
Im Rückspiegel: VW T4 – Seit 30 Jahren an der Front

Ohne Boxer und Heckantrieb unterwegs, stellt der neue Transporter aus den Werken in Hannover die Treue seiner Fans vor 30 Jahren auf die Probe. Doch nach 6,7 Millionen produzierten T1, T2 und T3 hatten die Boxer ausgedient und machten Platz für eine neue Motorenvielfalt, Raumnutzung und Variabilität. Zwei Milliarden D-Mark lässt sich Volkswagen die Neuentwicklung seinerzeit kosten.

Im September 1990 liefert Volkswagen die ersten Exemplare des neuen T4 an den Handel. Im Heck, wo beim nun abgelösten T3 noch der Boxermotor seinen Platz beanspruchte, steht jetzt mehr Raum zur Verfügung. Das neue Antriebs- und Fahrwerkslayout rückt die Fahrleistungen des Transporters an die eines Pkw heran. Auch die Crasheigenschaften sind mit den Vorgängern nicht mehr vergleichbar.

Erstmals bietet Volkswagen den Transporter nun mit zwei unterschiedlichen Radständen an. Zudem ermöglicht die neue Karosseriekonstruktion auch eine Tiefladepritsche und ein modulares Fahrerhauskonzept für branchenspezifische Aufbauten. Der Multivan nutzt den zusätzlichen Platz im Innenraum mit seiner Ausstattung bestehend aus Liegefläche, Klapp Tisch und Einzelsitzen in der zweiten Reihe aus. Für die Einrichtung des California bringt das Frontmotor-Konzept ebenfalls neue Möglichkeiten mit sich.

Zur Markteinführung wird der neue Bulli mit drei Benzinern und zwei Saugdieseln angeboten – Vier- und Fünfzylinder mit einem Leistungsspektrum von 60 PS (44 kW) bis 110 PS (81 kW). Alle Fünfzylinder-T4 sowie der Caravelle GL und der Multivan besitzen von Anfang an eine Servolenkung. Optional können die Fünfzylinder zudem mit einem Automatikgetriebe kombiniert werden. Ab 1993 bietet Volkswagen wieder einen Allradantrieb für den Bulli an: den T4 Syncro. Der Allradantrieb setzt einen Fünfzylindermotor voraus und ist für alle Aufbauten und Ausstattungsvarianten verfügbar.

1995, mitten in der Produktion, wird Volkswagen Nutzfahrzeuge eine eigenständige Marke des Mutterkonzerns. Ein Jahr später erhält der T4 eine umfassende Modellpflege. Die Pkws und Reisemobile sind an weißen statt gelben Blinkern sowie dem sogenannten „Happy Face“ zu erkennen. Parallel wird die Frontpartie des Multivan, Caravelle und California verlängert. Scheibenbremsen rundum, energieabsorbierende Stoßfänger, ein neues Räderprogramm und keilförmig zulaufende Scheinwerfer komplettieren die Modellpflege.

Als erster Turbodiesel-Direkteinspritzer (TDI) treibt im gepflegten T4 ein 2,5-Fünfzylinder mit 102 PS (75 kW) den T4 an. Der längere Vorbau des Multivan, Caravelle und California ermöglicht zudem den Einsatz eines neuen Sechs-Zylinder-Benziners mit 2,8 Litern Hubraum und 140 PS (103 kW). 1998 legen die Hannoveraner mit dem stärksten Diesel der T4-Baureihe nach: einem 2,5-Liter-TDI mit 151 PS (111 kW). Zum Jahrtausendwechsel dreht auch der V6 weiter auf und entwickelt nun 204 PS (150 kW).

Wie beim T3 gibt es zum Produktionsende eine exklusive „Limited Last Edition“. Sie verfügt unter anderem über eine Sitzanlage in Leder-Alcantara. Als die Baureihe im selben Jahr dem neuen T5 Platz macht, sind rund zwei Millionen Exemplare der Transporter-Generation entstanden. 2020 werden die ersten T4-Modelle nun zum Oldtimer. Besonders gefragt sind derzeit die California-Modelle, Sondermodelle wie die „Limited Last Edition“ sowie V6-Versionen. (ampnet/deg)

Bilder zum Artikel



Volkswagen T4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW T4 California mit Hochdach.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen