

Hier haben vier



Alle Cabrios

in Deutschland • Auto Bild brachte sie zusammen, stellt sie Woche für Woche vor. In dieser Ausgabe: zwei Limousinen mit Platz für vier

Hüten Sie sich vor einer Probefahrt im brandneuen Chrysler- oder BMW-Cabriolet: Der Fahrspaß, den die beiden Offen-Limousinen bieten, droht das Cabrio-Fieber schnell zu vervierfachen

Die Folgen des Cabrio-Fiebers sind vergleichbar mit Malaria. Hat es einen erst einmal erwischt, wird man es ein Leben lang nicht mehr los. Besonders ansteckend ist es an jenen Tagen, an denen sich die Sonne von ihrer wärmsten Seite zeigt und der Wunsch nach Urlaub alles andere wegweht.

In den letzten Jahren war es der Industrie fast gelungen, den Cabrio-Bazillus einzudämmen. Nach dem Motto: „Gefahr erkannt – Gefahr gebannt“ hat sie einfach keine offenen Limousinen mehr gebaut. Statt dessen wurde die Innenraumbelüftung verbessert und das Glasschiebedach erfunden. Und die Unheilbaren überließ man Spezialisten, die den geschlossenen Limousinen für horrendes Honorar das Dach raubten.

Doch trotz der hohen Rezeptgebühren ließ sich der Luftikus-Virus nicht ausrotten. Im Gegenteil: Hartnäckig befahl er von Tag zu Tag neue Autofahrer und fand schließlich sogar bei einigen Firmen den Weg zurück durch die ansonsten so hermetisch abgeriegelten Türen der Entwicklungsabteilungen. Zuletzt bei BMW. Dort nahm man daraufhin die Blechschere und enthauptete die Dreier-Limousine. Und fast gleichzeitig wurden auch in Amerika neue Oben-ohne-Limousinen für den Weg über den Atlantik vorbereitet. Damit dürfte die nächste Limousinen-Cabrio-Seuche vorprogrammiert sein.

Der amerikanische Autogigant Chrysler bietet seinen offenen Le Baron ab dieser Woche – offizieller Verkaufsstart ist der 21. April – ab 42 500 Mark an.

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 18

Sind Sie schon einmal zu viert in einem offenen Auto gefahren? Im Chrysler Le Baron und im BMW-Dreier Cabriolet ist dieses Vergnügen möglich

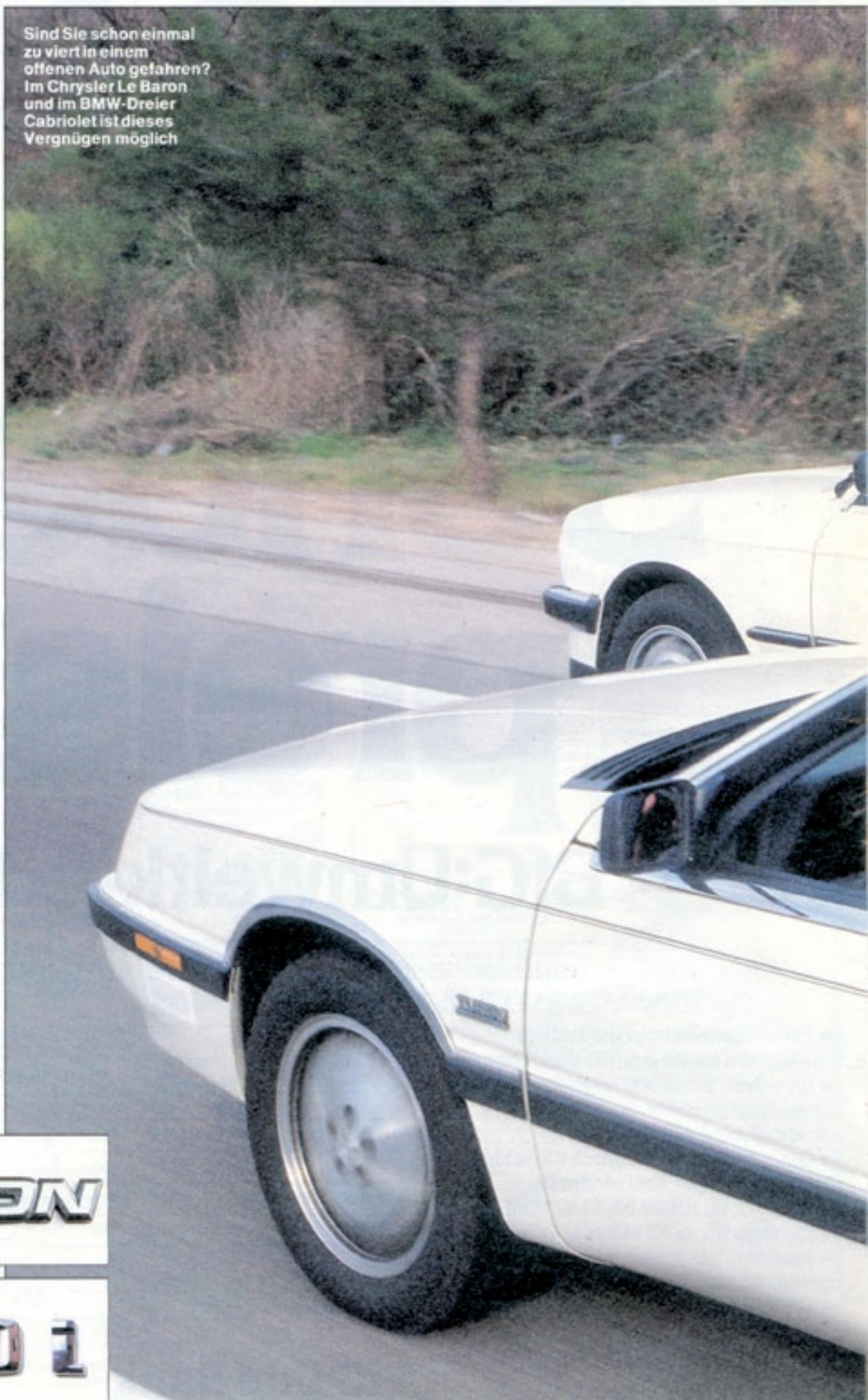


Foto: Ulrich Kuttler/Jackon, Heis/Giercke, Detlev Lohs

LEBARON

320i

r Platz an der Sonne



Zwei viersitzige Cabrio-Limousinen



Selbst bei forscher Gangart bleibt der BMW dank seines hervorragenden Fahrwerks mustergültig in der Spur



Auf schnelle Kurvenfahrt reagiert das Le Baron-Cabriolet mit Unmut. Dann zerren und poltern die Räder

Kein schlechter Einführungspreis für ein 148 PS starkes, viersitziges Voll-Cabrio, dessen serienmäßige Ausstattung keine Wünsche offenläßt: elektrische Fensterheber vorn und hinten, Servolenkung, Klimaanlage, Tempomat, Stereo-Radio, zwei elektrisch verstellbare Außenspiegel und vieles mehr. Der Luxus-Ami kostet dabei ganze 1400 Mark weniger als das 129 PS starke BMW 320i Cabrio (43 900 Mark). Damit hat der Chrysler-Chef Lee A. Iacocca wahr gemacht, was er vor einem halben Jahr auf der Frankfurter Automobilausstellung ankündigte: „Man wird sich in Deutschland noch wundern, mit welchen Preisen wir antreten.“

Erstaunlich ist nicht nur der Preis des fürstlich ausgestatteten Barons. Deutlicher als alle bisher in Deutschland angebotenen US-Autos verkörpert er die Abkehr von den amerikanischen Groß-



raum-Schlitten. Was nicht heißen soll, daß der Baron seine Herkunft verleugnen kann. Spätestens beim Öffnen der Tür zeigt er sein wahres Gesicht. Ein Innenraum voller Schalter, Hebelchen und Anzeigeinstrumenten. Ohne Studium der Betriebsanleitung wird man Mühe haben, den Wagen überhaupt in Betrieb zu nehmen. Das Dach öffnet und schließt per Knopfdruck automatisch, heißt es. Allerdings nur, wenn Zündschlüssel und Wählhebel der Dreigangautomatik in der richtigen Stellung stehen. Liest sich ganz einfach. In der Praxis muß man aber vorher an den vorderen Windschutzscheiben-Pfosten den Entriegelungsmechanismus öffnen. Und das geht nur per Hand und Spezialschlüssel. Man braucht die Bizeps eines durchtrainierten Sportlers.



Für jede Fahrergröße die richtige Position. Im Chrysler Le Baron lassen sich das Lenkrad kippen und die Sitze elektrisch verstellen



Geborgen wie im vielzitierten Schoß von Abraham: In den plüschigen Le Baron-Sesseln läßt es sich auch zu viert fürstlich reisen. Zwar kann der Fahr-gastraum seine Herkunft nicht verleugnen, doch dürfte das dezent verspielte amerikanische Drum und Dran auch auf konservativ eingestellte Deutsche nicht unbedingt abstoßend wirken

Blättern Sie bitte um

Warum wir unser Öl in die Wüste schicken.



Sand, Staub und brütende Hitze. Motoröltemperaturen im Turbolader bis zu 400° C. Die wenigsten Wagen erreichen Dakar. Für viele ist das Spannung und Abenteuer. Für uns aber ist es ein Test. Denn nirgendwo sonst kann ein Motoröl besser zeigen, was in ihm steckt. Und Shell TMO ist ein Hochleistungs-Leichtlauföl, das seine Leistungsfähigkeit immer wieder bewiesen hat. Nicht nur in der Wüste, sondern auch auf der Straße. Nicht umsonst wird jeder Porsche serienmäßig ab Werk mit Shell TMO befüllt.

Shell 
TMO

Das Öl der Besten.

Zwei viersitzige Cabrio-Limousinen



Fotos: Ulrich Kettler

Beim Offenfahren zählt nur der Duft der Narzissen und weniger die Fahrleistung des Autos. Cabriolet-Fahren macht lebenslustig und bringt die Autofahrer einander näher

Beim BMW öffnet sich das Verdeck nicht automatisch. Wogegen nichts einzuwenden ist: Die Handhabung funktioniert nahezu spielerisch und überfordert selbst zarte Damengelenke nicht.

In Europa käme kein Konstrukteur auf die Idee, in ein Auto Sitze mit dem Komfort eines Wohnzimmeressels einzubauen. Anders in Amerika. Im Chrysler Le Baron verfeinerte man die Sessel sogar mit einem halben Dutzend Elektromotoren, damit sie sich per Knopfdruck in alle Himmelsrichtungen bewegen lassen. Hat man im fünften Versuch schließlich die richtige Position zu Lenkrad und Pedalwerk gefunden, fühlt man sich im Baron wie der Fürst persönlich. Die Servolenkung dreht sich fast von allein, und der 2,2-Liter-Turbo-Vierzylinder bringt den Wagen wie in einem gut motorisierten Reiseomnibus in Fahrt. Das Dreigangautomatikgetriebe zeigt sich dabei von der allerfeinsten Art. Es wechselt die Gänge mit der Sanftheit eines Schmusekätzchens.

Im BMW ist alles anders. Dort sitzt man auf straffen Polstern, fühlt, wie der Wagen rollt. Der Sechszylinder reagiert bereits auf kleinste Bewegungen mit dem großen Zeh. Und mit der Lenkung befehligt man den Wagen nicht nur um

Kurven, sondern man fühlt förmlich auch die gefahrenen Linien.

Zwei Auto-Weiten, zwei Auto-Philosophien. Bei einem viersitzigen Cabriolet

erscheint es dem Testfahrer nicht angemessen, über Zehntelsekunden bei der Beschleunigung oder über die Höchstgeschwindigkeit zu streiten (siehe des-

halb nur technische Daten). Fahrspaß und Fahrfreude bieten beide Autos im Überfluß. Der Baron als Luxuscabrio für die Dame oder für den Herrn mit Sinn fürs Verspielte und der Dreier-BMW als schnörkelloser Luftikus für sportlich ambitionierte Fahreraturen, die nur ungern das Lenkrad aus der Hand geben.

Peter Bazille



Technische Daten

Chrysler Le Baron

Vierzylindermotor, vo. quer eingeb., eine obenl. Nockenwelle, Turbolader, geregelter Kat, Hubraum 2213 ccm, Bohrung x Hub 87,5 x 92,0 mm, Verdichtung 8,1:1, 103 kW (148 PS) bei 5200/min, max. Drehmoment 230 Nm bei 2400/min, Benzineinspritzung, Dreigangautomatik, Frontantrieb, vo. Einzelradaufh., Querlenker, Federbeine, hi. Starrachse, Längslenker, vo. Scheiben-, hi. Trommelbremsen, Reifen 205/60 R 15 H, Leergew. 1256 Kilo, Zuladung 419 Kilo, Tank 53 l. Meßwerte (Werksangaben) 0-100 km/h in 9,8 Sek., Höchstgeschw. 190 km/h, ab 42 500 Mark



Technische Daten

BMW 320i Cabrio

Sechszylinder, vo. längs eingebaut, eine obenl. Nockenwelle, geregelter Kat, Hubraum 1990 ccm, Bohrung x Hub 80 x 66, Verdichtung 8,8:1, 95 kW (129 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 164 Nm bei 4300/min, Benzineinspritzung, Fünfganggetriebe, Heckantr., Einzelradaufh., vo. Querlenker, Federbeine, Stabi, hi. Querlenker, Schraubenfedern, Scheibenbremsen, Reifen 195/65 R 14 H, Kofferraum 312 l, Leergew. 1280 Kilo, Zuladung 400 Kilo, Tank 62 l. Meßwerte (Werksangaben) 0-100 km/h in 12,5 Sek., Höchstgeschw. 195 km/h, 43 900 Mark



Nächsten Montag in Auto Bild:
**Drei starke Amerikaner –
Chevrolet Camaro, Corvette
und Cadillac Allante**



Die Chrysler-Rückbank bietet nicht ganz das Platzangebot des BMW-Dreier-Cabrios. Trotzdem können auch hier zwei Erwachsene bequem sitzen



Sportsitze mit ausgeprägtem Profil. Im Dreier-BMW fehlt es selbst auf der Rückbank nicht an Seitenhalt. Das Verdeck verschwindet unter der Blechklappe