

CABRIO-VERGLEICH
BMW 325i
Chrysler LeBaron
Ford Mustang GT
Saab 900 Turbo

16 offene Stellen

Nach einer schlimmen, blechernen Zeit mehren sich wieder in aller Welt die Cabrios. Die Qual der Wahl wird immer größer.

Seit der Fahrtwind im Cockpit wieder internationale Mode ist, strömt die Luft einer sehr weiten Welt durch die Autos. Automobile Vergleiche gewinnen dadurch eine lange vermißte transatlantische Größe. Zwei Amerikaner, ein Schwede und ein Deutscher spielen hier ein gut gemischtes und allemal luftiges Doppel um den kleinen World Cup der offenen Viersitzer.

Eine schöne, lautere Offenheit ohne himmelspaltende Bügel ist allen vier Automobilen eigen. Und auch sonst steht hier dem Genuß der Sommerfrische kein Überbleibsel der Geschlossenheit im Wege. Alle Dachkonstruktionen gehen diskret in Deckung und hinterlassen keine störenden Textilbündel auf dem Heck. Ferner gehört es zur feinen Art der Offenlegung in dieser Klasse, daß die Seitenscheiben zur Gänze in Türen und Flanken verschwinden.

Erste kleine Unterschiede werden bei der absoluten Fülle der Erfrischung spürbar. Als offenster unter den Offenen gibt sich der Saab zu erkennen, dessen steile Windschutzscheibe den Himmel über den Köpfen besonders weit freilegt; ei-

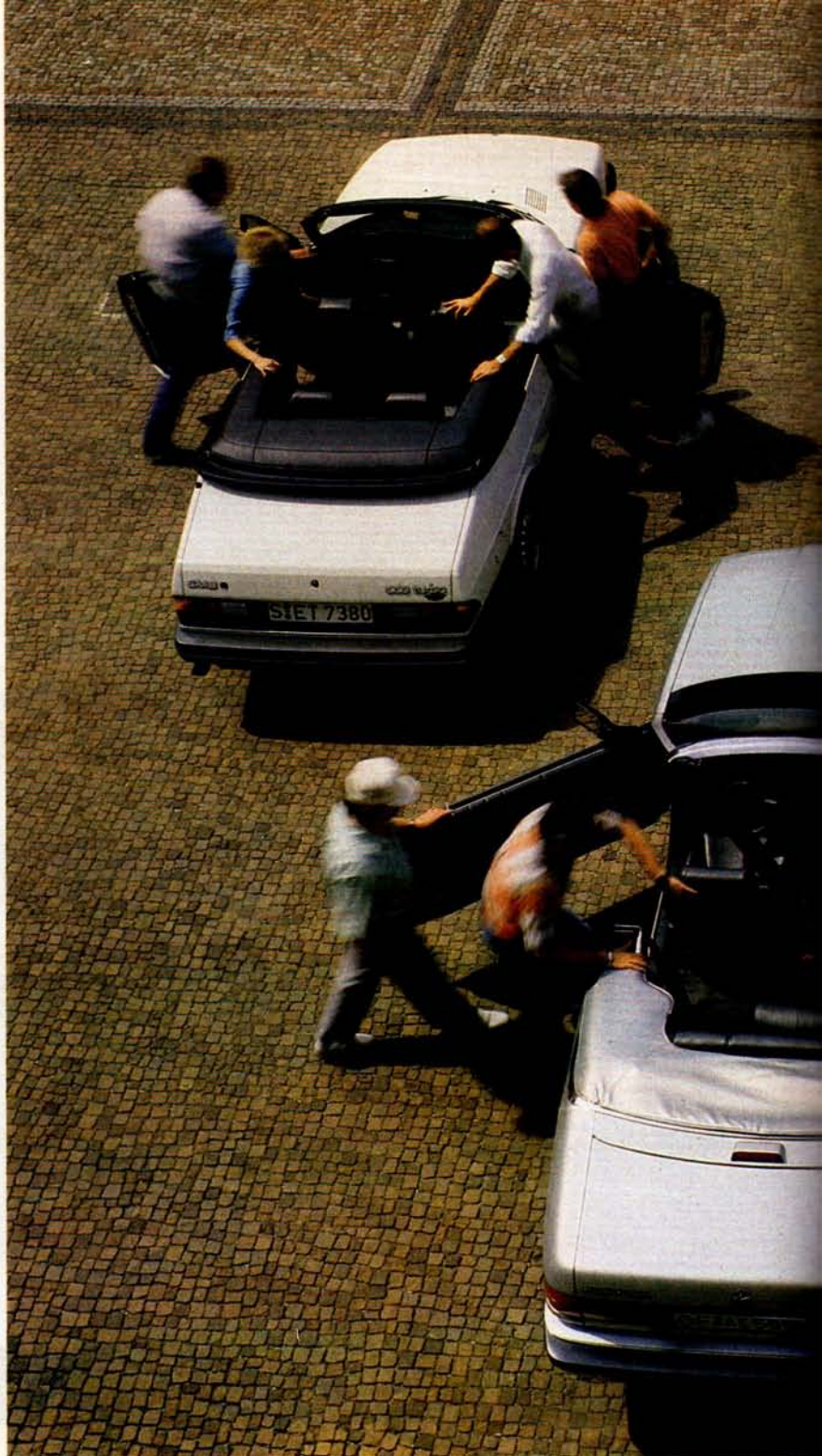
ne hohe Sitzposition vorn tut ein übriges, die Passagiere gehörig in den Wind zu rücken.

Auch der Mustang ist bei umgelegtem Verdeck eine sehr aktive Frischzelle mit habhafter Durchlüftung und uneingeschränkter Perspektive Richtung Firmament. Der BMW gibt da eher die Absicht zu erkennen, auch offen noch etwas Geborgenheit zu bieten. Hier darf oder muß sich der Mensch

tief ins Cockpit kuscheln. Nur mit der nötigen Distanz zum Lenkrad bleibt der freie Ausblick zu Sonne, Mond und Sternen vom Windschutzscheibenrahmen ungetrübt. Noch etwas tiefgründiger sind die Sitzgelegenheiten im Chrysler, der die Möglichkeit bietet, mit gestreckten Armen unter freiem Himmel zu sitzen oder dicht ans Lenkrad gerückt unter der stark geneigten Windschutz-

scheibe vor Sturm und leichtem Regen Obdach zu finden.

Das Mobiliar der ersten Reihe läßt unterschiedliche Absichten der Konstrukteure erkennen. BMW bleibt klar seiner dynamischen Linie treu und installiert im 325i Cabrio grundsätzlich Sportsitze mit energischer Kontur zum Wohle des Seitenhalts und zur Abwehr von Fallwinden. Im Chrysler trifft die Kehrseite des Men-





Fotos: H.P. Seufert

schen auf nachgiebige Räkelsessel mit bescheidenerer Führungsqualität. Die straffe Polsterung der Saab-Sitze bestärkt den Eindruck von skandinavischer Solidität und orthopädischer Bekömmlichkeit, aber es fehlt die ergreifende Wirkung einer stützenden Kontur. Im Mustang beschränken sich die Sitze darauf, in profilloser Einfachheit vorhanden zu sein. Die mit Abstand offenste Stelle in

allen diesen vier Cabrios ist die hintere Sitzbank, die sie zu Viersitzern macht. Wer hier mitfährt, gerät früher oder später in einen Orkan. Daraus ergibt sich eine ganz einfache Platzformel: Offen sind diese Autos bis 100 km/h Viersitzer, darüber schrumpft der erträgliche Raum auf zwei Plätze.

Davon abgesehen bietet bei allen vier Cabrios die Sitzgruppe im Fond jene Zwischen-

menschliches fördernde Nähe eines gemütlichen Zweiersofas mit dreiseitig umfassender Lehne. Den feinsten Fond treffen die Passagiere zweiter Klasse im BMW, der ihnen mit Konturen im Polster Seitenhalt und als einziger mit Dreipunktgurten angemessene Sicherheit bietet. Chrysler und Saab fehlen diese Merkmale der Perfektion, nicht aber ein Ambiente der Geborgenheit, allein im

Fond des Ford läßt sich nicht mehr finden als ein knappes Reservebänkchen.

Über den Umgang mit dem Tuch zwischen Himmel und Erde vertreten die Cabrio-Konstrukteure zwei Weltanschauungen. Die tatkräftigen Bayern in München setzen hier allein auf die Muskelkraft des Chauffeurs. Die Amerikaner vermuten unter den Cabrio-Eignern auch zartbesaitete Wesen. Sie

CABRIO-VERGLEICH

BMW 325i

Chrysler LeBaron

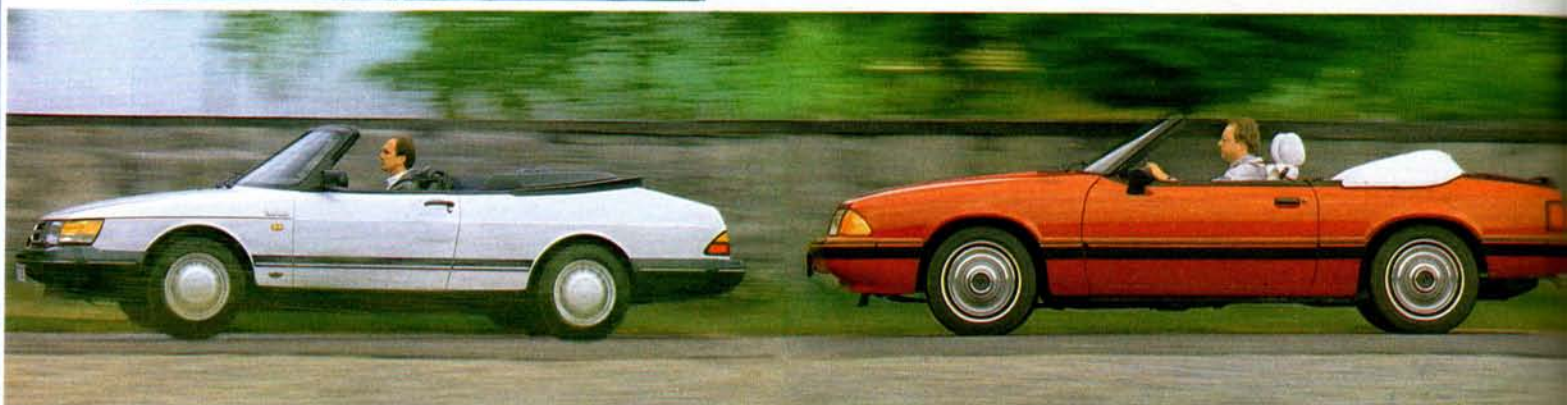
Ford Mustang GT

Saab 900 Turbo

SAAB: DER PREIS DER EIGENART



Das teuerste Cabrio im Quartett pflegt einen in hohe Qualität gehüllten vornehm konservativen Stil, der serienmäßige Lederpolster zur Selbstverständlichkeit macht



überlassen die Eröffnungspartie grundsätzlich den Kräften einer Elektrohydraulik. Und hier gibt auch der Saab zu erkennen, daß er zumindest ein halbwegs amerikanischer Freund ist: Seine Cabrio-Konstruktion entstand in den USA bei American Sunroof.

Auch ohne die fremde Hilfe der Hydraulik funktioniert das Verdeck des BMW am schnellsten und mühelosesten. Die Art und Weise, wie es unter einer soliden Blechklappe auftaucht oder eben da verschwindet, ist das einzig gültige Beispiel für Cabrios überhaupt.

Der Saab verhüllt sein Stoffdach mit Plastikschalen, die gut zu handhaben sind, aber bei geschlossenem Dach einen Teil des Kofferraums beanspruchen. Chrysler und Ford verstecken ihre offenen Dächer

FORD: AUF DEN MOTOR KOMMT ES AN

Mit der Fünfliter-V8-Maschine wird der Mustang zum liebenswerten Kraft-Cabrio, dem man gern die insgesamt etwas billige Machart nachsieht



unter Persennings, die sich nur mit heftiger Fummelei über die Dachluke spannen lassen.

Weltanschaulich betrachten Cabriofahrer auch die Frage des Verdeckmaterials. BMW und Saab geben sich hier edel und zeigen das noble Matt einer textilen Oberfläche. Die beiden Ur-Amerikaner Chrysler

und Ford trotzten dem Wetter mit dem praktischen Glanz eines kunststoffbeschichteten Gewebes. Mit einem Futter unter dem Verdeck verwöhnen nur Chrysler und Saab. Selbst BMW wagt ein freies Gestänge, das hier allerdings sehr unauffällig bleibt. Allein der Ford Mustang zeigt seine Rohre,

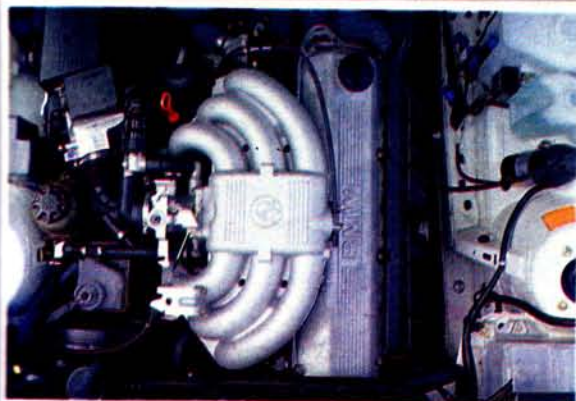
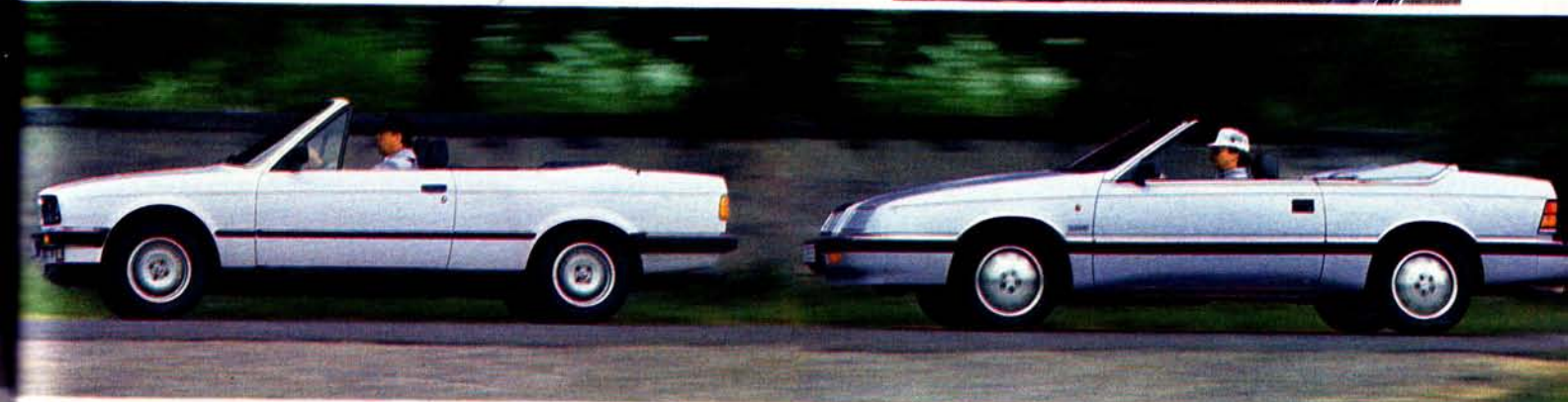
Scharniere und Gelenke mit unverblümter Offenheit.

Damit das weggeklappte Dach möglichst wenig Platz beansprucht, nahm BMW den Nachteil einer Heckscheibe aus Kunststoff in Kauf, die, wie jeder Cabriofahrer weiß, trotz aller Sorgfalt verkratzt und damit erblindet. Den drei Konkur-



CHRYSLER: WER BIETET MEHR?

Viel amerikanische Eleganz und Ausstattung – vom synthetischen Nußholz bis zu lederhütigen Chefsesseln – gibt es im Baron zu einem wohlfeilen Preis



BMW: MIT DEUTSCHER PERFEKTION

Statt liebenswerter Schwächen zeigt BMW offene Sachlichkeit und in praktisch jedem Detail die makellose Vollkommenheit des fabelhaften Sechszylinders

renten des Münchners sind solche Kompromisse fremd. Sie leisten sich beheizbare Fenster aus Mineralglas.

Damit genug des Verdeckspiels und hin zu den inneren Werten, zu denen die stramme Haltung eines Cabrios auf schlechten Straßen zählt. BMW und Saab gewinnen diese

Partie mit einer Verwindungsfestigkeit, die europäischen Burgen schon immer eigen war. Der Chrysler ist von merklich flexiblerer Natur, aber er gibt heute weit mehr innere Festigkeit zu erkennen als jener Baron, den auto motor und sport vor einem Jahr in Kalifornien traf (Fahrbericht Heft 20/1987).

Der Ford Mustang windet sich spürbar und gelegentlich auch hörbar über Bodenunebenheiten und durch Kurven.

In gleicher Reihenfolge gehen die vier Cabrios durch die Wertung der Fahreigenschaften. BMW und Saab gefallen durch korrekte europäische Sportlichkeit ohne Komfortver-

zicht. Der Bayer beglückt die Freunde von Heckantrieb und leichtem Übersteuern. Der Schwede hält es mehr untersteuernd mit den Fans des Frontantriebs. Die beiden Amerikaner interpretieren den Fahrgeuß mehr als eine sanfte Form des Gleitens. Dem frontgetriebenen Chrysler gelingt das mit einem nur durch schwere Bodenwellen getrübbten Komfort. Der Ford Mustang holt etwas zu häufig seine angetriebene Starrachse als Knüppel aus dem Sack.

Es ist mehr die Laufkultur als die Leistung, mit der sich die Qualität des Motors eines Cabriolets bestimmen läßt. Der BMW 325i ist in diesem Punkte fein heraus: Er hat beides – und ist noch sparsam obendrein. Auch die Saab-Maschine läuft fein, kann aber nicht verbergen, daß sie zwei Zylinder we-

CABRIO-VERGLEICH
BMW 325i
Chrysler LeBaron
Ford Mustang GT
Saab 900 Turbo

niger hat als die des BMW. Durch die Einführung des Katalysators beim Saab wurden nicht nur dessen Abgase entgiftet. Der kleine Turboteufel von

einst gibt sich nun nicht mehr so aufgeregt leistungsstark, sondern auf angenehme Weise disziplinierter. Der Chrysler, obwohl LeBaron, begnügt sich ebenfalls mit vier Zylindern, die per Turbo vitalisiert werden. Adlige Eleganz zeigt seine Kraftentfaltung nur bis zu mittleren Drehzahlen. Sobald er mit Druck auf Touren gebracht wird, gerät er zum lautstarken

SAAB: EIN DACH VOM FEINSTEN

Außen gediegenes Textil, innen nobel gefüttert, Elektrik zum Öffnen und Schließen, aber sperrige Plastikschalen als Abdeckung



FORD: FAST WIE EIN ROADSTER

Pflegeleichtes Kunstleder als Verdeckstoff, Elektroantrieb, innen viel Gestänge, aber kein Futter. Das Anlegen der Persenning ist ein Geduldsspiel



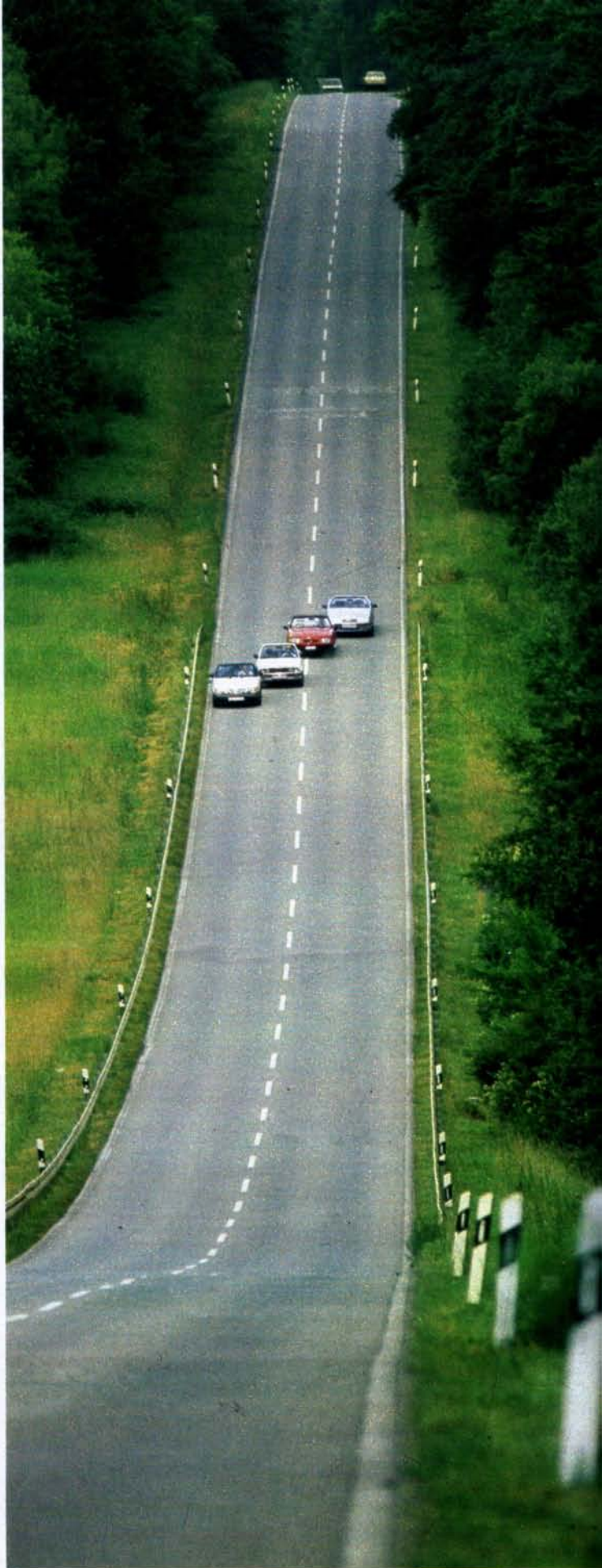
BMW: MÜHELOS IM HANDUMDREHEN

Ohne Elektrik bewegt sich das Dach von leichter Hand unter die Klappe am Heck. Außen zeigt es feinen Stoff, innen kein Futter, aber ein sehr dezentes Gestänge



CHRYSLER: ADEL VERPFLICHTET

Der Baron bewegt sein Dach mit Motorkraft und trägt es mit Futter, aber als Amerikaner mit Plastikhaut außen. Lästig allein die Fummelerei mit der Plane



Trinker. Zu einem fast schon unverhofften Spitzenplatz in dieser Disziplin kann sich der Ford Mustang aufschwingen, wenn er den richtigen Motor hat: den Fünfliter-V8. Dieser Urquell an Leistung und Drehmoment läßt so manche Schwäche des Mustang zur Nebensächlichkeits verkümmern.

Die konsequente Offenheit dieser Autos läßt sich auch beim

Thema Geld nicht umgehen. Mit 68 900 Mark schwebt das Saab 900 Cabrio trotz seiner Lederpolster und trotz seines elektrischen Verdecks weit über den Niederungen bürgerlicher Vernunft. Denn ebensolche Delikatessen und eine noch viel längere Ausstattungsliste kann der wohlfeile LeBaron von Chrysler inklusive Turbo bereits für 45 070 Mark bieten. Er ist das

Sonderangebot unter den Cabrios, zumal hier auch feine Extras wie Automatik und Klimaanlage nur die Hälfte kosten. Der BMW steht sehr stolz auf einem Preissockel von 51 700 Mark. Er ist dafür heute im Besitz des Wesentlichen (Servolenkung, ABS) und des Wünschenswerten (Aluräder, Zentralverriegelung, elektrische Fensterheber). Doch lederner

Luxus und die übrige Üppigkeit des Baron würden ihn in die Region um 60 000 Mark abheben lassen. Der Mustang GT wird vom freien Importeur Berger in Seevetal bei Hamburg mit 43 900 Mark berechnet. Das macht ihn zu einem Liebhaberstück für jene, die auf alles verzichten können, nur nicht auf einen großen amerikanischen Achtzylinder. -cpb-

Zum Vergleich

Fahrzeugtyp	BMW 325i	Chrysler LeBaron	Ford Mustang GT	Saab 900 Turbo
Motorbauart/Zylinderzahl	R/6 ¹⁾	R/4	V/8 ²⁾	R/4
Hubraum cm ³	2494	2213	4942	1971
Bohrung × Hub mm	84,0 × 75,0	87,5 × 92,0	101,6 × 76,2	90,0 × 78,0
Leistung kW (PS) bei 1/min	125 (170) 5800	109 (148) 5200	168 (228) 4200	118 (160) 5500
Max. Drehmoment Nm bei 1/min	222 bei 4300	231 bei 3600	407 bei 3200	255 bei 3300
Verdichtungsverhältnis	8,8:1	8,1:1	9,2:1	9,0:1
Gemischaubereitung	elektr. Kraftstoff-einspritzung Bosch Motronic	elektr. Kraftstoff-einspritzung multiport	elektr. Kraftstoff-einspritzung EFI	elektr. Kraftstoff-einspritzung Bosch LH-Jetronic
Kraftübertragung	Fünfganggetriebe Hinterradantrieb	automatisches Dreiganggetriebe Vorderradantrieb	Fünfganggetriebe Hinterradantrieb	Fünfganggetriebe Vorderradantrieb
Leergewicht kg	1301	1365	1499	1342
Zul. Gesamtgewicht kg	1655	1675	1881	1740
Beschleunigung in s				
0- 60 km/h	3,7	5,7	3,4	4,3
0- 80 km/h	5,6	8,4	5,1	6,3
0-100 km/h	8,4	12,5	7,0	9,1
0-120 km/h	11,8	17,7	10,9	12,3
0-140 km/h	16,4	27,9	13,5	17,5
0-160 km/h	23,5	44,9	18,4	24,3
0-180 km/h	34,4	-	26,4	37,8
400 m mit stehendem Start	15,9	18,4	15,4	16,4
1 km mit stehendem Start	29,6	34,1	28,2	30,2
Elastizität in s				
60-100 km/h (IV. Gang)	10,9	-	7,1	8,6
80-120 km/h (V. Gang)	17,1	-	14,4	10,7
Höchstgeschwindigkeit km/h	217	195	227	206
DIN-Verbrauch in L/100 km	Normal	Normal	Normal	Super bleifrei
Bei 90 km/h (V. Gang)	7,2	7,8	- ³⁾	7,2
Bei 120 km/h (V. Gang)	8,9	11,0	-	10,0
Stadtverkehr	12,9	13,7	-	12,5
Testverbrauch in L/100 km	12,3	14,7	15,2	13,8
Innengeräusch in dB(A)				
Stand	55	52	55	51
Bei 50 km/h	62	64	63	63
Bei 100 km/h	70	72	71	69
Bei 130 km/h	77	77	75	77
Bei 160 km/h	82	83	78	82
Bei 180 km/h	85	-	83	84
Preis DM	51 700,-	45 070,-	43 900,-	68 900,-

¹⁾ R = Reihenmotor, ²⁾ V = V-Motor, ³⁾ keine Werksangaben erhältlich