21 décembre 2017

V17/39F

60 années en mouvement, la quatrième génération

**Nous sommes en 1990. L'Allemagne est réunifiée. La première élection donne la majorité au gouvernement d’Helmut Kohl. Les Marks d'Allemagne de l'Est sont remplacés par des ‘Deutschmarks’ comme devise officielle. En même temps, la nouvelle génération de Volkswagen Transporter arrive, mais un an et demi après l'introduction du nouveau Transporter T4, le constructeur allemand offre au T3 une dernière série spéciale limitée à 2.500 véhicules.**

Le T4 est présenté au public à l’occasion du Salon de Hanovre en été 1990. La première brochure se contente d’évoquer une «nouvelle génération», mais c’est une petite révolution qui est mise en place. Volkswagen rompt avec la tradition : moteur et propulsion se retrouvent à l'avant. Le moteur transversal et la boîte de vitesses sont cachés sous un petit capot. Les motorisations proposées sont à essence ou diesel, avec quatre ou cinq cylindres pour des puissances entre 45 kW (61 ch) et 81 kW (110 ch). Comme toujours avec Volkswagen, le châssis n’est pas en reste : essieu longitudinal avec ressorts à l'arrière et double triangle de suspension à l'avant avec barre de torsion. Sans oublier la transmission intégrale de la version Syncro, désormais proposée au catalogue dès le début.

Autre nouveauté : une modularité qui permet une multitude de configurations et que seule cette nouvelle disposition du moteur permet. Il y a désormais deux longueurs de châssis disponibles, le Combi et la Caravelle, un toit plat ou haut, une cabine à bascule, une double cabine, des charges utiles différentes… Tout le monde y trouve son compte, et notamment les amateurs de véhicules récréatifs et de camping-cars. Le Multivan évolue aussi. Son petit frigo est logé sous la banquette qui fait dos au siège conducteur. La table et l'éclairage intérieur restent inchangés, tout comme la banquette pliable à l'arrière. Le moteur avant réduit quelque peu la longueur de l'intérieur, mais le compartiment à bagages gagne un espace considérable.

Le California bénéficie également de cette conception nouvelle. Un compartiment à bagages arrière est disponible pour la toute première fois, mais la disposition générale est basée sur la première génération du California. La longueur réduite de l'intérieur a été contournée par une banquette amovible, installée sur des rails. Les passagers peuvent savourer leur repas sur une table elle-aussi amovible. Le compartiment frigo peut servir de congélateur si nécessaire. Un nouveau panneau de commande ultramoderne donne accès à toutes les technologies proposées, du chauffage au frigo en passant par l'installation d'eau ou encore le système électrique. La carrosserie basse et le toit ‘pop-up’ plat permettent au nouveau California d’avoir accès aux parkings et garages dont la hauteur est imitée à 2 mètres. Pour ceux qui veulent plus d’espace, un toit élevé est proposé. Deux ans plus tard, la gamme accueille le California Coach (châssis court) et ses versions longues, les California Tour et California Club. De son côté, le Multivan est doublé du Mulitvan Allstar, une version luxueusement équipée qui rappelle les Blue Star et White Star.

De nombreux développeurs proposent des versions tout aussi raffinées. Carthago, Reimo, Dehler, ou Karmann (avec les Gipsy et Cheetah), mais aussi de nouveaux comme Campmobil, Schabenmobil, Sirius et Woelcke. Le nouveau châssis est une source d'inspiration sans fin pour la créativité des développeurs. Citons encore Robel, l’italien Wingmann, Bimobil, Nordstar et Tischer. À la fin des années 1990, un concessionnaire Volkswagen (Friedrich Pleitner) lance un Camper intégré sur base du T4. L'intérêt pour le nouveau Transporter est tout aussi élevé de l’autre côté de l’ocean. Winnebago construit notamment un bus de camping sur base du châssis long, bientôt suivi un Rialta encore plus élégant.

Le nouveau Transporter agite aussi les neurones des ingénieurs VW, qui imaginent un Hookipa, dont le design émane des idées d'un designer français. Sa particularité : un toit mi-haut qui peut servir de logement pour deux planches de surf. A l’intérieur, tout le confort moderne, et même un four à micro-ondes. Quant au Karmann Distance Wide développé par Volkswagen et LT, il devient rapidement un best seller grâce à son alcôve qui offre un rapport qualité-prix imbattable.

En 1994, un troisième California à toit mi-haut s’invite dans la gamme. En même temps, le California Exclusive est introduit. Il porte bien son nom. Basé sur le Transporter, il se présente comme un camping-car particulièrement confortable avec une zone habitable divisée en trois. Un ensemble de sièges à l'avant, une cuisine au milieu et une salle de bain séparée avec évier, toilette et armoire à l’arrière. Le California Exclusive a un arrière en plastique séparé pour donner plus d'espace à la salle de bain. Au printemps 1996, le California bénéficie d'une révision complète de tous les modèles Transporter. Les pare-chocs réversibles résistent maintenant à de gros impacts, les portes coulissantes se ferment plus facilement et plus silencieusement. La carrosserie est beaucoup plus rigide, un nouveau tableau de bord fait son apparition, de même que des freins à disques, des airbags et l’ABS.

Un des atouts majeurs de cette nouvelle génération réside dans ses motorisations et se résume en trois lettres : TDI. Le bloc cinq cylindres à injection directe et turbocompresseur de 2,5 litres se distingue autant par ses performances (75 kW / 102 Ch) que pour son faible appétit. Au fil des ans, la gamme des moteurs se développe, d'abord avec un TDI 65 kW (88 Ch), puis par un TDI de 111 kW (150 Ch) qui établit de nouvelles références en la matière. D'autres versions viennent compléter la gamme : TDI Automatic et TDI ou encore le VR6 de 2,8 litres et 103 kW (140 Ch) dès 1996.

Le design du California est à la hauteur des prestations des moteurs : ameublement révisé avec finition en bois de haute qualité, nouvelles textures sur le mobilier, lit de toit plus long, compartiment à bagages plus grand (grâce au déplacement du réservoir d'eau sous la garde-robe), équipement complet avec verrouillage centralisé, fenêtres et des rétroviseurs extérieurs électrique. Sand oublier le système de fixation ISOFIX pour les sièges enfant, ainsi que les options spécifiques aux nombreuses éditions spéciales que sont les Highway, Biker, Beach, Joker, Blue, Advantage, Generation, Event ou Freestyle.

Entre-temps, le Volkswagen LT de deuxième génération arrive. Au printemps 1996, de nombreux constructeurs et développeurs accueillent avec enthousiasme ce nouveau véhicule, qui servira de base au Karmann Missouri par exemple. Des marques italiennes telles que Due Erre sont également intéressées, tout comme RMB. Toutes ces entreprises profitent pleinement des possibilités offertes par le LT, qui est disponible en trois longueurs de châssis et de nombreuses variantes de moteur. Les Dipa, Dopfer, Fischer, HRZ, Reimo, Robel, Schwabenmobil, Woclke et autres sont presque des constructions individuelles, faites sur mesure selon les souhaits du client.