



04 Avril 2022

## Renaissance d'une idée ingénieuse : Du « Combi » électrique T2 à l'ID. Buzz

**L'Allemagne est couronnée championne d'Europe de football pour la première fois, un groupe du nom d'ABBA voit le jour en Suède et le premier fourgon Volkswagen 100% électrique sort de la ligne d'assemblage de Wolfsburg. Nous sommes en 1972 et peu de personnes savent que c'est cette année-là qu'est né le rêve d'un « Combi » zéro émission à usage quotidien. Un rêve qui est devenu réalité 50 ans plus tard avec l'ID. Buzz. Petit retour aux origines du véhicule.**



Il y a plus de 50 ans, Volkswagen a posé les bases de l'ID. Buzz 100% électrique, dont l'ADN est le fruit de multiples générations de fourgons Volkswagen. En 1970, Adolf Kalberlah créait la division « Recherche du futur », qui est à l'origine des premiers véhicules Volkswagen équipés de motorisations électriques. Deux ans plus tard, Volkswagen présentait un fourgon électrique basé sur le T2, au départ sous la forme d'un concept-car, puis d'une petite série en édition très limitée assortie de différentes configurations optionnelles.

La vision du « Combi » électrique était née, mais restait peu pratique. Le premier prototype du T2 – un camion à plateau avec zone de chargement ouverte – pesait 2,2 tonnes et avait une batterie d'une capacité de 21,6 kWh pesant 880 kg. Par rapport au système de batteries d'aujourd'hui, non seulement les cellules étaient lourdes, mais elles stockaient aussi beaucoup moins d'énergie.

#### Contact presse

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

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

Communication Volkswagen  
Michaël Martinez  
Responsable Presse Produit  
Tel: 01 49 38 88 40  
[michael.martinez@volkswagen.fr](mailto:michael.martinez@volkswagen.fr)



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



Pionniers d'hier et d'aujourd'hui : l'ID. Buzz<sup>1</sup> (2022) et le fourgon électrique T2 (1972).

Cinquante ans plus tard et après de nombreuses années de recherche et développement, les batteries de l'ID. Buzz de première génération affichent une capacité de 77 kWh (net) et pèsent 500 kg. Enfin, le progrès technologique a eu un impact considérable sur l'agilité et l'autonomie, permettant à l'ID. Buzz 100% électrique de trouver sa place sur le marché à grand volume.

#### Concept MEB à encombrement limité pour l'ID. Buzz

En parlant d'agilité, le T2 électrique de 1972 était basé sur la plateforme du T2 thermique. Il était donc difficile d'installer la batterie sous le soubassement du véhicule et il avait fallu la placer sur le plancher de chargement, à un endroit où elle pouvait être retirée. L'ID. Buzz, lui, est basé sur la Plateforme Modulaire Électrique (MEB) et offre une architecture de base totalement nouvelle. Cela permet d'installer le bloc-batterie en profondeur et à plat dans le « plancher sandwich », et donc de disposer d'un centre de gravité plus bas et plus dynamique, qui garantit l'agilité, la sécurité et une bonne partie du plaisir de conduite. Ce système apporte également de nouvelles possibilités, davantage de place et un nouveau sentiment d'espace à l'intérieur.



Renaissance d'une idée ingénieuse :  
Du « Combi » électrique T2 à l'ID. Buzz

En l'absence de moteur à l'avant, ce qui lui offre un angle de braquage extrêmement large, l'ID. Buzz peut se prévaloir d'un autre avantage : le rayon de braquage du « Combi » électrique ne dépasse pas 11 mètres, soit l'équivalent de celui de la Golf compacte. Le plaisir de conduire est donc présent même dans les espaces les plus restreints, une solution idéale pour la ville et les parkings étroits.

#### Remplacement ou recharge des batteries

Sachant que l'autonomie du fourgon électrique T2 n'était que d'environ 85 km, un système de changement de batterie extrêmement innovant pour l'époque a été utilisé en 1978 lors d'un essai de flotte qui associait sept T2 à Berlin. À la station d'échange de Tiergarten, il ne fallait que cinq minutes pour remplacer une batterie vide par une batterie chargée. Le temps d'attente qui aurait été nécessaire pour charger la batterie a ainsi été largement réduit.



Le principe du changement de batterie n'est plus utilisé de nos jours, notamment parce que les performances de recharge se sont largement améliorées. Prenez l'ID. Buzz, par exemple : grâce à une capacité de charge maximale de 170 kW aux bornes de recharge rapide, il est possible de charger les batteries de 5% à 80% en une demi-heure environ.



L'alimentation électrique (à gauche) du fourgon électrique T2 était très rarement utilisée. La batterie de 880 kg (à droite) était amovible et installée sur le plancher de chargement.

#### Système de récupération d'énergie déjà présent sur le T2

En ce qui concerne la gestion de l'énergie, Volkswagen était déjà très moderne dans les années 1970. Le fourgon électrique T2 disposait d'un système de récupération d'énergie qui récupérait l'énergie cinétique lors du freinage, puis l'utilisait pour recharger la batterie. Un tour de force technologique à l'époque, qui est dorénavant considéré comme allant de soi. Cette technologie a été affinée et optimisée pour l'ID. Buzz, mais le principe de base de la production d'énergie par inertie dans un système fermé reste identique. Il permet d'accroître l'autonomie de 20% à 30%.



50 ans d'électro-mobilité : le « Combi » électrique T2 et son successeur l'ID. Buzz<sup>1</sup>



Saut dans le futur de la mobilité : première mondiale de l'ID. Buzz<sup>1</sup> le 9 mars.

#### Évolution significative sur cinq décennies

Des changements fondamentaux ont également vu le jour au niveau du développement technologique. Qui aurait pu imaginer, en 1972, qu'il serait possible d'apprendre au « Combi » à se garer seul comme c'est le cas dans l'ID. Buzz ? Ou de lui parler par commande vocale, pour éviter que les fenêtres ne s'embuent ou pour demander au « Combi » de calculer l'itinéraire en tenant compte des arrêts de charge requis ?

Ce qui a commencé comme un travail d'innovation avec le fourgon électrique T2 en 1972 est aujourd'hui devenu réalité. Moderne et polyvalent, l'ID. Buzz combine les principales tendances automobiles de notre époque : électro-mobilité, mise en réseau intelligente des systèmes d'assistance et d'information, prérequis techniques pour la conduite automatisée et mises à jour logicielles « over-the-air ». Le 9 mars a eu lieu la première mondiale de l'ID. Buzz et de l'ID. Buzz Cargo... prêts pour le futur de la mobilité.

<sup>1</sup> ID. Buzz – le véhicule n'est pas encore disponible à la vente.

#### 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.