



18 mars 2020

Retour vers le futur : Volkswagen Commercial Vehicles exposera un pionnier de la mobilité électrique au Techno Classica

- **42 ans après sa sortie de l'usine, un rare modèle de l'« Elektro-Transporter » de VW vient rejoindre la collection des modèles ancêtres de Volkswagen Commercial Vehicles**
- **Le T2 électrique a été immatriculé en 1978 par les services de transports municipaux de Berlin**
- **Les « Elektro-Transporter » avaient été construits dans les années 1970 pour un essai qui visait à tester la mobilité électrique**

Volkswagen Commercial Vehicles va électrifier l'édition 2020 du Techno Classica à Essen qui était prévu du 25 au 29 mars, mais qui est, étant donné les circonstances, reporté au mois de juin. L'entreprise de Hanovre va en effet exposer le précurseur du futur ID. BUZZ sous la forme d'un fourgon Volkswagen électrique basé sur le T2. Immatriculé pour la première fois en avril 1978 par les services de transports municipaux de Berlin, il fait maintenant partie de la collection Oldtimer de Volkswagen Commercial Vehicles. Plus qu'un ancêtre, ce Bulli est l'un des rares véhicules classiques zéro émission au monde.

Revenons 50 ans en arrière. Époque à laquelle Volkswagen jetait les bases encore fragiles de la mobilité électrique du futur à Wolfsburg. En 1970, les inventeurs du Bulli et de la Coccinelle créaient une division de développement qui allait concevoir le premier modèle Volkswagen à propulsion électrique. À l'époque déjà, l'objectif était d'exploiter des sources d'énergies alternatives pour être moins dépendant des combustibles fossiles et pouvoir circuler en zone urbaine sans générer d'émissions. En 1972, l'entreprise exposait un premier prototype au Salon de Hanovre. Il s'agissait d'un pick-up à un plateau ouvert. Peu après débutait la courte campagne de production du Transporter électrique de Volkswagen. Celui-ci était proposé non seulement sous forme de pick-up, mais aussi de minibus et de fourgon, et affichait une charge utile exceptionnelle de 800 kg. Et ce, malgré la batterie qui pesait 880 kg à elle seule.

Un des participants à cet essai était la ville de Berlin. Dans les années qui ont suivi, les autorités de la ville ont acheté sept Bulli électriques.

Press contact Volkswagen

Jean-Marc Ponteville
PR Manager
Tél. : +32 (0)2 536.50.36
Jean-marc.ponteville@dieteren.be

S.A. D'leteren N.V
Maliestraat 50, rue du Mail
1050 Brussel/Bruxelles
BTW/TVA BE0403.448.140
RPR Brussel/RPM Bruxelles



Plus d'informations

<http://www.dieteren.be/dieteren-auto-fr.html>



L'un d'entre eux était un T2 produit en 1977 et immatriculé le 14 avril 1978 par les services de transports municipaux de Berlin, division des égouts. Il était orné du slogan : « Alimenté à l'électricité – écologique ». Berlin avait, de fait, pris cet essai très au sérieux : une station de changement de batterie avait été installée dans le quartier de Tiergarten. Elle permettait, en cinq minutes à peine, de remplacer la batterie vide par une batterie chargée. Cette opération était possible, car il suffisait de pousser la batterie installée sous la surface de chargement pour l'extraire. Volkswagen avait développé la technologie de charge et d'échange de batterie en collaboration avec la Rhenish-Westphalian Electricity (RWE) et General Electric Street Vehicles Co. (GES).

Il était également possible de charger la batterie de traction au plomb de Varta en branchant un connecteur dans une interface placée à l'arrière du Bulli. Il y a plus de 40 ans, le Transporter du futur disposait déjà d'un système de récupération d'énergie qui permettait de stocker l'énergie cinétique lors du freinage. La batterie pouvait stocker 21,6 kWh, une quantité d'énergie suffisante pour permettre au transporteur électrique de Volkswagen de parcourir jusqu'à 85 km. La force motrice provenait d'un moteur shunt à courant continu et excitation séparée produit par Bosch (plus tard Siemens). Ce moteur fournissait une puissance constante de 16 kW (22 ch) qui pouvait brièvement atteindre 32 kW (44 ch). Le couple maximum était de 160 Nm.

Ainsi alimenté à l'électricité, le Transporter de 2 170 kg pouvait atteindre une vitesse maximale de 75 km/h, ce qui était tout à fait suffisant pour une utilisation en zone urbaine. Mais le modèle est allé plus loin encore : le Transporter électrique de Volkswagen a marqué le point de départ du processus de développement qui a conduit des générations d'ingénieurs à tenter de créer un Bulli zéro émission destiné à la production en grande série. Ce qui a manqué pendant des décennies est une technologie de batterie véritablement pratique. Les choses sont différentes aujourd'hui. Volkswagen Commercial Vehicles propose déjà l'e-Crafter, un grand fourgon zéro émission moderne. En 2022, l'ID. BUZZ et l'ID. BUZZ Cargo prendront leur envol. Prêt pour le futur de la mobilité.

Le Groupe Volkswagen

www.volkswagenag.com

D'ieteren

<http://www.dieteren.com/fr>
