

75 ans d'histoire du Combi

Le T1 (1950-1967) : En 1950, l'Europe avait besoin de se réinventer, et avec elle en particulier la République fédérale d'Allemagne qui avait été fondée un an auparavant. Le chanteur américain Bing Crosby était la superstar du moment, Elvis Presley n'était encore qu'un adolescent et Paul McCartney était encore sur les bancs de l'école. La musique rock était sur le point d'être inventée, et Volkswagen en était à la cinquième année de construction d'une petite voiture qui rencontrait un franc succès dans le monde entier : la Coccinelle, également connue sous le nom de Type 1. C'est dans ce contexte que, le 8 mars, Volkswagen lance la production d'un deuxième modèle de série : le Transporter, appelé tout simplement en interne le Type 2. Tout restait encore à écrire dans ce chapitre de l'histoire de l'automobile, qui était attendu avec impatience. En effet, les professionnels, en particulier ceux vivant le miracle économique naissant en République fédérale d'Allemagne, avaient besoin d'urgence d'un fourgon abordable. Il fallait également trouver d'urgence un nom pour le Type 2. Dès 1949, Volkswagen souhaitait déposer le mot « Bulli » (le nom allemand du Combi) auprès de l'office des brevets comme nom de marque protégé à l'échelle mondiale, mais une autre entreprise avait déjà acquis les droits de propriété intellectuelle pour ce nom pour une dameuse. Le constructeur joue de malchance... ou peut-être pas : la dénomination « Bulli » avait déjà fait son chemin d'une manière ou d'une autre auprès des amateurs du modèle, et le nom officieux du modèle dans les régions germanophones était né. Officiellement, il restait pourtant encore le « Transporter ».

La première version du Transporter ou T1, long de 4,10 mètres, était un fourgon sans vitres dans l'espace de chargement. Celui-ci affichait une capacité remarquable de 4,5 m³. Le pare-brise en deux parties « Split Window » lui vaudra le surnom de « Splittie » en Grande-Bretagne. Avec son moteur quatre cylindres à plat de 18 kW (25 ch) issu de la Coccinelle, le T1 atteignait une vitesse de pointe de 80 km/h ; sa puissance sera ensuite portée à 32 kW (44 ch) pour une vitesse maximale de 105 km/h. De nouvelles variantes de caisse suivent rapidement : une version vitrée à l'arrière est disponible dès avril 1950, suivie par une version minibus et un camion à plateau. L'édition spéciale considérée aujourd'hui comme le plus célèbre de tous les modèles Combi VW classiques fait ses débuts en juin 1951 : ce « minibus version spéciale » est rapidement surnommé « bus Samba » par ses fans. Offrant assez d'espace pour accueillir neuf passagers, il est doté de jusqu'à 23 fenêtres, d'une teinte de carrosserie bicolore et d'une dotation de luxe avec toit panoramique pliant. En 1956, Volkswagen déplace la production du Combi vers sa nouvelle usine de Hanovre. Le 2 octobre 1962, la production du T1 atteint déjà le million d'exemplaires. En juillet 1967, le T1 laisse la place au T2, après plus de 1,8 million d'exemplaires assemblés. Le T1 continue toutefois à être produit au Brésil jusqu'en 1975. Cette première génération est particulièrement

appréciée des collectionneurs, et à la revente, ces modèles peuvent dépasser les 100 000 euros.

Le T2 (1967-1979) : En 1967, des milliers de jeunes gens se rassemblent en Californie pour participer au festival international de musique pop de Monterey. Les Beatles sortent alors l'album *Sgt. Pepper's Lonely Hearts Club Band*, l'un des plus grands chefs d'œuvre musicaux de tous les temps. C'est dans cette ambiance musicale que sort la deuxième génération du Combi VW, en 1967 : le T2. C'est le modèle avec lequel la génération du baby-boom a grandi, celui avec lequel ils ont découvert le monde, assis derrière leurs parents, celui avec lequel les facteurs du monde entier ont livré des colis, celui avec lequel les professionnels de toute l'Europe sont allés travailler, celui avec lequel policiers et soignants ont rempli leur devoir. En version van aménagé, le T2 s'est imposé comme un modèle indestructible, idéal pour les globetrotters. En août 1969, Jimi Hendrix et Joan Baez, parmi bien d'autres, écrivent une page d'histoire à Woodstock. Le Combi est bien sûr présent sur place. C'est en effet pendant ces trois jours de festival musical pacifiste que la plus célèbre des photographies de Combi a été prise, immortalisant le Light Bus, un T1 aux couleurs du Flower Power avec un couple sur le toit. Ce dernier a imprimé sa marque dans la mémoire collective de l'humanité et fait du Combi l'emblème de la liberté automobile. Ce T1 avait été créé et peint par Bob Hieronimus, un artiste américain qui est resté très attaché au Combi et en a proposé une réinterprétation moderne en 2023 en concevant le *Earth Buzz*.

Le T2 se distingue principalement par son nouvel avant : le capot en forme de V dont la pointe plonge entre les deux phares ronds est remplacé par une proue traversée par des lignes horizontales qui mettent en valeur la largeur du nouveau modèle Volkswagen. Mais ces détails ne sont pas les seuls à rendre le T2 plus moderne : les vitres latérales ont été élargies et le pare-brise fortement incurvé est désormais d'un seul tenant. Le T2 est en outre équipé de série d'une portière coulissante. Les ingénieurs en charge de son développement ont amplement mis à niveau les technologies embarquées, à commencer par le châssis et les freins. L'empattement reste inchangé, à 2,40 m, mais la caisse gagne légèrement en largeur et 20 cm en longueur. Le T2 est ainsi encore plus spacieux, ce qui contribue à son succès. En 1972, le Combi est amplement revisité, ce qui assoit sa position de bestseller. En 1978, le Transporter franchit la barre des 4,5 millions d'exemplaires produits. Un an plus tard, la production allemande du T2 prend fin, alors que 2,2 millions d'exemplaires de la deuxième génération du Combi ont été assemblés. Il faudra cependant attendre de nombreuses années pour parvenir à un arrêt complet de la production : une version à moteur à plat refroidi par air est en effet assemblée sur le site mexicain de Puebla jusqu'en 1987, et une version avec moteur quatre-cylindres refroidi par eau jusqu'en 1996. Par ailleurs, 355 000 modèles T2c ont été construits par Volkswagen do Brasil jusqu'en 2013, jusqu'à ce que le durcissement de la réglementation en matière de sécurité et d'émissions obligent ce modèle intemporel à faire ses adieux. Les 1 200 derniers exemplaires du T2 ont quitté l'usine sous le nom de « 56 Anos Kombi – Last Edition ».

Le T3 (1979-1992) : À la fin des années 1970, de nouveaux groupes comme Dire Straits ou The Alan Parsons Project ainsi que des groupes cultes comme les Pink Floyd ou Yes contribuent à créer l'identité musicale propre à cette époque, qui se caractérise notamment par une grande clarté et une grande précision, comme en témoigne en

particulier Dire Straits avec des chansons comme *Sultans of Swing*. Présenté en 1979, le T3 de Volkswagen affiche la même clarté stylistique en s'affirmant comme le Combi le plus carré de tous les temps. Sur le plan technique, le T3 est également le Transporter le plus abouti à ce jour. Il sert en outre de base à des modèles aussi emblématiques que le premier California ou le premier Multivan. Sur le plan conceptuel, le T3 suit les traces de ses devanciers tout en entrant résolument dans l'ère technologique moderne grâce aux dernières technologies qu'il embarque. Volkswagen a fait de gros progrès en matière de sécurité passive. Plus large, la caisse offre davantage d'espace aux passagers et au chargement tout en limitant son augmentation en longueur et en largeur ; les moteurs à plat fournis de série contribuent également à ce gain d'espace.

Lors de son lancement, les moteurs à plat refroidis par air du T3 développent entre 37 kW (50 ch) et 51 kW (70 ch). À partir de 1981, un moteur diesel refroidi par eau est installé pour la première fois à l'arrière du Transporter. Lui aussi développe 37 kW (50 ch). Un an plus tard suivent des moteurs à plat refroidis par eau conçus en exclusivité pour ce modèle, d'une puissance respective de 44 kW (60 ch) et 57 kW (78 ch). Leur puissance est ensuite portée à 82 kW (112 ch). En 1985, Volkswagen ajoute un grand nombre de nouveautés à ses modèles : les moteurs à essence sont équipés d'un pot catalytique et les premiers moteurs diesel d'un turbocompresseur. Surtout, la gamme s'enrichit désormais de modèles à transmission intégrale avec visco-coupleur, baptisés « syncro ». En 1988 naît le premier van aménagé entièrement construit en interne : le California. Le nouveau T3 California remporte immédiatement un immense succès : 5 000 exemplaires en sont vendus dès la première année. Lorsque le tout dernier T3 quitte les lignes d'assemblage de l'usine de Hanovre, d'autres déclinaisons comme la Caravelle ou le Multivan se sont également imposés comme des bestsellers. Dans le même temps, des éditions exclusives comme le Multivan White Star ou le Blue Star sont devenues des icônes. Les déclinaisons syncro du T3 ainsi que 2 500 exemplaires du Multivan Limited Last Edition, qui sont aujourd'hui très recherchées par les collectionneurs, continuent à sortir des lignes d'assemblage de l'usine Steyr-Daimler-Puch de Graz jusqu'en 1992. En Afrique du Sud, la production du T3 se poursuit jusqu'en 2002.

Le T4 (1990-2003) : Au début des années 1990, il est quasiment impossible d'allumer la radio sans tomber sur une chanson de Phil Collins ou Madonna, voire de BAP, Westernhagen ou Grönemeyer en Allemagne. C'est dans cette ambiance musicale que Volkswagen présente le nouveau T4 en août 1990. Cette quatrième génération annonce une véritable révolution technique. Après 40 ans de transmission arrière avec moteur monté à l'arrière, Volkswagen change complètement son concept de motorisation et place désormais ses moteurs à l'avant en leur faisant entraîner non plus le train arrière mais les roues avant, sauf dans le cas de la transmission intégrale syncro, déjà disponible en option sur le T3, qui entraîne alors également l'essieu arrière sur le T4. Ce passage à une transmission avant change tout : design, châssis, moteurs et volume de l'habitacle. Le nouveau modèle est désormais beaucoup plus spacieux à l'arrière, là où sur le T3 le moteur à plat occupait encore une bonne partie du volume disponible. Une partie de l'espace ainsi libéré est désormais occupée par le nouveau triangle de suspension du train arrière et par la transmission intégrale syncro proposée en option, mais le reste est alloué au chargement. La nouvelle transmission rend le nouveau modèle encore plus maniable, à l'instar d'un véhicule de tourisme.

À l'avant, le T4 gagne en longueur afin d'offrir assez d'espace aux moteurs quatre et cinq cylindres en ligne transversaux et d'améliorer le comportement du modèle en cas de choc. Lors du lancement du modèle, les acquéreurs du T4 peuvent choisir entre trois moteurs à essence refroidis par eau et deux moteurs diesel (de 49 kW/61 ch à 81 kW/110 ch). Les amateurs de transmission intégrale se voient proposer un T4 syncro dès 1993. À partir de 1995, Volkswagen Véhicules Utilitaires constitue une marque indépendante au sein du Groupe. Cet événement s'accompagne en janvier 1996 d'une mise à niveau complète du T4. Sous le capot notamment se cachent un grand nombre de changements. Un moteur cinq cylindres de 2,5 litres fait ainsi son apparition sur le T4 ; c'est le premier moteur diesel turbo à injection directe de carburant (TDI) à équiper un Transporter VW. En version transport de passagers, l'avant allongé permet désormais d'intégrer un moteur essence VR6 avec 2,8 litres de cylindrée. À partir de 1998, le TDI le plus performant de la gamme développe une puissance exceptionnelle de 111 kW (151 ch), tandis que son équivalent à six cylindres atteint même 150 kW (204 ch). Volkswagen Véhicules Utilitaires annonce la fin de production du T4 avec une série limitée exclusive, le Multivan Last Edition, assorti d'une dotation particulièrement riche. Au terme de 14 années de production et avec près de 2 millions d'exemplaires construits, le T4 sonne la fin de la révolution en laissant la place au T5 en 2003.

Le T5 (2003-2015) : Christina Aguilera, Dido, Nora Jones, Robbie Williams, Herbert Grönemeyer ou encore Justin Timberlake : tels sont les grands noms de la musique pop en 2003. Dans le monde germanophone, la chanson *Mensch* de Grönemeyer est sur toutes les lèvres en quelques semaines à peine. Cette année-là, Volkswagen Véhicules Utilitaires lance la cinquième génération du Transporter, baptisée T5. Son nouveau design offre encore plus d'espace et de modularité qu'aucun autre Combi VW auparavant. Le Transporter se décline dès son lancement en versions vitrée, fourgon, camion plateau, double cabine et châssis simple destiné à accueillir des superstructures construites par d'autres équipementiers. En outre, Volkswagen Véhicules Utilitaires contribue à redéfinir le Combi en proposant de nouvelles éditions à la pointe de la technologie de la Caravelle, du Multivan et du California.

Le design du T5 reprend lui aussi la silhouette et le style de son devancier, tout en affichant des lignes plus nettes, plus puissantes et plus intemporelles. L'intérieur quant à lui est conçu selon les règles de l'ergonomie, comme en atteste notamment l'environnement du conducteur qui convainc par des détails comme le levier de vitesses façon joystick à l'emplacement soigneusement choisi sur la console centrale, ou encore le tableau de bord où l'ensemble des instruments, des afficheurs et des commandes sont placés le long d'un même axe visuel. Au moment de son lancement, le T5 est mû par des moteurs diesel turbo à injection directe (TDI) et essence. Les moteurs diesel développent entre 63 kW (86 ch) et 128 kW (174 ch), tandis que les moteurs à essence affichent une puissance allant de 85 kW (115 ch) à 173 kW (235 ch) pour la version V6. L'ancienne transmission intégrale syncro est remplacée par la transmission 4MOTION qui bénéficie d'un tout nouveau visco-coupleur à lamelles. Le lancement du nouveau California de Volkswagen Véhicules Utilitaires coïncide avec le transfert de la production de ce célèbre van aménagé vers le site de Hanovre. Parmi les modèles les plus remarquables de la gamme T5 à cette époque, citons le California NoLimit, produit en série limitée à 222 exemplaires, le Multivan Business grand luxe avec ses sièges individuels façon

Phaeton, ou encore le Multivan PanAmericana à transmission intégrale et son look tout-terrain. 2007 marque une année de réjouissances : Volkswagen Véhicules Utilitaires obtient enfin les droits pour utiliser la dénomination « Bulli ». Deux ans plus tard, les moteurs TDI sont remplacés par de nouveaux blocs moteur quatre cylindres avec système d'injection à rampe commune, plus silencieux, qui développent jusqu'à 132 kW (180 ch). Les moteurs à essence sont également remplacés par de nouveaux moteurs turbo : ces quatre-cylindres à injection directe (TSI) développent respectivement 110 kW (150 ch) et 150 kW (204 ch). La production du T5 se poursuit jusqu'en 2015. 13 ans après son lancement, ce modèle produit à près de deux millions d'exemplaires est alors remplacé par un nouveau-venu ultramoderne, le T6.

Le T6 et le T6.1 (2015-2024) : Il y a dix ans, Adele chantait *Hello* et totalisait plus d'un milliard de vues sur YouTube, faisant du vidéoclip de cette chanson l'un des plus regardés au monde. La même année, Taylor Swift s'imposait en tête des ventes avec *Blank Space*, et Ed Sheeran lui emboîtait le pas en chantant *Thinking Out Loud*. Voilà quelle était l'ambiance musicale en 2015, au moment où Volkswagen entamait un nouveau chapitre dans l'histoire du Combi en lançant le T6. Nouvelles motorisations, systèmes d'aide à la conduite toujours plus aboutis, systèmes d'infodivertissement ultramodernes, tels étaient les atouts de la nouvelle génération. Grâce aux nombreuses améliorations apportées au nouveau modèle jusque dans les moindres détails, la sixième génération du Combi VW affirme sa singularité par rapport aux modèles précédents, tout en convaincant par ses nombreuses qualités et son exceptionnelle maturité. Le T6 se décline en différentes versions utilitaires (fourgon, camion plateau, double cabine, fourgon vitré et Caravelle) ainsi qu'en versions familiales (Multivan et van aménagé California).

De l'extérieur, le T6 se distingue avant tout par son avant revisité qui associe des lignes clairement dessinées à une silhouette particulièrement dynamique. Le T6 gagne également en charisme, en singularité et en dynamisme grâce à son bouclier avant plongeant. Deux nouvelles teintes de carrosserie bicolores rendent hommage aux premières générations de Combi. La gamme de motorisations comprend quatre nouveaux moteurs TDI et deux nouveaux moteurs TSI, d'une cylindrée de 2 litres chacun. Ces nouveaux blocs moteurs consomment chacun près d'un litre de carburant de moins que leurs prédecesseurs, et s'accompagnent dans tous les cas d'une fonction d'arrêt et de redémarrage automatique du moteur Start-Stop. En fonction de leur puissance maximale, qui s'échelonne entre 62 kW (84 ch) et 150 kW (204 ch), ils sont associés à une boîte de vitesses manuelle à cinq ou six rapports ou bien à une boîte robotisée à double embrayage DSG à sept rapports. La plupart des déclinaisons peuvent en outre être dotées d'une transmission intégrale 4MOTION. L'un des principaux atouts de cette génération est le système de régulation adaptative du châssis DCC proposé en option. Le T6 est également équipé de série d'un grand nombre de nouveaux systèmes d'aide à la conduite et de sécurité.

Toutefois, même en faisant preuve d'une grande maturité, la sixième génération de Combi pouvait encore être perfectionnée, comme en attestera le T6.1, dévoilé à l'automne 2019 : avec cette nouvelle version, Volkswagen Véhicules Utilitaires fait entrer son modèle emblématique dans l'ère du numérique. Entièrement redessiné, le tableau de bord du T6.1 offre ainsi pour la première fois des instruments de bord

entièrement numériques. Le système d'infodivertissement dispose de fonctionnalités interactives grâce au système e-SIM, offrant accès à toutes sortes de fonctionnalités et de services en ligne. En parallèle, la commande vocale naturelle améliore plus que jamais auparavant l'intuitivité des commandes. Produit jusqu'en 2024, le T6.1 bénéficie également d'équipements haut de gamme et d'une mise à jour côté design.

Le Multivan et le California actuels (depuis 2021 et 2024) : En novembre 2021, Volkswagen Véhicules Utilitaires lance un feu d'artifices d'innovations en dévoilant la nouvelle génération du Multivan. Pour la première fois, un modèle Combi bénéficie d'un groupe motopropulseur et d'un système électronique s'appuyant entièrement sur la plateforme modulaire transversale MQB. Grâce à cette innovation, Volkswagen Véhicules Utilitaires ouvre des perspectives high-tech exceptionnelles au Combi. Le Multivan n'a jamais été aussi flexible, connecté ni durable. La première motorisation hybride rechargeable est proposée en option dès 2021. À l'été 2024, Volkswagen Véhicules Utilitaires lance le nouveau California, conçu sur la base du Multivan version longue : ce van aménagé est repensé jusque dans les moindres détails, tout en conservant son statut d'icône et en faisant entrer la singularité de ses prédecesseurs dans l'ère moderne. Depuis début 2024, la motorisation hybride rechargeable avec transmission intégrale est disponible à la fois pour le Multivan et le California, faisant ainsi de ces deux modèles emblématiques des véhicules électriques au quotidien grâce à leur autonomie exceptionnelle en mode entièrement électrique. Dans le même temps, le groupe motopropulseur convainc par sa grande autonomie et sa force de traction optimale, en particulier sur les terrains de camping non stabilisés. Le Multivan eHybrid 4MOTION et le California eHybrid 4MOTION disposent en outre tous deux d'un système d'air conditionné électrique quand ils sont à l'arrêt, qui permet de rafraîchir, d'aérer et de chauffer l'intérieur du Combi comme du van aménagé. Ce système d'air conditionné est alimenté en électricité soit par la batterie haute tension, soit par le système de branchement à quai accessible lors de la recharge, assurant ainsi le maintien d'une température agréable dans l'habitacle avant même de prendre la route.

L'ID. Buzz et l'ID. Buzz Cargo actuels (depuis 2022) : Le 9 mars 2022, Volkswagen a dévoilé la version de production du nouvel ID. Buzz lors d'un lancement mondial festif. Dès ce lancement, le Combi électrique de VW se décline en deux versions : l'ID. Buzz Pro pour les usages familiaux, de loisirs et professionnels, et l'ID. Buzz Cargo pour les professionnels du commerce et de l'artisanat. Cette distinction existe encore aujourd'hui, mais la gamme ID. Buzz s'est encore nettement agrandie depuis 2022. Une toute nouvelle motorisation à haute efficacité d'une puissance de 210 kW (286 ch) ainsi qu'une nouvelle batterie de 79 kWh (capacité nette) ont été dévoilées en 2024. La gamme s'est également enrichie d'un modèle ID. Buzz à empattement long, offrant davantage d'espace et bénéficiant d'une batterie de 86 kWh (capacité nette). Toutes les versions 210 kW disposent d'une transmission arrière. Le fleuron de la gamme, à savoir l'ID. Buzz GTX, développe 250 kW (340 ch) : cette déclinaison également dévoilée en 2024 est plus puissante qu'aucun autre Combi auparavant. Le Combi le plus puissant jamais conçu offre des performances incomparables grâce à sa transmission intégrale et sa capacité de remorquage exceptionnelle. L'ID. Buzz GTX se décline dans les deux versions d'empattement. L'ID. Buzz GTX à empattement normal est alimenté par une batterie 79 kWh, tandis que la version à empattement long dispose de la batterie 86 kWh. Ce groupe motopropulseur équipe également l'ID. Buzz Cargo Pro 4MOTION.

Les nouvelles versions d'entrée de gamme Freestyle et Pure qui complètent la gamme développent quant à elles 125 kW (170 ch) et embarquent une batterie de 59 kWh (capacité nette).

Le nouveau Transporter et la nouvelle Caravelle (depuis 2024) : Le Transporter et la Caravelle actuels sont les deux derniers modèles qui ont rejoint la gamme Volkswagen Véhicules Utilitaires. Le Transporter se décline en différentes versions de fourgon, en version vitrée dédiée au transport d'équipes sportives avec leur équipement, et en version camion plateau à double cabine. La plupart de ces modèles existent en deux empattements et avec deux hauteurs de toit. Petite sœur du Transporter, la Caravelle est quant à elle conçue pour le transport professionnel de passagers, pouvant servir à la fois de taxi grande taille à huit ou neuf places ou de navette VIP exclusive. La Caravelle existe elle aussi en deux empattements. La nouvelle génération de ces deux modèles bénéficie d'améliorations dans tous les domaines : le Transporter et la Caravelle sont des véhicules multifonction qui bénéficient d'un gain d'espace, d'une élégante carrosserie, d'une charge utile revue à la hausse et de motorisations nettement plus efficaces et sobres. Les systèmes d'aide à la conduite et d'infodivertissement franchissent également un palier. Les acquéreurs de ces nouveaux modèles bénéficient désormais d'un des réseaux de distribution les plus vastes et les plus compétents ainsi que du réseau d'entretien correspondant, à la fois rapide et professionnel, un atout précieux pour des véhicules à usage professionnel. Volkswagen Véhicules Utilitaires assortit en outre le nouveau Transporter et la nouvelle Caravelle d'une garantie de 5 ans fournie de série sur le marché allemand. Côté motorisations, la nouvelle gamme se distingue par des moteurs diesel turbo à la pointe de la technologie, des motorisations hybrides rechargeables et des groupes motopropulseurs électriques. Ainsi, le Transporter et la Caravelle, aux côtés du Multivan, du California, de l'ID. Buzz et de l'ID. Buzz Cargo forment la gamme la plus complète de l'histoire du Combi VW. La grande modularité de la gamme en est la preuve : le Combi VW continuera à s'inscrire dans les prochains chapitres de l'histoire de l'automobile comme le van le plus abouti, un modèle polyvalent emblématique compatible avec un usage familial ou professionnel, idéal pour les loisirs comme pour l'aventure.