



**Véhicules
Utilitaires**

Information Presse

11 mars 2015

Joyeux anniversaire Combi ! Le modèle culte fête ses 65 ans

- De l'utilitaire à la légende
- Une esquisse sur un bloc-notes à l'origine de la success story
- La famille Transporter : 11 millions de véhicules vendus dans le monde

Certains prennent leur retraite à 65 ans mais pour lui, l'histoire ne fait que commencer ! Le Combi n'en finit pas de rouler... La production du premier Transporter Volkswagen débute il y a 65 ans, d'abord à Wolfsburg les premières années puis à Hanovre à partir de 1956. C'est aussi la naissance d'une histoire d'amour unique en son genre dans l'automobile, qui vaudra à la série d'accéder au statut de culte. Hippies, commerçants, artisans... Tous ont roulé un jour ou l'autre avec un véhicule de la famille Transporter.

Tout commence en 1947 par une esquisse au crayon : Ben Pon, importateur néerlandais de voitures, aperçoit à l'usine Volkswagen un véhicule équipé d'un simple plateau. L'idée l'inspire et il dessine alors sur son bloc-notes les grandes lignes d'un Transporter dérivé de la Coccinelle.

Deux ans plus tard, Heinrich Nordhoff – alors Directeur de l'usine Volkswagen – présente quatre prototypes : deux fourgons tôlés, un combi et un minibus. L'un d'entre eux est remis à la société 4711, fabricant d'eau de Cologne dans la ville du même nom. Heinrich Nordhoff promet que le Transporter sera aussi robuste et fiable que la Coccinelle : « Ces véhicules ne seront pas utilisés avec des gants de velours, ils seront traités sans ménagements. »

Le modèle reprend le moteur et les essieux de la Coccinelle mais, au lieu du cadre tubulaire central, il reçoit une carrosserie autoporteuse montée sur un châssis-échelle. Le moteur affiche une cylindrée de 1131 cm³ et développe une puissance de 24 ch (18 kW) à 3300 tr/min. Ce minibus peut transporter jusqu'à huit personnes et, en quelques gestes, les deux banquettes arrière se démontent pour permettre d'accueillir jusqu'à 750 kg de charge utile.

« Par conséquent », s'enthousiasmait Alfred Haesner, Directeur Technique de Volkswagen GmbH de 1948 à 1952, « ce type d'utilitaire de livraison peut servir dans tous les domaines d'activité, pour les livraisons express et le fret urgent, comme minibus ou pour certains usages spécifiques – transport postal, ambulance ou station mobile par exemple.

La production de série débute le 8 mars 1950 dans le Hall 1 de l'usine Volkswagen de Wolfsburg, à la cadence de dix exemplaires par jour.

Fin 1950, 8001 Transporters sont déjà produits. La demande est énorme, en particulier parce qu'il est abordable pour les commerçants et artisans, son tarif débutant à 5 850 Deutsche Marks. Modèle original, il rencontre rapidement le même succès à l'exportation. Les minibus VW peuvent acheminer à peu près tout : gravats et rebut, pierres de taille et mortier, petits pains et cire d'abeille, cigares et journaux... En bref, tout ce dont a besoin l'Allemagne du « miracle économique ».

Dès 1951, une version camping-car fait sa première apparition au Salon de l'Automobile de Berlin. D'un coup, le fourgon de livraison à moteur arrière laisse entrevoir la promesse de voyages d'un genre totalement inédit. Pour la première fois, il franchit les Alpes et en revient. Plus tard, il ira même jusqu'en Inde lorsque les hippies adopteront le Combi.

Quatre ans après le lancement de production, le 100 000^{ème} Transporter Volkswagen sort de la chaîne de montage de Wolfsburg. Le modèle se décline désormais en 30 versions. La production quotidienne est de 80 véhicules, limite de capacité de l'usine qui tourne déjà à plein régime pour la Coccinelle. À l'évidence, le Transporter a maintenant besoin de son usine.

Les travaux de construction commencent début mars 1955 à Hanovre-Stocken et l'usine sort de terre en un an seulement. En mars 1956, les premiers Transporters « Made in Stocken » quittent la ligne d'assemblage – deux événements qui incarneront le « miracle économique » allemand. À ce jour, près de 11 millions de véhicules de la famille Transporter ont été produits dans le monde, couvrant cinq générations.

« La mise en production du T1 représente le début de décennies de succès, un succès qui perdure encore, » commente Eckhard Scholz, Président du Directoire de Volkswagen Véhicules Utilitaires. « Hier comme aujourd'hui, le marché exige des modèles extrêmement fiables, polyvalents et ayant une personnalité. C'est ce que nous proposons, des véhicules de haute qualité précisément adaptés aux différents besoins – artisanat, commerce, prestations de service, usage familial ou de loisirs. »

Cette année, la nouvelle génération de Transporter, le T6, entrera en production. Parallèlement à la famille Transporter, l'usine d'Hanovre-Stocken fabrique le pickup Amarok et les carrosseries peintes de la Panamera, tandis que celle de Limmer produit le California, un modèle de loisirs. Le site Volkswagen Véhicules Utilitaires d'Hanovre emploie environ 12 200 personnes.

En Pologne, l'usine de Poznań (5 700 salariés) produit le Transporter et le Caddy, une autre usine étant en cours de construction dans la ville de Września pour le nouveau Crafter. Aujourd'hui, ce sont au total quelque 19 500 personnes qui travaillent pour Volkswagen Véhicules Utilitaires.