



**Véhicules
Utilitaires**

Information Presse

8 mars 2016

Exposition anniversaire : « Les Bulli-builders » Les 60 ans du Volkswagen Transporter à Hanovre

- Le 8 mars 1956, les premiers Combi sortaient de la ligne de production de la nouvelle usine Volkswagen de Hanovre.
- L'exposition organisée au Musée d'histoire de Hanovre présente une rétrospective vivante de l'histoire industrielle illustrée par des Combi vintage
- Des témoins racontent les débuts de la production du Transporter à Hanovre
- Des millions de ces véhicules ont été exportés dans le monde entier - et ce succès continu

Le 8 mars 1956 débutait à Hanovre la production des légendaires Combi, surnom affectueux donné au minibus VW. Le musée d'histoire de Hanovre organise une rétrospective sur les débuts de la production du Transporter sous la forme d'une exposition spéciale qui se déroulera du 9 mars au 26 juin 2016. Des véhicules exceptionnels, issus de la collection de l'usine, peuvent être vu tout comme des témoignages vidéo de l'époque et des photos et présentations décrivant l'histoire passionnante de l'usine. Trois jours par semaine, un groupe d'apprentis Volkswagen présentera aux visiteurs via des consoles interactives les procédés de fabrication les plus récents et ceux-ci les informeront sur leurs domaines de prédilection.

« L'exposition raconte un passé industriel vivant, qui a démarré avec le lancement du Combi et montre aussi l'impact que l'usine a eu sur le développement de la capitale de l'Etat dans la période d'après-guerre », explique Thomas Schwark, Directeur des musées d'art et d'histoire de Hanovre. Le Combi est incontournable, particulièrement au musée historique, car il illustre la place essentielle que tient l'usine du VW Transporter dans la vie de Hanovre et dans l'ensemble du Land de Basse-Saxe. Nous avons rassemblé de nombreux objets afin de créer une exposition interactive, qui est parfaitement adaptée aux festivités organisées cette année pour célébrer les 775 ans de la ville de Hanovre. »

Le maire de Hanovre, Stefan Schostok, est lui aussi conscient de l'importance de la production du Transporter pour la ville. « Soixante ans de Volkswagen Véhicules Utilitaires, ce sont 60 années d'emploi garanti pour Hanovre et sa région, explique-t-il. Ce sont aussi 60 ans d'histoire palpitante de l'automobile pour les nombreux passionnés du VW Combi et pour les salariés qui ont fait preuve d'un dévouement et d'une motivation sans équivalent pour innover, que ce soit au niveau des modèles ou des systèmes de production. Non seulement le Transporter a permis de sauvegarder les emplois de milliers de personnes à l'usine et dans la région, mais Volkswagen Véhicules Utilitaires a également été un partenaire essentiel pour la ville en élaborant les stratégies de transport d'avenir que nous souhaitons développer ensemble.

Pour Hanovre et pour Volkswagen Véhicules Utilitaires, ce fut une véritable chance que la capitale de l'Etat ait, à l'époque, été choisie comme site de production parmi 230 autres villes il y a 60 ans. Cela a donné naissance à un modèle de réussite qui prouve que les usines allemandes peuvent encore être compétitives en matière de production automobile. »

« Le minibus VW fait autant partie de Hanovre que les biscuits Leibniz, le stylo Pelikan ou les pneus Continental », souligne M. Eckhard Scholz, Président du Directoire de Volkswagen Véhicules Utilitaires. À ce jour, environ neuf millions et demi de véhicules de la série T ont été produits dans la capitale de Basse-Saxe.

Cette réussite est à mettre à l'actif non seulement d'une usine particulièrement performante, mais également d'une main-d'œuvre composée de salariés exceptionnels, les « Bulli builders ». « Nos salariés effectuent ce travail exigeant avec fierté et passion, mais aussi avec un véritable amour pour ce véhicule si particulier », ajoute M. Scholz. La production du Transporter à Hanovre est un modèle de tradition et d'expertise, des compétences qui se transmettent parfois de génération en génération au sein d'une même famille. « L'ADN du Bulli-building fait incontestablement partie de l'héritage de ces familles. Nous avons notamment un arrière-grand-père qui a aidé à construire l'usine et dont l'arrière-petit-fils est actuellement en formation dans le secteur de la mécatronique », indique le Président du Directoire.

La production du véhicule qui deviendra l'« emblème du rêve économique » a commencé en 1950 à Wolfsburg. Lorsque le cent millième Combi est sorti de la ligne d'assemblage en 1954, il est clairement apparu que le Transporter avait besoin de sa propre usine. Les capacités de production de l'usine de Wolfsburg n'étaient plus suffisantes pour répondre à la demande. En effet, parallèlement à la Coccinelle, il n'était possible de fabriquer que 80 Combi par jour alors qu'il en aurait fallu 330.

C'est Heinrich Nordhoff, Directeur Général de Volkswagenwerk GmbH, qui a choisi Hanovre pour installer le site de production. Les travaux de construction ont commencé à la mi-février 1955 (un hiver glacé et très enneigé) au nord de la ville, sur un site situé au sud du canal Mittelland juste à côté de l'autoroute, sur Mecklenheidestraße dans le quartier de Stöcken.

Volkswagen a immédiatement commencé à former les futures salariés à la production du Transporter. Un train supplémentaire a même dû être ajouté au planning ferroviaire à 4h10 du matin pour transporter les salariés jusqu'à Wolfsburg où avait lieu leur formation.

Le 8 mars 1956, un an tout juste après le début des travaux, les premiers Combi ont commencé à sortir de la ligne de production de la nouvelle usine. « Le lancement du T1 à Hanovre-Stöcken a marqué le début de dizaines d'années d'une réussite qui perdure encore aujourd'hui, raconte Bertina Murkovic, Vice-Présidente du Comité d'entreprise de Volkswagen Véhicules Utilitaires. En un temps record, un site de production pionnier créé à partir de rien est devenu un des piliers du groupe grâce au dévouement de milliers de salariés. Ce site se caractérise par l'expérience et la passion de salariés qui croient en leur usine, parce qu'ils bénéficient de la garantie de l'emploi et qu'ils peuvent ainsi façonner leur propre avenir. »

Les postes dans la nouvelle usine étaient très convoités. Volkswagen rémunérait, à l'époque, plus du double du salaire habituellement versé pour ce type de travail, soit un salaire horaire moyen de 2,50 DM au lieu de 1,20 DM. En 1955, un kilo de café coûtait environ 10 DM et un kilo de pain 68 pfennigs. Dans les années 1950, de nombreuses personnes ont quitté leurs emplois stables pour venir fabriquer le Combi dans la nouvelle usine du Transporter à Hanovre. Il leur était simplement demandé de faire preuve de courage, d'expertise, d'inventivité et de confiance, des traits de caractère que possèdent tous les Bulli-builders.

L'exposition dévoile plusieurs témoignages de l'époque. Heinz Hilbich et Gerd Mogwitz, qui ont ensuite occupé, l'un après l'autre, la fonction de Président du Comité d'Entreprise, ont été à l'origine de la première grève des navettes de Hanovre, qui avait pour but d'obtenir la prise en charge par l'entreprise de la moitié des coûts de transport des salariés, et ils ont réussi. Et puis il y a Günter Noltemeyer, qui, au grand dam de ses

parents, a abandonné son travail d'employé de banque pour aller postuler chez Volkswagen. « Aller travailler dans une usine de voitures, tu ne devrais même pas y penser », lui a dit sa famille. Et puis il y a la femme de Günter Noltemeyer, Hanni, qu'il a rencontrée chez Volkswagen et avec qui il est marié depuis 39 ans. « En 1957, je gagnais 200 DM et je consacrais 50 DM aux dépenses courantes. Cela me laissait 150 DM. Un jour, j'ai utilisé 10 DM pour acheter un grand pot de crème Nivea, un luxe dont je rêvais depuis longtemps », raconte Hanni Noltemeyer.

A l'origine, c'est-à-dire en mars 1956, 4 000 salariés travaillaient à l'usine de Hanovre, dont 25 femmes. Ils produisaient 230 Transporter par jour. Fin 1956, les femmes étaient déjà au nombre de 270 et, en 1959, ce chiffre atteignait 1 044. Un témoignage nous vient de Margot Krey, embauchée en 1959 en tant qu'ouvrière à la fabrication des moteurs, avant d'être élue déléguée syndical, puis de devenir représentante des salariés femmes de 1964 à 1993. « J'ai mis en place des salles de maternité à l'usine de Hanovre en 1974 malgré une forte résistance. C'était une première chez Volkswagen AG mais aussi dans le pays ! », raconte fièrement Margot Krey.

Le Combi est devenu un modèle à succès bien au-delà des frontières allemandes. En 1962, les salariés ont célébré la production du millionième VW Transporter « Made in Hanovre ». Après le T1, la production de son successeur, le T2, a commencé en 1967. Il a été suivi du T3 en 1979, du T4 en 1990 et du T5 en 2003. La sixième génération de cette success story sort de la ligne de production de Hanovre depuis 2015 et continue à bénéficier d'un accueil chaleureux. Aujourd'hui, le site de production est le plus grand employeur industriel de la région de Hanovre avec 14 500 salariés, mais aussi le plus grand site de formation avec ses 750 apprentis.

M. Scholz souligne que le site de production a toutes les raisons d'être optimiste quant à son avenir. « Le carnet de commandes du T6 est bien rempli », explique-t-il avant d'ajouter qu'au cours des dernières années, Volkswagen Véhicules Utilitaires a investi dans de nouvelles installations (notamment la plus grande presse d'Europe), dans « de nouveaux processus d'assemblage d'avenir », ainsi que dans de nouvelles technologies comme l'impression 3D et les robots légers. « Nous avons fait tout ce qui était possible pour pouvoir continuer à fabriquer des Transporter 'Made in Hanovre' pendant encore 60 ans », conclut M. Scholz.