

Hut ab, Herr Baron

Fahrbericht Chrysler LeBaron Convertible
Der amerikanische Versuch,
ein europäisches Cabrio zu bauen.

Die Vorfahren des jüngsten Barons von und zu Chrysler waren kantige, ur-amerikanische Gesellen. Mit dem letzten Generationswechsel kam die Wende zu den aerodynamisch fließenden Formen Europas, die an Kaliforniens Pazifikküste die feine Lebensart

Dieses Bild fehlt, da leider keine Bildrechte vorhanden sind.

Dieses Bild fehlt, da
leider keine Bildrechte
vorhanden sind.

Fahrbericht Chrysler LeBaron Convertible

definieren. Die schreckliche, die cabriolose Zeit, die ist auch in den Vereinigten Staaten wieder vorüber. Jede der großen Marken hat etwas Offenes fürs Herz erneut im Programm. Bei General Motors und Ford läuft die neue Offenheit noch etwas zur linken Hand über die kleinen Fließbänder unabhängiger Karosseriebauer. Nur in Lee Iacoccas Chrysler-Reich nahm man die Neueröffnung selbst in die Hand. Die Renaissance des amerikanischen Cabrios geht dort schon in die zweite Generation.

LeBaron, der Ältere, das war noch ein kantiger Bursche alter amerikanischer Schule. Ein Automobil, dessen Charakter nicht zuletzt von der Tatsache geprägt wurde, daß es nie einen Windkanal von innen gesehen hatte. Der neue Baron hingegen folgt mit Anmut dem Zeitgeist. Seine fließenden Formen zeigen ein sauberes Design, ohne aerodynamische Langeweile zu verbreiten. Der gesamte Entwurf läßt erkennen, daß Chrysler wieder den Weltmarkt sucht. Die typischen amerikanischen Stilmittel sind stark zurückgedrängt, und der Einfluß europäischen Designs ist offensichtlich. Die gelungene Verschmelzung beider Stilrichtungen gibt den Baronen ein weltmännisches Auftreten. Wo immer sie in Amerika in Erscheinung treten, umgibt sie ein gewisses italienisches Flair. In europäischer Umgebung wirken sie wie Amerikaner, die sich durch die Wahl eines guten Schneiders den kontinentalen Verhältnissen geschmackvoll angepaßt haben.

Aber der Chrysler LeBaron zählt nicht nur zu den gutaussehenden Automobilen, sondern auch zu den echten Cabriolets. Hier stört kein Bügel zwischen

Die Instrumente der Exportausführung für Deutschland werden herkömmliche Zeiger und Skalen haben. Die Eleganz des offenen LeBaron bewunderte selbst Stardesigner Giugiaro

Dieses Bild fehlt, da leider keine Bildrechte vorhanden sind.

Dieses Bild fehlt, da leider keine Bildrechte vorhanden sind.

Fotos: Drehisen

Himmel und Bodengruppe. Das elektrohydraulische Dach verschwindet in geöffnetem Zustand in einem Fach hinter den Rücksitzen. Das Aussteigen nach der Offenlegung bleibt den Sonnenanbetern aber nicht erspart. Man muß oder sollte eine schützende Persenning über das eingefaltete Verdeck spannen, und das ist mit einiger Fummelei verbunden.

Nach dieser Mühewaltung sitzt der Mensch so im Freien, wie sich das für ein richtiges Cabrio gehört. Der Augenaufschlag Richtung Himmel endet nicht am Rahmen der stark geneigten Windschutzscheibe. Dieser Blick ins Blaue, der für die Freude am Cabrio so wichtig ist wie die erfrischenden Fallwinde, er ist frei und offen. Vier Passagiere können sich an dem luftigen Wesen von Chryslers Baron laben. Allerdings müs-

sen die zwei im Fond ziemlich sturmerprobt sein, denn da zieht es wie bei allen viersitzigen Cabrios sehr viel kräftiger rein als vorne. Annehmbar sitzen können alle vier, vorn sind die Platzverhältnisse großzügig, hinten wird es nur ein bißchen knapper in der Länge, aber es gibt da, von breiten Seitenwänden eingerahmt, ein gemütliches Zweiersofa. Aufgespannt macht das gefütterte Verdeck einen solid schützenden Eindruck. Es ist waschlagenfest und mithin jedem Wolkenbruch gewachsen. Bei raschem Tempo kräuselt sich der Wind ein wenig daran, was nicht ganz geräuschlos bleiben kann. Man hört schon recht deutlich, daß man in einem geschlossenen Cabrio unterwegs ist und nicht in dem stilleren Baron-Coupé.

Einen gesunden Sinn fürs Praktische und Haltbare zeigt Chrysler mit einer soliden Heckscheibe aus Mineralglas, die natürlich beheizbar ist.

Zweckdienliches umgibt auch den Fahrer. Die Bedienelemente sind mit der üblichen amerikanischen Routine angeordnet. Allein der Multifunktionshebel links am Lenkrad wirkt ein bißchen überbeschäftigt, wenn zu Blinkern, Licht und Scheibenreinigung auch noch ein Tempomat kommt. Diskussionen wegen der buntflimmernden Digitalinstrumente erübrigen sich. Die europäischen Versionen der Chrysler-Automobile werden mit schlichten analogen Zeigerin-

Fahrbericht Chrysler LeBaron Convertible

strumenten ausgerüstet, ein Mäusekino wird es allenfalls gegen Aufpreis geben.

Betrüblich weit von der Praxis des Reisens entfernt ist das Chrysler-Cabrio, was den Kofferraum betrifft. Es handelt sich dabei um eine außerordentlich zerklüftete Grotte, deren Tiefe durch ein auf halber Höhe in den Raum ragendes Notrad geteilt wird. Das ist wahrhaftig kein Gepäckraum aus dem Geburtsland der Samsonite-Koffer, sondern bestenfalls ein Behältnis für verformbare Weichtaschen. Die umlegbaren Rücksitzlehnen bessern diese Situation kaum, zumal sichtbares Gepäck im Innenraum eines Cabrios kaum sicher ist. Vor allem aber sollte Chrysler eine Lösung finden, den Kofferraum so zu sichern, daß er bei geöffnetem Dach nicht für jedermann auch ohne Schlüssel zugänglich ist.

Chrysler sagt von diesem Auto, es sei eines der wenigen Cabriolets der Welt, die von Grund auf als Cabrio konzipiert wurden. Leider hört sich dieser Spruch besser an als die Realität auf schlechten Straßen. Denn bei der Konzeption wurde die nötige Verwindungssteifigkeit offenbar vernachlässigt. Die Karosserie führt bei solcher Gelegenheit ein ziemlich bewegtes Eigenleben, das von Knack- und Knarzgeräuschen begleitet ist. Ein paar weitere festigende Elemente in der Karosseriestruktur wären da sehr wünschenswert.

Der Motor des LeBaron Cabrios zeigt klare Distanz zu der alten amerikanischen Hubraum-Herrlichkeit. Vorn unter der Haube steht quer und frontantreibend ein Vierzylinder mit 2,2 Liter Hubraum. Dessen

Der Kofferraum ist eine kleine, zerklüftete Grotte. Nach außen hin macht der LeBaron auch in geschlossenem Zustand eine gute Figur

Dieses Bild fehlt, da leider keine Bildrechte vorhanden sind.

Konstruktion zeigt im Detail manche Übereinstimmung mit jenem VW Golf-Motor, der früher einmal an Chrysler geliefert wurde. Amerikas neue Sehnsucht nach Leistung befriedigt hier ein Turbolader mit Ladeluftkühler, der die kleine Maschine zu 148 PS (109 kW) bei 5200/min ermuntert. Auch in puncto Drehmoment steht das Aggregat gut im Futter, 228 Newtonmeter sind es bei 2400/min. Für die Gemischaufbereitung bemüht Chrysler eine elektronische Benzineinspritzung, der nachgesagt wird, daß sie 300 000 Berechnungen in der Sekunde durchführen kann.

Auf Amerikas Straßen und ganz besonders auf denen von Kalifornien, wo nun ein Limit von 65 mph (104 km/h) gilt, ist dieses Angebot von Kraft und Leistung allemal reichlich. Aber auch hierzulande kann

man sicherlich zufrieden sein mit einem Cabrio, dessen Höchstgeschwindigkeit auf 187 km/h beziffert wird und dessen Beschleunigung von null auf 100 km/h nicht viel länger als zehn Sekunden währen dürfte.

Daß die Kraft hier nicht aus dem Hubraum, sondern aus dem Turbo kommt, gereicht ihrer Entfaltung nicht zum Nachteil. Chrysler hat diese Technik bemerkenswert gut im Griff. Das Ansprechverhalten des aufgeladenen Motors ist ausgesprochen kultiviert und angenehm spontan. Das Turboloch früherer Tage gehört auch hier weitgehend der Vergangenheit an.

Dennoch ermuntert dieser Motor nicht so recht dazu, seine

Leistungsreserven allzu häufig freizulassen. Denn wenn er energisch zur Sache kommen darf, dann legt er ein ziemlich rauhes und unkultiviertes Betragen an den Tag, das so ganz und gar nicht zu dem ansonsten feinen Auto passen will. Eine amerikanisch gleitende Fortbewegung geziemt sich besser für LeBaron, der sich gleich einer gepflegten Aussprache befleißigt. Er begnügt sich dann übrigens auch mit erfreulich bürgerlichen Kraftstoffrationen. Rund zehn Liter bleifreies Super genügen ihm für 100 Kilometer.

Solch sanftes Fahren in aller Offenheit gelingt mit einem amerikanischen Auto ohnehin am besten, wenn die Kraftübertragung stilgerecht und nach bequemer Landessitte automa-

Dieses Bild fehlt, da leider keine Bildrechte vorhanden sind.

europäischen Sinne bodenständig korrekt, aber komfortabel ist. Ein Stück in die neue Richtung ist die Entwicklung vorangekommen. Doch die letzte Ausgewogenheit gilt es noch zu finden.

Die Lenkung tut nun des Guten etwas zuviel. Sie spricht überschnell an, wirkt nervös, verlangt auf ruhigem Kurs eine sehr zarte Behandlung und muß in Kurven immer leicht zurückgenommen werden, weil es wieder ein bißchen zu heftig war. Die Straffung des Fahrwerks kommt etwas zu sehr über die Federn, die mit betonter Härte den Komfort schmälern und allfällige Bodenwellen zur Stoßbelastung für Karosserie und Insassen geraten lassen. Eine ausgesprochen weich abgestimmte Dämpfung ist da kaum in der Lage, die nötige Ruhe ins Auto zu bringen. Das Vorhaben, amerikanische Qualitäten durch europäische zu ersetzen, ist damit vorerst unvollendet geblieben. Aber die Chrysler-Corporation unter Lee Iacocca wird nicht auf halbem Wege stehen bleiben, sondern LeBaron zur Räson bringen.

Die Absicht, in Europa Fuß zu fassen, bekräftigt Chrysler nicht zuletzt auch mit einer sehr kompletten Grundausstattung für das Cabrio LeBaron, großzügigen Garantiebestimmungen – drei Jahre oder 100 000 Kilometer – und der Gewährleistung, daß ein Chrysler sieben Jahre vor Durchrostung sicher ist. Nur am Preis für das attraktive Cabrio rechnet die Company immer noch verblissen. Da ist nur soviel sicher: Gezielt wird auf einen Preis, der zwischen den 30 000 der kleinen Bügel-Cabrios (Golf, Escort, Ritmo, Kadett) und den 50 000 Mark des BMW 325i Cabrio die goldene Mitte treffen soll.

Clauspeter Becker

Technische Daten und Fahrleistungen*

Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader (Garrett T 3) vorne quer. Fünffach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb), Ventile über Tastenstößel betätigt. Thermostatisch gesteuerter Kühlerventilator. Elektronische Kraftstoffeinspritzung (Multiport), geregelter Dreiwege-Katalysator.

Leistung 109 kW (148 PS) bei 5200/min, spezifische Leistung 49,2 kW/L (66,9 PS/L). Hubraum 2213 cm³, Bohrung × Hub 87,5 × 92,0 mm. Verdichtungsverhältnis 8,1:1. Maximales Drehmoment 228 Nm bei 2400/min. Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 15,9 m/s. Ölinhalt Motor 3,8 L, Kühlsysteminhalt 8,5 L. Batterie 12 V 66 Ah, Drehstromlichtmaschine 1305 Watt.

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, Fünfganggetriebe.

Übersetzungen: I. 3,29, II. 2,08, III. 1,45, IV. 1,04, V. 0,72, R. 3,14, Achsantrieb 2,51:1, Geschwindigkeit bei 1000/min im V. Gang 63,4 km/h.

Fahrwerk

Vorn Einzelradaufhängung mit Dreiecksquerlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten Starrachse mit Längslenkern, Panhardstab und Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfern. Stabilisator vorn und hinten. Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend.

Felgengröße 6 J × 15, Reifengröße 205/60 R 15 H.

Karosserie

Viersitziges Cabrio mit zwei Türen. Radstand 2546 mm, Spur vorn/hinten 1462/1464 mm, Außenmaße 4697 × 1738 × 1326 mm. Kofferraumvolumen nach VDA-Norm 297 L. Tankinhalt 53 L, Leergewicht 1320 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1675 kg.

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit (Drehzahl 2750/min, V. Gang) 187 km/h

Der 2,2 Liter-Turbomotor läßt es an Leistung nicht fehlen, aber der Vierzylinder läuft rauh

tisch ist. Der weiche Kraftfluß über einen Wandler schluckt viel von der herben Herzhaftigkeit des Vierzylinders. Die weit weniger gelungene Anpassung an ein Fünfganggetriebe deckte vermeidbare Schwächen besonders deutlich auf.

Die lautforsche Art des 2,2 Liter-Turbomotors wird übrigens auch von den Technikern bei Chrysler in den USA nicht mehr so ganz gern gesehen. Sie sind bereits heftig damit beschäftigt, die Manieren ihres Barons durch Transplantation eines V6-Motors mit drei Liter Hubraum – von Mitsubishi – zu kultivieren.

Bei der Fahrwerksabstimmung des kraftvollen Fronttrieblers wird abermals deutlich, daß die Chrysler-Ingenieure einige Mühe darauf verwenden, ihren Autos europäische Qualitäten mitzugeben. Sie probten eine Abkehr von der nachgiebigen Leichtigkeit der amerikanischen Servolenkung alter Machart. Und sie begaben sich auf die Suche nach einer Feder/Dämpfer-Abstimmung, die im

*Werksangaben