21 décembre 2017

V17/38F

60 années en mouvement, la troisième génération

**En 1979, le petit-fils du Volkswagen Transporter entre dans les concessions. Pour ce T3, Volkswagen reste fidèle au concept qui a fait ses preuves en installant le moteur boxer refroidi par air à l'arrière. Mais les ingénieurs réussissent à le placer assez bas, si bien que seulement une petite partie de celui-ci encombre de la zone de chargement. Aves des dimensions extérieures revues à la hausse, cela augmente considérablement l'espace disponible. Un nouveau gabarit qui suscite des doutes quant à la maniabilité du véhicule, mais la première brochure rassure les acheteurs potentiels : « Oui, le nouveau Transporter est plus large. Mais si vous pensez qu'il sera difficile à manoeuvrer, asseyez-vous d’abord derrière le volant. »**

La puissance reste identique, le nouveau modèle offre le choix entre 37 kW (50 ch) et 51 kW (70 ch). Le nouveau châssis est rendu plus confortable grâce à des suspensions arrière à bras tiré et à des doubles triangles avant avec ressort hélicoïdal. Les progrès concernent aussi la sécurité. Les évaluations comprennent un crash test à 50 km/h contre un mur en béton ainsi qu’une collision avec une voiture de tourisme. Aux Etats-Unis, la réglementation exige un crash frontal à 64 km/h contre une voiture à l’arrêt. Un test particulièrement exigeant qui permet de démontrer une fois pour toutes à quel point le Transporter T3 de 1984 est un véhicule sécuritaire, malgré sa conception avec cabine antérieure.

Deux ans après l’arrivée du T3, un moteur diesel quatre cylindres refroidi par eau fait son apparition dans la gamme. Il est accompagné de ce slogan : « Peu gourmand, silencieux et économique, le nouveau Transporter diesel est arrivé. » Seulement un an plus tard, en 1982, c’est le moteur boxer ‘classique’ qui accueille le refroidissement liquide. À partir de 1984, sa puissance atteint 82 kW (112 ch). En 1985, Volkswagen lance un véritable festival de nouvelles technologies. La gamme est élargie pour inclure des versions à moteur à essence avec convertisseur catalytique, le légendaire turbo diesel (51 kW / 70 ch) et les quatre roues motrices pour la version Syncro… « Quatre roues motrices qui établissent de nouvelles références », annonce le catalogue du premier Transporter Syncro, qui surclasse d’emblée la plupart des véhicules off-road, en particulier le modèle équipé de roues de 16 pouces.

Le nouveau Transporter est une excellente base pour tous les types de véhicules récréatifs produits et développés par Volkswagen. À partir de 1983, c’est la Caravelle, la version ‘bus premium’. On l’appelle aussi le Multivan, véritable MPV dès 1985. Avec sa banquette arrière rabattable faisant face à une autre banquette placée dos aux sièges avant, une table pliante, un éclairage intérieur et un mini frigo optionnel, il invente et définit une nouvelle génération de véhicules, dont les modèles Blue Star et White Star de 1988 sont des exemples remarquables. Des MPV superstars, comme annoncés par le catalogue officiel. Leur popularité ne s’arrêtera pas avec la fin officielle de la production du Transporter T3. Au printemps 1992, un an et demi après l'introduction du Transporter T4, Volkswagen lance la Limited Last Edition, une série spéciale de 2.500 exemplaires du Blue Star.

Evidemment, la nouvelle plate-forme fait aussi le bonheur des convertisseurs et transformateurs. Personne n’oublie le légendaire Karmann Gipsy. Une vague d'innovations révolutionne le monde du camping-car. Les AAC, Catharge, CS, Dipa, Ferber, La Strada, Lyding, Polyroof et Reimo doivent tous leur existence au Transporter T3. Des constructions qui ont elles-mêmes leurs variantes : Bimobil, Road Ranger et Tischer développent des caravanes amovibles pour le Transporteur T3. Tischer part de la cabine et allonge l'empattement pour proposer un modèle partiellement intégré. Seule la cabine conducteur permet de reconnaitre encore le véhicule d'origine. Varius développe un toit qui peut être détaché et renversé pour servir de bateau. Le Transporter T3 sert aussi pour le Dehler Profi, avec son toit mi-haut, ses fenêtres à lamelles et sa salle de douche pliable.

Tout cela donne au Transporter un nouvel élan, ainsi qu’une nouvelle dimension sur la scène des véhicules récréatifs. La concurrence fourmille d’idées plus inventives et ingénieuses, pour le plus grand bonheur des amateurs de camping sur roues. Les Campers reçoivent des extensions, des équipements amovibles et même des salles de bains. Même les études de style de Volkswagen font appel à une imagination débordante : pour le business, les véhicules récréatifs ou les campers, Volkswagen déploie une énergie considérable et imagine des prototypes comme le Weekender ou le Traveler Jet. De leur côté, les bricoleurs ne sont pas en reste et font aussi preuve d’une belle créativité. En 1983, un mécanicien de Speyer transforme un Transporter en une piscine mobile.

Westfalia garde toutefois une longueur d’avance grâce au Joker, dont l’aménagement intérieur rappelle le modèle Berlin des années 60. Les équipements complets (y compris les installations d’eau, de gaz ainsi que le chauffage), la haute technologie et l’excellente finition ont façonné la réputation légendaire du Joker. Il est disponible avec un toit pop-up ouvrant sur le devant et un toit haut distinctif. Dès 1983, quatre versions sont disponibles : le Joker, le Sport Joker, le Club Van et le Club Joker avec ses quatre sièges individuels. La première brochure d'août 1979 annonce la couleur : « De Volkswagen et Westfalia: le Joker est 100% amusant ». Le Joker Syncro à quatre roues motrices, en production à partir de 1985, est plus « unstoppabble » que jamais. En 1979, le prix de base du Joker deux litres est de 27.466 Marks.

En 1988, Volkswagen secoue le segment du camping-car en lançant son propre modèle, le California, présenté comme «l'appartement de vacances mobile pour quatre personnes». Le California est un Joker de Westfalia un peu moins luxueux, mais proposé pour 10.000 Marks de moins. Le California convient à tous ceux qui peuvent se passer du double vitrage et d’autres petits luxes. Il devient un best-seller en un rien de temps, avec des chiffres de production qui doublent rapidement ceux de Westfalia. Face à ce succès, le constructeur allemand décide d’élargir sa gamme. Un an après le California, une version plus luxueuse et mieux équipée arrive : l'Atlantic. Ce modèle offre un rapport qualité/prix intéressant. En 1988, Volkswagen développe le Florida sur la base du Sven Hedin de Westfalia. Le California et l'Atlantic donnent au Transporter T3 un petit coup de pouce bienvenu à la fin de sa carrière.