



Nutzfahrzeuge

• presse • news • prensa • tisk • imprensa • prasa • stampa • pers • 新闻 • пpеcca •

Il y a 60 ans – coup d'envoi d'un succès mondial

8 mars 1950. Un succès mondial est à ses débuts. Ce jour-là, à Wolfsburg, les dix premiers Volkswagen Transporter quittent la chaîne. Exactement six ans plus tard, après la construction de 160 000 exemplaires, la nouvelle usine d'Hanovre reprend la production. Jusqu'en 1967, plus de 1,83 million de Transporter VW de la première génération auront été construits en Allemagne - plus de 10 millions jusqu'à nos jours.

Lorsqu'en mars 1950, les premiers Transporter (Type 2 « T1 ») quittent la chaîne, huit véhicules, sous le sigle « Type 29 » et fabriqués manuellement, existent déjà. Les six fourgons et deux breaks de la série prototype servaient aux clients et à la presse. Au printemps 1950, tout était prêt. L'enseignement tiré des années de développement se concrétise. Le plus important, c'est que le Transporter n'utilise pas, comme cela était pensé et planifié au départ, la plateforme de la coccinelle (Type 1), mais qu'il dispose de son propre plancher de carrosserie renforcé.

La technique des véhicules de tourisme Volkswagen est appliquée. Le moteur et la boîte de vitesses proviennent de la mobilisation allemande. 750 kilogrammes de chargement autorisé ont été confiés à 25 Ch. Certes la motorisation n'était pas royale, néanmoins le nouveau Transporter a accompli ses tâches sans plainte et, dès le premier jour, avec une grande fiabilité. Au début, le compartiment de chargement de 4,6 m³ n'est accessible que par deux portes rabattables du côté droit, puis, à partir de juin 1951, deux portes à gauche s'y rajoutent en option. L'accès à l'arrière, via un petit hayon, reste en option. Le capot moteur (« Barndoor ») de la taille d'une porte de grange permet seulement une vue généreuse dans les profondeurs du logement moteur, où se trouvent également le réservoir et la roue de secours. Ceci n'a changé qu'en 1955, lorsque la roue de secours s'est cachée derrière les sièges avant, que le capot moteur a rétréci de moitié et qu'un volet supplémentaire avec fenêtre permet d'atteindre le compartiment de chargement par le logement du moteur.

A cet époque, une « climatisation » est donnée au Transporter. Un petit rebord décore l'avant du toit par lequel l'air frais s'introduit dans l'habitacle. Une planche de bord en une pièce est introduite de série. Toutefois cela n'ajoute encore rien à l'info-divertissement. Comme avant, le conducteur ne dispose que d'un compteur de vitesse muni de quatre témoins de contrôle qui l'informent de l'état de la technique de bord – vitesse, clignotants, feux de route, pression d'huile et charge de la batterie.

Pourtant de la place a été créée pour une radio en option, un cendrier, une poignée d'appui, une montre – qui est entre autres de série dans la Samba construite depuis 1951 – et un voyant de niveau de carburant qui,

dès 1961, permet mieux que de deviner le carburant restant. Auparavant, le conducteur devait, lorsque le moteur, fort entre-temps de 34 Ch, commençait à hoqueter, tirer sur la tirette du robinet de réserve sous le siège.

D'autres nouveautés ont suivi au début des années soixante. Le conducteur dispose ainsi d'un siège individuel qui se laisse même régler et grâce auquel les personnes de petite taille peuvent être assises de manière convenable. Le plus frappant toutefois, c'est le renforcement du moteur. Destiné d'abord à l'exportation vers les Etats-Unis, le Boxer, 42 Ch, se répand dans sa version européenne, dès 1963. Le moteur de 1,5 litre brise la barre des 100 km/h, sans charge. Deux ans avant la fin de sa construction, les ingénieurs trouvent encore deux Ch supplémentaires. Toutes les versions Transporter quittent maintenant les chaînes avec une technique de bord à 12 Volt. En juillet 1967, après plus de 17 ans de construction, c'est la fin pour la première génération de Transporter. Au Brésil, où le T1 est également construit depuis 1957, l'assemblage se poursuit jusqu'en 2000. 2,9 millions exemplaires de la première génération ont été produits au total au Mexique et en Allemagne.

12 mars 2010, Volkswagen Communication

Précision:

Vous trouverez des photos numériques actuelles du VW Transporter et des modèles plus anciens dans notre banque de données Presse:

nfz.vwpress.ch.

Utilisateur: pressegast_03
Mot de passe: presse_2381

Si vous avez des questions, veuillez vous adresser à:

AMAG Automobil- und Motoren AG
Volkswagen Communication
Donatus Grütter
Manager PR
Aarauerstrasse 20
5116 Schinznach-Bad
Téléphone 056-463 94 61
Télécopie 056-463 93 52
E-mail: vw.pr@amag.ch
Internet : www.volkswagen.ch