Automobile

Kurviges Gebiß

Mit dem neuen Voyager will sich Chrysler als weltgrößter Hersteller von Großraum-Limousinen behaupten. Von Mercedes droht Konkurrenz.

Als die Crash-Tester von *Auto Bild* nach dem Aufprall den Innenraum inspizierten, bekamen sie Mitleid mit den Dummies. „Vor allem im Fußraum ist Not am Mann“, war später im Blatt zu lesen, „27 Prozent an Boden eingebüßt, dazu eine Pedalerie, die wie Speerspitzen nach oben ragt und jedes Bein zerstört. Auch die Knie werden zertrümmert.“

Zum Test angetreten war das bisherige Modell des Chrysler Voyager. Inzwischen gibt es davon eine Fortentwicklung, und mit ihr kommt – so Chrysler – neue Sicherheit: Zwei serienmäßige Airbags, Seitenaufprallschutz, Kopfstützen an allen Plätzen und eine als besonders stabil gepriesene Blechstruktur sollen das demolierte Image des US-Vans wieder aufbügeln.

Mit neuerlichen Crash-Tests bei dem rundlichen Neuling hat es der Geschäftsführer von Chrysler Deutschland, Franz-Josef Moors, allerdings nicht eilig. Auf eine entsprechende Anfrage des ADAC antwortete er: „Lassen Sie uns erst mal ein paar verkaufen, dann sehen wir weiter.“

Vor dem zerbrechlichen Amerikaner der vorigen Generation schreckten am Ende selbst sogenannte Grauimporteure zurück, die Autos unter Umgehung des offiziellen Vertriebswegs zu günstigeren Preisen ins Land holen. Heinz Runde aus dem Käseort Lindenberg im Allgäu, seit 25 Jahren dick im Geschäft: „Den alten Voyager konnten wir unseren Kunden nach den Tests nicht mehr empfehlen.“

Runde verlegt sich nun auf das neue Modell, denn die Nachfrage ist groß. Bereits 500 Stück des Voyager III, der seit März in den USA produziert wird, sollen über Grau-Kanäle nach Deutschland eingewandert sein. Moors nimmt den grauen Import einstweilen billigend in Kauf: „Das wird sofort aufhören, wenn wir mit dem Wagen am 13. Januar offiziell auf dem Markt sind.“

Herstellen läßt Chrysler die Europa-Modelle des neuen Voyager im österreichischen Graz, wo auch schon der Vorgänger gebaut wurde. Zwei Vierzylinder (Benziner und Turbodiesel) sowie zwei Sechszylinder-Benziner stehen zur Wahl (115 bis 166 PS, 42 530 bis 68 330 Mark).

Insgesamt sieht Moors die bislang stetig gewachsene Großraum-Popularität in Europa noch weiter ansteigen, gerade weil ständig neue Konkurrenten hinzukommen: „Jetzt, seit VW und Ford mit ihren neuen Vans massiv Werbung machen, wird es noch mal einen kräftigen Schub geben.“

In den USA ist die Großraum-Limousine als Familienauto bereits fest etabliert. Der Voyager war dort das erste Automobil dieser Machart und wurde weltweit schon über fünfmillionenmal verkauft. In den USA ist er zu einer Art Volkswagen geworden.

In Europa werden die voluminösen Vehikel häufig von urbanen Einzelgängern gesteuert, die im Van schön hoch sitzen, also gut sichtbar fernsprechend unterwegs sein können, hinter sich den Raum voll ungenutzter Möglichkeiten. Doch seit zuletzt das Angebot um sechs geklonte Modelle der Massenhersteller Fiat, Lancia, Citroën und Peugeot sowie VW und Ford angewachsen ist, wird der Großraum-Gleiter wie in den USA entedelt. Angst hat Moors vor der neuen Konkurrenz nicht: „Wir siedeln in der Etage darüber. Unser Gegner dürfte die neue V-Klasse von Mercedes werden.“

Im September 1996, volle 13 Jahre nach Chrysler, soll der Mercedes-Passagierdampfer vom Stapel laufen. Es war also Zeit genug, sich ein originelles Konzept zu überlegen. Das Resultat erscheint auf den ersten Blick enttäuschend konservativ. Die kleinbussig anmutende V-Klasse wird genau wie der Voyager Frontantrieb, einen vorn quer eingebauten Motor und Schiebetüren für den Einstieg ins Passagierabteil haben.

Im Innenraum des Großraum-Benz bietet sich dem Reisenden allerdings eine bislang unbekannte Variabilität. Durch Drehen der mittleren Sessel läßt sich eine Sitzgruppe wie im Reisezug zusammenstellen, sogar mit Tisch zwischen den Passagieren. Diese Einrichtungsvariante wird Mercedes als erster Van-Hersteller auch für den Fahrbetrieb anbieten, denn die Gurte sind in die Sitze integriert und drehen sich bei der Raumumwandlung mit.

Die Drehsessel anderer Vans dürfen nur dann gegen die Fahrtrichtung geschwenkt werden, wenn die Fuhre auf dem Parkplatz steht. Gegen die Fahrtrichtung sitzende Passagiere haben keine Möglichkeit, sich anzugurten. Der Voyager, alt und neu, verfügt grundsätzlich nur über starres Gestühl, das sich allenfalls ausbauen läßt, wenn größere Fracht transportiert werden soll.

Der amerikanische Kunde, behauptet Chrysler, lege keinen Wert aufs Umräumen der Bordmöbel, statt dessen auf noch mehr Dosenhalter (zwölf Stück), reichlich Glasflächen (32 Prozent größere Windschutzscheibe), zwei Schiebetüren und ein kurviges Styling. Der karpfenmaulartige Kühlergrill des neuen Chrysler wird sich womöglich als modellübergreifendes Markenzeichen der US-Firma durchsetzen. Das Mittelklasseauto Chrysler Stratus trägt bereits ein ähnliches Gebiß. ❑

WERKFOTO CHRYSLER

Neuer Chrysler Voyager: Stabiles Blech zur Image-Politur

B. AHRENS / AUTO BILD

Alter Voyager im Crash-Test: Mitleid mit den Dummies