21 december 2017

V17/37N

60 jaar in beweging, de tweede generatie

**In 1967 hangt er verandering in de lucht, gedreven door de hippiegeneratie. Ook bij Volkswagen komt er beweging want na een productie van 17 jaar beslist de Duitse constructeur om zijn Transporter te vernieuwen.**

Tijdens de zomer van 1967 toont Volkswagen de nieuwe generatie van de Transporter en deze tweede generatie groeit. Hij krijgt grotere ruiten, er komt een laterale schuifdeur en het onderstel wordt verbeterd met dank aan de trekstangen voor de achterophanging. De luchtgekoelde boxermotor blijft op post maar hij heeft minder plaats nodig. De vrijgekomen ruimte zorgt voor een grotere koffer. De Transporter krijgt niet enkel extra maturiteit, hij wordt ook verdienstelijker. Het motorvermogen stijgt tot 70 pk en voor het eerst is hij ook leverbaar met een automatische versnellingsbak. Het gaat niet langer om een doordeweekse Transporter want de wagen is in elk opzicht een MPV (multi purpose vehicle) geworden. De best uitgeruste modellen worden “Clipper” gedoopt. In het toenmalige persdossier stelt men dat: “De nieuwe Volkswagen Transporter als een personenwagen rijdt”.

Net zoals bij zijn voorganger, vormt de nieuwe Transporter de ideale basis om tot Camper om te bouwen. Er is maar één probleem want het reservewiel zit links achteraan en dat beperkt een beetje de ruimte die nodig is voor een bed. Maar er is meer nodig om knutselaars te ontmoedigen want ze vinden tal van oplossingen om het probleem te omzeilen. Het wiel vooraan op de wagen monteren, blijkt één van de beste oplossingen. Dat wiel komt in een box die de voorbumper een beetje langer maakt. “Op vakantie met de VW Camper bestelwagen”, is de titel van één van de eerste brochures uit januari 1968. Er zijn vier modellen beschikbaar die eenvoudigweg VW Camper 60 en 62 worden genoemd. De prijzen voor de interieurinrichting starten bij 1.790 Mark.

De Amerikanen zijn – meer dan wie ook – in de ban van deze Duitse wagen. Vanaf 1968 worden dagelijks gemiddeld 100 Campers gebouwd. Een kwart van de jaarlijkse productie steekt de Atlantische Oceaan over, de wagens vertrekken met grote cargoschepen vanuit de haven van Emden. Sinds 1951 werden in totaal 300.000 recreatieve voertuigen gebouwd en twee derde daarvan werd voornamelijk naar Noord-Amerika geëxporteerd.

In 1969 draait de productie op volle toeren wanneer de 50.000ste Camper van de band rolt. Twee jaar later staat de teller al op 100.000 stuks! Westfalia zet ruim duizend mensen aan het werk. Heel wat Amerikanen hebben intussen de perfecte manier gevonden om een VW te kopen. Ze komen met het vliegtuig naar Europa en kopen hier meteen een VW mobilhome. Daarmee maken ze een reis doorheen heel Europa en op het einde van hun trip verschepen ze hun Volkswagen naar de Verenigde Staten om hem daar een tijdje later weer op te halen… Ruim 3.000 Amerikanen bezoeken Europa op deze manier. Tussen 1966 en 1970 verviervoudigt de export van Campers zodat er jaarlijks ruim 20.000 stuks worden verscheept. 95 % daarvan vertrekt naar de States. Ter vergelijking, in Duitsland worden in 1969 amper 1.000 Volkswagen bestelwagens ingeschreven.

In 1972 bereikt de export naar de Verenigde Staten een record van 72.515 voertuigen! Eén derde daarvan zijn kampeerwagens. Westfalia bouwt dagelijks tot 125 Volkswagen Transporters om. Nar aanleiding van de Olympische Spelen van 1972 die in München worden georganiseerd, wordt een nieuw record gevestigd want op één dag nemen 243 Amerikaanse toeristen hun nieuwe VW bestelwagen in ontvangst. Er bestaan talloze versies en de verschillende modellen worden Oslo, Zürich, Stockholm, Brussels, Paris, Rome, Amsterdam, Düsseldorf en zelfs Offenbach gedoopt. De Helsinki wordt een erg gegeerde versie omwille van hoektafel achterin. In 1973 kost de basisversie 12.980 Mark. De Amerikaanse versies worden Houston, Los Angeles, Miami, Memphis, Oregon en Dallas genoemd.

Vanaf 1976 verdwijnt de halve scheidingswand waardoor ombouwbedrijven voor het eerst ook draaibare voorstoelen kunnen monteren. De Berlin-versie is hiermee uitgerust en het design van dit model is erg verwant met dat van de California die we vandaag kennen. Dan denken we ook aan zaken zoals de opklapbank achteraan, de keukenblok en de kasten tegen de linkerwand zodat er toch nog veel ruimte overblijft. Ook het dak is al een tijdje aangepast want het opent niet langer via de zijkant maar wel aan de voorkant of naar achteren, afhankelijk van het gekozen model. Dit concept blijft ook vandaag nog behouden. Voor het eerst krijgen de ruiten ook dubbel glas voor een betere isolatie.

Ondertussen verbreed Volkswagen ook het gamma want de Transporter krijgt met de komst van de LT (1957) ook een grote broer. Westfalia buigt er zich over en ontwikkelt de Como, die twee jaar later wordt opgevolgd door de Sven Hedin. Door het ruime interieur en het intelligent gebruik van de ruimte, is de LT een ideale basis voor een kampeerwagen. De Sven Hedin maakt het verschil met diverse innovaties zoals het grote bed dat in het dak werd geïntegreerd en de afzonderlijke badkamer achteraan die ook warm water biedt, twee bijzonderheden voor die periode.

De Europese en de Duitse automarkt wordt steeds dynamischer en ook andere bedrijven tonen interesse voor dergelijke omgebouwde bestelwagens. We denken aan firma’s als Karmann, Tischer en Weinsberg om enkele de meest bekende te noemen. Maar kenners zullen zich ook Bischofberger, Road Ranger, Syro, Teca, Voll en tal van andere merken herinneren die vandaag niet meer bestaan. Al die bedrijven boden ook volledige ombouwprojecten aan in plaats van de eenvoudige transformaties uit de beginjaren. De mogelijkheden zijn nagenoeg onbeperkt en een nieuwe generatie kampeerwagens staat klaar om de wereld mee te verkennen.