



# Peace and Love

La rubrique Auto de votre PlaineVue Magazine affectionne particulièrement les voitures au destin atypique. Le véhicule que nous allons découvrir déroge un peu à la règle. Son destin est certes original, mais... ce n'est pas une auto !! Il est né sur un chantier, avant de faire le bonheur des surfers, puis aujourd'hui des collectionneurs. Voilà l'histoire du Combi VW.

Au lendemain de la seconde guerre mondiale, l'industrie de l'Allemagne se relève, sous l'égide des troupes d'occupation alliées. Dans ce pays en pleine résurrection, le transport est l'un des grands problèmes. L'usine Volkswagen de Wolfsburg a été reconstruite, et se consacre de nouveau à la production de la fameuse Coccinelle. Pour l'acheminement des pièces à l'intérieur de l'usine, l'armée

anglaise a prêté des chariots élévateurs qu'il a bientôt fallu lui rendre. Les ouvriers conçurent alors à la hâte un drôle d'engin, sur la base du Kubelwagen, un véhicule léger militaire allemand, bâti sur la plateforme de la Coccinelle. Le moteur étant



à l'arrière, la cabine de conduite fut logée au-dessus, pour dégager tout l'avant pour la plateforme de chargement. Il en résulta une sorte de triporteur à quatre roues, plutôt étrange, mais diablement efficace.

### Né sur un chantier...

Mais voilà que l'importateur hollandais Ben Pon, en visite à l'usine, tombe en arrêt devant ce drôle d'engin d'une simplicité désarmante. Très intéressé, il griffonne sur son cahier quelques notes et un croquis qu'il s'en va soumettre à Heinrich Nordoff, le nouveau directeur de l'usine. Rejeté dans un premier temps faute de ressources, le projet refait bientôt surface. Un premier prototype est construit, selon le croquis de Ben Pon. Les sièges sont à l'avant, le moteur à l'arrière, et toute la place disponible au centre constitue l'espace de chargement. Les premiers essais de cette boîte sur roues, en avril 1949, montrent les limites de la plateforme de la Coccinelle, qui ne résiste pas à la charge. Il faut dire que le volume disponible représente les 2/3 du véhicule, qui se voit donc affublé d'une charge presque égale à son propre poids à vide !! La caisse monocoque est alors renforcée par des traverses sous le plancher, solution qui va donner entière satisfaction après plus de 12.000 kilomètres de tests intensifs. Les premiers exemplaires sortent des chaînes pour le Salon de Genève en mars 1950, à raison de 10 véhicules par jour.

### 1950, le début du mythe

La drôle de camionnette est baptisée Type 2, nom peu évocateur qui prend cependant la suite logique de la Type 1, la Coccinelle, premier véhicule de série et premier succès de Volkswagen. La version initiale est tôle et possède des portes latérales, très pratiques pour le chargement. Le modeste 4 cylindres à plat refroidi par air de 1131 cm<sup>3</sup>, directement hérité de la Coccinelle, ne fournit certes que 24 chevaux. Mais il est très compact et se distingue par une fiabilité hors du commun. Doté d'une boîte à 4 rapports, il autorise tout de même une vitesse de pointe de 75 km/h, à vide bien entendu. Quant à la



tenue de route, elle est très satisfaisante. Le poids du conducteur et de son éventuel passager à l'avant est naturellement contrebalancé par celui du groupe motopropulseur. Et comme la charge est placée au centre, l'équilibre à pleine charge reste inchangé, contrairement aux engins concurrents. L'aménagement intérieur est réduit à sa plus simple expression. Le tableau de bord ne comporte que l'essentiel, et la colonne de direction passe entre les pieds... qui touchent presque la carrosserie. Le confort est donc spartiate, mais l'arrière offre un espace énorme et c'est bien le but.

Une version dotée de fenêtres latérales a rapidement vu le jour. Dénommée Combi, elle dispose de deux banquettes démontables qui autorisent une capacité de charge équivalente à la version tôle. Puis vient le Microbus, qui propose jusqu'à neuf places et un intérieur amélioré... ce qui n'est pas très difficile !! Version fourgon, plateau bâché ou non, à cabine simple ou double, bus jusqu'à neuf places et vingt et une fenêtres, de nombreuses versions sont bientôt déclinées et, lorsque sort le 100 000<sup>ème</sup> Type 2 en 1954, le catalogue ne compte pas moins de 30 modèles différents. Le petit utilitaire a très vite trouvé sa clientèle; toutes les professions veulent leur Type 2, au point d'obliger VW à construire à Hanovre une nouvelle usine qui lui est dédiée.



## A la conquête du Monde

La marque Wesfalia crée en 1956 des versions camping-car, qui vont lancer le Combi sur le marché des loisirs. Le voilà devenu universel; la légende est en marche. Comme la Coccinelle dont il utilise les pièces, le Type 2 va dès lors peu évoluer techniquement. Les améliorations touchent principalement à l'équipement général, qui reste assez simple, mais toujours plus pratique. La motorisation subit quelques modifications de détails jusqu'à la sortie du millionième exemplaire en 1962, et l'apparition, l'année suivante, d'un moteur 1500 cm<sup>3</sup> qui fait grimper à 42 chevaux

la puissance disponible. Les ventes vont plus que bon train, et ont explosé sur le continent américain, où Volkswagen est bien implanté. Et lorsqu'arrive 1967, le Combi a définitivement conquis les Etats-Unis. Son caractère rustique et économique séduit toute la génération des hippies et des surfeurs californiens, tant il symbolise la liberté de voyager, et la liberté tout court. Sa carrosserie adopte volontiers les couleurs et les slogans de la culture Pop-Rock émergente, comme le célèbre Peace and Love dont le logo est d'ailleurs assez similaire au sigle VW qui trône à l'avant du Combi. La petite camionnette rondouillarde passe la main en 1967, après 1 800 000 exemplaires produits, et une seconde génération, plus moderne et au look renouvelé, va prolonger ce succès jusqu'en 1979. Depuis lors, le Combi est devenu un véritable phénomène de société. Les modes passent, mais le Combi reste. Il fait même mieux que ça, puisqu'il a désormais très largement dépassé le succès de sa grande sœur, la Coccinelle. Le succès, mais aussi la valeur en collection, puisque les Combi atteignent désormais des sommets dans ce domaine. Un vrai paradoxe, lorsque l'on sait qu'il est né de l'imagination d'une poignée d'ouvriers bricoleurs, au fond d'une sombre usine de l'après-guerre.

