21 décembre 2017

V17/36F

60 années en mouvement, la première génération

* T1 - Camping Box
* T2 - Helsinki et Berlin
* T3 - California, le premier
* T4 - California, une gamme complète
* T5 - California, une voiture de tourisme parmi les camping-cars

**Nous sommes en 1951. La République Fédérale d'Allemagne et la marque VW Commercial Vehicles n’ont que trois ans. Konrad Adenauer agit à la fois comme Chancelier et comme Ministre des affaires étrangères. A l’époque, un employé de Volkswagen n'a que deux semaines de vacances, qu’il passe chez lui ou dans son jardin, ou peut-être en visitant le premier Salon de l’auto IAA à Francfort.**

Le bus VW est sur le marché depuis un an. Son prix de départ est de 5.975 Marks. Il est disponible en version Van et en Combi, et plus récemment en Samba. Trois termes qui désignent le sympathique petit bus de voyage avec ses fenêtres sur le toit et sur les côtés ainsi que sa grande porte latérale. Volkswagen l'annonce comme ayant « 25 fenêtres et un toit ouvrant coulissant ». Le Samba a autant de chevaux que de fenêtres, mais c’est un vrai Volkswagen : audacieux et plein d’esprit. Il peut se le permettre avec son moteur solide et son poids relativement faible. Les 4,5 mètres cubes d’espace intérieur offrent un tas de possibilités, et donnent des idées à certains clients visionnaires. Six ans après la fin de la Seconde Guerre mondiale, un officier Anglais basé sur le territoire allemand imagine de transformer son Transporter en hôtel mobile, créant une nouvelle catégorie de véhicules pour partir à la découverte de l’Europe, puis du reste du monde.

Tout juste un an après ses débuts officiels au printemps 1950, le nouveau Volkswagen commence une deuxième carrière qui continue encore à caractériser son image: le Transporter comme moyen de loisirs et de voyages. Le Transporter Combi est celui qui a ouvert la voie. Ce n'était certainement pas le premier camping-car, mais sans doute le premier bus de camping, le précurseur de centaines de milliers de « Camper » Volkswagen et une source d’inspiration pour des milliers de bricoleurs qui l’ont converti à leur sauce pour s’inventer une nouvelle vie. Cela dit, en 1951, le design reste assez rudimentaire. Les premières clients Westaflia reçoivent une « Camping Box » constituée d’une banquette, d’un placard, d’un buffet avec tiroir, d’un compartiment ‘cuisine’ et de nombreux coussins qui peuvent être utilisés en combinaison avec la banquette arrière pour former un espace de couchage. L'arrière est assez spacieux pour accueillir trois adultes. De plus, le buffet et les coussins peuvent être retirés et utilisés comme lit d’appoint.

Mais le succès se fait attendre, si bien que la production commence doucement. La liste officielle des prix pour la Camping Box de 1953 annonce plusieurs diminutions. Le buffet coûte 595 Marks, la garde-robe 125. L'armoire de salle de bains avec miroir et support pour bol de rasage est affichée à 62.50 DM. En 1955, la Camping Box « Export » s’ajoute au catalogue. Elle se distingue du modèle standard par un volet de toit et un porte-bagages. La Camping Box standard reste sur le marché. Son développement se poursuit pendant dix ans, avec notamment l’arrivée d’un réchaud de camping avec bouteille de gaz ainsi que d’une plus grande armoire, rendue possible grâce à un compartiment moteur réduit.

En 1956, les vacances itinérantes deviennent populaires. « Voyager avec votre propre hôtel, c'est maintenant un rêve réalisable, sans être un luxe hors de portée ». Les options vont de pair avec le miracle économique. « Un petit bar est disponible contre un supplément. Il comporte un espace pour 10 verres à cocktail. L'armoire pour les boissons résiste aux vibrations. » Un an plus tard, Volkswagen intègre le VW Camper, tel qu'il est maintenant appelé, dans sa propre gamme. La construction est toujours confiée à Westfalia et les carrosseries reçoivent des numéros SO, l'acronyme utilisé en interne pour désigner les véhicule spéciaux. Deux ans plus tard, une grande date est célébrée : 1.000 Volkswagen Camper ont été produits. Encore deux ans après, la production journalière s'élève à 10 Camper par jour.

Dix ans après l'invention de la Camping Box, la camionnette du constructeur allemand s’est transformée en mobile-home compact. Le manuel d’instruction de 1961 fait l'éloge du véhicule dans ces termes : « À l'intérieur du VW Camper, vous trouverez tout ce que vous avez toujours voulu lorsque vous rêviez d'un voyage autonome et libre». L'intérieur de la ‘maison sur roues’ ressemble à ceci : de longues banquettes de chaque côté des portes latérales, avec au centre une table. Au-dessus du moteur à droite, il y a une armoire, à gauche un réfrigérateur. Entre les deux, un espace pour un siège qui peut se doubler en lit pour enfant. L'armoire ‘salle de bain’ avec étagère miroir et espace pour bol de rasage reste inchangée, mais le bol est désormais en plastique.

Enfin, pour les bricoleurs qui rêvent du mobile-home VW, mais qui ne peuvent se l’offrir, la gamme de meubles « Mosaic » permet de transformer un Transporter d’occasion en réplique de Camper. Un énorme succès.

Encore une petite révolution en 1962 : le plastique remplace le bois pour le mobilier. Une banquette pliable à l'arrière avec une extension ‘lit’ au-dessus du moteur sert de base pour l’espace dédié au sommeil. Plutôt que d'être dans le chemin, le moteur arrière est en fait une excellente solution pour une utilisation optimale de l'espace disponible. Les barres de toit peuvent être utilisées pour accueillir l’excès de bagages. La conception d’ensemble est identique à celle d’aujourd’hui, avec des armoires au-dessus de la banquette pliante, différents ustensiles de cuisine, un petit frigo et un réservoir d'eau avec une pompe à main. Sans oublier un auvent à rayures rouges et blanches qui peut se déplier sur le côté pour élargir considérablement l'espace de vie. Quant au toit ‘pop-up’, il comporte deux fenêtres en verre acrylique et deux volets de ventilation.

Au milieu des années 60, le coût d’une installation Camper pour un Transporter Volkswagen revient à près de 2.000 Marks. Le prix d’un mobile-home de rêve, puisqu’avec son niveau d’équipement, les vacanciers ont tout ce dont ils ont besoin à bord. En 1965, un toit ouvrant s’ajoute à un toit déjà bien utilisé et s'avère être l'une des options les plus simples pour créer plus d’espace, laisser rentrer l’air et la lumière extérieure et empêcher la pluie d'entrer. Enfin, il n'est plus nécessaire pour le conducteur de sortir du véhicule pour accéder au ‘salon’ : il peut désormais passer entre les sièges avant.

Si les Américains sont fous de la Coccinelle, ils le sont tout autant du Camper, qui n’a alors aucun concurrent. Fin 1967, quand la production du T1 (la première génération du Transporter) touche à sa fin, Volkswagen a écoulé plus de 15.000 Camper aux USA, et plus de 1.000 sur la seule année 1967. La camionnette VW est un grand succès dans le segment des véhicules de loisir. La production passe de 10 Camper par jour en 1960 à une moyenne de 70 par jour. Un exemple qui illustre parfaitement à quel point les Américains ont aimé le Camper : en 1987, un exemplaire de 1959 a fini dans le Musée Henry Ford de Dearborn, après avoir appartenu à la même famille pendant 28 ans, passant d’une génération à l’autre…