21 décembre 2017

V17/43F

La Campingbox : la boîte à rêve des années 50

**En 1951, la « Campingbox » faisait preuve d’une belle ingéniosité. C’était le nom donné à la transformation du VW « Bulli » (le petit nom de la camionnette VW) réalisée par Westfalia à la demande d’un officier britannique en service en Allemagne. Sa commande était simple : transformer le Transporter en lieu de vie. Il devait pouvoir y dormir, y vivre et y travailler. Une mission parfaitement réussie par la petite firme de Wiedenbrück.**

Ils sont partis du minibus Bulli, l’ont équipé d’une double cabine et ont installé du mobilier ainsi que des objets décoratifs, sans oublier quelques touches féminines, comme des rideaux assortis aux motifs de l’intérieur. Un canapé-lit, une table pliante, un banc, une armoire à roulettes et un buffet avec un compartiment pour réchaud complétaient les aménagements intérieurs.

Ainsi équipé, le Campingbox est devenu le véhicule rêvé des années 50. Ses talents multiples ont séduit toutes les couches de la société. Il pouvait être utilisé comme hôtel mobile sur la route des vacances, que ce soit vers Garmisch, Rimini ou la côte d’Azur. Mais il n’oubliait pas pour autant sa vocation première : servir de transporteur infatigable et de travailleur courageux. Comment ? Rien de plus simple : l’équipement intérieur pouvait être démonté à la main et laisser place à un volumineux espace de chargement entre le moteur (arrière) et les sièges avant.

Cela dit, la version motor-home du Bulli n’a pas connu immédiatement le succès. Les loisirs n’étaient pas vraiment tendance au début de la reprise économique. Néanmoins, la production augmenta progressivement et de plus en plus de gens étaient prêts à se l’offrir. En plus du prix de base de 6.000 D-Mark pour le Transporter, il fallait encore débourser près de 600 D-Mark pour le buffet, 125 D-Mark pour la garde-robe ou encore 62,50 D-Mark pour le meuble de lavage et de rasage, qui était attaché à la double porte.

La première évolution du Campingbox remonte à 1955. Elle s'appelait « Export » et consistait en un volet de toit (pour les chasseurs et/ou les caméraman) et un porte bagage à l’arrière. Le Campingbox est resté en production pendant dix ans et son équipement n’a cessé de s’étoffer, jusqu’à l’arrivée d’une cuisinière à gaz et d’un bar mobile, livré avec dix verres à cocktail !

Dès 1957, c’est Volkswagen qui se charge de l'aménagement complet des VW Camper avec l'équipement fourni par Westfalia. Le 1000e Camper sort des lignes de production deux ans plus tard. Par après, la gamme de meubles « Mosaic » permit aux amateurs de bricolage de se construire une réplique du Camper à partir d’un Bulli d’occasion tout en réalisant une belle économie.

Au même moment, le Transporter montait progressivement en puissance. De 25 chevaux, il passait bientôt à 34 alors que la série 1500 était aussi disponible en version 42 chevaux, permettant à l’hôtel mobile de dépasser la barre des 100 km/h.

Au début des années 60, Volkswagen produisait 10 Camper par jour, pour 70 en 1967. La demande était en perpétuelle croissance, que ce soit en Allemagne, mais aussi et surtout aux Etats-Unis, où la première génération du Camper s’est écoulée à 15.000 unités jusqu’à 1976…

Aujourd’hui, la petite camionnette bricolée par Westafalia en 1951 pour un officier britannique semble bien rudimentaire par rapport aux Camper actuels que sont le Multivan et le California, qui rivalisent de luxe, de confort et de performances, avec des moteurs allant jusqu’à 235 chevaux et disposant de la transmission intégrale !