21 décembre 2017

V17/37F

60 années en mouvement, la seconde génération

**En 1967, le vent commence à tourner avec le souffle de la génération hippie. Chez Volkswagen aussi les choses bougent. Après 17 ans de production, le constructeur allemand décide de s’attaquer à son Transporter.**

Volkswagen présente la nouvelle génération du Transporter durant l’été 1967. Cette deuxième génération grandit. Ses fenêtres sont plus grandes, sa porte latérale est désormais coulissante et son châssis est amélioré, notamment par des suspensions arrière à bras tiré. Le moteur boxer refroidi par air reste d’actualité, mais il occupe moins d’espace. Tout profit pour le coffre. En gagnant en maturité, le Transporter gagne aussi en reconnaissance. La puissance de son moteur passe à 70 chevaux et, pour la première fois, la transmission automatique est disponible. Plus que jamais, ce n’est plus un simple Transporter, mais bien un MPV (multi purpose vehicle). Les versions les plus généreusement équipées sont baptisées «Clipper». Le dossier de presse l’affirme : « Le nouveau Volkswagen Transporter, comme une voiture de tourisme ».

Comme son prédécesseur, le nouveau Transporter constitue une base idéale pour la réalisation d’un Camper. Une chose s’y oppose toutefois : la roue de secours placée à l'arrière gauche limite quelque peu l’espace disponible pour le lit. Mais il en faut plus pour décourager les bricoleurs, qui imaginent différentes solutions pour contourner le problème. La meilleure est celle qui consiste à placer la cinquième roue à l’avant du véhicule, dans une boîte qui vient prolonger le pare-chocs.

« En vacances avec la camionnette VW Camper », suggère la première brochure en janvier 1968. Quatre modèles sont disponibles, simplement appelés VW Camper 60 et 62. Les prix des installations ‘logement’ commencent à 1.790 Marks.

Plus que quiconque, ce sont les Américains qui sont séduits par le véhicule venu d'Allemagne. Dès 1968, une moyenne de 100 Camper sont produits chaque jour. Un quart de la production annuelle navigue sur l'Atlantique depuis le port d'Emden sur de gros cargos. Un total de 30.000 véhicules récréatifs ont été produits depuis 1951, dont deux tiers pour l'exportation, principalement en Amérique du Nord.

La production va bond train. En 1969, le 50.000e Camper sort de l’usine. Deux ans plus tard, le 100.000e ! Westfalia emploie plus d'un millier de personnes. Les Américains ont mis au point une technique qu’ils affectionnent particulièrement : ils prennent un vol pour l’Europe, s’achètent le mobile-home VW et sillonnent les quatre coins du Vieux Continent. A la fin de leur trip, ils envoient le véhicule par bateau vers les Etats-Unis et le récupèrent chez eux quelques temps plus tard… Près de 3.000 Américains visitent l'Europe de cette façon. De 1966 à 1970, les exportations de Camper quadruplent pour atteindre près de 20.000 véhicules par an, dont près de 95% uniquement pour l'Amérique. En comparaison, les immatriculations de camionnettes Volkswagen en Allemagne ne dépassent pas 1.000 unités jusqu'en 1969.

En 1972, les exportations pour les USA atteignent un record de 72.515 ! Un tiers sont des camping-cars. Westfalia produit jusqu'à 125 transformations de Volkswagen Transporter par jour. A l’occasion des Jeux Olympiques de Munich de septembre 1972, un nouveau record est établi : 243 touristes américains prennent possession de leur nouvelle camionnette VW en une seule journée. Il n'y a pas de limite aux versions disponibles. Les différents modèles s'appellent Oslo, Zürich, Stockholm, Bruxelles, Paris, Rome, Amsterdam, Düsseldorf et même Offenbach. L'Helsinki devient légendaire avec sa table en angle à l'arrière. La version de base coûte 12.980 Marks en 1973. Les versions américaines portent des noms comme Houston, Los Angeles, Miami, Memphis, Oregon et Dallas.

À partir de 1976, les demi-cloisons derrière les sièges avant disparaissent, donnant aux convertisseurs la possibilité d’intégrer des sièges avant pivotants. C’est ainsi que nait le modèle Berlin, dont le design est le précurseur du California d’aujourd'hui : une banquette rabattable à l'arrière, une kitchenette et des unités murales sur la gauche pour une disposition générale encore inégalée. Quant au toit, il a changé depuis longtemps, son ouverture ne s’effectue plus sur le côté, mais vers l’avant, ou l’arrière en fonction des modèles, un concept qui fait toujours référence aujourd'hui. Pour la première fois, les fenêtres sont à double vitrage pour une meilleure isolation.

Dans le même temps, Volkswagen élargit sa gamme. La production du Volkswagen LT, le grand frère du Transporter, commence en 1957. Westfalia s’en empare rapidement et développe le Côme, qui donnera naissance au légendaire Sven Hedin deux ans plus tard. La grande largeur intérieure et l'utilisation inégalée de son espace sont idéales pour la réalisation d’un camper spacieux. Sven Hedin séduit les acheteurs avec ses nombreuses innovations, dont un grand lit intégré au toit. Il dispose également d'une salle de bain séparée à l'arrière avec eau chaude, deux raretés à l’époque.

Le dynamisme du marché automobile en Allemagne et en Europe incite de nouvelles sociétés à se lancer dans le business de la transformation de véhicules. On pense à Karmann, Tischer et Weinsberg pour citer les plus célèbres, mais les initiés se souviendront aussi de Bischofberger, Road Ranger, Syro, Teca, Voll et d'autres qui ont disparu. Autant d’entreprises qui proposent des superstructures complètes au lieu des transformations simples des débuts. Les possibilités sont infinies et une nouvelle vague de camping-cars s’apprête à déferler sur les routes.