

3 avril 2023

## Partie 3/3

# 75 ans de Volkswagen en Suisse: le Bus écrit l'histoire automobile

- Il y a 75 ans, le 29 avril 1948, AMAG signait le contrat d'importation «pour la voiture du peuple».
- Après les Pays-Bas et la Belgique, la Suisse devenait ainsi le troisième pays au monde à importer des véhicules VW.
- Après la Coccinelle, le Bus est le deuxième modèle VW qui a été lancé sur le marché suisse en 1950.
- Le Bus: un succès inégalé depuis 7 générations.

**Hanovre/Cham – Le 29 avril 2023 marquera le 75<sup>ème</sup> anniversaire de la signature du contrat d'importation entre Volkswagen et AMAG pour la Suisse. Deux ans après la commercialisation de la Coccinelle en Suisse, le deuxième modèle VW lui succède en 1950. Ce fut le coup d'envoi d'une autre histoire à succès, celle du VW Transporter T1 alias «Bus» aux multiples talents. Ce qui commençait autrefois par la version de base d'une fourgonnette vide a rapidement fait fureur et culmine aujourd'hui dans une diversité de modèles qui, à leur tour, sont devenus emblématiques. Depuis peu, avec l'ID. Buzz, un Bus électrique entre dans la danse. Aujourd'hui, sept générations et 73 ans plus tard, le succès semble toujours au rendez-vous. Le Bus continue d'écrire l'histoire automobile.**

Le 29 avril 1948, Walter Haefner signait le contrat d'importation «pour la



À partir de 1950, les VW Transporter T1 ou «Bus» arrivent en Suisse.

voiture du peuple» à Wolfsburg. Après les Pays-Bas et la Belgique, la Suisse devenait ainsi le troisième marché d'exportation pour la Coccinelle conçue par le professeur Ferdinand Porsche. Il était prévisible dès le début que cette voiture peu coûteuse et fiable connaît une forte

demande en Suisse. De même, on pensait avoir trouvé dans la VW Coccinelle la voiture idéale pour ce pays montagneux, grâce à sa

**Contact presse**  
AMAG Import SA  
Volkswagen Communications  
Christian Frey  
PR Manager VW Véhicules Utilitaires  
Tél. +41 56 463 94 61  
vw.pr@amag.ch

En savoir plus sur  
vwnf.media-corner.ch  
ou [www.vw-nutzfahrzeuge.ch](http://www.vw-nutzfahrzeuge.ch)

construction révolutionnaire avec moteur arrière refroidi par air, son cadre de plateforme et sa carrosserie aérodynamique entièrement en acier.

## Le T1 – 1950 à 1967



Le T1 a donné naissance à toute une famille de véhicules à lui tout seul.

phénomène VW se répète pour la deuxième fois: ce véhicule utilitaire léger, disponible en version fourgon, pont fixe ou minibus, s'impose rapidement comme le véhicule idéal présentant de faibles coûts d'entretien. Le VW Transporter se hisse rapidement au rang de numéro 1 sur le marché suisse. Le Bus a donné naissance à toute une famille de véhicules à lui tout seul et reste, jusqu'à ce jour, son principal représentant. Jusqu'en 1967, un total de 1,82 million de Transporter de la première version (T1) sera fabriqué dans de nombreuses versions – d'abord à Wolfsburg, puis à Hanovre à partir de mars 1956.

L'année 1950 marque le coup d'envoi d'un véhicule aux multiples talents qui n'a pas d'équivalent dans l'histoire automobile. Volkswagen a élargi son offre de modèles avec le légendaire VW Transporter T1 alias «Bus», également équipé d'un moteur arrière refroidi par air éprouvé, comme la Coccinelle. Le

## Le T2 – 1967 à 1979



Le T2 était le Bus le plus populaire et légendaire en tant que van hippie.

l'Ouest, le Transporter Bus devient l'icône de la culture pop pacifique et

Pendant ses 13 années de production continue en Allemagne, la deuxième génération (T2) devient le bus VW le plus construit de tous les temps. De plus, le Transporter est l'expression d'une nouvelle façon d'agir et de penser. Dans une époque de tensions politiques entre l'Est et

à l'esprit libre. Au printemps 1979, à la fin de sa période de construction, 2,93 millions d'unités sortent des chaînes de production de la seule usine d'Hanovre. D'ici 2013, ce chiffre atteindra près de 3,9 millions dans le monde.

### Le T3 – 1979 à 1992



Le T3 était le premier Bus équipé d'un moteur diesel et d'une traction intégrale.

Le T3, également équipé d'un moteur arrière et d'une traction arrière, est construit pendant onze ans. Il a été produit à environ 1,5 million d'exemplaires dans le monde. Pour la première fois, le Transporter est également disponible en version diesel et avec traction intégrale. En outre, les moteurs à plat refroidis à air sont remplacés par des moteurs refroidis par eau. Cependant, l'Europe et surtout la Suisse exigent de plus en plus des moteurs plus puissants, un confort accru et une fonctionnalité plus élevée. Les années 80 marquent ainsi la naissance de la Caravelle, du Multivan et du California. Alors que la production à Hanovre prend fin au début de la décennie suivante, la troisième génération est encore longtemps construite en Afrique du Sud.

Le T3, également équipé d'un moteur arrière et d'une traction arrière, est construit pendant onze ans. Il a été produit à environ 1,5 million d'exemplaires dans le monde. Pour la première fois, le Transporter est également disponible

### Le T4 – 1990 à 2003



Le T4 était le premier Bus équipé d'un moteur avant et d'une traction avant.

Le modèle qui lui succède verra le jour à l'été 1990. Après 40 ans de production du Transporter, il subit surtout d'importantes modifications techniques. La quatrième série (T4) adapte la philosophie du groupe avec moteur avant et traction avant. S'appuyant sur ce concept, le Transporter marque le début d'une toute nouvelle ère chez

Le modèle qui lui succède verra le jour à l'été 1990. Après 40 ans de production du Transporter, il subit surtout d'importantes modifications techniques. La quatrième série (T4) adapte la philosophie du groupe avec moteur avant et traction avant. S'appuyant sur ce

Volkswagen Véhicules Utilitaires. La dynamique de conduite équilibrée et la concentration de la technique de transmission sous le capot moteur permettent désormais un plus grand nombre de variantes, par exemple, deux empattements, un pont fixe surbaissé et un véhicule tracteur. Le changement conceptuel donne raison aux ingénieurs. Par rapport au modèle précédent, plus de 1,7 million de véhicules sont produits sur une durée de construction presque identique.

## Le T5 – 2003 à 2015



Le T5 est le premier Bus disponible avec deux empattements et trois hauteurs de toit.

La cinquième génération (T5) du Transporter est lancée en mars 2003. Pour la première fois, le client peut choisir entre trois hauteurs de toit avec deux empattements. Avec un volume de chargement de 9,3 mètres cubes, le nouveau bus VW est désormais le plus grand de tous les modèles jamais

produits. Outre les nouveaux moteurs, une toute autre technologie de transmission intégrale avec embrayage Haldex est également utilisée: Syncro devient 4MOTION. Mais ce n'est pas tout. La cinquième génération inspire encore de nombreuses idées sur le thème de la mobilité. Des modèles autonomes tels que California Beach, PanAmericana et Rockton voient le jour.

## Le T6 et le T6.1 – 2015 à 2021



Le T6 et le T6.1 sont extrêmement appréciés de la clientèle suisse et atteignent des chiffres de vente record en Suisse.

Évolution logique de son prédécesseur, le T6 a été introduit sur la scène automobile en 2015. Cette nouvelle génération se distinguait par de nouveaux moteurs, des systèmes d'assistance encore plus intelligents et un nouveau programme d'info-

divertissement. De l'extérieur, le T6 était reconnaissable à sa face avant

redessinée. Un nouveau signe distinctif habillait également l'arrière. Les nouvelles peintures bicolores ont quant à elles permis de raviver d'agréables souvenirs de la première génération de Bus malgré le caractère résolument novateur de cette génération. L'une des principales innovations se trouvait sous le capot: la gamme de moteurs comprenait désormais quatre nouveaux blocs TDI et deux TSI avec système start-stop.

Et pourtant, le T6 avait encore une marge de progression, comme le démontre sa mise à jour T6.1, qui a été présentée à l'automne 2019. Grâce à ces développements, Volkswagen Véhicules Utilitaires a propulsé ce modèle culte dans l'ère numérique. La mise au point d'un nouveau système de direction assistée électromécanique a également ouvert la voie à des fonctions de conduite partiellement automatisées. La propulsion est assurée par des moteurs turbodiesel (TDI) qui convainquent autant par leur efficacité que par leur propreté.

### **New Multivan (T7) et ID. Buzz – de 2021 à aujourd'hui**



Le T7 Multivan est désormais basé sur la plateforme MQB et disponible pour la première fois avec un système d'assistance connecté de dernière génération.

La version voiture de tourisme très populaire du T6.1 sera remplacée en 2021 par le tout nouveau Multivan (T7). Le van fait un pas de géant sur le plan conceptuel: un véhicule hybride rechargeable fait en effet partie pour la première fois de la gamme de motorisations. Une

nouvelle phase d'évolution des systèmes interconnectés d'assistance, de commande et d'info-divertissement caractérise par ailleurs le modèle. Un concept d'habitacle novateur rend le Multivan encore plus variable.

La palette de Bus s'appuie sur trois piliers: les séries Multivan, Transporter 6.1 et l'ID. Buzz, lancé en 2022. Pendant la transition, le «T6.1» reste le spécialiste de l'usage professionnel et la base du California, la célèbre icône du camping. Avec le van lifestyle ID. Buzz et la fourgonnette urbaine ID. Buzz Cargo, deux modèles entièrement électriques partiront à la conquête de nouveaux segments de clientèle. Le nouveau Multivan pouvant compter jusqu'à sept places (T7) reprend

ainsi plus que jamais la fonction centrale du véhicule polyvalent variable.

Ce qui a commencé par la version de base d'une fourgonnette vide et a rapidement fait fureur sous le nom de «Bus» culmine aujourd'hui dans une diversité de modèles qui, à leur tour, sont devenus emblématiques. Il s'agit de la version originale d'une famille de véhicules qui, en plus du



Avec l'ID. Buzz et l'ID. Buzz Cargo, le Bus sera électrique à partir de 2022.

Transporter, répondent aux noms de Caravelle, Multivan et California. Un succès qui ne se dément pas. C'est ainsi que le Bus continue à prendre de la vitesse pour traverser les prochaines décennies en toute sérénité. Et ce ne sont pas les idées qui manquent sur ce que pourrait être l'avenir du pionnier mondial des véhicules utilitaires. Une chose est déjà sûre: les années à venir seront plus palpitantes et fascinantes que jamais pour le Bus.

### Remarque

De plus amples informations et des photos sont disponibles sur le portail presse de VW Véhicules Utilitaires [www.vwnf.media-corner.ch](http://www.vwnf.media-corner.ch).