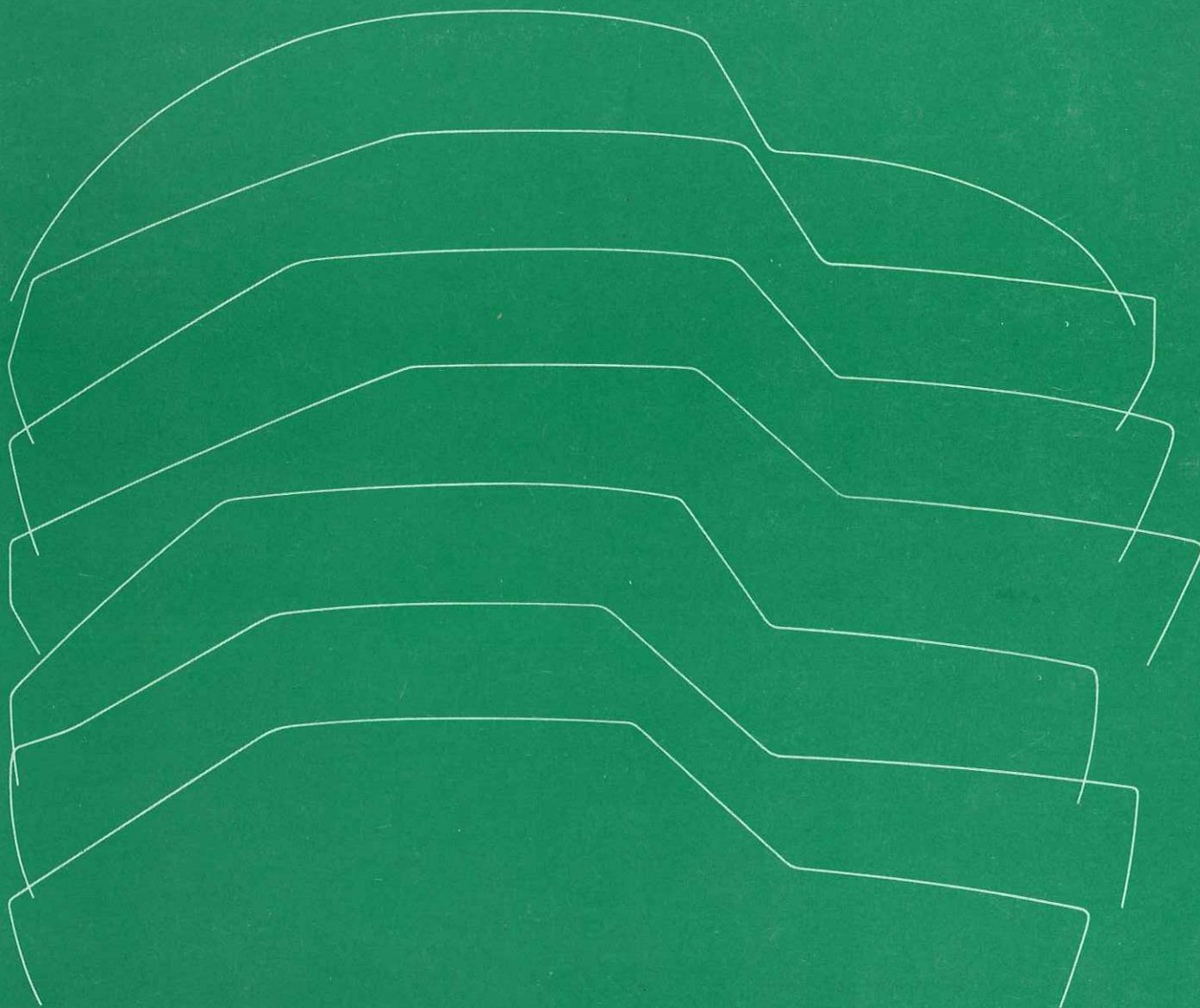




Petite chronique



Cette brochure a pour but de mettre sous les yeux du lecteur intéressé certains faits tirés de l'histoire de la Volkswagenwerk et donc d'un épisode de l'évolution économique.

En 1934, le Dr. Ferdinand Porsche avait établi les contacts qui lui permirent de concrétiser ses idées sur la Volkswagen (la voiture populaire). On peut considérer les études et les véhicules antérieurs à cette époque comme prélude à cette tâche. La rédaction des exigences concernant une Volkswagen par le Docteur Porsche le 17 janvier 1934 exprime pour la première fois concrètement quelles conditions une Volkswagen doit remplir.

«Une Volkswagen ne doit pas être une petite voiture aux dimensions réduites aux dépens de ses qualités routières et de sa longévité, et d'un poids relativement important, mais au contraire un véhicule rationnel ayant des dimensions normales et un poids relativement limité, ce qui pourrait être réalisé en recourant à des méthodes fondamentalement nouvelles.

Une Volkswagen ne doit pas être une petite voiture de puissance réduite aux dépens de sa vitesse maximale et de sa bonne aptitude en côte, mais un véhicule rationnel avec une puissance lui conférant une vitesse maximale normale et l'aptitude en côte nécessaire.

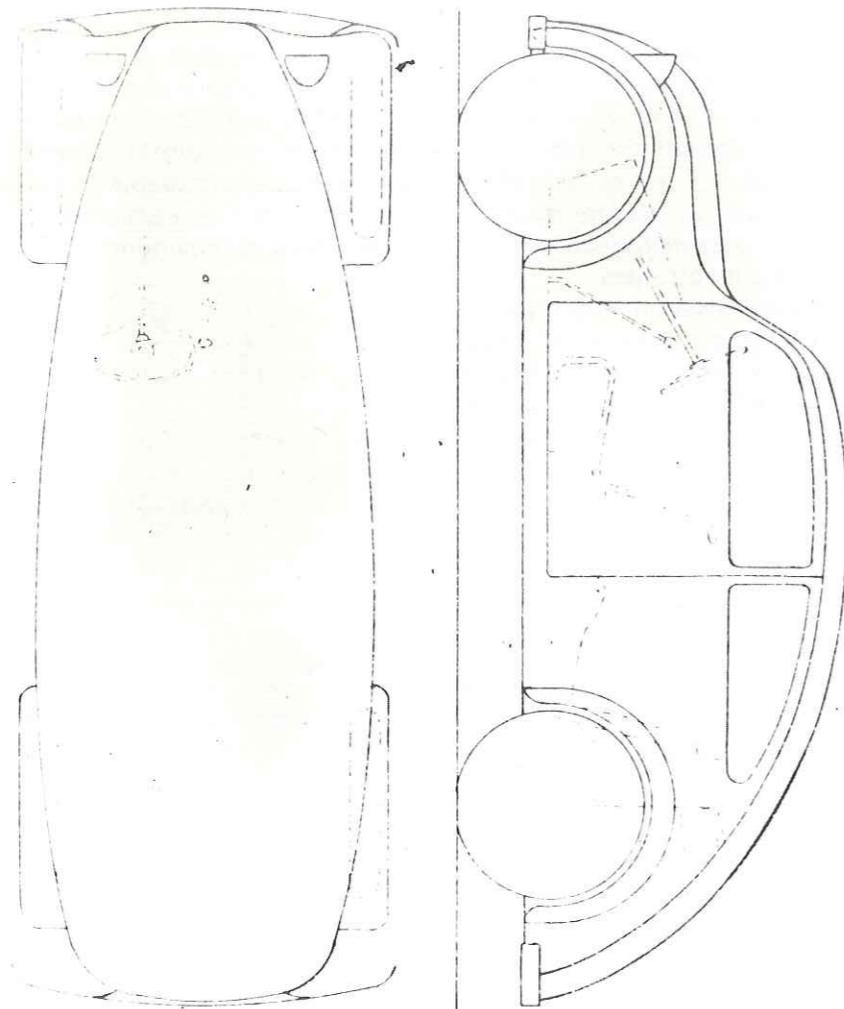
Une Volkswagen ne doit pas être une petite voiture dont la taille serait diminuée aux dépens du confort des passagers, mais bien plus un véhicule rationnel dont la répartition de l'espace de l'habitacle serait normale, c'est-à-dire plus confortable.

Une Volkswagen ne doit pas être un véhicule d'utilisation limitée, elle doit plutôt, grâce à un simple changement de la carrosserie, répondre à toutes les tâches pratiques qui peuvent survenir, donc servir non seulement de véhicule de transport de personnes mais aussi de véhicule de livraison,

et être adaptée à certaines tâches militaires.

Une Volkswagen ne doit pas être munie d'équipements compliqués, qui exigent un entretien plus soigné, mais plutôt un véhicule aménagé aussi simplement que possible de manière à réduire l'entretien à un minimum.

Croquis extrait de «l'annexe de l'exposé» sur la construction d'une voiture populaire allemande» par le Dr. Ing. h. c. Ferdinand Porsche.



- Le 17 janvier, Ferdinand Porsche présente au ministère des transports du Reich son «exposé sur la construction d'une voiture populaire allemande». Il marque le premier contact officiel entre un chef d'entreprise privée et le nouveau gouvernement du Reich en ce qui concerne cette affaire.

- L'idée d'une Volkswagen est mentionnée pour la première fois le 8 mars, lors de l'ouverture de l'exposition automobile de Berlin, où l'on expose également un modèle du système Porsche d'essieu avant à roues indépendantes avec suspension par barres de torsion.

- La Volkswagen doit avoir les dimensions suivantes:

Voie	1200 mm
Empattement	2500 mm
Puissance maximale	26 ch
Régime maximal	3500/min
Poids à vide	650 kg
Prix de vente	1550 RM
Vitesse maximale	100 km/h
Aptitude en côte	30 %
Consommation moyenne de carburant	8 l/100 km
Type de construction	essieu à doubles leviers de suspension

Le Dr. Ing. h. c. Ferdinand Porsche.

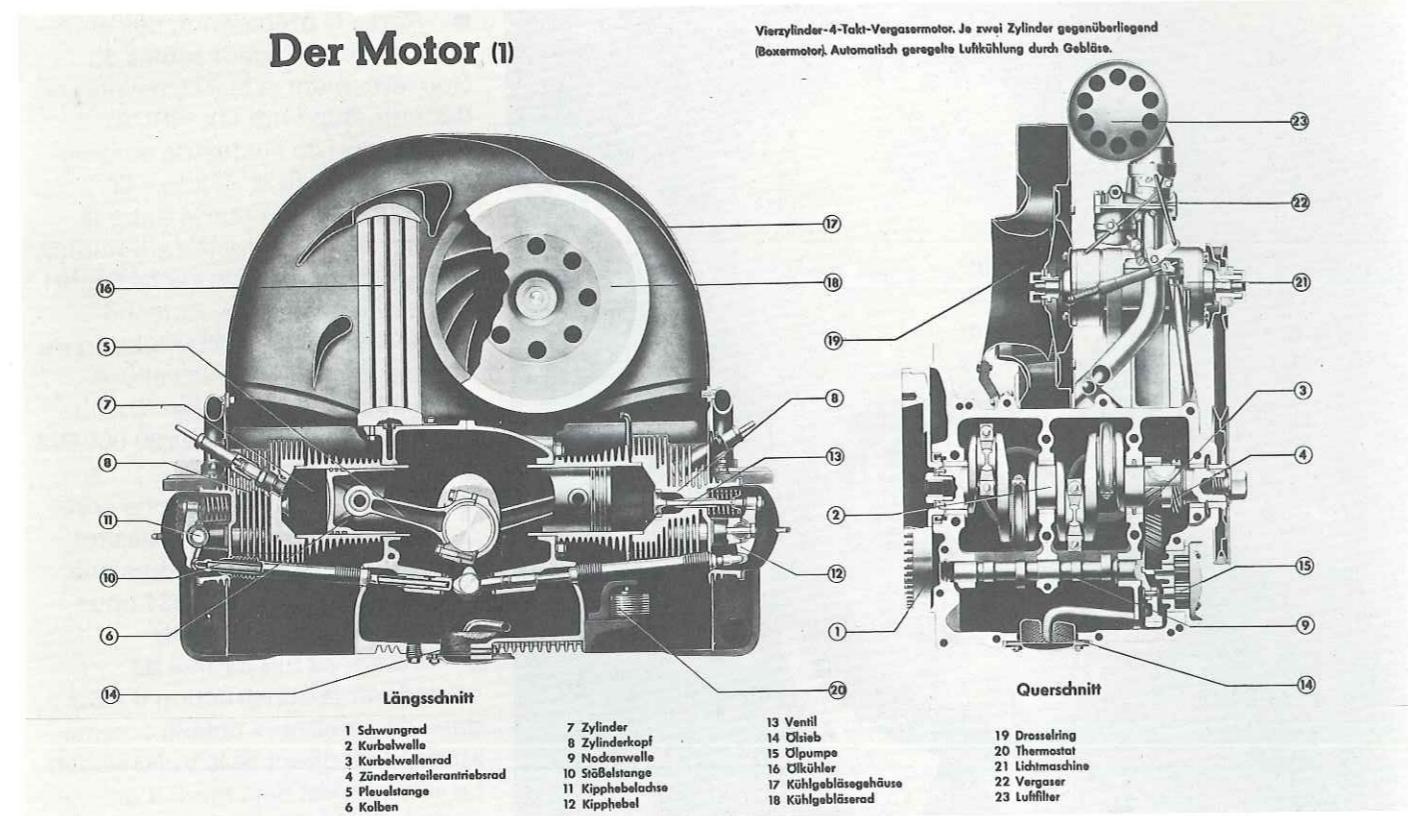


- Après la préparation des entretiens entre les responsables du Gouvernement et le Reichsverband der Automobilindustrie (RDA) (Fédération de l'industrie automobile), on aboutit le 22 juin à la conclusion d'un contrat entre la Fédération de l'Industrie automobile et la Dr. Ing. h. c. F. Porsche GmbH.

À la suite de cela, Porsche termina en 10 mois l'élaboration du premier prototype de la voiture populaire ou Volkswagen. On lui verse, à titre d'honoraires 20 000 RM par mois.

- Les idées du Dr. Porsche concernant la Volkswagen se basent sur des travaux préliminaires que l'entreprise fondée en 1931 pour les firmes Zündapp et NSU concrétisa, ce qui permet de considérer la construction d'NSU dans de nombreux détails comme antécédent direct de la Volkswagen. Le véhicule est déjà muni d'un moteur arrière à quatre cylindres horizontaux opposés et refroidi par air – possédant comme élément de suspension la barre de torsion.

Moteur à quatre cylindres horizontaux opposés avec refroidissement par air.

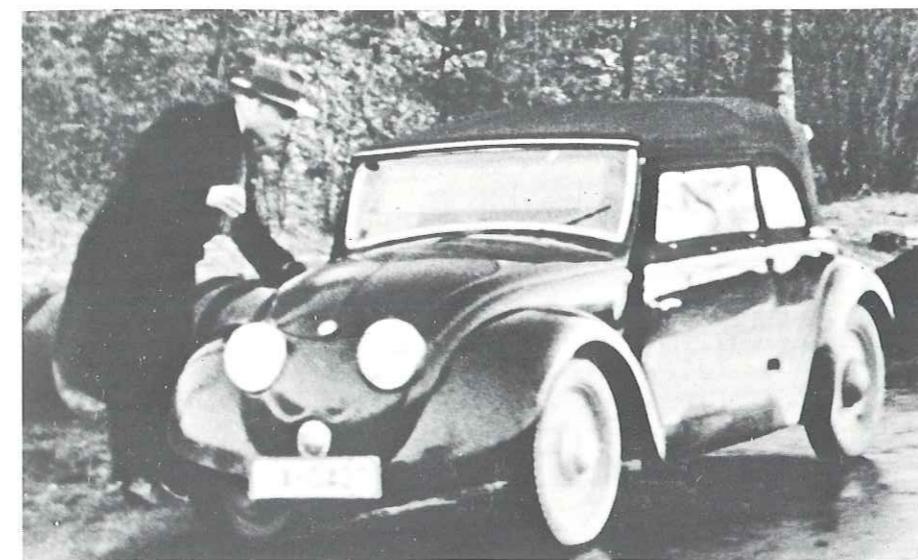


- Chez Porsche, on travaille à la Volkswagen sans trop se soucier du public. Il s'agit avant tout de trouver les solutions idéales à la construction d'une voiture au prix de vente préalablement fixé en dessous de 1000 RM.
- Les difficultés se font particulièrement sentir à propos de la carrosserie et du moteur à utiliser.

- Déjà au début de l'année 1935, il est manifeste que la date prévue et le prix exigé pour la Volkswagen sont impossibles à respecter. C'est la raison pour laquelle la Fédération de l'Industrie Automobile prolonge son contrat avec le Dr. Porsche de 12 mois.
- A l'exposition automobile à Berlin de 1935 on annonce les essais

des premiers modèles de la Volkswagen pour le milieu de l'année.

VW 3 Cabriolet 1936. VW 3, année de construction 1936.



- En février, on termine les deux premières Volkswagen, une limousine et un Cabriolet; toutes deux sont équipées d'un moteur à refroidissement par air à deux cylindres à deux pistons et à deux temps. En mars, on présente ces véhicules à une commission d'industriels. Simultanément une nouvelle date de présentation d'un châssis de Volkswagen prêt à la mise en production est fixée. Les moteurs ne s'avèrent pas satisfaisants lors des essais.

● L'évènement le plus important dans l'histoire de l'évolution de la Volkswagen est le grand parcours d'essai du 10 octobre au 22 décembre 1936.

Trois prototypes démarrent sous le contrôle de la Fédération de l'Industrie Automobile des grandes Ecoles techniques de Berlin et de Stuttgart à l'occasion du «grand essai» sur 50 000 kilomètres.

Il s'agit de véhicules faisant partie de la série VW 3. Il faut couvrir alternativement deux parcours d'essai: un parcours sur route nationale en Forêt-Noire et un parcours sur autoroute de Stuttgart à Bad Nauheim et retour. Dans un rapport final sur ces essais, on résume ainsi le résultat des parcours:

K. Gesamturteil.

In kurzen Worten kann das Ergebnis der Versuchsfahrt wie folgt zusammengefasst werden:

Die Bauart hat sich bisher als zweckmässig erwiesen.

Die Versuchswagen haben sich auf der 50000 km-Fahrt im allgemeinen bewährt. Es sind zwar eine Anzahl von Schäden vorgekommen und Mängel aufgedeckt worden. Sie alle sind jedoch nicht grundsätzlicher Natur und voraussichtlich technisch ohne grössere Schwierigkeiten beherrschbar. Verschiedene Baugruppen, wie z. B. Vorderachse und Bremsen, erfordern zur Weiterentwicklung noch eingehende Versuche.

Der Betriebsmittelverbrauch hält sich in befriedigenden Grenzen.

Die Fahrleistungen und Fahreigenschaften des Wagens sind gut.

Das Fahrzeug hat demnach Eigenschaften gezeigt, die eine Weiterentwicklung empfehlenswert erscheinen lassen.

Es ist zu erwarten, dass die nächsten 30 Probewagen, deren Herstellung in einer mit allen modernen Einrichtungen versehenen bewährten Automobil-Fabrik unter Ausnutzung der Erfahrungen dieser Versuchsfahrt im Gange ist, bei einer neuen, ebenso systematisch durchgeführten Dauerprüfung wesentlich bessere Ergebnisse bringen werden.

Sämtliche Original-Unterlagen, Beobachtungsbogen, Stammkarten, Tachografen-Blätter usw. stehen den Herren Mitgliedern der Technischen Kommission des R.D.A. zur Einsichtnahme jederzeit zur Verfügung.

Gesehen:
Dr. Ing. h.c.
F. Porsche G.m.b.H.

Lie Fahrtleitung:

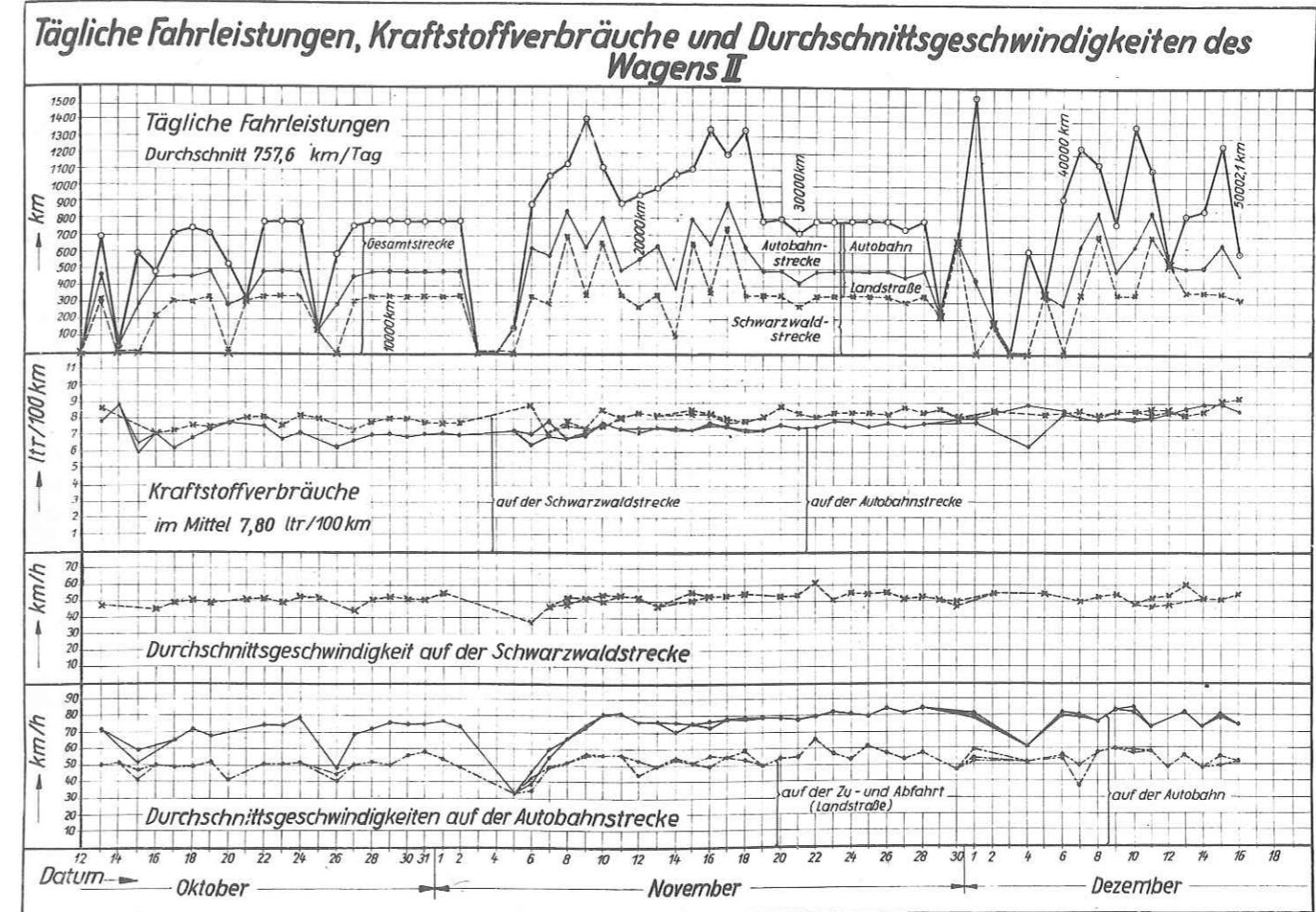
Schütz *Wörny*

REICHSVORBÄU DER AUTOMOBILINDUSTRIE E.V.

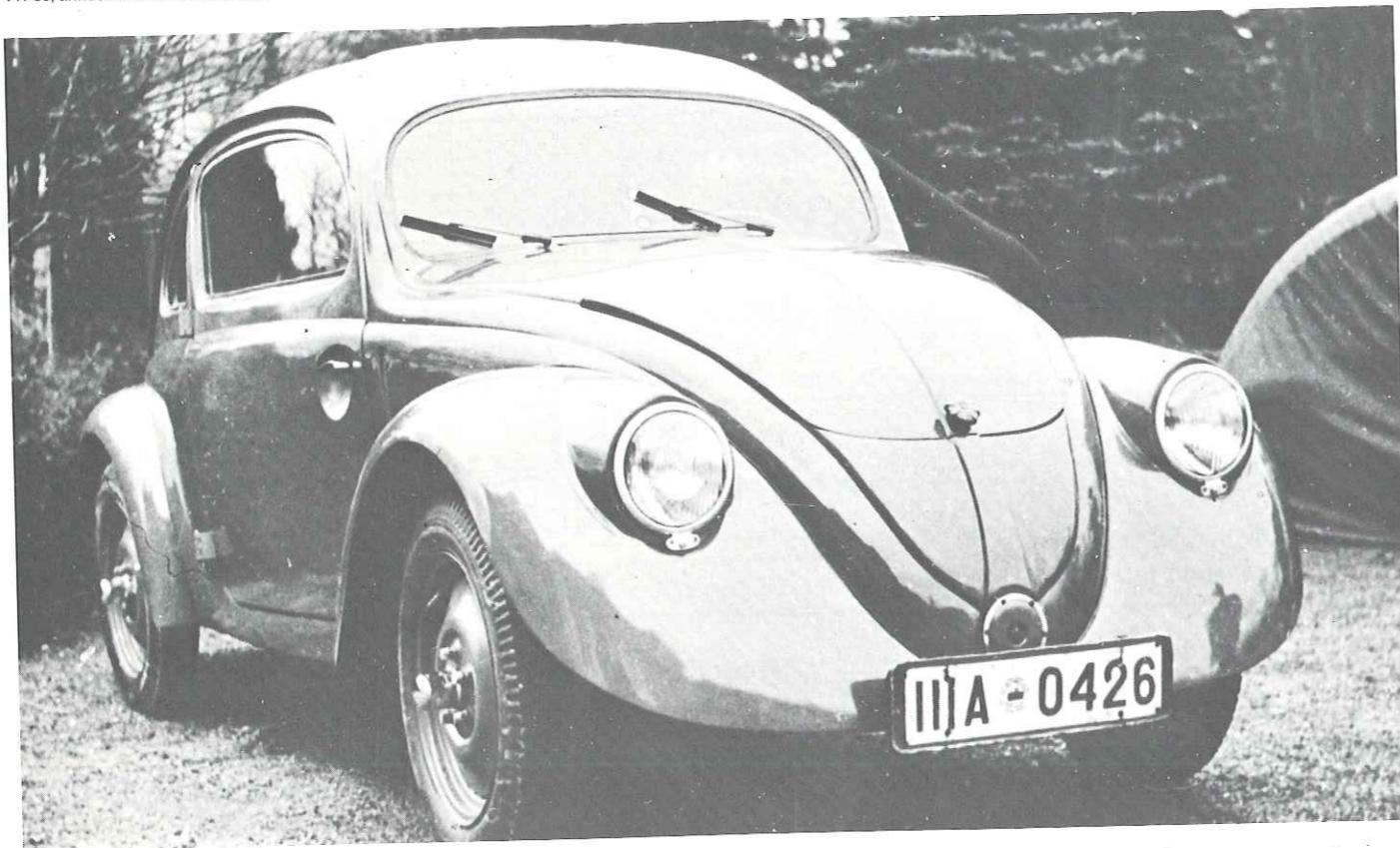
F. Porsche

Altmeyer

Diagramme du parcours du 12 octobre au 16 décembre 1936. Parcours d'essai VW 3.



VW 30, année de construction 1937.



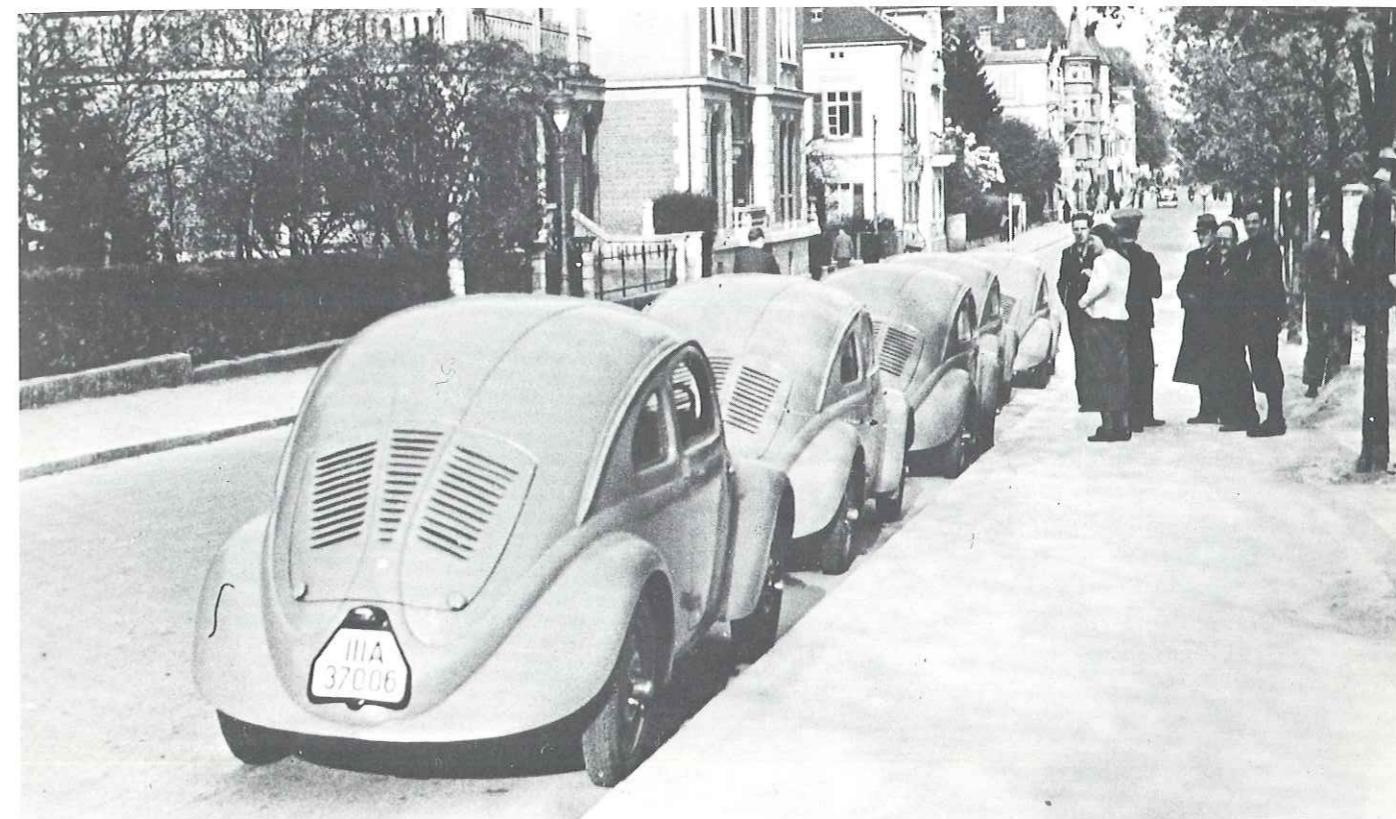
- Une autre présérie est construite par la Dr. Porsche GmbH en collaboration avec les firmes Daimler-Benz et Reutter & Co, sous la désignation VW 30. Ces véhicules parcourent au total 2,4 millions de kilomètres de parcours d'essai dont la plus grande part en Forêt-Noire: en ville, sur routes nationales et sur autoroute entre Francfort et Bruch-

sal. Aucune critique importante n'est formulée.

- La même année, le Gouvernement du Reich donne au chef du Front du Travail Allemand la mission de construire la Volkswagen, l'usine Volkswagen ainsi qu'une ville s'y rattachant. La Fédération de l'Industrie Automobile avait redonné auparavant le projet

Volkswagen au Gouvernement.

Parcours d'essai de la VW 30.



- La GEZUVOR (Société pour la Préparation de la Volkswagen) est fondée le 28 mai. A sa tête se trouvent le Dr. Porsche, le Dr. Lafferentz et J. Werlin. Le 16 septembre, la société prend le nom de Volkswagenwerk GmbH. Le siège de la société est Berlin jusqu'en 1948. Grâce aux fonds du Front du Travail Allemand, la société

est dotée de 50 millions de RM.

- Lors d'un voyage en Amérique, le Dr. Porsche signe des contrats de livraison de machines-outils avec les fabricants américains et engage des spécialistes de production germano-américains pour l'usine Volkswagen.

- On termine les avant-projets de l'usine. D'ici à la fin de l'année, on

investira déjà 1,7 million de RM dans le projet Volkswagen.

Prototype VW. Année de construction 1938. Voiture KdF.

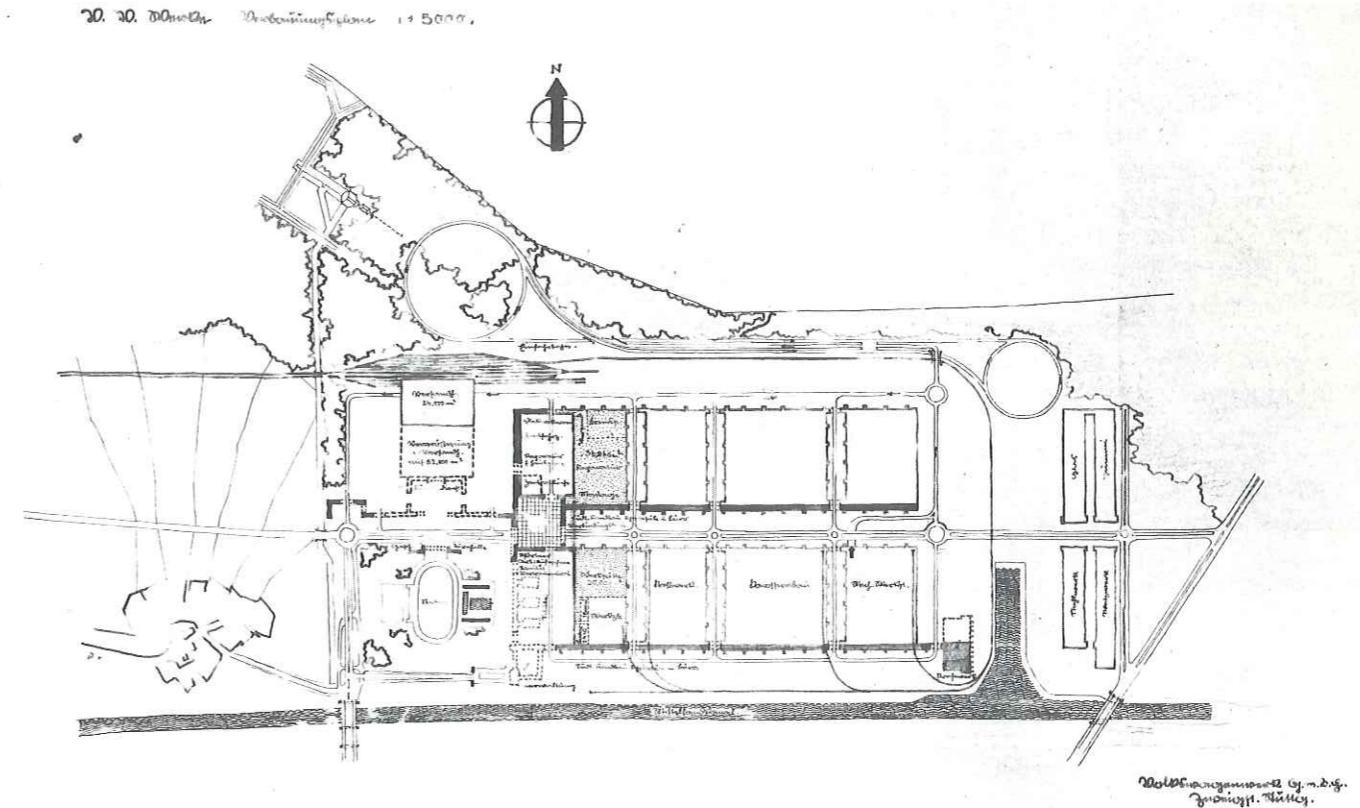


● Début 1938, la Volkswagen est terminée et a sa forme définitive. Le véhicule fait encore partie de la présérie VW 38 qui continue à être testée et qui en même temps est présentée pour la première fois en grande pompe à l'opinion publique lors de parcours de presse et de propagande. Le prix de vente doit, selon la volonté

du Gouvernement du Reich, s'élever à 990 RM. Il peut être épargné en versements hebdomadaires de 5 RM grâce à l'organisation KdF.

● On confie au Dr. Porsche la planification complète de l'usine Volkswagen. Il restera le responsable jusqu'en 1945.

Plaque de l'usine Volkswagen.



● Le 26 mai 1938, on pose la première pierre de l'usine Volkswagen à proximité de la ville de Fallersleben. C'est le début de la construction de la plus grande fabrique automobile du monde sous un même toit. ● Dans une première phase 10 000 personnes dans l'équipe principale et 7 500 dans la deuxième équipe

doivent construire 500 000 véhicules par an.

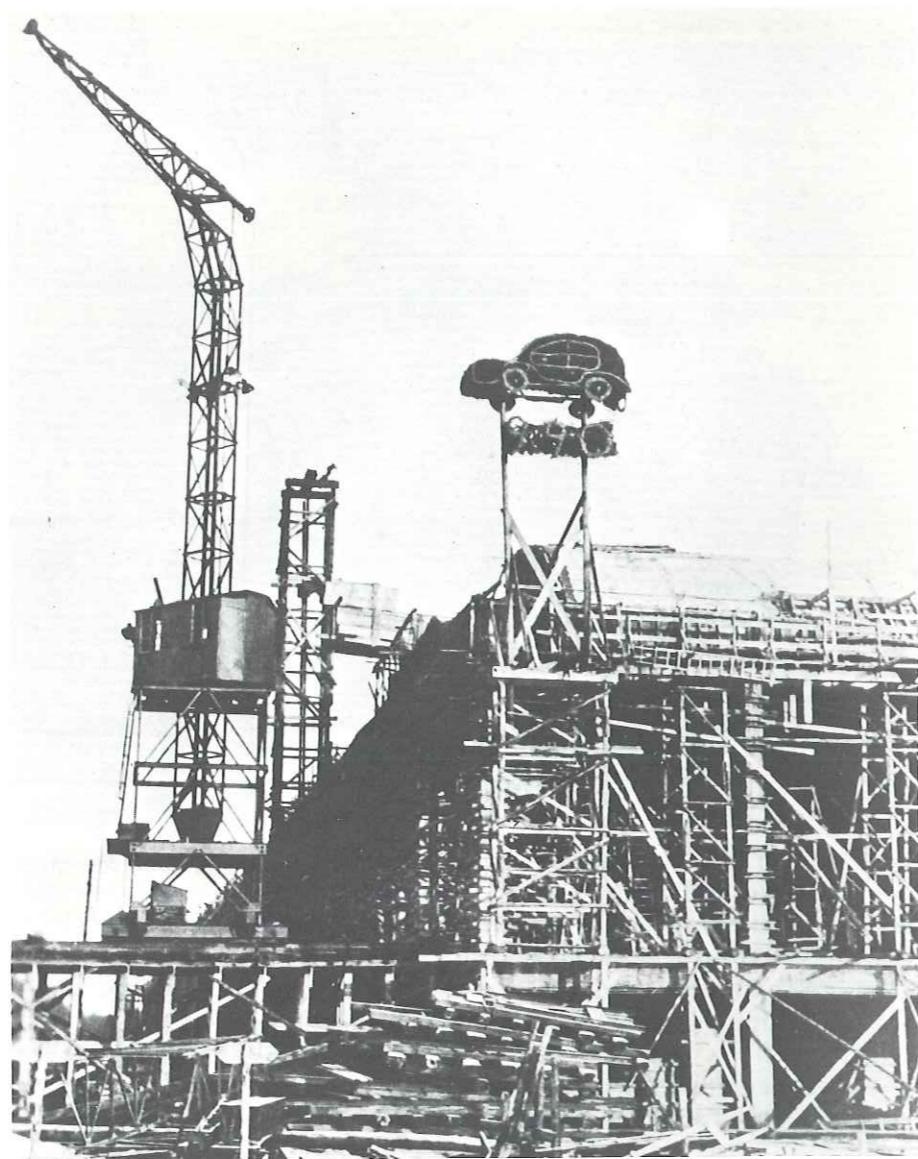
● On prévoit d'accroître dans un deuxième stade, la production annuelle jusqu'à 800 000, voire 1 000 000 de véhicules avec un effectif maximum de 30 000 personnes.

● Des équipements de loisirs sur des terrains largement dimen-

sionnés doivent être aménagés dans le périmètre de l'usine près des halls de production.

● La construction de la «ville de la voiture KdF» débute la même année; une fois terminée, elle devra abriter 90 000 habitants.

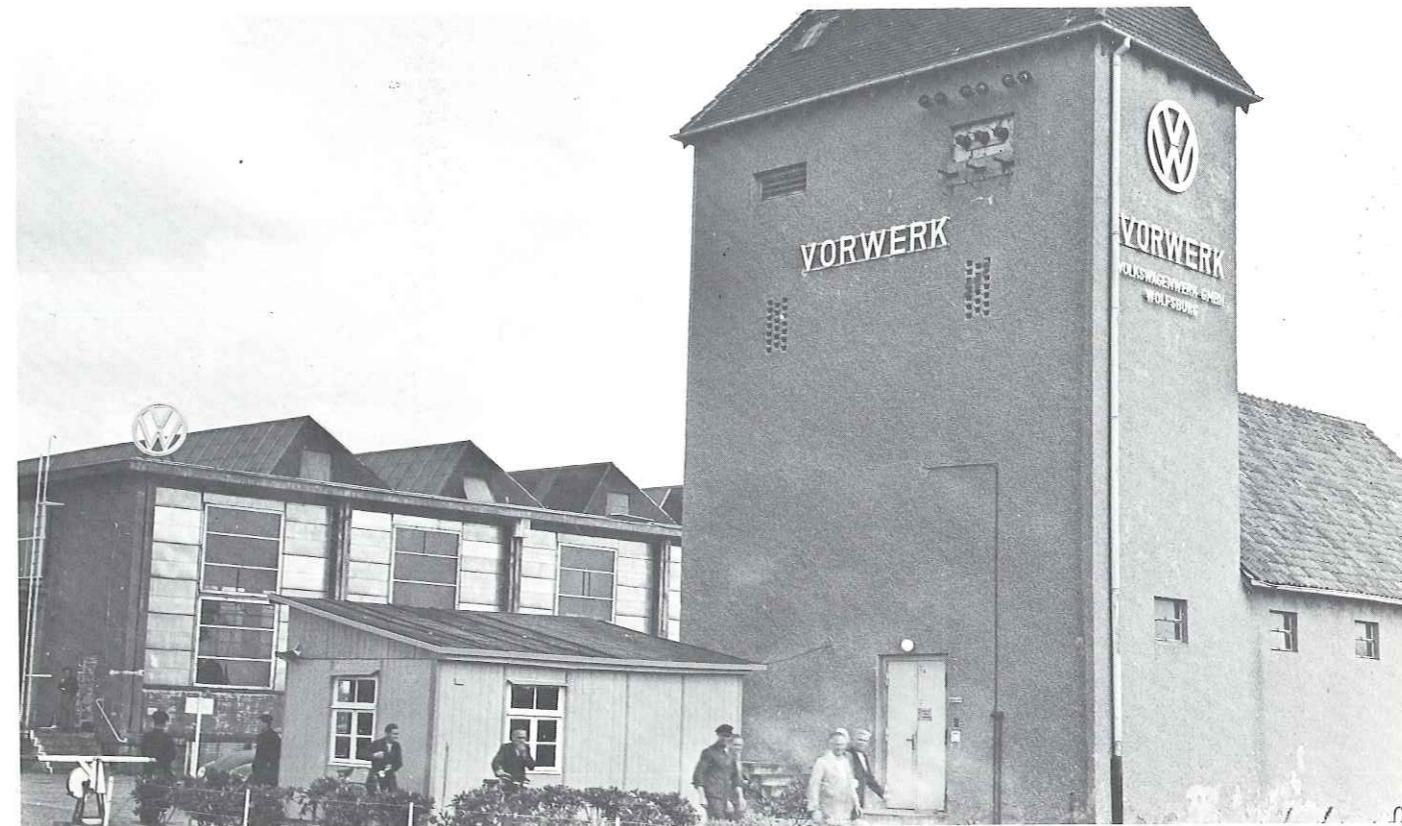
Achèvement du gros oeuvre de l'usine Volkswagen 1939.



● Après les progrès rapides des travaux, la construction des halls est dès le mois d'avril 1939 suffisamment avancée pour que l'on puisse commencer à les aménager. Les machines venant des USA, destinées à l'équipement sont en partie déjà arrivées.

● Comme première version spéciale de la Volkswagen, on termine en septembre la fabrication du type 64 (40 ch, 140 km/h) en vue d'un long parcours prévu ce mois-là: Berlin-Rome. Lorsque la guerre éclate, la construction de l'usine Volkswagen est arrêtée. Depuis le lancement du système d'épargne de la Voiture KdF, du premier août 1938 à la fin 1939, on enregistre environ 170 000 demandes d'épargne.

L'usine Volkswagen de Brunswick.



● L'usine pilote de Brunswick dont la construction avait été entreprise avant celle de l'usine principale en février 1938, est terminée au milieu de l'année 1939. Dans cette usine, on doit former des apprentis qui travailleront plus tard comme ouvriers professionnels à l'usine principale. On projette également d'aménager une école

d'ingénieurs où doivent être formés des chefs d'équipe qualifiés venus de toutes les régions d'Allemagne pour en faire des ingénieurs maison. En raison du début de la guerre, on ne formera qu'une promotion.

Le «Kübelwagen-VW» type 82.



- L'usine Volkswagen pas encore terminée est réquisitionnée pour différentes tâches d'armement. Le véritable but, la construction de la Volkswagen, passe au second plan. Malgré tout, le 15 août, la première Volkswagen pouvant être vendue quitte l'usine.

- En tout, on construira 630 véhicules de ce type avant la fin de

la guerre.

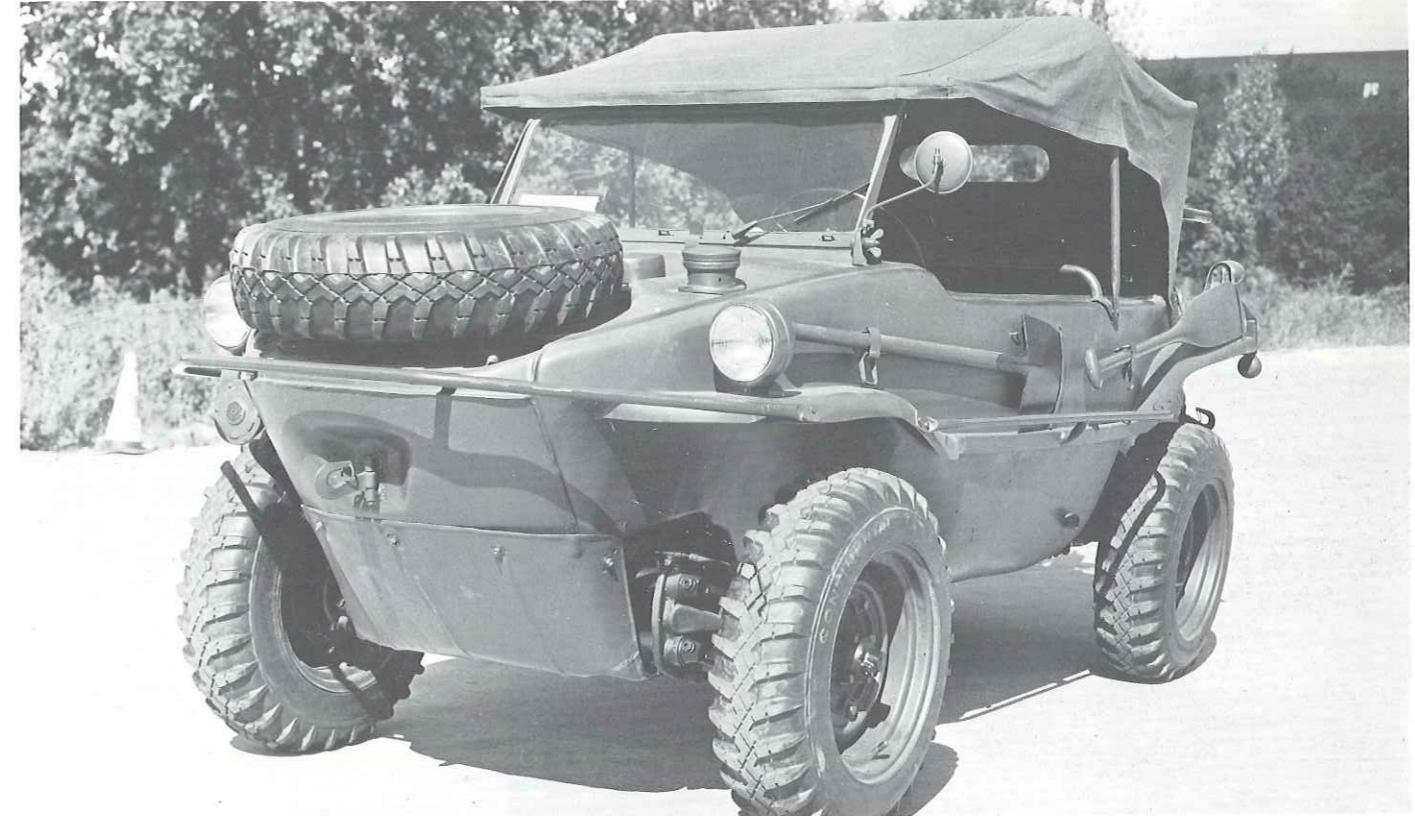
- On produit néanmoins en nombre moins important des Kübelwagen ou jeeps pour la Wehrmacht.

- En 1940, elles sont produites en série; aussi en construira-t-on environ 1000 unités cette année-là. Jusqu'à la fin de la guerre, on produit environ 50000 unités.

- On lance le moteur stationnaire VW (devenu plus tard le moteur industriel VW).

- L'usine Volkswagen subit les premiers bombardements, sans être cependant trop endommagée.

VW type 166 – le «Schwimmwagen»



- La petite voiture amphibie type 166 ou «Schwimmwagen» est la mise au point la plus importante de cette année. On en produira bien 14000 unités.

- La production de l'année 1943 s'élève à 26 177 véhicules (d'ici à la fin de la guerre, on produira environ 70 000 «Kübelwagen» et «Schwimmwagen»).

- Le capital social de la Volkswagenwerk GmbH passe en mai 1941 de 50 millions à 100 millions de RM; en juillet, il sera augmenté à nouveau de 50 millions de RM.

- La Volkswagenwerk emploie 12 712 personnes à la fin de l'année 1942.

Destructions dans l'usine Volkswagen.



- Plusieurs bombardements effectués de jour détruisent environ les deux tiers des installations. On déplore 73 morts et 160 blessés. D'ici à la fin de l'année, les dommages résultant de la guerre se montent à 86 millions de RM.
- A partir de l'automne 1944, on évacue machines et équipements hors de l'usine. Tandis que les chaînes de montage demeurent à l'usine, on transfère de plus en plus les machines plus coûteuses et les services de fabrication des pièces dans des abris préparés, situés dans les environs. Là, on continue à travailler intensément, si bien qu'en dépit des sérieux bombardements, on n'en arrivera jamais à l'arrêt complet de l'usine.

Plan de l'usine Volkswagen.



- Vers la fin de la guerre, le travail continue presque sans interruption à l'usine Volkswagen. (le montant des dommages résultant de la guerre est de 156 millions de RM).
- A l'arrivée des alliés, l'usine emploie environ 9000 personnes; la ville compte 17 109 habitants. La plupart logent dans des baraque-

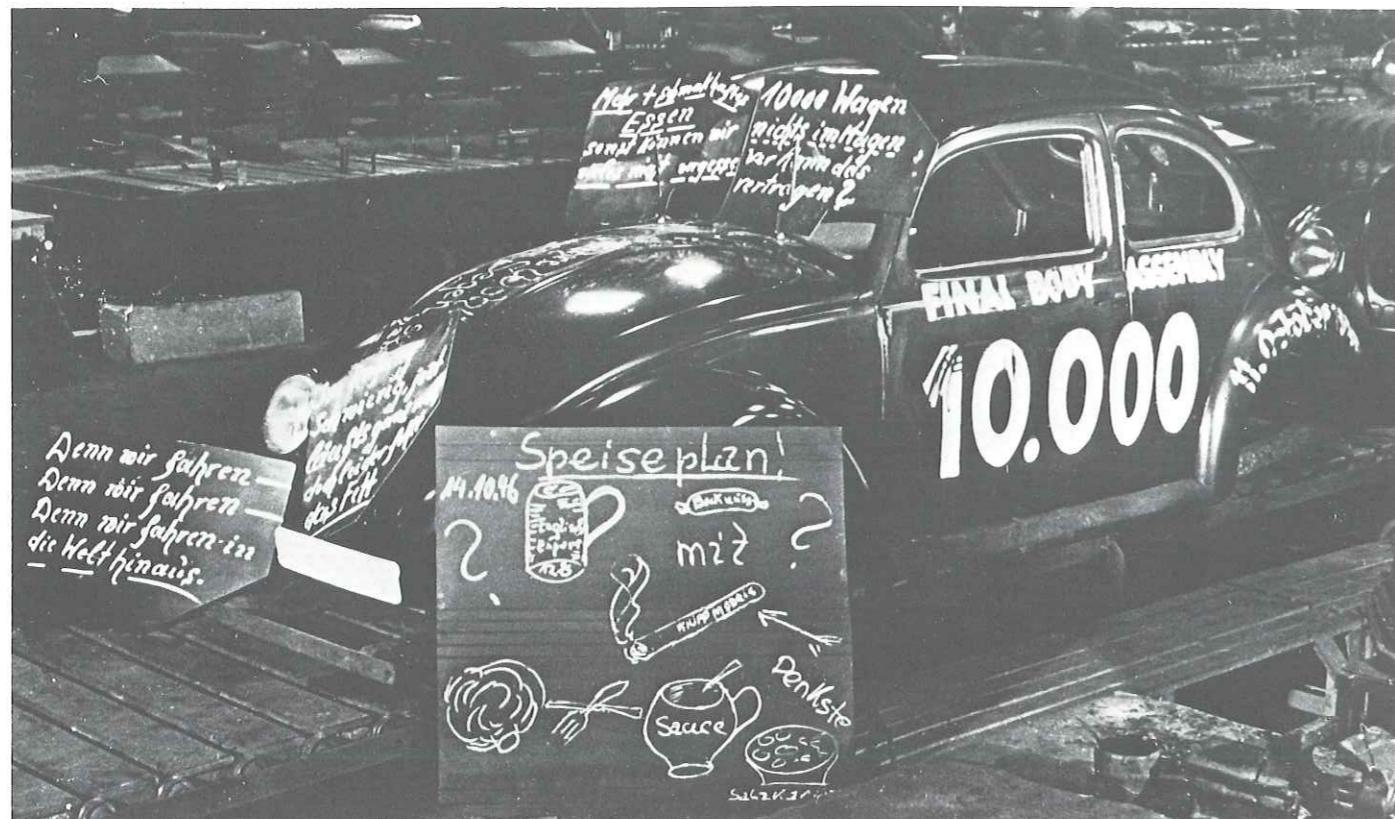
ments.

- L'assemblée des délégués municipaux organisée par le gouvernement militaire britannique décide dès sa première séance, le 25 mai 1945, de débaptiser «la ville de la voiture KdF» pour l'appeler Wolfsburg.
- La Volkswagenwerk prend le nom de «Wolfsburg Motor Works»

et sert tout d'abord d'atelier de réparation pour les véhicules militaires.

- Jusqu'à la fin de l'année, on construit 1785 voitures pratiquement à la main – des «Kübelwagen» pour la plupart.

La 10000ème carrosserie VW 14 octobre 1946.



- En 1946, on est encore principalement occupé à déblayer. Cependant on parvient pour la première fois à construire en quantité relativement grande, les «vraies» Volkswagen.
- Le 14 octobre, la 10 000 ème Volkswagen fabriquée depuis la fin de la guerre quitte la chaîne. Le prix de la limousine standard est

- finalement fixé à 5000 RM après de nombreuses fluctuations au cours de l'année.
- Bien que la production mensuelle prévue de 2000 voitures en moyenne ne soit pas atteinte, on construit 10 020 véhicules avant la fin de l'année.
- Cette année-là, des Volkswagen sont livrées pour la première fois à

des administrations allemandes en zone britannique. Les livraisons aux particuliers ne sont pas encore permises.

Remise des premiers véhicules d'exportation à l'importateur VW en Hollande Ben Pon.

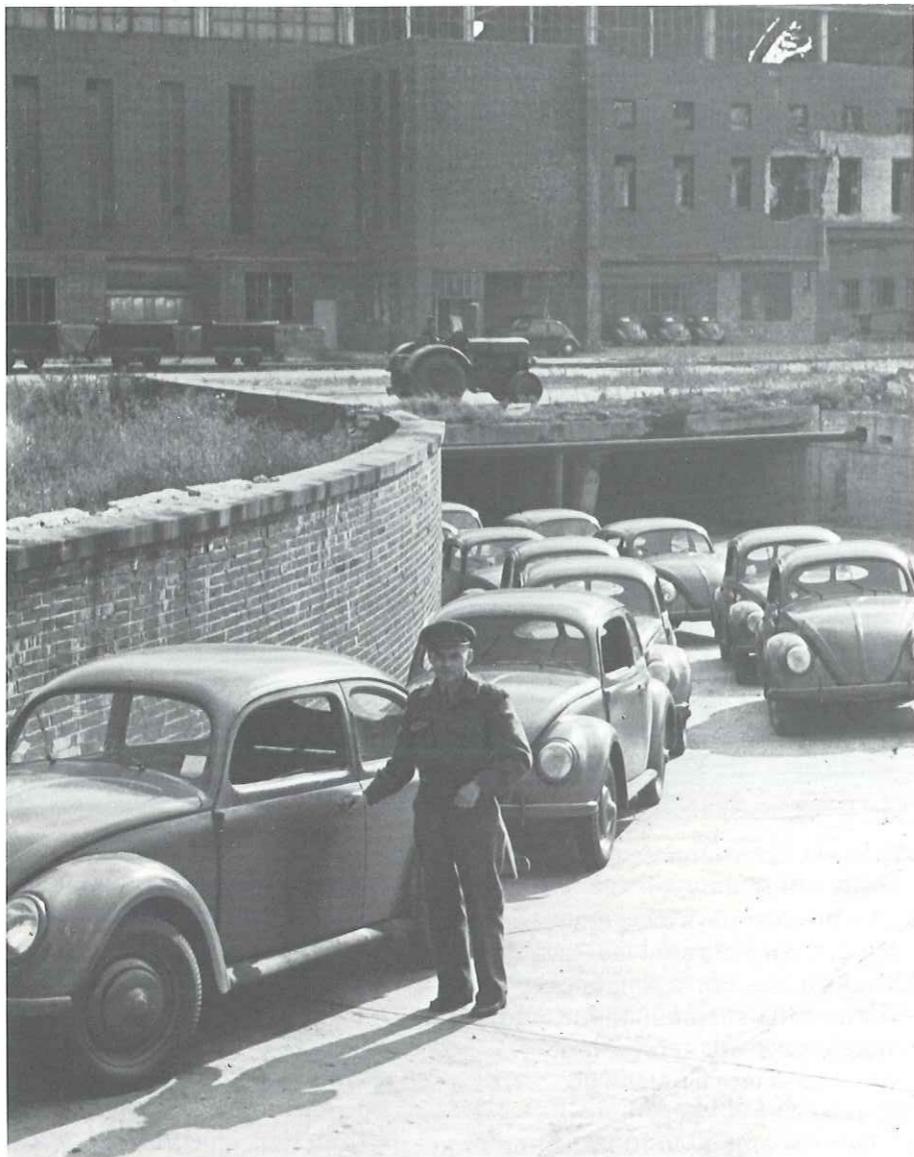


- Des évènements extérieurs gênent encore énormément la production de la Volkswagenwerk: au début de l'année, l'usine doit s'arrêter en raison du manque de charbon.
- La direction de l'usine décide de participer à la foire de Hanovre.
- La décision de la direction de l'entreprise d'exporter des Volks-

- wagen est déterminante pour la réussite future.
- Le premier pays avec lequel on signe des contrats sont les Pays-Bas. Les frères Pon à Amersfoort nommés officiellement importateur général Volkswagen reçoivent comme première livraison 56 limousines.
- Le 5 décembre, le 100 000 ème

moteur Volkswagen est fabriqué.

Voiture CCG pour le Gouvernement militaire britannique.



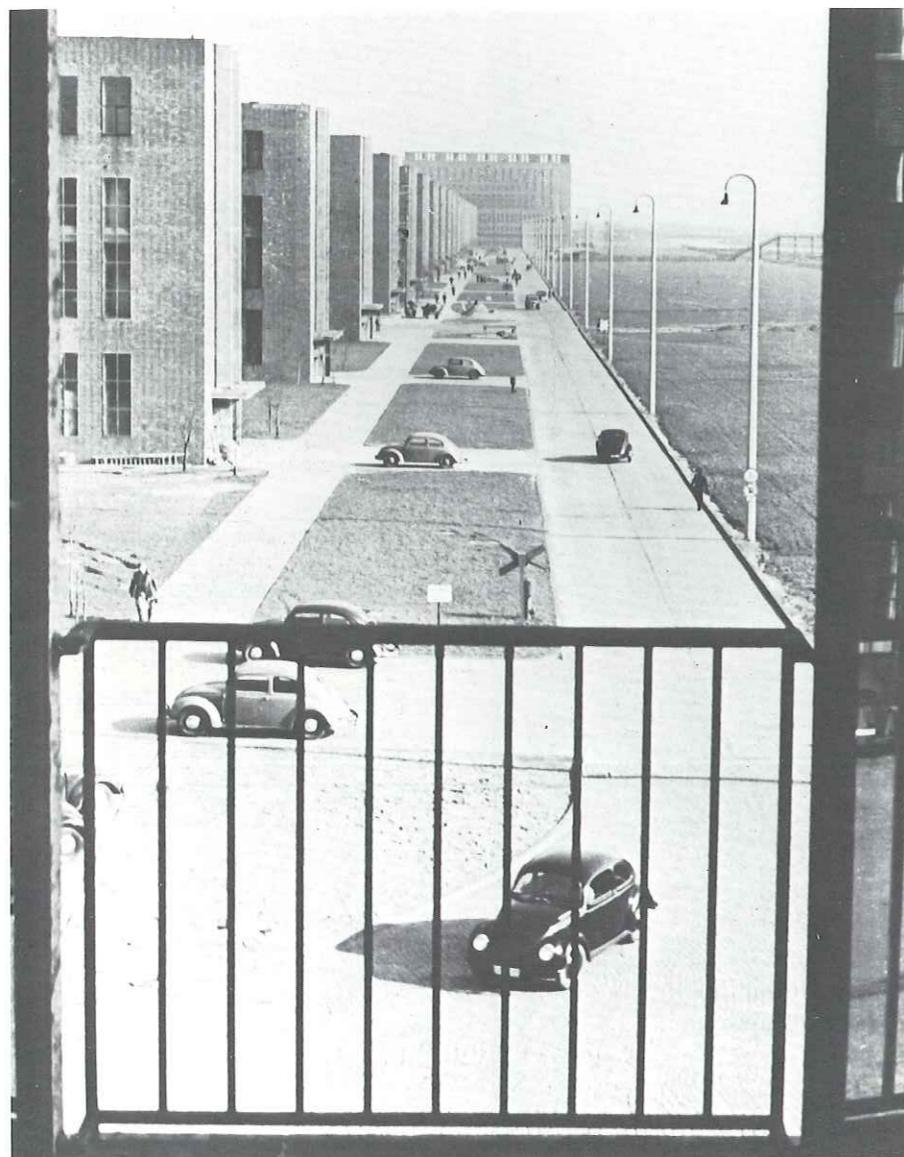
- Comme auparavant, une grande part de la production est livrée comme véhicules CCG (Control Commission for Germany) au Gouvernement militaire britannique.
- Pour poursuivre la mise en oeuvre et l'amélioration du service après-vente, le service pièces de rechange et le service d'échanges-standard pour la Volkswagen sont créés en 1947.
- L'effectif total compte à la fin de l'année 8382 personnes. La production annuelle est de 8990 voitures dont 1656 exportées.

Dipl.-Ing. Heinrich Nordhoff



- Le 1er janvier 1948, le Dipl.-Ing. Heinrich Nordhoff prend la direction de la Volkswagenwerk. Grâce à un contact étroit avec le personnel, il obtient rapidement de remarquables résultats au niveau de la production. Il lui revient le grand mérite d'avoir édifié l'organisation de la vente et de l'après-vente de la Volkswagenwerk en Allemagne et à l'étranger. Ainsi Volkswagen peut devenir au cours des années suivantes le plus grand constructeur automobile d'Europe.
- Le 28 février est créé le service d'assurance Volkswagen (VVD). Il offre aux clients Volkswagen un service qu'aucune autre organisation de vente automobile et qu'aucune entreprise d'assurance n'avait pu proposer jusque-là.

Vue de l'usine Volkswagen en 1948.



- L'exportation vers le Danemark, le Luxembourg, la Suède, la Belgique et la Suisse commence. En tout, on exporte 4464 Volkswagen cette année-là. Ainsi, l'exportation représente 23% de la production et apporte 21 millions de DM en devises.

- La production totale de 1948 atteint 19244 voitures particulières. La Volkswagenwerk a une part de 63,5 pour cent du marché intérieur, la production Volkswagen représente 64,4% de la construction de voitures particulières allemandes.

- 8361 personnes font maintenant partie de l'usine; le salaire moyen horaire est de 1,11 DM.

- En mai, la 25000^{ème} Volkswagen quitte la chaîne. Le siège de la société, primitivement à Berlin, est transféré à Wolfsburg le 29 juillet.

- En octobre, le «Hilfsverein ehemaliger VW-Sparer e.V.» (association des anciens épargnants VW de Niedermarsberg) est fondé; il exige la livraison des Volkswagen commandées par contrat d'épargne KdF.

Remise de l'usine au Gouvernement fédéral.



- Le Gouvernement militaire allié renonce au contrôle des biens jusque-là confisqués dont l'usine Volkswagen fait partie. Conformément au décret 202 des forces d'occupation, le droit de libre disposition afférent à la Volkswagenwerk GmbH est remis au Gouvernement fédéral. Le Gouvernement fédéral charge le Land de

Basse-Saxe d'exercer ses droits.

- Une Coccinelle Volkswagen est envoyée par bateau aux USA par l'importateur général hollandais Pon. C'est ainsi que la coccinelle Volkswagen commence sa marche triomphale en Amérique.

Cabriolet VW.



● Le 13 mai, la 50 000^{ème} Volkswagen quitte la chaîne de montage. Pour accroître les ventes, on fonde une filiale: Volkswagen Finanzierungsgesellschaft mbH (Société de Financement Volkswagen).

● Le 1er juillet, on présente le modèle export de la Volkswagen. Il coûte 5450 DM. En même temps Karmann présente à Osnabrück un

Cabriolet VW carrossé quatre places. Ce sera le Cabriolet fabriqué le plus longtemps et en plus grand nombre dans le monde.

● La production annuelle de la Volkswagenwerk s'élève à 46 154 véhicules; l'effectif compte 9497 personnes.

● La Volkswagenwerk a une part de marché de 49,3%. Sa production

représente 50% de la production allemande de voitures particulières. Elle exporte dans sept pays. La production journalière s'est élevée à 172 voitures en moyenne.

La 100000^{ème} Volkswagen.

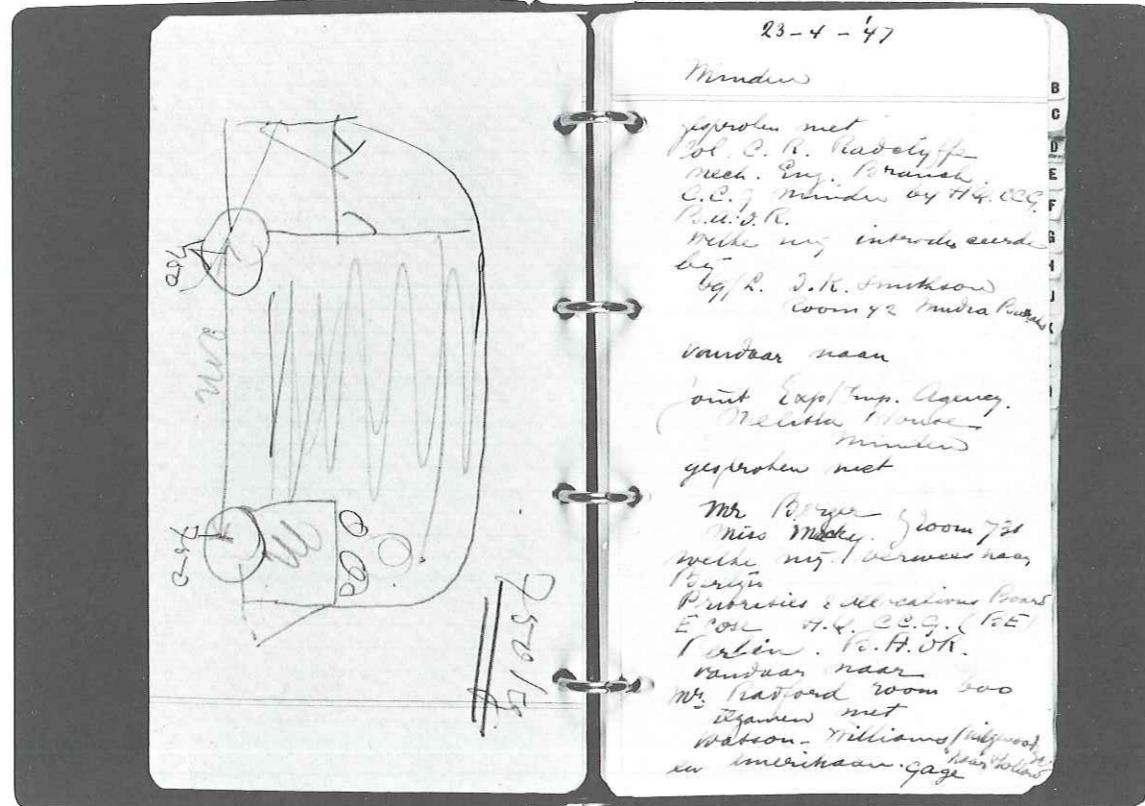
● On fête ce jubilé le 4 mars. On apporte au moteur des améliorations considérables. Le modèle export est de plus équipé de freins hydrauliques. La Volkswagen existe pour la première fois avec toit ouvrant; cette version coûte 5050 DM pour la VW Standard et 5700 DM pour la VW Export.

● Les livraisons de véhicules désassemblés (CKD: completely knocked down) destinés à être montés au Brésil ou en Irlande commencent.

● En reconstruisant le hall N° 3 qui est- avec 70 000 m² de surface au sol le plus grand atelier de fabrication d'Allemagne du nord, la Volkswagenwerk a retrouvé sa surface de production d'origine, dont elle disposait avant la guerre.



Extrait du cahier de croquis de Ben Pon. L'utilitaire Volkswagen.



● En mars débute la production en série de l'Utilitaire Volkswagen, un type de véhicule complètement nouveau qui n'est autre que le résultat longuement mûri d'un croquis de l'importateur hollandais Pon. Peu de temps après, on construira en plus du modèle normal, le minibus et le combi VW. D'ici à la fin de l'année, la production journalière s'élève à 60 véhicules. Tout comme la Coccinelle, ce véhicule deviendra dans les prochaines années une grande vedette du marché.

● Depuis la réforme monétaire, environ 1100 logements ont été créés à Wolfsburg avec la participation de l'Usine.

L'entreprise a versé durant cette

période 7,5 millions de DM pour la construction de logements sociaux. La construction d'un foyer avec 561 lits commence au même moment. Les prestations sociales facultatives s'élèvent à 12,3 millions de DM.

La 250 000ème Volkswagen.



● Des événements politiques font ombre sur la réussite économique de la Volkswagenwerk. On en arrive à plusieurs reprises au cours de l'année à des arrêts de travail et à la réduction d'horaires à cause de la pénurie de matières. Le 5 octobre, la 250 000ème Volkswagen quitte cependant la chaîne. Elle est offerte au personnel par tirage au sort. La

production annuelle s'élève à 105 712 véhicules dont 12 003 Utilitaires Volkswagen. La Volkswagenwerk exporte dans 29 pays. En République fédérale, il existe 729 représentations qui emploient au total plus de 11 000 personnes.

● Sur décision du ministre des finances de la République fédérale et du Land de Basse-Saxe, le capital

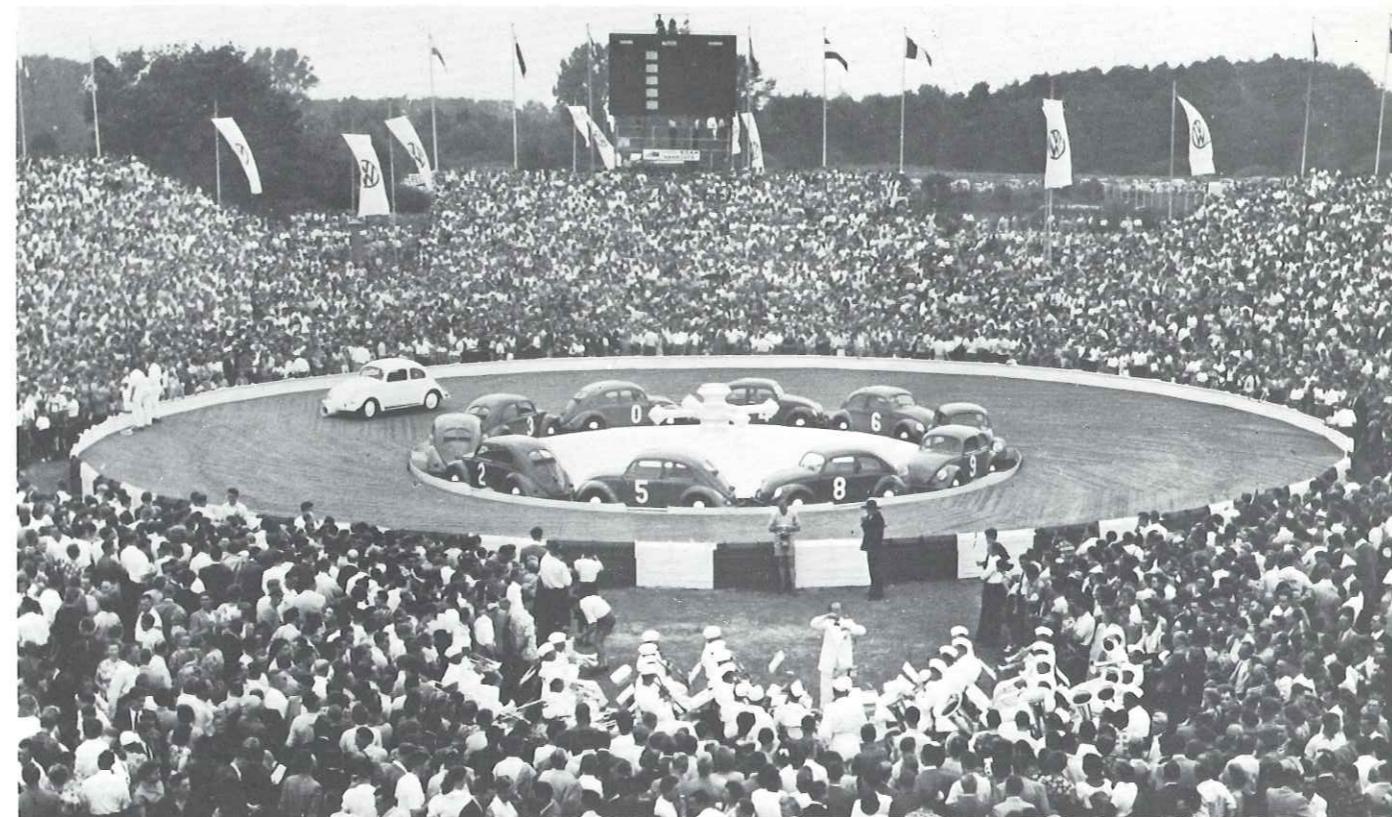
social de la Volkswagenwerk GmbH est fixé à 60 millions de DM au lieu de 150 millions de RM, soit un rapport de 5 à 2. Un comité de gestion doit faire fonction de conseil de surveillance.

L'exposition Franz-Marc.



- L'Usine organise à Wolfsburg une exposition Franz-Marc.
- Le 5 novembre, la ville de Wolfsburg reçoit de la Volkswagenwerk la somme de 9,5 millions de DM pour un premier équipement communal.
- Cette année-là, on construit 136 013 Volkswagen, soit 28,7% de plus que l'année précédente.
- Grande innovation technique de l'année 1952: la boîte de vitesses synchronisée sur le modèle Export VW et le Cabriolet.
- La Volkswagen Canada Ltd., fondée à Toronto devient filiale de la Volkswagenwerk.

Fête organisée à l'occasion de la sortie de la 500 000ème Volkswagen.



● Le 3 juillet, la 500 000ème Volkswagen quitte la chaîne. On fête ce jubilé dans l'Usine même. Le 28 août, le conseil de gestion en place depuis le 22 mai 1951 est remplacé par le conseil de surveillance en vertu des règlements de la législation sur l'organisation des entreprises. En 1953, la production passe à 179 740 voitures. La part de la Volks-

wagenwerk dans la construction des voitures particulières en République fédérale se monte à 42,5% celle des véhicules utilitaires à 40,9%. On exporte 68 754 véhicules; les recettes en devises atteignent 254,2 millions de DM. La production moyenne journalière est de 673 véhicules.

VW do Brasil les premiers bâtiments de l'usine.



● Le 23 mars 1953 est fondée à São Paulo la Volkswagen do Brasil S.A, qui se développera au point de devenir la plus importante des filiales de l'entreprise.

● Un conseil d'étude des propositions d'amélioration examine 619 suggestions dont 236 se verront attribuer des primes d'un montant total de 74 963 DM.

● Le 8 décembre 1953, l'Usine de Wolfsburg accueille son 250 000ème visiteur depuis la fin de la guerre.

● L'effectif s'élève à 20 569 personnes à la fin de l'année.

● La même année, la Volkswagen-Wohnungsbau GmbH (Société de construction d'habitations) se charge de mettre à la disposition

des membres du personnel des habitations plus confortables et plus nombreuses.

Le 100 000ème Utilitaire VW.



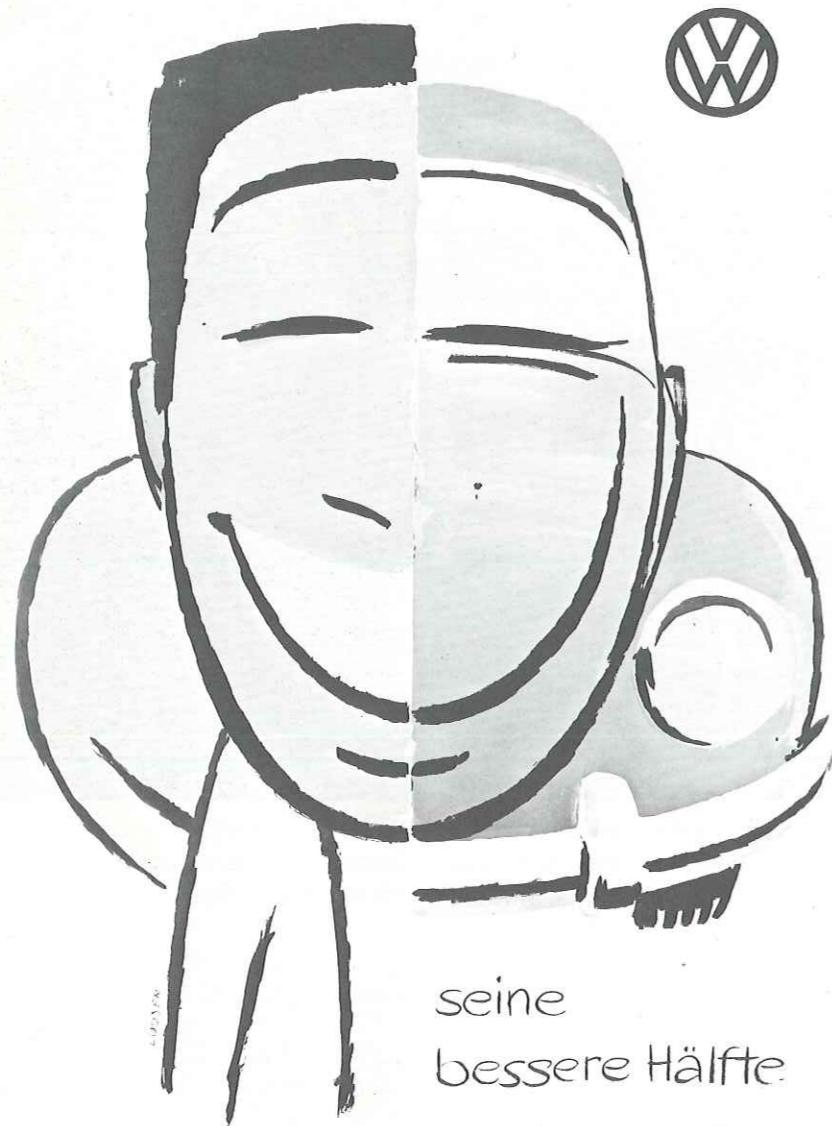
● Au début de l'année, la puissance du moteur VW est portée à 30 ch.

● Le premier film en couleurs sur l'historique de la Volkswagenwerk, intitulé «A la force du poignet» est présenté en avant-première.

● Le 9 octobre, le 100 000ème Utilitaire quitte la chaîne. La production journalière avoisine

maintenant les 80 Utilitaires.

● Pour la première fois, le personnel reçoit une prime annuelle de bilan.



- Le grand succès de la Coccinelle avant tout aux Etats-Unis est à attribuer en premier lieu à la réussite de sa publicité. Dès 1954, plusieurs affiches sont primées à l'exposition «Das Firmengesicht» (le visage de l'entreprise), organisée par la Fédération des graphistes allemands à Berlin.



- Le 5 août, on termine la 1.000.000ème Volkswagen. A cette occasion, le Professeur Nordhoff reçoit la grande croix du mérite avec l'étoile de l'ordre du mérite de République fédérale d'Allemagne, et devient citoyen d'honneur de la ville de Wolfsburg.
- Le personnel organise une grande fête pour célébrer le jubilé

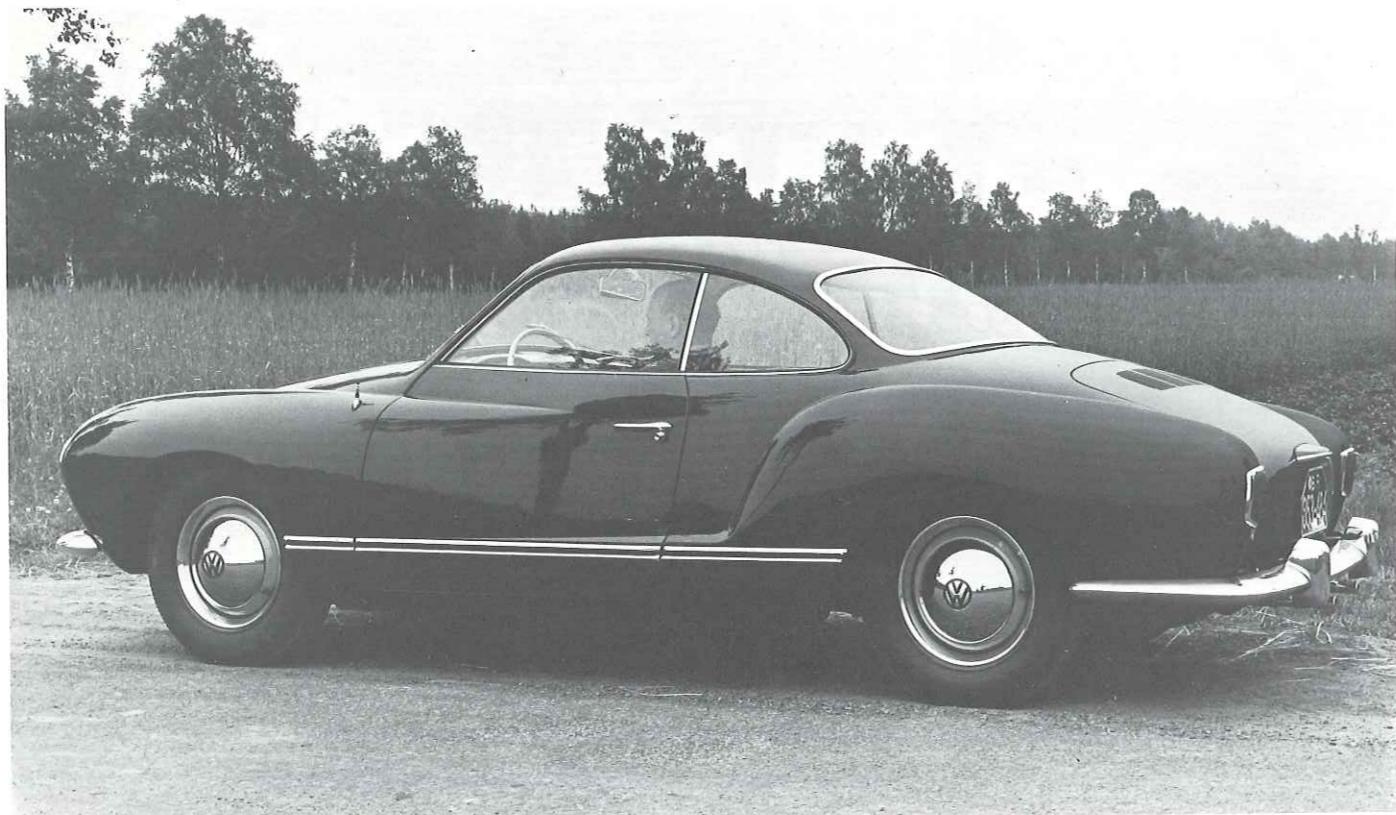
de la production. On continue à améliorer techniquement la Volkswagen et on lui donne un meilleur équipement.

- A Hanovre, on commence la construction de l'usine d'utilitaires Volkswagen.

- Le 21 février est conclu le contrat de premier équipement au profit de la ville de Wolfsburg,

entre la République fédérale, le Land de Basse-Saxe, la Volkswagenwerk et la ville de Wolfsburg. Par ce contrat, la ville se voit attribuer au lieu d'un versement en liquide, la propriété de la plus grande part des terrains situés sur le territoire de la ville.

Le Coupé VW-Karmann Ghia.

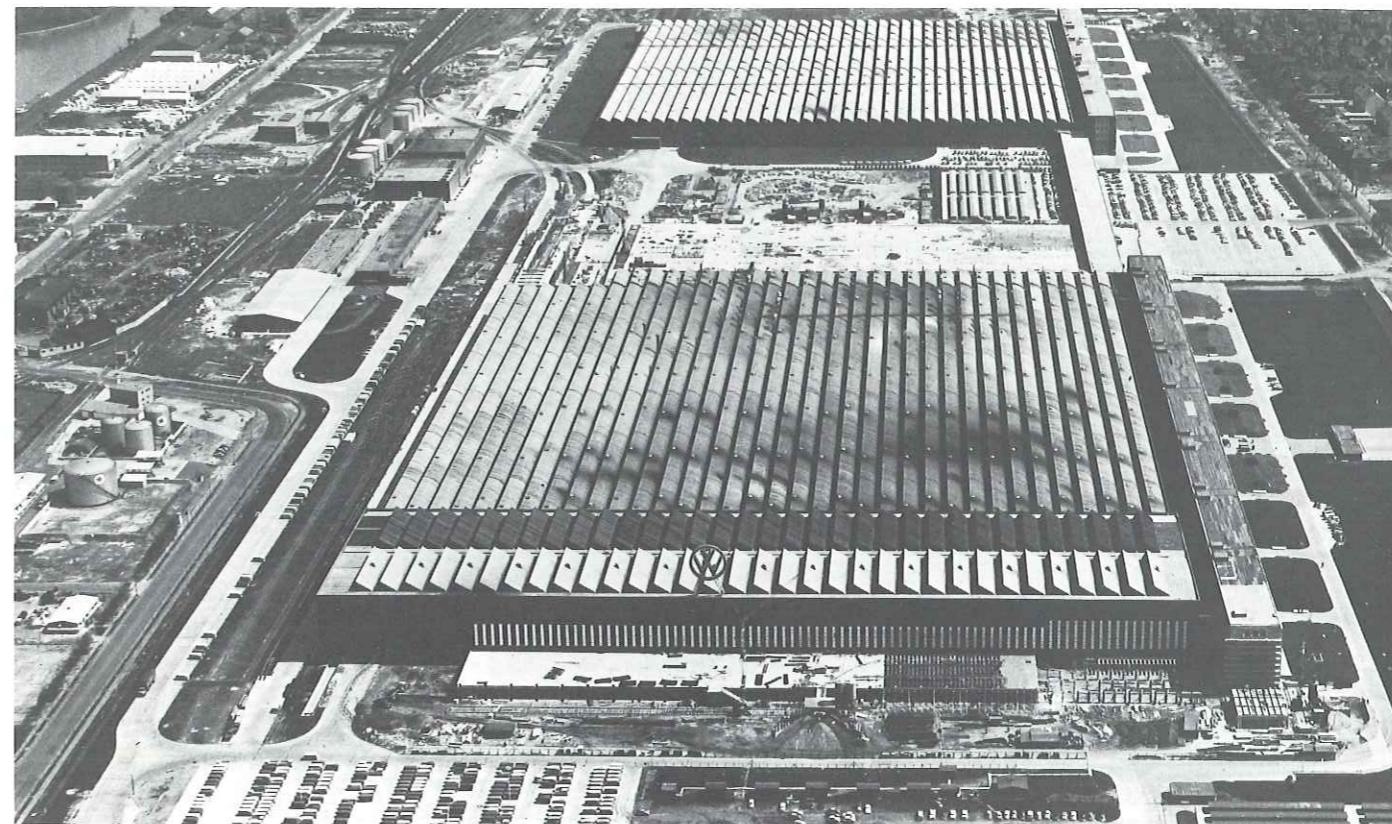


- On présente le nouveau Coupé Karmann Ghia nouvellement conçu en collaboration avec la firme Karmann. Prix: 7 500 DM. La production débute le 11 août 1955.
- On crée la Volkswagen of United States Inc. le 19 juillet et la Volkswagen of America Inc. le 27 octobre à Englewood Cliffs, en temps que société de diffusion pour

le marché américain.

- C'est une année très brillante sur le plan des affaires; on peut porter la production à environ 330 000 véhicules.
- Avec 36,3%, la Volkswagenwerk possède la plus grande part de la production de véhicules en République fédérale.

Vue aérienne de l'usine Volkswagen de Hanovre.



- Le 8 mars, la nouvelle usine de production de véhicules utilitaires de Hanovre ouvre ses portes.
- Entre le début de la production en 1950 et le 13 septembre de cette année, on a produit 200 000 Utilitaires.
- La Volkswagenwerk acquiert les actions de l'importateur

sud-africain et crée comme filiale une usine de montage.

- L'effectif de toutes les usines Volkswagen s'élève en 1956 à 35 672 personnes.

Passerelle pour piétons entre l'usine et la ville.



- La ville de Wolfsburg compte 49 629 habitants, l'Usine emploie en moyenne annuelle 31 500 personnes. Ville et Usine sont reliées par un pont pour les voitures et par deux passerelles pour piétons. Pour permettre au personnel de se rendre à l'usine plus aisément et dans une plus grande sécurité, on remplacera en 1966 les passerelles pour piétons par deux tunnels qui passeront sous le Mittellandkanal.
- On présente le cabriolet deux places VW-Karmann Ghia à l'exposition automobile internationale de septembre (début de la production: 1er août). Le prix de ce modèle s'élève à 8 250 DM.
- En octobre, la Volkswagenwerk achète à la firme Henschel de Kassel, un terrain industriel à Altenbauna.

L'usine Volkswagen de Kassel.



- Le 1er Janvier, 25 personnes commencent à travailler au reconditionnement des ensembles de l'usine de Kassel. En même temps, on remplace les vieux ateliers situés sur le terrain acheté à la firme Henschel par de nouveaux bâtiments.
- A l'usine de Hanovre commence la production des moteurs. C'est là que jusqu'à l'heure actuelle, tous les moteurs Volkswagen à refroidissement par air destinés à la vente en Allemagne seront fabriqués.
- Le 13 juin, on termine le 250 000ème moteur d'échange-standard VW. Le démarrage de cette production eut lieu le 5 novembre 1948.
- En 1958, presque une Volkswagen sur dix roule avec un moteur d'échange-standard. Le prix de cet ensemble est d'environ 495 DM et offre ainsi une économie d'environ 58% par rapport à un moteur neuf.

Le prix Elmer A. Sperry.



THE ELMER A. SPERRY AWARD

ESTABLISHED TO HONOR

A DISTINGUISHED ENGINEERING CONTRIBUTION
TO THE ART OF TRANSPORTATION

THE MEDAL HAS BEEN AWARDED TO

HEINZ NORDHOFF

FOR THE EFFICIENT PRODUCTION AND
UNIVERSAL DISTRIBUTION OF
VOLKSWAGEN AUTOMOBILES

BY THE ELMER A. SPERRY BOARD OF AWARD

Robert B. Lea
CHAIRMAN

O. Blech
SECRETARY

MEMBERS OF THE BOARD MAKING THIS AWARD
THE AMERICAN SOCIETY OF MECHANICAL ENGINEERS

AMERICAN INSTITUTE OF ELECTRICAL ENGINEERS

Robert B. Lea
David W. R. Morgan

Edward H. Anson
William N. Zippler

SOCIETY OF AUTOMOTIVE ENGINEERS

THE SOCIETY OF NAVAL ARCHITECTS AND MARINE ENGINEERS

William Littlewood
Theodore P. Wright

Herbert L. Seward
Edwin L. Stewart

Nineteen Hundred and Fifty-Eight

- Un jury formé de représentants des cinq grandes associations américaines d'ingénieurs accorde le prix Elmer A. Sperry au professeur Nordhoff, ainsi qu'à tout son personnel — et ce pour la première fois à un non-américain et à un représentant de l'industrie automobile — pour ses mérites en matière de «conception, de construction et de diffusion de la Volkswagen».

- Tandis qu'en 1958, la production automobile baisse de 29,1% aux USA, elle peut être augmentée de 23,3% en République fédérale. Avec 553 399 véhicules, la Volkswagenwerk a une pénétration de 37%. A la fin de l'année, la production s'élève à 2400 voitures par jour.

- La Volkswagenwerk organise sa cinquième exposition artistique, attribuée cette fois-ci au peintre Lovis Corinth. La salle municipale nouvellement construite donne à cette exposition avec retentissement international un cadre à sa dimension.

Le bâtiment administratif de la Volkswagenwerk.



- A l'usine de Wolfsburg, un bâtiment de 13 étages est mis en service; il donne une nouvelle silhouette à la Volkswagenwerk. La longueur de la façade atteint alors 1,5 km.

- Le 9 juin, le Gouvernement fédéral et le Land de Basse-Saxe se mettent d'accord pour faire de la Volkswagenwerk GmbH une société anonyme.

- A l'usine de Hanovre, on produit en septembre le 500 000ème utilitaire Volkswagen.

- A São Bernardo do Campo, aux environs de São Paulo, le professeur Nordhoff inaugure le 7 janvier la nouvelle usine de la Volkswagen do Brasil en présence du président de la République brésilienne.

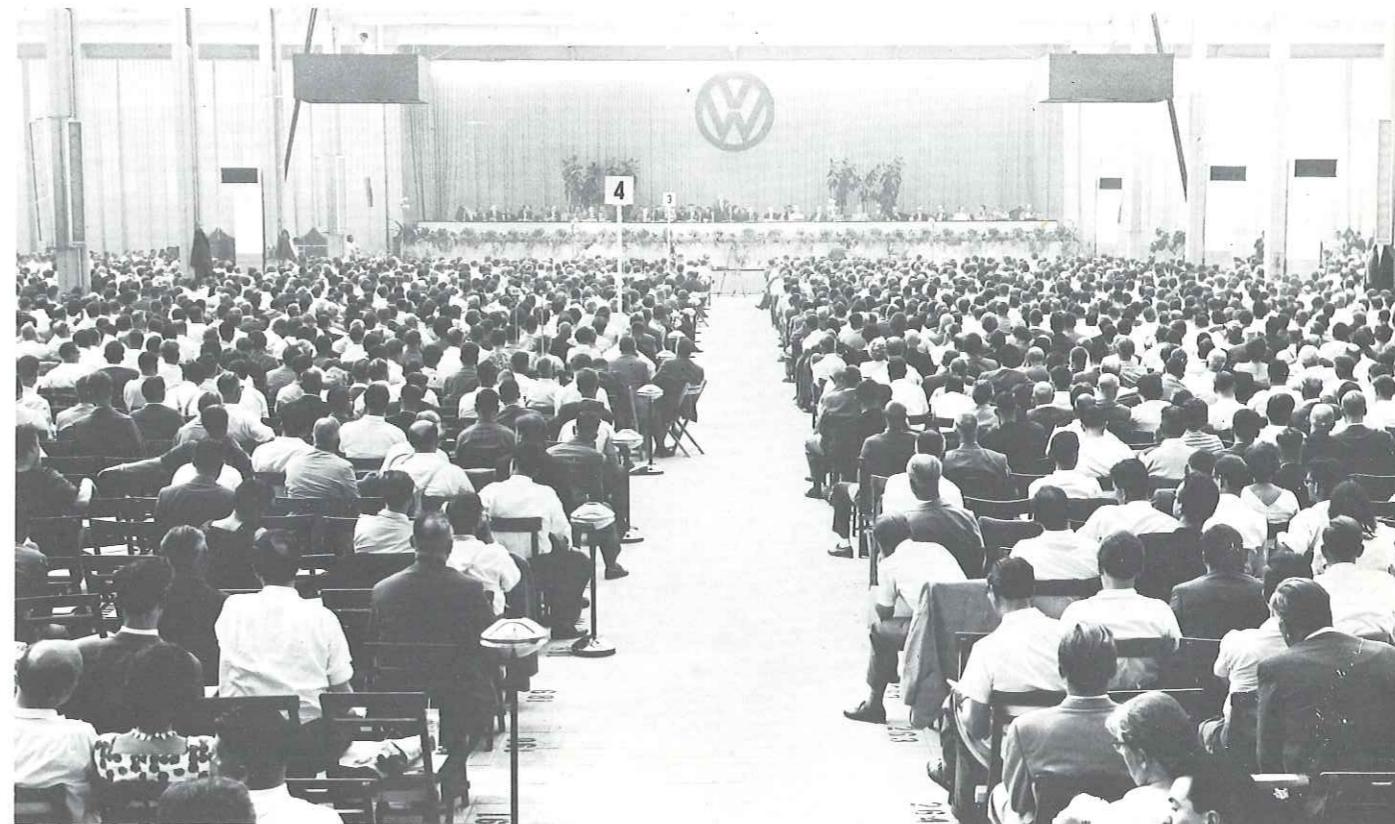
Une action Volkswagen.



- On porte le capital social de l'entreprise à 600 millions de DM. 60% doivent être vendus sous forme d'actions populaires. Les 40% restants reviennent à la République fédérale et au Land de Basse-Saxe. En même temps, on crée la Fondation Volkswagenwerk pour la promotion de la science et de la technique au niveau de la recherche et de l'enseignement. Comme capital, elle reçoit le produit de la vente d'actions VW soit 360 millions de marks (60%) ainsi que les dividendes des actions du Gouvernement fédéral et du Land.

- Le 11 Mars est fondée à Neuilly la Volkswagen France SA.
- A la Volkswagen do Brasil, la 10 000 ème voiture particulière depuis le début de la production en janvier 1959, quitte les chaînes.
- Le 15 juin auront été exportées 500 000 VW aux USA.
- Le 15 juin également, l'usine Volkswagen reçoit son 1.000 000ème visiteur depuis 1949.
- Au début de la nouvelle année automobile, les Volkswagen sont équipées d'un moteur à 34 ch et d'une boîte de vitesses entièrement synchronisée.

Première Assemblée Générale de la Volkswagenwerk AG.



- Le 16 janvier commence la vente d'actions Volkswagen au cours de 350% la remise pour action populaire venant en déduction.
- L'action devient immédiatement une valeur recherchée en bourse et atteint le cours maximum d'environ 1100%.
- Le premier juillet a lieu la première Assemblée Générale de

la Volkswagenwerk AG à Wolfsburg, à laquelle 7000 actionnaires et visiteurs prennent part.

- Un dividende de 12%, soit 72 millions de DM est versé pour l'exercice 1960.

La Volkswagen 1500 N.



- A partir de septembre, la nouvelle VW 1500 est admise dans le programme de production VW comme limousine et comme coupé Karmann-Ghia.
- Le 18 octobre, le procès des épargnants Volkswagen en cours depuis 11 ans prend fin par un compromis: les épargnants reçoivent en compensation des

- montants d'épargne versés jusqu'à 600 DM, sous forme d'une remise sur une nouvelle voiture ou jusqu'à 100 DM de paiement comptant.
- Le 4 décembre, on termine la construction de la 5 000 000^{ème} Volkswagen depuis la fin de la guerre.
- Pour la première fois, la production du Groupe dépasse un

- million de véhicules par an.
- Une exposition artistique intitulée «la peinture française» a lieu à Wolfsburg.

Assemblée du personnel à l'usine de Wolfsburg.



- Depuis 1947, le comité d'entreprise élu par le personnel réunit régulièrement tous les membres du personnel en assemblée. On y expose et on y discute en toute franchise les problèmes de l'entreprise.
- La VW Variant élargit le choix de véhicules proposés par l'entreprise à sa clientèle.

- Pour encourager la construction de logements, on fonde le 20 décembre à Wolfsburg, la VW-Siedlungsgesellschaft mbH, nouvelle filiale de la Volkswagenwerk AG.

Cité destinée aux travailleurs immigrés italiens à Wolfsburg.



● Pour remédier aux besoins accrus de Volkswagen et au manque de main-d'oeuvre dans cette région limitrophe, on embauche au début de l'année les 380 premiers ouvriers italiens pour l'usine de Wolfsburg. Le 23 février, déjà 500 italiens y travaillent. L'entreprise construit pour ses nouveaux ouvriers sa propre cité.

● Le 2 octobre, le 1 000 000ème Utilitaire VW quitte les chaînes de l'usine de Hanovre.
● A Englewood Cliffs, le nouveau bâtiment administratif de la Volkswagen of America est mis en service le 18 octobre. Le même jour, la 1 000 000ème Volkswagen arrive aux USA.

Antarctica I.



● Même dans des conditions atmosphériques très mauvaises, la Coccinelle prouve qu'elle peut être utilisée partout, y compris dans l'Antarctique, où elle sert de véhicule de transport et de relais entre les stations éloignées, à une équipe de chercheurs australiens.
● A l'usine de Wolfsburg, on met en marche une ligne entièrement automatique pour l'assemblage des carrosseries de Volkswagen 1200, ce qui doit augmenter considérablement la production journalière.
● Le 27 septembre, la Scania Vabis AB inaugure à Södertälje en Suède, son nouveau centre.
● Le 11 octobre, on ouvre en République Fédérale, le 1000ème atelier agréé.

Embarquement de Volkswagen à Emden.



● L'exportation outre-mer ne cesse de s'accroître et rend indispensable la création d'une usine de montage Volkswagen à proximité d'un port. On choisit la ville de Emden à cet effet, parce qu'elle dispose d'excellentes possibilités d'embarquement, et parce que, de surcroît, elle peut fournir une main d'oeuvre numériquement

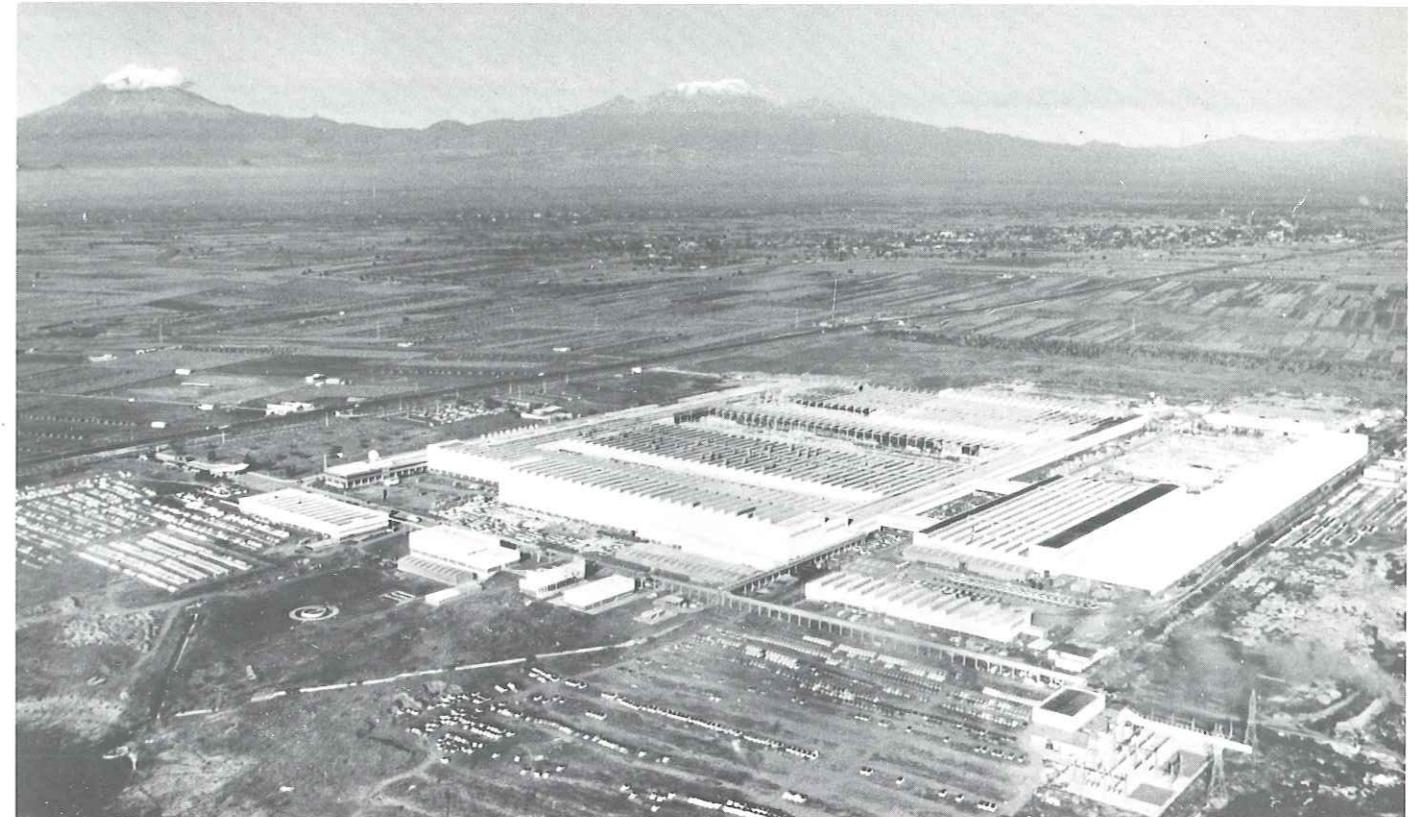
suffisante. Au cours de l'année suivante, la Volkswagenwerk qui dispose, avec plus de 80 bâtiments de la plus grosse flotte affrétée du monde, permet ainsi à Emden de devenir le plus grand port automobile.

● La Volkswagenwerk AG reprend à la Daimler-Benz AG 50% du capital de l'Auto-Union GmbH à

Ingolstadt. Les 50% restants seront acquis par la Volkswagenwerk d'ici 1966. Pour tirer profit de la pleine capacité de cette entreprise, on procédera à Ingolstadt jusqu'en 1969 au montage de Coccinelles en plus des nouveaux modèles Audi.

● Le Professeur Nordhoff remet la 25 000^{ème} VW à la poste fédérale allemande.

Volkswagen de Mexico S.A. de C.V.



● Fondation de la nouvelle Volkswagen de Mexico S.A. de C.V. Elle a pour tâche de construire un maximum de pièces issues de la production nationale. On devra conserver le niveau de qualité allemand et son prix avantageux.

● Pour la première fois, la somme des salaires et traitements

de la Volkswagenwerk AG dépasse un milliard de DM.

● Un nouveau centre de repos pour le personnel de l'usine est mis en service à Neuschulenberg dans le Harz.

● Le 16 juin, une limousine VW 1200 transformée traverse le détroit de Messine.

Salon Automobile International de Francfort. La 10.000.000e Volkswagen.

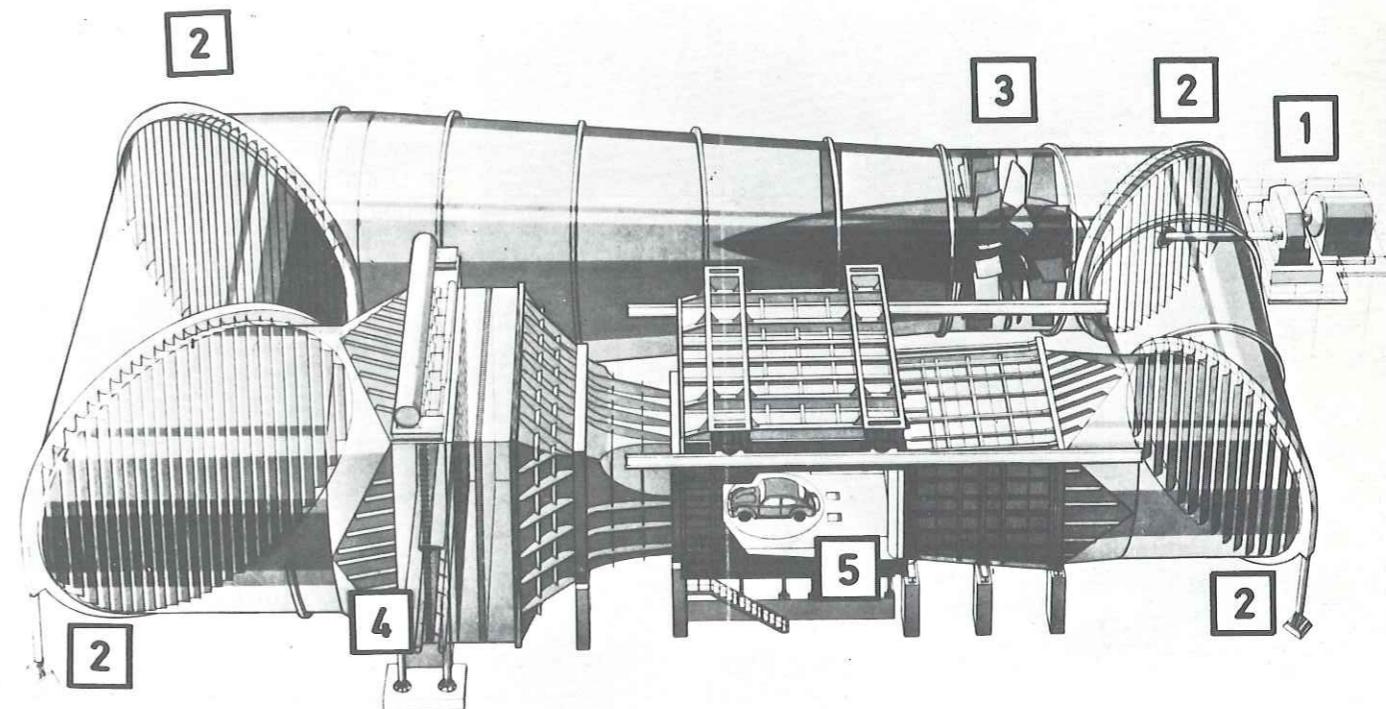


- A partir du mois d'août, la VW 1600 TL fastback fait son apparition sur le marché comme nouveau modèle. Le 15 septembre, on produit la 10 000 000^e Volkswagen depuis la fin de la guerre.
- En mars, la Volkswagenwerk présente une fourgonnette, la VW 147. Elle est le fruit de la collaboration avec les postes

allemandes et est carrossée par les usines Westfalia de Wiedenbrück.

- Pour prendre en charge transports et expéditions, on crée la Wolfsburger Transportgesellschaft, filiale de la Volkswagenwerk AG.

La soufflerie aérodynamique de Wolfsburg.



- La soufflerie la plus moderne d'Europe est mise en fonction à Wolfsburg. En plus des essais aérodynamiques, les ingénieurs du centre de Recherche et de Développement peuvent procéder dans des conditions proches de la réalité, à presque toutes les mesures de fonctionnement essentielles ayant trait aux

problèmes d'aérodynamisme du véhicule.

1. Moteur de propulsion avec réducteur
2. Ailettes directionnelles
3. Soufflante
4. Installation frigorifique
5. Emplacement de mesure

- L'ONS (Fédération Nationale pour le sport automobile) donne l'autorisation de faire des compétitions avec des VW modifiées, à partir du mois d'avril. La nouvelle série formule V est vite connue en République Fédérale, car elle offre aux jeunes conducteurs de vraies chances sportives.

Ouvriers de la Volkswagen of South Africa.



- La filiale sud-africaine fondée en 1956 devient à 100% propriété de la Volkswagenwerk AG et prend le nom de Volkswagen of South Africa Ltd.
- Le capital de la Volkswagenwerk AG est porté à 750 millions de DM grâce à l'émission d'actions nouvelles.
- En octobre, on fonde la Volkswagen Leasing GmbH, afin que les entreprises d'une certaine taille aient la possibilité d'utiliser des Volkswagen sans les acheter.
- Depuis le début des exportations, 5 millions de véhicules ont été vendus à l'étranger.
- La popularité de la coccinelle grandit, surtout aux USA, et les américains profitent volontiers de l'offre «See Europe by Volkswagen». C'est pourquoi on construit à Wolfsburg un centre de livraison pour les touristes venant d'outre-mer.

Le nouvel Utilitaire Volkswagen.



- Le 3 août, on présente le programme de modèles 1968, dont fait partie le nouvel Utilitaire VW.
- Tous les véhicules sont livrés avec la nouvelle colonne de direction de sécurité. Les voitures particulières sont munies d'autre part d'un dispositif de freinage à double circuit.
- La Coccinelle VW peut

pour la première fois être équipée d'une boîte de vitesses semi-automatique, les VW 1500 et 1600 peuvent être équipées en option d'une boîte de vitesses entièrement automatique.

- La Volkswagen do Brasil atteint un record de production unique pour la moitié du continent sud-américain: la 500 000ème

Volkswagen brésilienne quitte la chaîne de montage.

Centre d'essais de la Volkswagenwerk à Ehra-Lessien.



● A la limite sud de la lande de Lunebourg, non loin du village d'Ehra est aménagé le plus grand centre d'essai de l'industrie automobile européenne, où toutes les conditions de conduite concevables peuvent être représentées. Sur une surface d'environ 11 millions de m², on a construit au total 100 km de pistes d'essai.

Un anneau de vitesse de 21 km et une montagne artificielle haute de 35 m offrant différentes déclivités en font partie.

● Les actions Volkswagen sont admises dans les bourses suisses.

Le Professeur Dr. Heinrich Nordoff.



● Le professeur Dr. Heinrich Nordhoff meurt le 12 avril à l'âge de 69 ans des suites d'une brève mais grave maladie. Le Dr. Kurt Lotz qui était depuis le milieu de 1967 président-adjoint du directoire prend sa succession.

● Nouvellement mise au point, la VW 411 fait son apparition à partir du mois d'août; elle se présente comme limousine de catégorie moyenne à deux ou quatre portes et est équipée d'un moteur de 68 ch.

● Le 29 novembre, on fabrique la 15 000 000^{ème} Volkswagen depuis la fin de la guerre.

● Succédant à la Scania Vabis AB, la Svenska Volkswagen AB se charge en décembre 1968 de l'importation des Volkswagen en Suède. La Volkswagenwerk possède un tiers du capital de la nouvelle firme.

● La Volkswagen do Brasil sort un nouveau modèle: la «Brasilia», limousine à quatre portes. Jusqu'à la fin de l'année, la Fondation Volkswagenwerk accorde son concours financier dans 2000 cas, consacrant ainsi plus de 930 millions de DM.

La Volkswagenwerk de Salzgitter.



● La Volkswagenwerk AG reçoit de la Salzgitter AG un terrain destiné à la construction d'une nouvelle usine. A partir de 1970 on y construit ici la Volkswagen K 70; c'est la première VW à refroidissement par eau. L'usine devient le principal fournisseur de tous les moteurs à refroidissement par eau de la nouvelle génération Volks-

wagen.

● Un nouveau modèle à grand succès apparaît sur le marché: l'Audi 100. Pour atteindre les capacités de production nécessaires à Ingolstadt, on y arrête la production de la Coccinelle.

● On prend une décision importante concernant la politique de l'entreprise: les firmes Auto

Union GmbH et NSU Motoren Werke AG fusionnent le 21 Août pour former l'Audi NSU Auto Union AG. La Volkswagenwerk AG détient 59,5% des parts dans cette entreprise.

● On construit à Wolfsburg un complexe d'immeubles modernes pour les quelque 5000 personnes travaillant à la division Recherche et Développement.

Formation du personnel cadre dans le centre de Rhode.



● Pour se conformer aux exigences du «management» moderne, le directoire de la Volkswagenwerk décide de promouvoir la formation du personnel cadre. On crée à cet effet le nouveau centre de formation de Rhode qui est mis en service le 1er septembre. La participation financière de l'usine permet la construction du théâtre

de la ville de Wolfsburg d'après les plans du célèbre architecte Sharoun.

● Au début du millésime 1970, on lance sur le marché la VW 181, véhicule à usages multiples.

● L'injection d'essence électronique fait passer la puissance de la VW 411 à 80 ch.

Complexe d'habitations pour les travailleurs immigrés.



● Le «Village Italien» construit en 1962 est remplacé par un complexe d'habitations moderne. En plus des 12 blocs confortablement aménagés, on installe à Kästorf un bureau de poste, une banque, un libre service, deux cabinets médicaux, une cantine et un cinéma de 500 places pour la main d'oeuvre étrangère. On

construit un complexe semblable à proximité de la nouvelle usine de Salzgitter.

● Le 2 juillet, la Volkswagenwerk AG augmente son capital social par incorporation de fonds propres et le porte à 900 millions de DM.

● A la Volkswagen do Brasil surviennent 2 événements impor-

tants: le 8 juillet, la millionième VW construite au Brésil quitte l'usine de São Bernardo do Campo. Le 18 décembre, un grand incendie détruit un hall et tout l'atelier de peinture. Grâce à l'intervention dévouée du personnel et au soutien des fournisseurs brésiliens, la production peut être reprise peu de temps après.

ESVW I. Véhicule expérimental de sécurité Volkswagen.



● Le 2 juin, on présente au public la voiture expérimentale de sécurité (ESVW I) annoncée par la Volkswagenwerk en octobre 1970 en tant qu'étude de modèle.

● Ce véhicule ne doit pas être construit en série, mais a pour but d'approfondir le fruit des expériences en matière de sécurité des véhicules, d'influencer et d'améliorer

la conception future des modèles de série.

● La 5 000 000ème Volkswagen est embarquée pour les USA le 27 août.

● Le 1er octobre, Rudolf Leiding prend la direction du Groupe en tant que président du directoire de la Volkswagenwerk AG.

● On fonde la Volkswagen

Bruxelles, filiale à 100% de la Volkswagenwerk AG. La capacité de montage atteint 800 véhicules par jour avec un effectif de 2600 personnes.

15007034 Volkswagen du Type 1:
La Coccinelle est championne du monde.



- Le 17 février, la 15007034ème Coccinelle VW quitte la chaîne, battant ainsi le précédent record de production détenu par la Ford T qui fut construite de 1908 à 1927.
- Lors d'un symposium intitulé «Les véhicules avec propulsion électrique», on présente pour la première fois le prototype du «véhicule électrique Volkswagen»;

- il s'agit d'un pick-up élaboré en collaboration avec les firmes Varta et RWE (Rheinisch Westfälische Elektrizitätswerke)
- Avec l'importateur Volkswagen yougoslave UNIS, la Volkswagen-werk construit à Sarajevo une usine de montage de véhicules et de fabrication de pièces.
- A l'usine de Kassel, on produit

le 24 octobre le trois millionième moteur d'échange-standard.

La Passat Volkswagen.



- Avec le millésime 1973/74, la Passat VW fait son apparition sur le marché; c'est le premier véhicule de la nouvelle génération de modèles avec traction avant, moteur à 4 cylindres en ligne et arbre à cames en tête, déport négatif autostabilisant et carrosserie autoporteuse toute acier.

Une version break de ce véhicule sort à l'automne avec 4 portes et un grand hayon.

La capacité du coffre à bagages va de 420 à 1320 litres maximum. Ainsi, la Passat offre une surface de chargement optimale et de multiples possibilités d'utilisation.

Nouveau centre de formation à Wolfsburg.



- Un nouveau centre de formation est mis en service à l'usine de Wolfsburg pour 550 apprentis de la branche technique et industrielle.
- L'entreprise offre à ses jeunes apprentis 20 professions différentes et donne en plus à ses collaborateurs plus anciens la possibilité de poursuivre leur formation.

- Début février, un contrat est signé entre le Gouvernement Nigérian et les représentants de la Volkswagenwerk en vue de la fondation de la Volkswagen of

Nigeria Ltd. Toujours la même année, on entreprend la construction de l'usine à 18 kilomètres de la capitale, Lagos. On doit y monter exclusivement des véhicules destinés au marché nigérian.

La dernière Coccinelle de Wolfsburg.



- La dernière Coccinelle construite à l'usine-mère de Wolfsburg quitte la chaîne de montage le 1er juillet. Depuis 1945 on y a construit en tout 11 916 519 véhicules de ce type. Dans les usines allemandes et étrangères, on poursuit la production de ce véhicule.
- 250 000 Cabriolets VW produits par Karmann à Osnabrück prouvent

la popularité du cabriolet le plus fabriqué dans le monde. C'est là qu'à partir de mars, on fabrique la Scirocco, un coupé sport avec grand hayon et moteur transversal.

On peut choisir un moteur de 50, 70 ou 85 ch, une version plus puissante suivra plus tard, équipée d'un moteur à injection de 110 ch.

La GOLF Volkswagen.



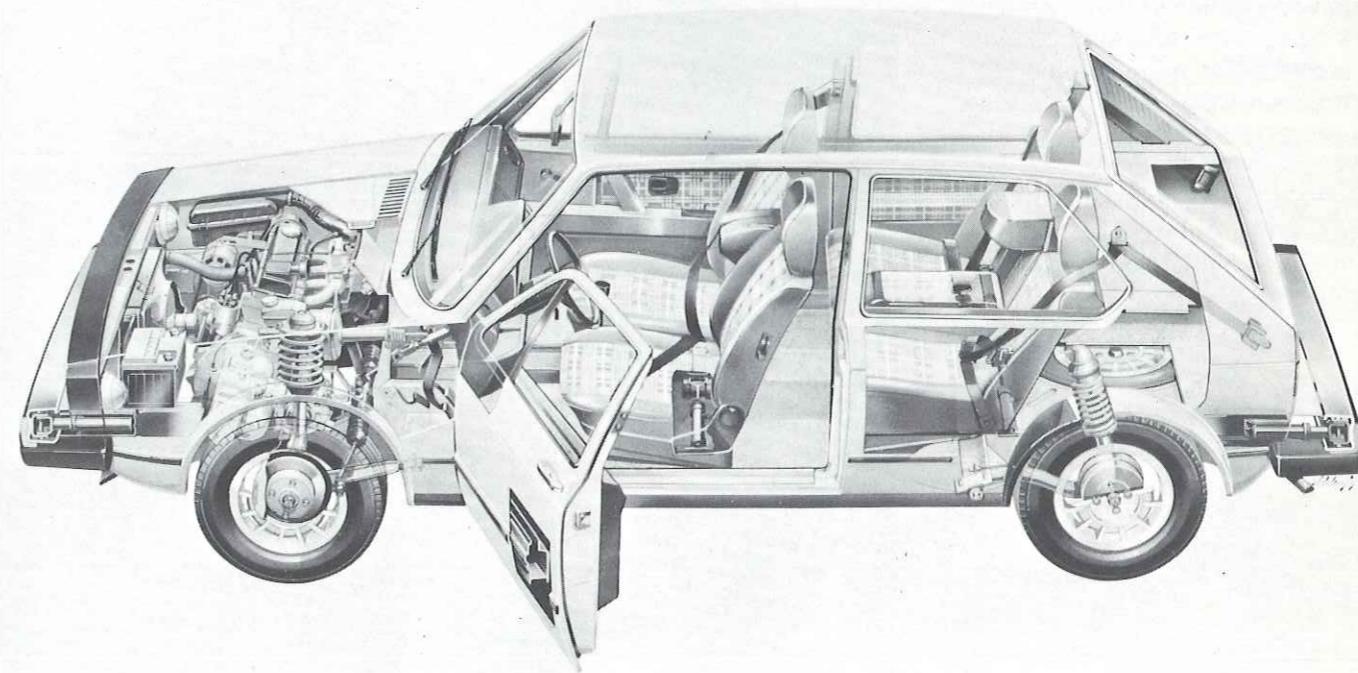
● En mai/juin, la Golf Volkswagen est présentée à la presse. Après la Passat et la Scirocco, la Golf est le troisième modèle de la nouvelle génération.

Elle existe en deux ou quatre portes, et est livrable avec un moteur de 50 ou 70 ch (essence ordinaire).

Très vite, dès le début de sa production en août, la Golf devient

déjà la voiture bestseller en Allemagne, tant elle jouit de la faveur des acheteurs et prend ainsi la succession de la Coccinelle déjà légendaire.

L'ESVW II. Voiture expérimentale de sécurité Volkswagen.



● L'ESVW II est l'étude d'une voiture de sécurité basée sur une voiture de série de la catégorie de poids inférieure. Elle est présentée à la cinquième conférence internationale sur les véhicules expérimentaux de sécurité à Londres du 3 au 7 juin 1974.

Les exigences en matière de sécurité active et passive auxquelles

la ESVW II répond dépassent de loin celles requises aujourd'hui pour les véhicules de série.

La sécurité est testée d'après un choc frontal contre un mur fixe à la vitesse de 64 km/h et d'après des essais de choc latéral et arrière à la vitesse de 15 km/h.

Ce véhicule est 15% plus lourd, 30% plus cher et consomme 15% de

plus de carburant que le modèle de base GOLF dont il est dérivé.

Grâce à l'ESVW II, on peut voir quelles possibilités techniques subsistent lorsqu'on veut répondre à des exigences de sécurité très sévères avec des véhicules compacts. On ne prévoit cependant pas de production en série.

Toni Schmücker, Nouveau Président du Directoire de la Volkswagenwerk AG.

● Le Conseil de surveillance, nommé, le 10 février 1975, Toni Schmücker, Président du Directoire de la Volkswagenwerk AG, en tant que successeur de Rudolf Leiding.

La situation financière de l'entreprise étant alors très tendue, il reprend une tâche très difficile. Cependant, à la fin de l'année, la crise est pratiquement surmontée, si bien que le groupe est bientôt de nouveau en mesure de faire des bénéfices.



L'Utilitaire LT.



● En ce qui concerne le secteur des Utilitaires, l'Usine Volkswagen présente son gros Utilitaire, le LT, qui est tout d'abord fabriqué dans trois catégories de poids allant de 2,8 à 3,5 t, à l'usine de Hanovre.

En tant que camionnette, camionnette à toit surélevé, pick-up, pick-up à plateau surbaissé et châssis-cabine selon les différentes

versions de carrosserie, il offre de multiples possibilités d'utilisation au niveau du transport des marchandises.

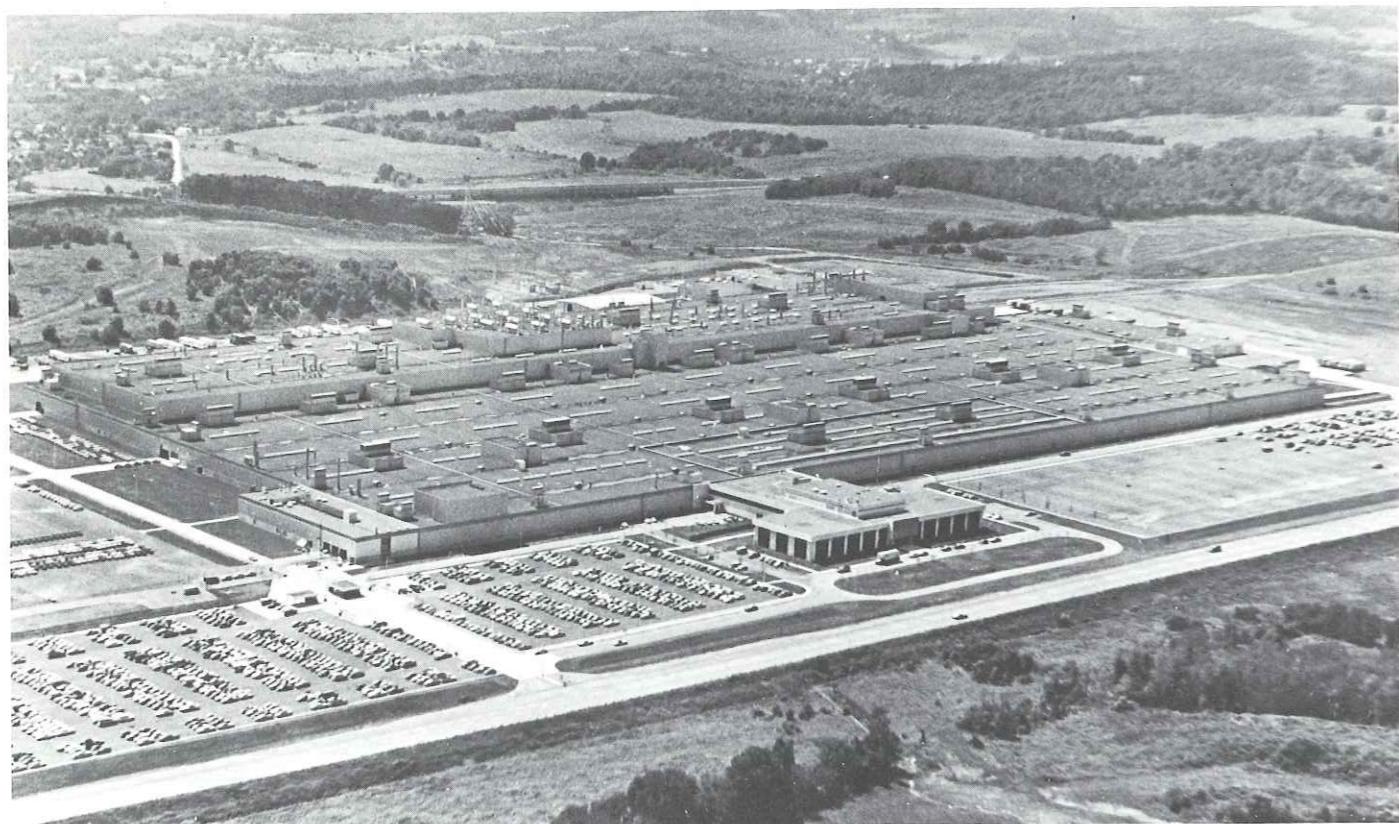
Ce modèle constitue la base d'un futur contrat de coopération avec MAN dans le secteur des véhicules industriels.

● On présente la Volkswagen POLO — «la Volkswagen de nouvelle

dimension». Cette limousine compacte à deux portes est pourvue d'un moteur transversal à 4 cylindres avec refroidissement par eau, développant 40 ch pour 0,9 l de cylindrée

● La garantie Volkswagen est étendue dans le monde entier à un an, sans limitation du kilométrage.

L'usine Volkswagen à Westmoreland en Pennsylvanie, USA.



● Après de longues réflexions et de longues négociations, la Volkswagenwerk prend la décision de construire un atelier de montage aux Etats-Unis, poussée par la parité des monnaies. On choisit comme lieu, Westmoreland située dans l'Etat de Pennsylvanie. En employant 4 000 personnes, on prévoit d'atteindre dès 1979 une production

annuelle de 200 000 Rabbits (Golf). ● On instaure, en Allemagne, une nouvelle organisation de vente Volkswagen et Audi-NSU. Au lieu d'avoir comme précédemment, 80 distributeurs Volkswagen et 7 centres de vente Audi-NSU, il existe désormais 22 centres de vente qui approvisionnent les 3 400 concessionnaires et ateliers en

véhicules du Groupe, pièces de rechange et accessoires.

Sortie de la millionième GOLF-Volkswagen.



● Au bout de seulement 27 mois depuis le début de sa production, la millionième Golf quitte la chaîne le 27 octobre. La version avec moteur diesel augmente encore considérablement la demande de ce modèle. ● Le 26 novembre, on construit la 30 000 000ème Volkswagen depuis le début de la production.

Le 100 000^{ème} train de la Volkswagenwerk.



- La Volkswagenwerk est le plus gros client des Chemins de Fer allemands. Matériaux nécessaires à la production et véhicules neufs sont transportés pour une très grande part par les Chemins de fer Fédéraux. Le 16 mai, le 100 000^{ème} train quitte l'usine de Wolfsburg.
- Grâce à la nouvelle génération de modèles Volkswagen, l'entre-

prise parvient dans le court délai de 4 années à présenter un programme apte à satisfaire les désirs de pratiquement tout client. Comme tout dernier modèle de cette série, on présente au printemps, la DERBY au public. C'est un véhicule dérivé de la POLO.

La première Volkswagen américaine.



- Milton B. Shapp, Gouverneur de l'Etat de Pennsylvanie et Toni Schmücker, Président du Directoire de la Volkswagenwerk AG, examinent la première RABBIT (GOLF) construite aux Etats-Unis.
- Depuis le 19 janvier, la Coccinelle n'est plus fabriquée en Europe. Pour satisfaire la demande de Coccinelles, toujours présente,

on les fait venir par bateau du Mexique.

- La livraison de 10.000 GOLF en RDA est très remarquée du public.

● A partir du mois de novembre, on produit à Ingolstadt l'ILTIS, véhicule à utilisations multiples avec quatre roues motrices.

- Le 17 février, la 25.000.000^{ème}

boîte de vitesses mécanique est usinée dans l'unité de production de Kassel.

- En mai les Postes fédérales reçoivent leur 125.000^{ème} Volkswagen.

Les 40 ans de la ville de Wolfsburg. La journée de la Volkswagenwerk.



- Le Conseil de Surveillance de la Volkswagenwerk AG a été nouvellement constitué sur la base de la loi sur la cogestion du 4 mai 1976. Depuis le milieu de l'année, il se compose de 20 membres, dont 10 représentent les actionnaires et 10 les salariés.
- La ville de Wolfsburg fête ses 40 ans le 1er juin. La Volkswagen-

werk présente, elle aussi, ses voeux d'une manière originale en offrant aux citadins une journée portes ouvertes.

- L'Assemblée Générale donne, le 4 juillet, son accord pour porter le capital social à 1,2 milliard de DM par une augmentation de 300 millions de DM. Cette mesure réalisée à la miseptembre représente

l'augmentation de capital la plus élevée dans l'histoire de la Bourse de la République fédérale d'Allemagne.

- Depuis le début du nouveau millésime, la Passat est également équipée d'un moteur diesel.
- Le programme des véhicules Utilitaires est étendu au LT 40 et LT 45.

La nouvelle génération de modèles.



- La Volkswagenwerk AG détient 66,5% du capital social de la Chrysler Motors do Brasil. Au cours de l'année 1980, cette participation sera augmentée pour atteindre 100%. A partir de mars 1981, l'entreprise prend pour raison sociale «Volkswagen Caminhoes Ltda».
- Le 27 mai, la Volkswagenwerk AG acquiert une participation majoritaire dans la Triumph-Werke

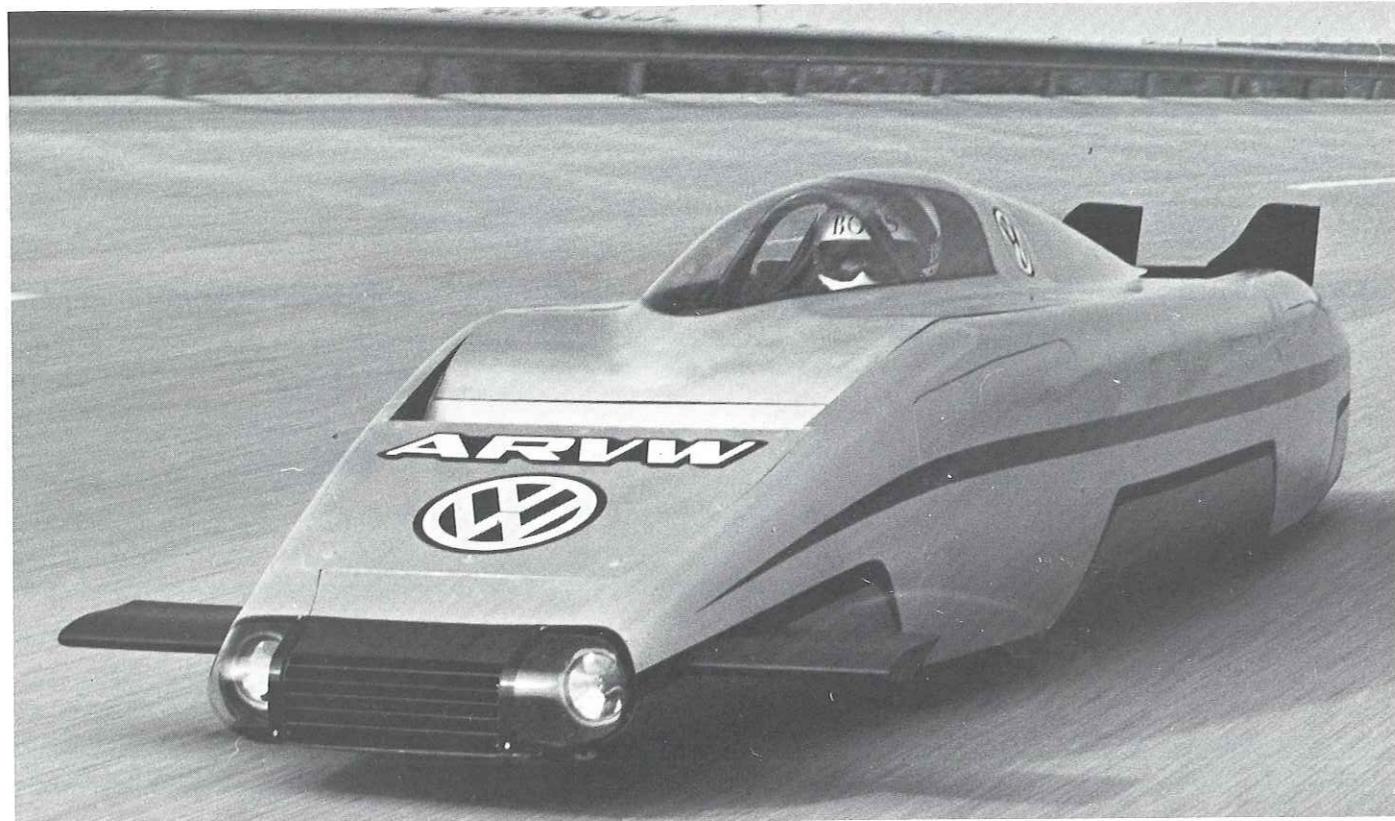
AG. L'activité commerciale du Groupe Triumph-Adler porte sur les machines à écrire, les systèmes intégrés d'ordinateurs, les calculatrices de poche et de bureau, les systèmes et ordinateurs de traitement des textes ainsi que sur les copieurs.

- Le CABRIOLET GOLF est présenté succédant au modèle de Cabriolet le plus construit dans le monde.

● L'UTILITAIRE Volkswagen sort entièrement remodelé. Outre les nombreuses innovations techniques apportées à l'ensemble châssis-suspension et au moteur, on a donné une nouvelle forme à la carrosserie.

- Les autres nouveaux modèles de cette année sont: La JETTA Volkswagen et les camions de coopération de Volkswagen-MAN.

Aerodynamic Research Volkswagen.



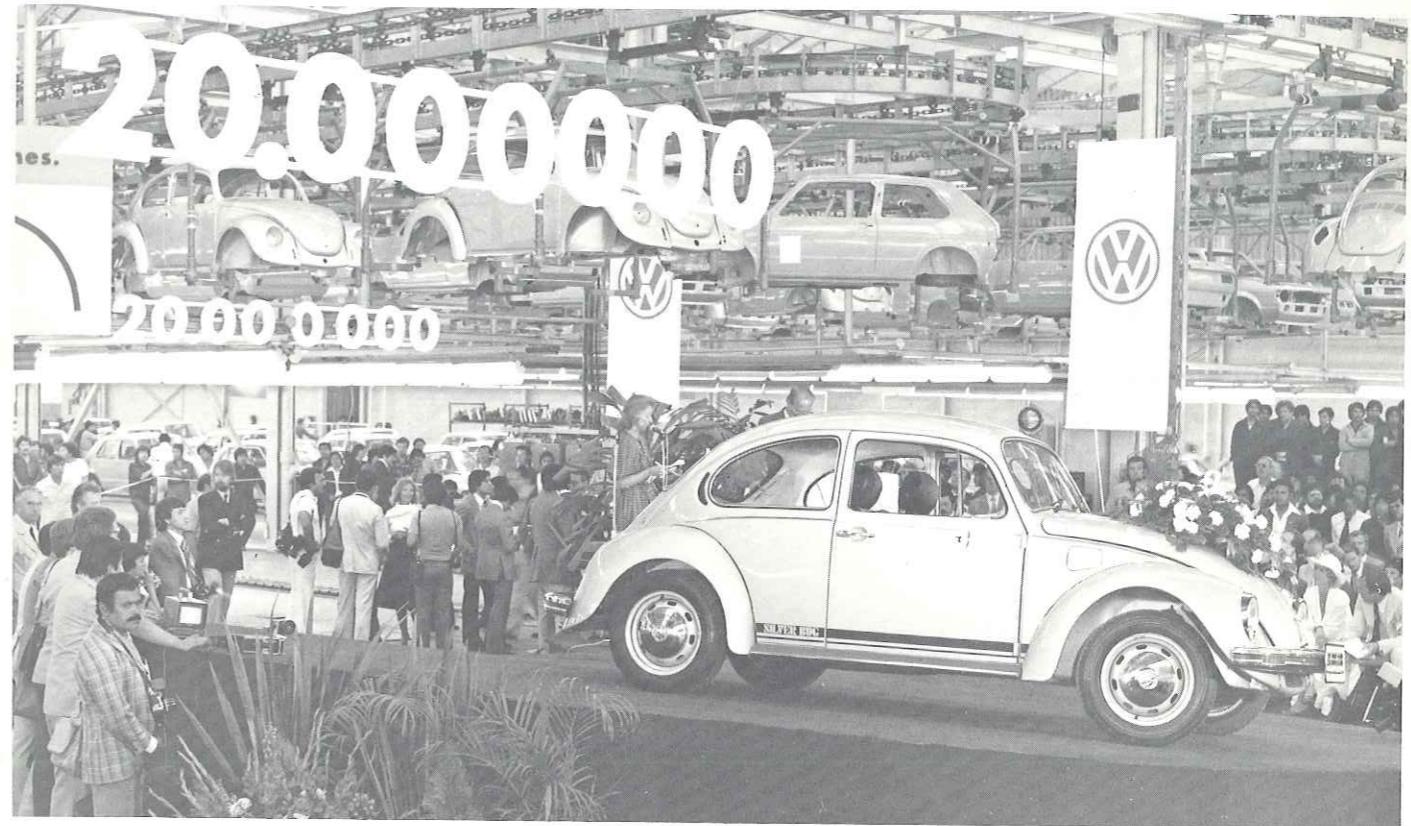
- Le 10 janvier, le dernier Cabriolet Coccinelle Volkswagen quitte la chaîne de l'usine Karmann à Osnabrück.
- La Chambre américaine des Représentants autorise la Volkswagen of America à construire une deuxième usine de montage à Sterling Heights, sur le terrain d'une ancienne usine de fusées. Le Sénat

et la Volkswagen of America signent le contrat le 30 mai.

- La Volkswagenwerk organise un symposium sur le thème de l'énergie, au cours duquel elle présente, sous le concept FORMULE E, des technologies d'avenir pour des automobiles économiques.
- La nouvelle PASSAT est présentée au public dans le courant de l'automne.

- La Volkswagenwerk AG bat deux records du monde à Nardo avec la Volkswagen de Recherche Aérodynamique (ARW) et sept records de catégorie pour les véhicules diesel. Le tour le plus rapide a été réalisé à la vitesse de 362,07 km/h. La voiture a un Cx de 0,15 et est équipée d'un moteur turbo diesel six cylindres de 2,4 l de cylindrée, développant une puissance de 129 kW.

Puebla, Mexique. Sortie de la 20.000ème Coccinelle.



- Le 15 mai, la 20.000.000ème Coccinelle quitte la chaîne de la Volkswagen de Mexico.

Petite chronique

Publication:
Volkswagenwerk AG
Relations Extérieures

Wolfsburg, septembre 1981

© Copyright 1981
Volkswagenwerk AG

Imprimé en Allemagne

Reproduction autorisée
avec indication de la
source.

Petite chronique



Petite chronique

