

Herzens-Lust

Ein amerikanisches Auto mit japanischem Motor soll sich in Deutschland durchsetzen. Kann der Chrysler Le Baron mehr als gut aussehen?

Auf der Straße dreht man sich nach ihm um, neugierige Blicke der Passanten erforschen den Innenraum durch die Scheiben: Das Chrysler Le Baron Cabriolet erregt diese Aufmerksamkeit durch sein elegantes Äußeres.

Scheinwerfer, die sich hinter einer nach unten weg-schwenkenden Klappe gekonnt verbergen, und eine auch sonst glattflächige, harmonische Linienführung machen den Le Baron mit offenem oder geschlossenem Verdeck zu einer echten Schönheit.

Nach Betätigen der zwei Entriegelungshebel am inne-



American way of drive: sehr attraktive Karosserie des Chrysler Le Baron, kombiniert mit komfortablem Fahrwerk und serienmäßig luxuriöser Ausstattung. Ledersitze und ein elektrisch betätigtes Verdeck gehören dazu.



ren Dachspiegel und Einstellen der Zündung klappt das Stoffdach auf Knopfdruck nach hinten – auch während der Fahrt.

Rund 30 Sekunden später liegt der blaue Himmel frei über den Insassen. Nun muß die Abdeckung befestigt werden. Die Montage ist etwas umständlich. Zudem sitzt die Hülle nicht besonders paßgenau, sie flattert an der hinteren Kante. Das Dach ist aber ohne störenden Wulst gut verstaut.

Gegenüber ihrem Limousinen-Pendant haben Cabrio-Version und das Coupé einen knapp acht Zentimeter

kürzeren Radstand. Er beträgt nur 254,7 cm bei einer Gesamtlänge von fast 4,70 Meter. Die Karosserie ist für ein Cabriolet ausreichend verwindungssteif, doch ab und zu knackt es in den Tüpfugen, und es knistert in den Fensterpassungen.

Zwei Motoren stehen beim Cabrio zur Wahl. Neben einem 2,2 Liter großen Vierzylinder-Turbotriebwerk mit 130 kW (177 PS) im GTC gibt es seit kurzem auch einen 3,0 Liter V-Sechszylinder. Dieses Triebwerk stammt von Mitsubishi und findet auch im Pajero Verwendung.

Während der kleine Turbomotor mit einem Fünfganggetriebe erhältlich ist, kommt der V6 mit einer Viergangautomatik. V6 und Automatik harmonieren gut miteinander, betonen den Komfortaspekt. Lästig sind aber manche Schaltrücke. Der Vorwärtsschub kann in drei verschiedenen Stufen gewählt werden. In Position „L“ dreht der Motor bis rund 5600/min, aber nur im ersten und zweiten Gang. In Stufe „D“ dreht der Dreiliter bis etwa 5200/min, aber der vierte Gang wird nur dann aktiviert, wenn die zweite „D“-Position

– bei den technischen Daten als D 4-Gang bezeichnet – eingelegt wurde.

Hier dreht der Motor meistens bis rund 4 200/min, bei Kickdown jedoch auch bis 5 200/min. Der vierte Gang ist drehzahlensenkend für lange Autobahnetappen. Bis zu 17,5 Liter/100 km werden durch die Einspritzdüsen gejagt, 10 Liter/100 km sind bei verhaltener Fahrt möglich. Im Testschnitt verbrauchte das Cabriolet 13,0 Liter/100 km.

Der Tankdeckel wird von innen entriegelt. Praktisch: Die Tankdeckelklappe kann nicht vergessen werden, sie ist an einem Bändchen befestigt.

Auch für den Gepäckraum gibt es eine Innenentriegelung; das Hebelchen macht allerdings keinen stabilen Eindruck. Im Gepäckabteil, das extrem stark zerklüftet ist, findet auch das Notrad Platz. Mit 396 Liter verfügt es aber über genügend Volumen.

Die serienmäßigen Ledersitze sind etwas schmal, bieten aber trotz der glatten Tierhaut genügend Seitenhalt. Auch Schenkelaufgabe ist ausreichend geboten. Am Fahrersitz gibt es neben einer dreistufigen Lordosenstütze noch zahlreiche elektrische Verstellmöglichkeiten. So kann das Gestühl in Neigung und Höhe allen Körpergrößen angepaßt werden. Eine Memory-Funktion wäre hier noch wünschenswert. Hinten können nur notfalls Erwachsene mitfahren.

Auf der Wunschliste steht ebenfalls eine „echte“ Zentralverriegelung. Es gibt an den Türen einen Knopf, mit dem die jeweils andere Tür entriegelt werden kann. Besser wäre eine Zentralverriegelung über das Türschloß. Zwar warnt ein Klingeln bei abgestelltem Motor und stekendem Zündschlüssel, während der Testfahrten aber bimmelte das Glöckchen allzuoft. Irgendwann ignoriert man das mal unvorsichtigerweise, und schon steht man vor verschlossener Tür.

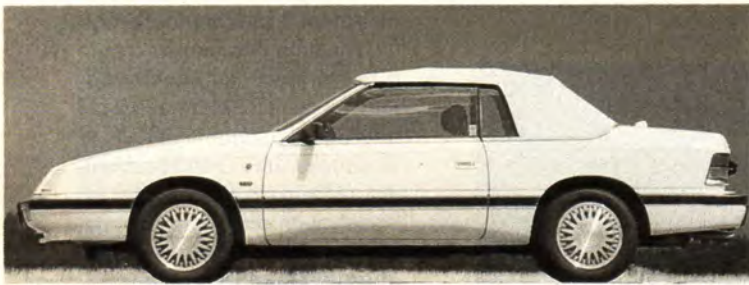
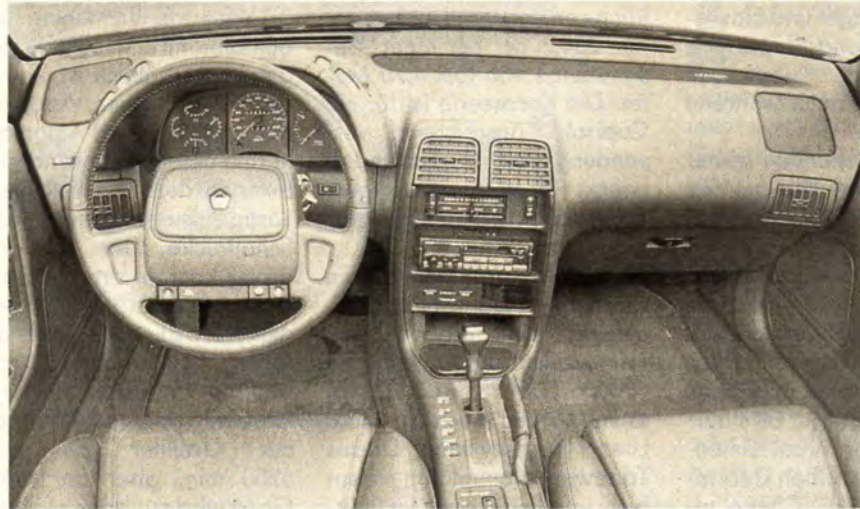
Unschön ist auch, daß die Gurtpeitschen nicht am Sitz angebracht sind. Weiter fehlt



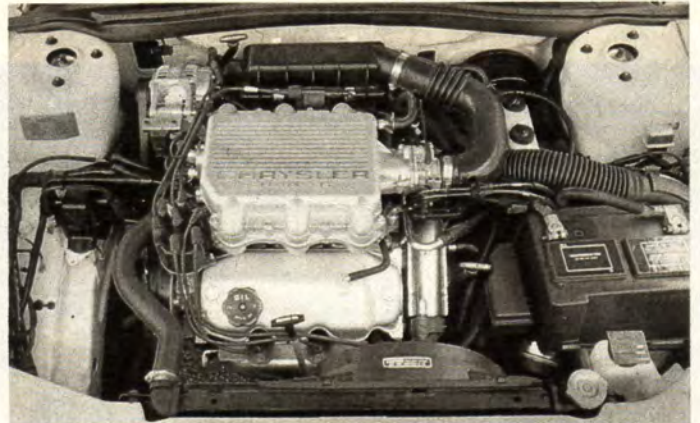
Kurztest Chrysler Le Baron

dem Beifahrer ein praktikabler Haltegriff, und die Sitzlehnenentriegelung ist ziemlich unergonomisch gestaltet. Den kleinen Knopf tief unten hinten an der Lehne hat niemand auf Anhieb gefunden.

Von Perfektion ist auch das Cockpit deutlich entfernt. Zwar sind die Armaturen übersichtlich und gut ablesbar angeordnet, doch fehlt eine Kon-



Nicht alles am Le Baron-Cockpit ist praxisgerecht, und bei geschlossenem Verdeck fällt die Sicht nach schräg hinten schwer. Der Mitsubishi Dreiliter-Sechszylinder macht gute Figur.



trolleuchte für das Abblendlicht. Der Warnblinkschalter in Tarnfarbe befindet sich für den Beifahrer unerreichbar auf der Lenksäule. Die zwei Hauptasten im Lenkrad sind zu klein; das trifft auch auf das Handschuhfach zu. Andere große Ablagen fehlen ebenso. Vom Innenraumdesign wollen wir nicht lange reden: Wild durcheinandergewürfelt enthält es runde, ovale, rautige, vier- und dreieckige Formen.

Als unpraktisch erwiesen sich auch die Hebel für Scheibenwischer (Schieberegler), Licht und Wischer/Wascher (Drucktasten). Gut gelungen ist dagegen die übersichtliche Regelung und Wirkung von Heizung und Lüftung. Über die Geschwindigkeitsregelanlage – sie ist ebenso serienmäßig wie der Bordcomputer, das höhenverstellbare Lenkrad, ein Stereo-Cassettenradio, elektrische Außenspie-

gel, Alu-Sportfelgen und getönte Scheiben – kann man sich nur freuen.

Komfortabel wie die Ausstattung präsentiert sich auch das Fahrwerk. Der Le Baron zeigt sich sehr weich gefedert und schwach gedämpft. Bei langsamer Fahrt ist er daher gemütlich. Auf der Autobahn schaukelt er sich aber bei Bodenwellen ordentlich auf, so daß weniger mutige Beifahrer eine Temporeduzierung ver-

langen; er bleibt aber fahrsticher trotz Karosserie-Seitenneigung und Schaukeln.

Flotte Kurven werden mit deutlicher Untersteuertendenz umrundet, Lastwechselreaktion fehlen nahezu ganz. Auf welligem Belag trampelt die starre Hinterachse. Die Bremsen müssen ohne ein Antiblockiersystem auskommen und erweisen sich als standfest. Die Servolenkung ist ausreichend direkt und mit geringen Rückstellkräften versehen. Antriebseinflüsse sind spürbar.

Doch für das Flanieren und Dahingleiten spielt das kaum eine Rolle. Freude macht der drehmomentstarke Motor, mit dem es sich bei niedrigen Drehzahlen gut leben läßt. Und wenn das Dach heruntergeklappt ist, dringt auch das angenehm sonore Brabbeln aus dem Auspuff bis ans Ohr und verbreitet Herzenslust. *Lars Döhm*

Fotos: Richter

Technische Daten: Le Baron V6

Motor:

V-Sechszylinder mit Benzineinspritzung. 100 kW (136 PS) bei 5200 /min, 223 Nm bei 2400 /min, Verdichtung 8,9 (Super), Bohrung/ Hub 91,1 / 76,0 mm, Hubraum 2972 cm³.

Fahrwerk:

Frontantrieb. Vorn Einzelradaufhängung mit Querlenker und Federbeinen. Hinten Starrachse mit Schraubenfedern. Scheibenbremsen.

Maße und Gewichte:

Radstand 254,7 cm, Länge 469,6 cm, Breite 173,9 cm, Höhe 129,4 cm, Leergewicht vollgetankt 1380 kg, zul. Gesamtgewicht 1815 kg, Zuladung 435 kg, Reifen 205/60 R 15 H.

Fahrleistungen:

0–60 km/h 5,2 s
0–80 km/h 8,2 s
0–100 km/h 11,9 s
0–120 km/h 17,4 s
0–140 km/h 25,4 s

0–160 km/h 38,9 s
Spitze 182 km/h

Innengeräusche

in Fahrstufe D 4-Gang:
80 km/h64 dB(A)
100 km/h67 dB(A)
130 km/h74 dB(A)

Verbrauch:

Drittelmix 8,6 L/100 km
Testverbrauch .. 13,0 L/100 km

Preis: (in Mark)

Le Baron Cabrio V6 49 865
Le Baron Cabrio GTC .. 47 500