leur musique également. Les sons de cette époque ont exploré de nouvelles dimensions. 50 Cent a composé « In Da Club » et Robby Williams a pris d'assaut le hit-parade avec « Feel ». Quand la cinquième génération de Combi a été développée en 2003, le concept en termes de design était le prolongement des lignes de son prédécesseur. Cependant, les lignes plus larges et particulières de la carrosserie ont donné au T5 une apparence bien plus puissante. Parallèlement, c'était l'apogée du style avec sa nouvelle esthétique, éveillant les émotions pour compléter sa fonctionnalité pratique. Les développeurs ont systématiquement revisité l'intérieur pour obtenir une meilleure ergonomie. Cela a été particulièrement remarquable au niveau du poste de conduite qui s'est caractérisé par un volant avec réglage de l'inclinaison et de la hauteur et un nouveau levier de vitesses de type manette sur la console centrale. Une nouvelle particularité à l'arrière : étant donné que la plupart des versions du Multivan T5 proposaient deux portes coulissantes, la table pour les passagers à l'arrière a été déplacée du côté gauche au centre du véhicule ; montée sur deux rails au sol, elle peut être positionnée selon les besoins.

Le nouveau California est alors produit par Volkswagen Véhicules Utilitaires à Hanovre pour la première fois. Au cours de ce processus, les véhicules de base produits dans l'usine principale (Hanovre-Stöcken) sont transférés sur un nouveau site de production dédié dans le district de Hanovre de Limmer, où ils sont entièrement équipés en camping-cars.

Parmi les versions de tourisme, les Caravelle, Multivan et California étaient des prolongements de trois noms de modèles à grand succès. Au lancement du T5, quatre nouveaux moteurs turbo diesel à rampe commune et deux à essence assuraient la propulsion. Les moteurs à essence allaient des quatre-cylindres à la motorisation V6. Un tout nouveau développement résidait dans la transmission intégrale 4MOTION avec un embrayage multidisques variable et à régulation électrique entre les essieux avant et arrière. Parallèlement aux versions standard, il y a eu quelques modèles à édition limitée : le California NoLimit, le Multivan PanAmericana et le Multivan Biker, par exemple. En octobre 2010, Volkswagen a célébré le 25ème anniversaire du



Multivan avec l'Édition 25. En 2015, près de 1,65 million de véhicules T5 étaient sortis des chaînes de montage d'Hanovre.

Les T6 et T6.1 – de 2015 à 2019 / depuis 2019

Le T6 est apparu sur la scène automobile en 2015, représentant la phase suivante de l'évolution de son prédécesseur. Le nouveau Combi a été marqué par les nouveaux moteurs, des systèmes d'aide à la conduite encore plus intelligents et un nouveau système d'infodivertissement. À l'extérieur, le T6 pourrait se distinguer par sa partie avant remodelée. L'arrière présente aussi une nouvelle indépendance. Malgré toute sa puissance novatrice, la nouvelle peinture bicolore rappelle d'agréables souvenirs du Combi première génération. Une des principales mises-à-jour se trouvait sous le capot. Quatre nouveaux moteurs TDI et deux moteurs TSI avec un système stop-start constituaient le programme des moteurs.

Même le T6 pouvait être amélioré, comme l'a montré l'actualisation T6.1 du modèle à l'automne 2019. Volkswagen Véhicules Utilitaires a conduit le modèle culte encore amélioré dans l'ère du numérique. Le nouveau tableau de bord du Combi 6.1 propose des instruments entièrement numériques pour la première fois sous la forme d'un « Digital Cockpit ». Les systèmes d'infodivertissement sont connectés interactivement en réseau via e-SIM, offrant des fonctions et des services en ligne allant jusqu'à la gestion de flotte numérique. La nouvelle direction assistée électromécanique a aussi ouvert la voie à des fonctions de conduite semi-autonome. Les turbodiesels (TDI) efficaces et propres assurent la propulsion. Et le Combi se développe encore davantage pour les 70 années à venir. Les idées sont nombreuses concernant ce à quoi pourrait ressembler le futur du véhicule utilitaire ayant la durée de fabrication la plus longue au monde. C'est une certitude aujourd'hui : les prochaines années seront plus excitantes et fascinantes que jamais pour le Combi.

Le principal site de production de Volkswagen Véhicules Utilitaires à Hanovre et son usine à Poznań, en Pologne, sont idéalement équipés de systèmes de production avancés pour les générations de Combi de demain. En novembre 2019, par exemple, une nouvelle usine pour les couches de finition a démarré dans la capitale de Basse Saxe. Cela permet d'économiser annuellement plus de 25.000 mégawatts d'énergie et 60 tonnes de peinture pour véhicule. Et l'avenir sera également électrique chez Volkswagen Véhicules Utilitaires. Les préparatifs de la production de l'ID.BUZZ battent déjà leur plein à Hanovre. Le Combi électrique sera produit sur le site à compter de 2022. Il s'agira d'un centre de compétences pour les véhicules utilitaires électriques qui relèveront d'importants enjeux à venir, y compris pour l'ensemble du Groupe Volkswagen. En 2019, les employés à Hanovre et Poznań ont produit au total près de 190 000 Transporter.



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.