21 december 2017

V17/36N

60 jaar in beweging, de eerste generatie

* T1 - Camping Box
* T2 - Helsinki en Berlin
* T3 - de eerste California
* T4 - California, een compleet gamma
* T5 - California, een toerismewagen onder de kampeerwagens

**We schrijven 1951. De Duitse Democratische Republiek en het merk VW Commercial Vehicles bestaan nog maar drie jaar. Konrad Adenauer fungeert zowel als Kanselier en Minister van Buitenlandse Zaken. In die tijd heeft een werknemer van Volkswagen slechts twee weken vakantie, die hij bij hem thuis of in zijn tuin doorbrengt, of misschien brengt hij wel een bezoekje aan het eerste Autosalon in Frankfurt.**

De VW-bus is sedert een jaar op de markt. Zijn basisprijs bedraagt 5.975 Mark, hij is verkrijgbaar in een Van en een Combi-versie, en sinds kort ook als Samba. Drie benamingen die verwijzen naar het kleine sympathieke reisbusje met zijn ramen in het dak en de zijkanten en zijn grote schuifdeur. Volkswagen kondigt hem aan als de versie met “25 ramen en een schuifdak”. De Samba heeft inderdaad evenveel ramen als pk’s, maar het is toch een echte Volkswagen: gedurfd en leuk. Deze aanpak past perfect bij de solide motor en het relatief lage gewicht. De 4,5 m3 aan interieurruimte biedt heel wat mogelijkheden en brengt sommige visionaire klanten op ideeën. Zes jaar na het einde van de Tweede Wereldoorlog komt een Engelse officier die in Duitsland gebaseerd is op het idee zijn Transporter te transformeren in een mobiel hotel. Daarmee creëert hij een nieuwe voertuigklasse om Europa en later ook de hele wereld te ontdekken.

Net een jaar na zijn officieel debuut in de lente van 1950 begint de nieuwe Volkswagen aan een tweede carrière die zijn imago verder zal bepalen: de Transporter als vrijtijds- en reisvoertuig. De Transporter Combi effent het pad. Dit is zeker niet het eerste kampeervoertuig, maar zonder twijfel wel het eerste kampeerbusje. Het is de voorloper van honderdduizenden Volkswagens « Camper » en een bron van inspiratie voor duizenden knutselaars die hem later naar hun smaak zullen ombouwen om er op uit te trekken. Weet echter dat in 1951 het design vrij rudimentair is. De eerste Westfalia-klanten ontvangen een « Camping Box » die bestaat uit een bank, een kast, een tafel met een schuif, een ‘keukenhoek’ en tal van kussens die in combinatie met de achterbank gebruikt kunnen worden om een slaapplaats te creëren. De achterkant is ruim genoeg om drie volwassenen te herbergen. Bovendien kunnen de tafel en de kussens verwijderd worden en gebruikt worden als extra bed.

Maar het succes blijft aanvankelijk uit zodat de productie traag op gang komt. Op de officiële prijslijst van de Camping Box uit 1953 prijken dan ook verschillende kortingen. Het buffet kost 595 Mark, de kleerkast 125. De badkamerkast met spiegel en een houder voor een scheerbakje staat 62.50 DM geprijsd. In 1955 wordt de Camping Box « Export » aan de catalogus toegevoegd. Die onderscheidt zich van het standaardmodel door een dakluik en een bagagedrager. Ook de

standaard Camping Box blijft op de markt. Zijn ontwikkeling gaat de volgende tien jaar verder, met onder meer de komst van een kampeervuurtje met een gasfles evenals een grote kast, waarvoor genoeg plaats is dankzij het compacte motorcompartiment.

Tegen 1956 worden reisvakanties populair. « Reizen met uw eigen hotel is nu een realiseerbare droom en geen onbereikbare luxe meer». De opties evolueren samen met de economische heropbloei. « Voor een supplement is een kleine bar verkrijgbaar. Ze biedt ruimte aan 10 cocktailglazen. De drankenkast is bestand tegen trillingen. » Een jaar later integreert Volkswagen de VW Camper, zoals hij dan heet, in zijn eigen gamma. De bouw gebeurt nog steeds bij Westfalia en de koetswerken krijgen SO-nummers, de interne code voor speciale voertuigen. Twee jaar later wordt een belangrijke datum gevierd: 1.000 Volkswagen Campers zijn geproduceerd. Nog twee jaar later loopt de dagelijkse productie op tot 10 Campers per dag.

Tien jaar na de uitvinding van de Camping Box is de bestelwagen van de Duitse constructeur omgevormd tot een compacte mobilhome. De handleiding uit 1961 beschrijft het voertuig als volgt: « In het interieur van de VW Camper vindt u alles wat u altijd heeft gewild toen u ervan droomde er op uit trekken». Het interieur van dit ‘huis op wielen’ ziet er als volgt uit: lange banken langs beide kanten van de zijdeuren, met in het midden een tafel. Boven de motor aan de rechterkant is er een kast, aan de linkerkant een koelkast. De kast van de ‘badkamer’ met een spiegeltablet en een plek voor een scheerbakje blijven ongewijzigd, maar wel is het bakje voortaan uit plastic vervaardigd.

Tenslotte is er nog voor de knutselaars, die van een VW-kampeerwagen dromen maar zich er geen kunnen veroorloven, het meubelgamma « Mosaic » dat toelaat een tweedehandse Transporter te transformeren in een Camper-replica. Dit wordt een enorm succes.

Nog een kleine revolutie vindt plaats in 1962: in het interieur vervangt plastic het hout voor het meubilair. Een opplooibare achterbank met een verlengstuk voor een bed boven de motor levert er de basis voor een slaapplaats. Eerder dan in de weg te liggen, biedt de motor achteraan een uitstekende oplossing voor een optimaal gebruik van de beschikbare ruimte. De dakstangen kunnen gebruikt worden om extra bagage te stouwen. Het totaalconcept is vandaag nog steeds identiek, met kasten boven de opplooibare bank, keukengerei, een kleine koelkast en een waterreservoir met een handpomp. Dan is er nog de rood-wit gestreepte luifel die aan de zijkant ontplooid kan worden om de leefruimte aanzienlijk te vergroten. Het ‘pop-up’-dak bestaat tenslotte uit twee ramen van acryl-glas en twee ventilatieluiken.

In het midden van de jaren ‘60 kost een Camper-uitrusting voor een Volkswagen Transporter ongeveer 2.000 Mark. De prijs van een droomkampeerwagen, want met zijn uitrustingsniveau vinden de vakantiegangers alles wat ze aan boord nodig hebben. In 1965 wordt ook een open dak mogelijk. Dat dak is erg handig want het blijkt één van de meest eenvoudige oplossingen om meer ruimte te creëren, frisse lucht en licht binnen te laten en te verhinderen dat de regen binnendringt. Tenslotte moet de bestuurder niet meer uit het voertuig om in het ‘salon’ te raken: hij glipt nu gewoon tussen de voorstoelen.

De Amerikanen zijn dol op de Kever en worden even gek van de Camper, die op dat ogenblik geen enkele concurrent heeft. Eind 1967, wanneer de productie van de T1 (de eerste generatie van de Transporter) ten einde loopt, heeft Volkswagen meer dan 15.000 Campers in de VS afgezet, en meer dan 1.000 stuks enkel in 1967. De VW bestelwagen is een groot succes in het segment van vrijetijdsvoertuigen. De productie gaat van 10 Campers per dag in 1960 naar een daggemiddelde van 70 eenheden. Dit voorbeeld illustreert perfect hoe nauw de Camper de Amerikanen aan het hart ligt: in 1987 eindigde een exemplaar uit 1959 in het Henry Ford Museum in Dearborn, nadat het gedurende 28 jaar in dezelfde familie was gebleven, generatie na generatie.