

Fotos: Baumann, Becker, Drehsen, Rechle, Schmid, H.D. Sautert, H.P. Sautert

DAUERTEST
Chrysler LeBaron Cabrio GTC

Der Rügen- Baron

Der rote Baron von Chrysler begeisterte 100 000 Kilometer lang durch sein offenes Wesen. Nur daß es ihn immer wieder zu Reparaturen in die Werkstatt zog, belastet den guten Ruf ebenso wie hohe Kosten im Betrieb.

Die Ankunft des Baron von Chrysler in der Flotte der Dauertestwagen galt in der Redaktion von auto motor und sport als freudiges Ereignis. Zwar kam das Cabrio am 1. Februar 1989 noch etwas außerhalb der Jahreszeiten angenehmer frischer Lüfte, aber den Winter einer Vorfreude erfüllte der kleine Amerikaner mit seiner stärksten Qualität: ein nicht alltägliches Auto zu sein.

Dies unterstrich der Chrysler auch durch eine generöse Art, seinen Gegenwert von knapp 50 000 Mark mit Luxus zu erfüllen. Servolenkung, Klimaanlage, Lederpolster, elektrisches Verdeck und Bordcomputer gehören hier – ganz anders als bei der Konkurrenz – zur serienmäßigen Selbstverständlichkeit im Luxus.

Trotz einiger Noblesse ab Werk führte der LeBaron in aller Folgezeit nicht wirklich das behütete Leben eines als Zweitwagen gehätschelten Cabrios. Im offensichtlichen Ge-

gensatz zu den gleichen Automobilen der Leser von auto motor und sport war der Dauertest-Baron 24 Monate und reichlich 100 000 Kilometer als Geschäftswagen unterwegs.

Rein kräftemäßig zeigte sich der Chrysler für solche Aufgaben top in Form. Der 2,2 Liter-Vierzylinder-Turbomotor mit 177 PS (130 kW) ließ es an Fahrleistungen nicht fehlen. In dieser Disziplin ist der offene Amerikaner seinem bayerischen Konkurrenten, dem BMW 325i Cabrio, ebenbürtig.

Der absoluten Schnelligkeit zwischen Start und Ziel setzt der LeBaron in der typischen Art und Weise potenter Cabrios ein deutliches Maß an Windgeräuschen bei hohem Tempo entgegen. Die Meßwerte oberhalb von 200 km/h zeigen hier weit theoretischere Bedeutung als bei geschlossenen Autos. Auch animiert die schon ab 120 km/h brummige Maschine nicht unbedingt zu dauernd raschem Fahren. ▷

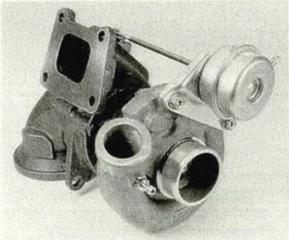
In aller Offenheit zu schönen Zielen unterwegs: eine Gasse im Tessin, der Hafen von Monte Carlo, ein Torbogen am Ossischer See



DAUERTEST

Chrysler LeBaron
Cabrio GTC

An diesem Wesen spalteten sich die Sympathien für den Chrysler. Für eilige Dienstreisen an grauen Nachmittagen zu faden Terminen war dieses Auto nicht beliebt. Keiner hätte freiwillig den Baron gewählt, um zu einem Interview mit dem Leiter des Bundesamtes für Straßenverkehr nach Flensburg zu gelangen. Aber als im April 1989 die Corvette ZR1 vorgestellt wurde, reisten zwei Autoren wohnovoll und überwiegend offen nach Südfrankreich.



km
035036

Der Turbolader wurde gewechselt. Defekt war er nicht

Als Geschöpf eines Landes, das alle Hast im Auto unter Strafe stellt, gewährt der Baron nur dem eine glückliche Geschäfts-Reise, der hier in diesem Auto zwischen zwei Terminen etwas Entspannung sucht. Ein außerordentlich turbopisches Trinkverhalten unterstreicht dieses Wesen nur. Gelassenes Gleiten ist hier mit zehn Liter pro 100 Kilometer möglich, aber unter dem trotzigen Bleifuß können über die gleiche Distanz mehr als 20 Liter verrinnen. Und der Bord-

Störungen

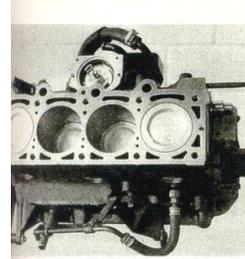
km		Kosten*
4 222	Heizschlauch undicht	
18 306	Klammern an Persenning lose. Fahrertür schließt nicht richtig. Scheuerleiste an Verdeck lose	
23 394	Stoßleiste hinten rechts abgefallen	
23 912	Auspuff zwischert im Leerlauf. Verdeck links unten aufgescheuert	
26 671	Verdeck an A-Säule undicht	
30 021	Scheibenwischerblätter schmieren. Kennzeichenbeleuchtung defekt	
30 581	Leerlauf-Drehzahl hängt zeitweise bei 2000/min. Rückwärtsgang springt bei schlechter Fahrbahn im Schub heraus	
33 394	Nimmt beim Anfahren schlecht Gas an. starke Aussetzer ab 4500/min	
34 808	Unrunder Leerlauf. Rauchentwicklung in Schub- und Beschleunigungsphase. wieder Aussetzer im oberen Drehzahlbereich	
35 150	Motor qualmt immer noch beim Beschleunigen und im Stand	
35 501	Motorschaden	
35 850	Kupplung trennt zeitweise schlecht. Aussetzer bei vollem Ladedruck	
36 280	Wieder starke Aussetzer beim Beschleunigen. Schwirrgeräusche am Verdeckstange rechts hinten	
48 312	Linke Persenninghalterung defekt. Handschuhfachdeckel schließt nicht	
56 310	Anlasser ohne Funktion. zeitweise Motor-aussetzer im oberen Drehzahlbereich. Kupplung trennt schlecht. Wassereintritt an Beifahrerseite	
58 017	Anlasser abermals ausgefallen. Persenningbefestigung rechts gerissen	
65 962	Persenningbefestigung beim Schließen der hinteren Seitenscheiben gerissen. Persenning defekt	
71 471	Aussetzer bei Vollast. Wassereintritt an der A-Säule	
78 471	Aussetzer nach wie vor. Dämpferschwäche vorn. Auspuffanlage klappert	
84 469	Tachometer (Wegstreckenzähler) fällt aus	
86 160	Wieder zeitweise Vollastaussetzer. Stoßdämpfung vorn ungenügend	
93 637	Tachometerausfall und Tageskilometer-Rückstellung defekt	
96 725	Mehrmaliger Tachometerausfall	

Reparaturen

km		Kosten*
6 910	Heizschlauch befestigt	Eigenleistung
18 979	Persenningklammern befestigt. Fensterheberführung eingestellt. Scheuerleiste befestigt	(19,38) (54,67) (23,60)

* in Mark

23 930	Stoßleiste ersetzt. Verdeck hinten richtig eingepaßt	85,22 (47,96)
30 213	Kennzeichenlampe ausgewechselt	2,30
30 943	Leerlauf und Schaltung eingestellt. Verdeck nachgespannt	(89,20)
33 615	Ölpumpen- und Zündverteiler antrieb erneuert	(693,22)
35 036	Turbolader ausgewechselt. Scheibenwischerblätter erneuert	(2029,17) 61,24
35 301	Motorinstandsetzung. Motorblock mit Kurbelwelle, Kolben, Pleuelstangen und Lager erneuert	(3736,36)
36 026	Lader und Ladedruck überprüft. Kupplungsgrundeinstellung korrigiert	(25,00)
36 630	Stecker an Hallgeber gereinigt	(19,38)
48 924	Persenning-Verriegelungshaken erneuert und Handschuhkastenschloß eingestellt	(35,32)
56 310	Fahrzeug abgeschleppt	Eigenleistung
58 017	Fahrzeug durch Pannendienst wieder flottgemacht	114,-
58 295	Kupplung erneuert. Schaltgehäuse eingestellt. Anlasser, Startrelais und Magnetschalter überprüft. Kontakte und Anschlüsse gereinigt. Seitenscheibe eingestellt. Unterdruckschlauch vom Drosselklappengehäuse zum Westgateventil instand gesetzt	761,95 (87,21)
	Persenning-Verriegelungshaken eingestellt	(135,66) (184,11)
66 647	Persenning-Verriegelungshaken erneuert	(19,38)
74 522	Verdeck vorn nachgespannt. Hallgeber überprüft	(54,67) (23,60)
78 975	Turbolader ausgetauscht. Zündverteilergrundeinstellung korrigiert. Persenning erneuert. Schelle an Auspuffanlage befestigt. Stoßdämpfer bei Probefahrt überprüft	(2029,17) 669,16
		2,51 ohne Berechnung
88 267	Beide vordere Stoßdämpfer ausgetauscht. Nockenwellen-Zahnriemen und Lichtmaschinen-Keilriemen erneuert. Tachoimpulsgeber ersetzt	(364,88)
94 509	Tachometer ausgetauscht	168,02 (160,27)
98 808	Tachometer auf Funktion überprüft. Impulsgeber und Antriebschnecke ausgetauscht. Scheibenwischerblätter ersetzt	(175,47) 61,24
103 994	Bremsbeläge vorn erneuert	370,47



km
035501

Ein kleiner Sicherungsring führt zum Motorschaden

computer meldet auch schon mal, daß bei Höchstgeschwindigkeit so um die 30 Liter fällt werden können.

Ein durchschnittlicher Testverbrauch von 13,2 L/100 km liegt gemessen an den wirklich abverlangten Fahrleistungen recht hoch. Aber die alte Trunksucht des Herrn Baron ist bewältigte Vergangenheit, seit ein V6-Motor den Turbo-Triebling ersetzte. Und das war gut so, denn die Manieren der aufgeladenen Maschine ließen auch sonst zu wünschen übrig. Die Leistungsentfaltung unter Ladedruck war eine unverhohlenen brutale Vorführung eines Turboeffekts, die sich über alle Traction und Spurrhaltung der vom Antrieb betroffenen Vorderräder hinwegsetzte.

Ohne die Temperamentsausbrüche im Antrieb gaben die Fahreigenschaften keinen Anlaß, an der Sicherheit des Chrysler zu zweifeln. Das Auto folgte exakt der leichtgängigen Servolenkung und zeigte sich bei jedem Tempo artig auf der Spur. Die Neigung des Baron, in den Kurven frontantriebsgemäß zu untersteuern, hat starke, deutlich warnende Ausprägung.

Des amerikanischen Autos Absicht, Annehmlichkeit aus-

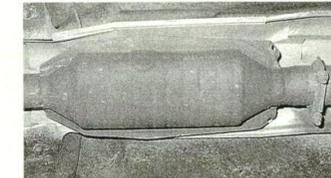
Wartung und Reifen

km		Kosten*
8 632	Inspektion mit Ölwechsel und Material	147,37
18 979	Inspektion mit Ölwechsel und Material. Zündkerzen und Luftfilter erneuert	312,82 64,70
23 308	1 Satz Reifen (Continental Sport Contact CZ 91, 205/55 ZR 16) Montage und Auswuchten	1 892,40 114,-
23 930	Inspektion mit Ölwechsel und Material	197,64
36 026	Inspektion mit Ölwechsel und Material	169,97
43 223	Wartung mit Ölwechsel und Material	148,-
48 924	Inspektion mit Ölwechsel und Material. Zündkerzen, Luft- und Kraftstofffilter erneuert	299,29 145,45
55 462	1 Satz Reifen (Continental Super Contact TS 750, 185/65 R 15 T) Montage und Auswuchten	943,92 116,28
58 295	Inspektion mit Ölwechsel und Material. Luftfilter erneuert	204,66 28,90
64 074	Inspektion mit Ölwechsel und Material. Zündkerzen, Luftfilter gewechselt	385,82 54,12
67 404	1 Satz Reifen (Uniroyal Rallye 340/55, 205/55 ZR 16) Montage und Auswuchten	1 541,28 125,40
74 522	Inspektion mit Ölwechsel und Material	217,38
78 975	Inspektion mit Ölwechsel und Material. Zündkerzen und Luftfilter	385,89 54,12
88 267	Inspektion mit Ölwechsel und Material. Zündkerzen und Luftfilter erneuert	256,17 64,05
98 808	Inspektion mit Ölwechsel und Material. Zündkerzen, Luft-, Kraftstoff- und EntlüftungsfILTER ersetzt	462,58 179,66
103 994	Inspektion mit Ölwechsel und Material	148,-

* in Mark

Abgastest

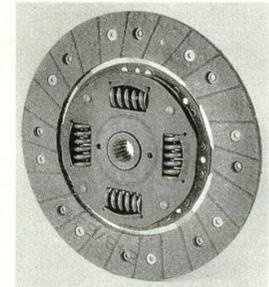
Der Chrysler LeBaron GTC ist als amerikanisches Auto naturgemäß nach den US-Grenzwerten typgeprüft, die als besonders streng gelten. Autos mit höherer Laufleistung können diese Limits erfahrungsgemäß oft nur mit Mühe oder gar nicht mehr einhalten. So auch der Chrysler: Die obligate Abgasmessung am Ende des Dauertests auf dem Rollenprüfstand des TÜV Bayern in München ergab folgende Werte (Grenzwerte in Klammern): Kohlenmonoxid (CO): 5,81 (2,1) Gramm pro Kilometer, Stickoxide (NO_x): 0,86 (0,62) Gramm pro Kilometer und Kohlenwasserstoffe (HC): 0,845 (0,25) Gramm pro Kilometer. Das bedeutet Grenzwertüberschreitungen zwischen 39 Prozent bei den Stickoxiden und immerhin 338 Prozent bei den Kohlenwasserstoffen. Eine Kontrolle mit Plumbtesmo-Indikatorpapier ergab keine Anhaltspunkte für eine Falschbetankung mit verbleitem Kraftstoff.



Överluste anlässlich des Motorschadens beeinträchtigten die Wirkung des Katalysators stark

zustrahlen, kommt beim Federungskomfort nicht recht zum Zug. Das Cabrio LeBaron läßt hier eine weiche Grundabstimmung erkennen, der Härten dann nicht fremd sind, wenn die Federung von groben Unebenheiten gefordert wird.

Zu Lasten des Komforts geht ferner noch die Eleganz der Reifen und Räder. Die Dimension 205/55 ZR 16 ist eine imposante und auch schnelle Größe, aber von Haus aus eine harte Sorte, die das Abrollen laut und rumplig macht. Dabei vertieft sie auch ein weiteres Problem dieses Baron. Die jun-



km
058295

Kurz nach Halbzeit war der Belag der Kupplung verschlissen

ge Karosserie auf einer alten Bodengruppe ist alles andere als verwindungssteif, und diese Flexibilität nimmt unter dem Einfluß harter Hochgeschwindigkeits-Reifen offenbar noch zu. Mit Winterreifen im bürgerlichen Format 185/65 R 15 T war alles etwas ruhiger.

Zu den Schwächen einer Karosserie, der eine Mehrheit von Besitzern und Betrachtern Eleganz nachsagt, zählt eine zerklüftete Winzigkeit von Kofferraum. Auch die wenig charmante Andeutung einer

DAUERTEST

Chrysler LeBaron Cabrio GTC

Gepäckbrücke auf dem Deckel ändert den Mangel an Kapazität nicht wirklich. Dieses Cabrio ist ein viersitziger Stadtwagen, ein zweisitziger Reisewagen und ein Einkaufsauto für Singles.

Der Chrysler legte die 100 000 Kilometer seines Dauertests genau in den zwei Jahren seiner Garantiezeit zurück, und von dem strapazierten Einsatz nicht gerade positiv beeindruckt. Die Tabellen der Störungen und Reparaturen sind hier umfangreicher als sonst bei den Dauertestwagen von auto motor und sport. Die Kleinigkeiten in der Liste mögen für



Der Baron begann zu wanken. Neue Dämpfer wurden fällig

sich sprechen. Zwei Defektschwerpunkte bedürfen hier ausführlicher Kommentare.

Das Cabriovertdeck war nicht allein die Quelle luftiger Freude. Es war in einem hohen Maße wartungsbedürftig. Auch wenn zugebilligt werden muß, daß gelegentliche Einstellarbeiten am Gestänge des Verdeckes grundsätzlich notwendig sind, hier waren die Unregelmäßigkeiten etwas zu regelmäßig. Trotz häufiger Nacharbeit war das Dach selten wirklich dicht. Ein immer wiederkehrendes Leck im Bereich des Windschutzscheibenrahmens entließ bei starkem Regen einen feuchten Fleck auf dem

Technische Daten und Meßwerte

Erstzulassung	Januar 1989
Fahrgestellnummer	1C3BJ45A9K138455
km-Stand/Übernahme	3 547
km-Stand/Ende	104 650
gefährliche km	101 103
Hohlraum	2213 cm ³
Leistung	130 kW (177 PS)
Leergewicht	1 422 kg
zul. Gesamtgewicht	1 755 kg

Fahrleistungen

Beschleunigung	in Sekunden
Dauertest-Anfang/-Ende	
0-40 km/h	2,7/ 2,8
0-80 km/h	6,3/ 6,2
0-100 km/h	9,1/ 8,9
0-120 km/h	12,7/12,5
0-140 km/h	17,4/16,8
0-160 km/h	24,8/24,1
0-180 km/h	36,1/35,5
Elastizität	
60-100 im IV. Gang	10,7/ 9,8
80-120 im V. Gang	17,7/15,2
Höchstgeschwindigkeit km/h	200/211

Verbrauch

DIN-Verbrauch	in Liter/100 km
90 km/h	6,6
120 km/h	8,3
Stadtverkehr	12,9
Verbrauchswerte im Test	
minimal	8,9
maximal	17,8
Testverbrauch	13,2
Kraftstoffart	Super bleifrei

Preise und Unterhaltskosten*

Neupreis und Schätzpreis	
Testwagenpreis am 1.2.1989	49 800,- ¹⁾
Testwagenpreis am 1.2.1991	49 800,- ¹⁾
Schätzpreis nach 100 000 km	23 800,- ^{1,2)}
Festkosten pro Jahr	
Kraftfahrzeugsteuer ³⁾	290,-
Haftpflicht-Versicherung ⁴⁾	1 713,-
Teilkasko-Versicherung ⁵⁾	215,-
Vollkasko-Versicherung ⁶⁾	3 612,-
Betriebskosten über 100 000 km	
Kraftstoff 13 200 Liter	13 860,-
Ölnachfüllmenge 15 Liter	219,75
Ölwechselmenge 52 Liter	898,02
Wartung (ohne Öl)	3 028,57
Reparaturen	2 296,11
Reifenkosten anteilig	3 303,67
Gesamtkosten	23 606,12 = 23,6 Pf/km
Gesamtkosten abzüglich Kraftstoff, Öl und Reifen	5 324,68 = 5,3 Pf/km

*alle Preise in Mark; ¹⁾ = einschließlich Klimaanlage; ²⁾ = Händlerverkaufspreis; ³⁾ = 13,20 DM pro 100 cm³; ⁴⁾ = Regionalklasse RS 2, 100 Prozent-Prämie; ⁵⁾ = Typklasse 33, Regionalklasse R1 ohne Selbstbeteiligung; ⁶⁾ = Typklasse 33, Regionalklasse R2, mit 650 Mark Selbstbeteiligung, 100 Prozent-Prämie.

rechten Sitz oder dem Schoß des Beifahrers.

Auch das kleine rote Stück Persenning zum Abdecken des heruntergeklappten Verdeckes ist eine derartige Quelle von Ärger, daß man es am besten vor der Erstzulassung wegwirft. Seine Halteklammern lösen sich oder gehen verloren. Werden die hinteren Seitenscheiben elektrisch angehoben, können die Arretierungen der Per-



Der Tacho fiel ab und zu aus und wurde erneuert

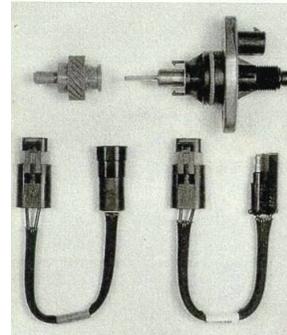
senning zu Bruch gehen: Im vielleicht nicht einmal ungünstigsten Fall fliegt der rote Lappen weg.

Tadellos funktionierte der elektrohydraulische Hebe- mechanismus des Cabrio-Verdeckes, der das Gestänge unverdrossen kräftig und manchmal geräuschvoll knackend bewegte. Probleme gab es gelegentlich nur mit dem handwerklichen Teil des Verdeckeschließens. Nur bei genauer Einstellung des Gestänges war ein Einklinken und Festspannen des Verdeckes am Windschutzscheibenrahmen ohne fremde Hilfe vom Fahrersitz aus möglich. >

DAUERTEST

Chrysler LeBaron Cabrio GTC

Einem so liebenswerten Ding wie dem Verdeck mag man bereit sein. Launen nachzusehen. Beim ungestümen, doch in seiner Kraft kaum kultivierten Motor fällt ein Verständnis schwerer, wenn sich



Immer noch Ärger mit dem Tacho. Ersatz des Impulsgebers

Schäden derart häufen. Der Ärger fing bei 30 000 Kilometern an mit überhöhtem Leerlauf, schon wenig später gab es Anfahrtschwächen, gefolgt von Aussetzern und Rauchzeichen aus dem Auspuff.

Bei der Fehlersuche tappte die Werkstatt im Ungewissen statt im Wissen. Die Aussetzer wurden dem Antrieb des Zündverteilers angelastet, doch das Auswechseln dieses Aggregats brachte keinen Erfolg.

Die nächste Diagnose lautete des Qualms wegen Turboschaden, ein neuer Lader kam ins Auto, aber es blieb der Qualm. Bei 35 000 Kilometern

setzte ein Motorschaden einer Dienstreife bei Nürnberg jäh ein Ende. Die Obduktion des Motors lieferte einen Befund, dessen Zufälligkeit nicht zu bestreiten war. Im Kolben des ersten Zylinders fehlte ein Sicherungsring des Pleuellbolzens, und eine tiefe Riefe durchzog die Zylinderlaufbahn. Möglich und wahrscheinlich, daß dieser Ring nicht fehlte, sondern seinen Sitz verließ, um diesen Zylinderblock für alle Zeiten zu zerstören.

Auf Garantie wurden Zylinderblock, Pleuellwelle und Pleuellbolzen ersetzt. Danach lief der Motor zwar, aber die Aussetzer bei Vollast blieben ungeklärt. Die Fahrer des Baron verdrängten diesen Mangel, indem sie nicht dauernd Vollgas gaben, was ohnehin wegen der häufigen Tankstopps die Fahrzeit nicht verkürzte.

Probleme mit dem Anlasser, die bei 56 000 Kilometern zur ersten Startverweigerung führten, die sich in unregelmäßiger Folge wiederholten, brachten den Chrysler bei Kilometer 58 000 zur nächsten größeren Reparatur in die Werkstatt. Aber der Anlasser mußte nicht ersetzt, sondern nur gereinigt werden. Bei dieser Gelegenheit zeigte sich, daß die Kupplung als Verschleißteil für 762 Mark erneuert werden mußte.

Beim Stand von 79 000 Kilometern versuchte die Werkstatt die immer noch unbewältigte Frage der Aussetzer durch erneuten Wechsel des Turboladers zu lösen. Eine Besserung trat dadurch nicht ein, und eine Überprüfung ergab, daß der alte, auf Garantie ersetzte Lader ohne Makel war.

Im letzten Viertel seines Dauertests gelangte der LeBaron endlich in eine stabile Phase braver Zuverlässigkeit. Es gab zwar weitere Molesten mit der Persenning, das Verdeckgestänge mußte ab und zu nachgestellt werden. Der Hallgeber der kontaktlosen Zündung wurde der Aussetzer wegen ohne spürbaren Erfolg geprüft.

„Zum Verlieben schön“

Lesererfahrungen mit dem Chrysler LeBaron Cabrio.

Den Kauf meines Chrysler Cabrios habe ich bis jetzt nicht bereut. Ich fahre das Cabrio jetzt ein Jahr und habe bereits 35 000 Kilometer ohne eine einzige Reparatur zurückgelegt. Mein Benzinverbrauch ist zirka elf bis zwölf Liter/100 Kilometer. Das einzige, was mich stört, ist, daß der Wendekreis zu groß ist, und unter bestimmten Bedingungen spiegelt sich die Instrumententafel in der Windschutzscheibe.

tras ausgestattet ist. Vor allen Dingen sieht der LeBaron zum Verlieben schön aus und ist – im Gegensatz zu den meisten anderen Cabrios auf dem deutschen Markt – relativ selten zu sehen und dadurch immer noch ein richtiger Hingucker. Das Gefühl, in einem außergewöhnlichen und seltenen Auto zu fahren, das besonders mit offenem Verdeck alle Blicke auf sich zieht, ist in Geld nicht aufzuwiegen.

Izzer Haydin,
6800 Mannheim

Von den Fahrleistungen bin ich sehr angetan, was die Beschleunigung anbelangt. Bei nicht zu hoher Geschwindigkeit ist der Verbrauch des Fahrzeuges auf Autobahnen höchst wirtschaftlich, hält man das Auto nicht in den Hochgeschwindigkeitsbereichen ab 180 km/h aufwärts. Zu bemängeln habe ich folgendes: Das Werkstattnetz ist noch sehr schwach ausgebaut und unwahrscheinlich teuer. Die Steifigkeit der Karosserie läßt sehr zu wünschen übrig.

Wolfgang Anton,
7141 Großbottwar

Seit sechs Jahren bin ich stolzer Eigner eines Rolls Royce Silver Cloud III (Baujahr 1964) und seit kurzem Benutzer eines Chrysler LeBaron GTC Cabrilets. Das GTC Cabrio wurde im Juli 1989 zugelassen, der Kilometerzähler zeigt jetzt 7800 Kilometer Laufleistung. An der Alltagstauglichkeit gibt es bis heute wenig zu kritisieren: Das Auto springt immer sofort an, der Motor läuft hinreichend leise und rund. Das Verdeck ist absolut wasserfest. Konstruktionsbedingte Nachteile: Das Auto ist über den Bug hin ziemlich unübersicht-



Duft in die Luft: LeBaron am Würzjoch

lich, der Wendekreis zu groß, die Servolenkung leider nicht geschwindigkeitsgeregelt; der Turbolader setzt unvermittelt und reichlich brutal ein. Das Fahrgefühl ist ansonsten geprägt von amerikanischem Bedienungsluxus, das Fahrwerk noch nicht zu hart und ehrlich. Das Umsteigen vom Silver Cloud III auf das LeBaron Cabriolet vermittelt jedes Mal einen nicht ganz reizlosen emotionalen Bruch – es ist, als wenn man von der Queen gerade erst zum Dinner eingeladen war und unmittelbar danach mit ihrem miniberockten Dienstmädchen in einem Fastfood-Shop weilt.

*Dr. med. Hans Gralla,
4500 Osnabrück*

Die Verarbeitung ist nicht ganz so gut wie bei deutschen Autos, für US-Verhältnisse jedoch ausgezeichnet. Die Verwindungssteifigkeit ist verbesserungswürdig (Klappern von Auspuffanlage, Knirschen des Daches). Alle elektrischen Aggregate (Sitz, Spiegel, Fenster, Dach) sind relativ leise und störungsfrei. Sitze gut, Leder pflegeleicht, Platzverhältnisse auf den Vordersitzen auch bei meiner Größe (188 Zentimeter) hervorragend. Der Motor ist ausgezeichnet, zieht ab 1200/min schon durch, kann sehr schaltfaul gefahren werden und wird ab 3000/min relativ gewalttätig durch Turbolader. Ab 4500/min etwas brummig. Der Verbrauch liegt bei ver-

nünftiger Fahrweise zwischen überraschenden acht bis neun Litern. Ein herrliches Auto für entspanntes Fahren mit ein paar kleinen Fehlern und unüberbietbarem Luxus zu einem Preis, der BMW die Schamröte ins Gesicht treiben sollte. Ich hatte den 325i Cabrio in Erwägung gezogen.

*Michael Knigge,
3394 Langelsheim*

Bis heute habe ich zwei 2.5 Turbo Cabrios sowie ein 3.0 V6 Cabrio gekauft; infolge Diebstahl beziehungsweise Unfall liegt die Verschleißquote etwas hoch. Mit allen Baron war beziehungsweise bin ich sehr zufrieden. Diverse, meist mechanische Verarbeitungsmängel müssen jeweils während des 1000 Kilometer-Services behoben werden. Danach kehrt Ruhe ein. Für mich ist das LeBaron Cabrio von Chrysler der Volks-SL: Top-Design und ein außerordentlich interessantes Preis/Leistungsverhältnis, zudem wird viel Fahrspaß geboten.

*Daniel Keller,
CH-6005 Luzern*

Die Alltagstauglichkeit ist hervorragend, auch nach rund 30 000 Kilometern noch kein außerplanmäßiger Werkstattbesuch notwendig. Das Verdeck erwies sich als voll waschstraßentauglich, die Heizung mußte zwar bislang nicht voll ausgenutzt werden, fällt aber durch ein schnelles Ansprechen ange-

nehm auf. Die Sitze bieten einen ausgezeichneten Kompromiß aus Sportlichkeit, Bequemlichkeit und sind für meine Größe (1,92 Meter) angenehm tief montiert. Der Verbrauch ist mit 8,5 Liter (Sommer offen) und 14 Liter (Autobahn) stark vom Einsatz des Turbos abhängig, wobei sich als Durchschnitt (60 Prozent Stadt, 40 Prozent Überland) 10 Liter herauskristallierten. Das Fahrverhalten ist für einen Amerikaner überraschend gut, der Komfort beim wiegenden Dahingleiten mit 110 km/h unübertroffen. Zum wirklich sportlichen Fahren ist er eine Spur zu unhandlich.

*Michael Ch. Steiner,
A-1160 Wien*

Der Wendekreis ist relativ groß, was im Stadtverkehr (Einparken) von Nachteil ist. Ein Seitenfenster im Stoffverdeck hinten wäre eine deutliche Verbesserung der Übersichtlichkeit. Maschinell sind in den ersten sechs Monaten keinerlei Beanstandungen aufgetreten. Der Wagen wird täglich im Kurzstreckenverkehr bewegt. Die Fahrleistungen sind ausgezeichnet. Beim Beschleunigen mit dem Turbolader macht es erst richtig Spaß. Allerdings sind dann in der Lenkung Antriebseinflüsse spürbar. Die vier Scheibenbremsen haben noch nie zu Schwierigkeiten Anlaß gegeben. Aufgrund der breiten Reifen, des niedrigen Schwerpunkts und der Gasdruckstoßdämpfer ist die Straßelage in Ordnung. Wenn man bedenkt, daß dieses absolut komplett ausgestattete Auto zu zirka 15 000 Mark billiger ist als ein vergleichbares BMW 325i Cabrio, ist die Freude vollkommen.

*Dipl.-Ing.
Dieter Gessmann,
7000 Stuttgart*

Seltsam: Irgendwann jenseits der 90 000 Kilometer verschwanden die Aussetzer.

Das letzte Zehntel seiner Dauertestdistanz vollendete der Baron bei einiger Nachsicht ohne ernste Mängel. Ein nur gelegentlicher Ausfall der Anzeige des elektrischen Tachometers erforderte auf Garantie ein neues Instrument, das bei fast 95 000 den Baron auf den Kilometerstand null verjüngt.

Die Schlußbilanz des Amerikaners gibt zu erkennen: Die lange Reise war kein billiges Vergnügen. Die 13 200 Liter bleifreies Super, die er schluckte, kosteten zu alten tiefen Preisen schon 13 860 Mark. Die vielen Kundendienste (alle 8000 Kilometer), die er brauchte, und die vielen Ölwechsel kosteten heftige 3927 Mark. Und auch die Eleganz der breiten Reifen, die 1550 bis 1900 Mark pro Satz erforderten, belastete den Etat mit 3300 Mark.

Am Ende solcher Rechnung steht ein Kilometerpreis für die Betriebskosten allein von 23,6 Pfennig. Auch ist der Schätzwert von LeBaron im Laufe der zwei Jahre und der 100 000 Kilometer weit unter die Hälfte des Neupreises auf 23 800 Mark gesunken. So relativiert sich mit den Jahren der niedrige Einstandspreis, mit dem der Chrysler lockt.

Zwar hat der wahrhaftig rote Baron den Dauertest nicht ohne Zwischenfall überstanden. Doch zeigte das Auto sich nach 110 000 Kilometern bestens bei Kräften, was die Fahrleistungen angeht. Die Karosserie ist nicht flexibler als am Anfang. Die Lederpolster wirken heute erst so richtig eingesessen. Der rote Lack strahlt wie am ersten Tag, die Leute schauen sich noch immer um nach dem Baron, obwohl der jetzt doch schon von etwas älterem Adel ist. Trotz all der Jugendsünden fällt der Abschied von dem Chrysler Cabrio schwer, weil es ein bunter Tupfer in der grauen Menge ist. *Clauspeter Becker*