21 december 2017

V17/38N

60 jaar in beweging, de derde generatie

**In 1979 rolt de kleinzoon van de Volkswagen Transporter bij de verdelers in de toonzalen. Deze T3 blijft trouw aan het beproefde concept want hij krijgt achteraan andermaal een luchtgekoelde boxermotor. De ingenieurs slagen er echter in om hem zo laag in te bouwen dat hij slechts een heel klein stukje laadruimte opslorpt. Omdat ook de buitenafmetingen danig groeien, ontstaat ook binnenin veel meer ruimte. Door deze grotere proporties rijzen er vragen over de wendbaarheid van het voertuig. De eerste brochure moet potentiële klanten geruststellen: “Ja, de nieuwe Transporter is breder. Maar wie denkt dat het lastig is om er mee te parkeren, moet zich maar eens aan het stuur zetten.”**

Het vermogen blijft identiek want het nieuwe model laat de keuze tussen een motor met 37 kW (50 pk) en eentje met 51 kW (70 pk). Het nieuwe onderstel is veel comfortabeler geworden dankzij de ophanging achteraan met draagarmen en vooraan komen er dubbele driehoeken met schroefveren. Er wordt ook grote vooruitgang geboekt op vlak van veiligheid. De wagen doorstaat een crash tegen een betonnen muur aan 50 km/u, net als een crashtest met een personenwagen. In de Verenigde Staten eist de wetgeving een frontale impact tegen een stilstaand voertuig bij 64 km/u. Dit is een bijzonder veeleisende test maar het is ook een opportuniteit die aantoont hoe veilig deze Transporter T3 uit 1984 wel is, ondanks de passagierscabine die helemaal vooraan zit.

Twee jaar na de lancering van de T3, komt er ook een watergekoelde viercilinder dieselmotor in het gamma. Hij wordt als volgt aan de man gebracht: “Zuinig, stil en betaalbaar, de nieuwe Transporter diesel is er.” Nauwelijks een jaar later (1982) krijgt de “klassieke” boxermotor op zijn beurt waterkoeling. Vanaf 1984 stijgt het vermogen naar 82 kW (112 pk). In 1985 lanceert Volkswagen een scala aan nieuwe technologieën. Het motorgamma wordt uitgebreid en er komen voor het eerst benzinemotoren met katalysator en ook de legendarische turbodiesel (51 kW/70 pk) debuteert. Verder wordt de Syncro vierwielaangedreven versie gelanceerd. “Vierwielaandrijving zorgt voor een nieuwe referentie”, staat te lezen in de folder van de eerste Transporter Syncro, die meteen beter presteert dan de meeste offroad-voertuigen. Vooral de versie met 16-duimsvelgen komt overal door.

Deze nieuwe Transporter vormt een ideale basis voor allerhande vrijetijdsvoertuigen en afgeleiden die door Volkswagen worden ontwikkeld. Vanaf 1983 zien we met de Caravelle een “premium bus”. Vanaf 1985 wordt die ook Multivan gedoopt en dat is een echte MPV. Achteraan zit een opklapbare achterbank tegen de rug van de voorzetels, zodat de passagiers met hun gezicht naar elkaar toe zitten. Er wordt ook een plooitafeltje, interieurverlichting en een optionele minikoelkast voorzien. Dit is de voorbode van een nieuwe generatie auto’s waarvan de Blue Star en de White Star modellen uit 1988 de meest opvallende versies zijn. Volgens de catalogus is dit de MPV voor de supersterren. Deze modellen blijven populair, ook na de officiële productiestop van de Transporter T3. In de lente van 1992, anderhalf jaar na de lancering van de Transporter T4, lanceert Volkswagen de Limited Last Edition, een speciale reeks van 2.500 exemplaren van de Blue Star.

Het spreekt voor zich dat dit nieuwe platform ook een ideale basis is voor ombouw- en carrosseriebedrijven. Velen zullen zich bijvoorbeeld de Karmann Gipsy nog herinneren. Kampeerwagens ondergaan een golf van vernieuwingen en worden voorzien van revolutionaire innovaties. Modellen zoals de AAC, Cathargo, CS, Dipa, Ferber, La Strada, Lyding, Polyroof en de Reimo worden steevast op basis van de Transporter T3 gebouwd. Er bestaan ook diverse constructies zoals de Bimobil, Road Ranger en de Tischer. Dit zijn demonteerbare caravans die op de Transporter T3 worden gemonteerd. Tischer gebruikt niet langer de cabine en verlengt ook de wielbasis zodat ze een gedeeltelijk geïntegreerd model kunnen aanbieden. Enkel aan de bestuurderspost herken je de originele Transporter. Varius ontwikkelt een dak dat ook kan worden verwijderd en wanneer men het omdraait, kan het als bootje worden gebruikt. De Transporter T3 wordt ook gebruikt voor de Dehler Profi, met een half verhoogd dak, ruiten met lamellen en een plooibare doucheruimte.

Al die mogelijkheden geven de Transporter een nieuw elan en het opent ook nieuwe perspectieven voor de markt van de vrijetijdsvoertuigen. Door de hevige concurrentie ontstaan interessante en inventieve ideeën die het leven van gemotoriseerde kampeerliefhebbers aangenamer maken. De Campers worden uitgebouwd, krijgen uitneembare uitrusting, er komen zelfs badkamers. Ook de studiemodellen van Volkswagen getuigen van een ongelooflijke creativiteit: zowel in de bedrijfswagens, de vrijetijdsvoertuigen als de kampeerwagens steekt Volkswagen bijzonder veel energie en dat wordt duidelijk aan de hand van prototypes zoals de Weekender of de Traveler Jet. Ook doe-het-zelvers laten hun creativiteit de vrije loop. In 1983 bouwt een monteur van Speyer een Transporter zelfs om tot een rijdend zwembad.

Westfalia heeft nog steeds een streepje voor met de Joker waarvan het interieur herinnert aan de “Berlin” uit de jaren ’60. De volledige uitrusting (watervoorziening, gas, tot verwarming toe), de toptechnologie en de onberispelijke afwerking geven de Joker zijn legendarische reputatie. Hij is leverbaar met een pop-up dak dat naar voor opent of met een verhoogd dak. Vanaf 1983 zijn vier versies beschikbaar: de Joker, de Sport Joker, de Club Van en de Club Joker met vier individuele zitplaatsen. De eerste brochure uit 1979 omschrijft het model als volgt: “Volkswagen en Westfalia bouwen de Joker en die biedt 100% rijplezier”. Vanaf 1985 wordt ook de vierwielaangedreven Joker Syncro aan het gamma toegevoegd en die is meer dan ooit “unstoppable”. In 1979 kost de basisversie van de Joker met tweelitermotor 27.466 Mark.

In 1988 zorgt Volkswagen voor een aardverschuiving in het segment van de kampeerwagens door een eigen model te lanceren. De California wordt een “mobiel vakantieappartement voor vier personen”. Deze California is vergelijkbaar met de Joker van Westfalia maar hij wordt minder luxueus afgewerkt en is ook 10.000 Mark goedkoper. De California is perfect voor gebruikers die het zonder dubbele beglazing en andere kleine luxe kunnen stellen. Dit model wordt binnen de kortste keren een bestseller want de productiecijfers zijn het dubbele van die van Westfalia. Dankzij dit succes beslist de Duitse constructeur om het gamma uit te breiden. Een jaar na de California komt er een luxueuzere versie met extra uitrusting: de Atlantic. Dit model biedt een zeer aantrekkelijke prijs-kwaliteitsverhouding. Vanaf 1988 ontwikkelt Volkswagen de Florida op basis van de Sven Hedin-versie van Westfalia. De California en de Atlantic geven de Transporter T3 een extra steuntje op het einde van zijn carrière.