

PLYMOUTH Valiant

PLYMOUTH Barracuda

MONTAGE SUISSE

Ein Tatsachenbericht
von einem,
der dabei war



1968



Ich bin Ingenieur! Mein Name? — unendlich für Sie. Für Sie zählt, was ich sah. Denn ich war dabei, als der Valiant entwickelt wurde. Bei allen Tests und vielen Schlussfolgerungen.

Ich war an jenem Tag dabei, als wir auf dem Chrysler Proving Ground in der Nähe von Detroit einen aussergewöhnlich gesteuerten Wagen einen steilen Hang hinunterrollen liessen, nur um zu sehen, ob die Türschliessens und Schlüssel des Valiant einem zeitlichen Zusammenstoss mit über 60 km/h standhalten würden. Sie taten es. Ich war dabei, als wir einen Test-Valiant immer wieder über die steileste Passage des Geländes — 32 Prozent — fuhren. Der Wagen bewältigte sie spielend. Wir hatten mitten in der Steigung an, um die Wirkung der Parkbremse zu prüfen. Sie hielt die 1200 Kilo fest und sicher.

Wochenlang jagten wir die Valiant-Versuchswagen mit Höchstgeschwindigkeit über die ovale 7,7 Kilometer lange High-Speed-Platz. Dabei wurden die schwerigsten Fahrbedingungen simuliert, denen man überhaupt begegnen kann. Alle Ergebnisse wurden elektronisch registriert. Endresultat: Überdurchschnittlich robust und — überraschend! — geringer Benzinverbrauch.

Am südlichsten Ende des Testgeländes führt die Versuchsstrecke durch einen tiefen Graben. Dieser warfen wir etwa 20 cm hoch mit Wasser, dem wir Salz und Säuren beimeschten. Die überstreichende Salzwasserflut müsste eigentlich verheerende Folgen zeitigen, aber die Anti-Korrosionsbehandlung der Karosserie hielt selbst diesem perfiden Angriff stand. Das Bremsystem zeigte keine Spuren eines chemischen Angriffs. Die Teile der elektrischen Anlage waren knochenfest.

Das ganze Testprogramm umfasste 198 verschiedene Durchlaufungen, für die in Detroit durchgeführten Versuche. Während wir unser hartes Examen durchzustehen, kamen Nachrichten von der Chrysler-Teststation bei Phoenix, Arizona. Dort wurde die Bremsen, Getriebe, Kupplungen und Motoren der Valiants auf ausgetriebenen, gebirgigen Wüstenstreifen geprüft. Aber auch kochende Hitze beeinflusste die Leistungen nicht. Nicht einmal die Interieur-Stühle litten, als die Wagen über längere Zeit in praller Wüstensonne parkiert waren. Bei Internatessen — tagelanger gemessener! — Innentemperaturen von 102° Celsius.

Im darauffolgenden Winter ging die Testkarawane nach dem kaltesten Meereis im oberen Michigan, einem der nördlichsten Punkte des amerikanischen Mittelwestens. Hier, im Lande der Blizzards, prüften wir die Winterfähigkeit der Valiants. Hier ist es eine Lebensnotwendigkeit, dass Motoren anspringen, wenn man den Anlasser betätigt. Heizungen müssen heizen. Und Kirschen müssen nicht korn.

Um es gleich zu sagen — auch die Testreihe „Winter-Wärte“ war für die Valiants positiv.

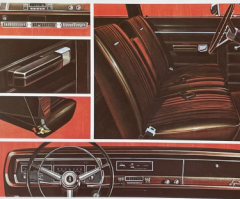
Unter Motor des Valiant-Signet (4-türiger Sedan) Motor-Boxen. Hier sind Kraft und Geschwindigkeit.

„Wir führen den Valiant auch durch ein Säurebad...“

Grösst 1968 die „Flag-Flare“ auf der internationalen Palette. Unter den 16 Ausstattungen des Valiant sind drei besonders schöne Origin.



Das neue Gesicht des Valiant-Signet (4-türiger Sedan) Motor-Boxen



Wärmung ist mehr als nur Ventilation, die gesamten Klimate des Valiant hat doppelt Raum vor- und hinten für den Einbau einer Luftschichtverdrängungs-Lampe. Valiant ist nicht für 1968 diese Annehmlichkeit nicht glänzt!

Stehst! Die inneren Türgriffe des Valiant sind fest, Sie können nicht verschluckt, gebrochen werden.

Bei den meisten der Systeme bei für die Funktionen der Vorder- und Hinterräder eine Sicherheitsverriegelung eingebaut.

Sicherheit! Das Valiant-Design ist oben und unten gesichert. Die Hinterräder sind auf einer Block-Konstruktion.



Fahrerhaus (Fortsetzung von Seite 5)

Das Resultat aller Tests war die Gewissheit, dass der Valiant-Design-Car sowohl bei uns als auch auf den harten Automobilmärkten in Europa Erfolg haben würde.

Der Wagen hatte alles, was wir Ingenieure von ihm wollten. Nur noch keine Namen. Spontan kam die Taufe. Seinen Eigenschaften entsprechend nannten wir ihn – Valiant – den Unbesiegbaren.

Seit im Herbst 1968 die ersten Valiants vom Montagband kamen, sind 8 Valiant-Generationen durch die von ihr geschickten Prüfungen gelaufen.

In unserer Aufmerksamkeiten und im kritischen Verstand haben wir sie nachgelassen. Deshalb ist das neue Modell ein Wagen, der nicht so leicht verdrängt werden kann.

(Fortsetzung Seite 6)

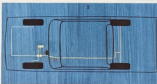
Heute wird der Valiant in zwölf Ländern gebaut. In der Schweiz in Schinznach-Bad. Er ist nicht ohne Grund der in der Schweiz meistverkaufte "Amerikaner"!

Das Raumangebot des Valiant in Innen- und Kofferraum ist gross, deshalb ist er für anspruchsvolle Langstreckenfahrten mit Familie geeignet.



Montage Bild

Der Valiant-Signal (3-facher Ton) zeigt keine Schwächen.



Technische Zeichnung von B. 4

Ich folgte dem Valiant vom Zeichentisch, in die Laboratorien, auf das Versuchsgelände und schließlich bis auf die Schnellversuchsklassen.

Darf ich Ihnen sagen, warum ich den Valiant als einen der sichersten Wagen betrachte, die jemals gebaut wurden?

Sicherheit beginnt mit der Fähigkeit, gefährliche Situationen zu vermeiden. Zwei Eigenschaften helfen Ihnen dabei vor allem: hervorragende Manövrierbarkeit und überlegenes Beschleunigungsvermögen.

Doch gehen wir auch einmal vom Schlimmsten aus, als es der Ingenieur als geborener Skeptiker tun muss. Da haben wir viel getan. Um einem Bruch der Bremsleitung die Wirkung zu nehmen, haben wir dem Valiant gleich zwei voneinander unabhängige hydraulische Brems-Systeme mitgegeben. Für den Kolbensenkel bauen wir Sicherheitslenkung und Sicherheitslenk ein. Die rückwärtige Schaumgummi-Polierung der Vorderlenke schützt die Passagiere im Fond.

Auch im Kleinen waren wir beispielgebend. So hat der Aschenbecher im Cockpit keine scharfen Ecken. Verankerungen für Diagonal-Sicherheitsgurten sind vorgesehen. Und Bauchgurten für den Mittelplatz vorn. Das sind nur einige Beispiele der im neuen Modell verbesserten Sicherheitsmerkmale.

1. Schockabsorbierendes Schaumgummi-Kissen an den Vorderlenken schützen die Passagiere im Fond.

2. Totlenkel-Polierung ist bei unseren Bremsenmerkmalen besonders wichtig.

3. Der preiswerte Heckspiegel-Hockspiegel erleichtert die Fahrsicherheit nach rückwärts.

4. Sicherheitsgurten lassen sich leicht und sicher montieren.

5. Ein unabhängiges Zweikreis-Bremsystem erlaubt selbst bei einem Bremsungsversagen sicheren Anhalten.

6. Deutlich erkennbare Front- und Hecklenken markieren von vorne auf bestmögliche Manövrier-sicherheit.

7. Die Schirmblech-Lenkstange schützt sich bei Kollisionen wirkungsvoll.

8. Minimalscher Der Altemotor ist die Behälter sogar im Überfall.

9. Vorder- Scheibenbremsen: getrenntes weiches, progressives Bremsen.

Illustration Seite 51

Selbst Skeptiker anerkennen die Valiant-Sicherheit.



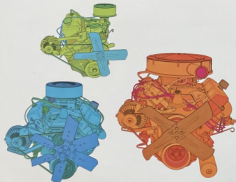
Valiant 200, 4-türiger Sedan (steering wheel)



Valiant 150, 2-türiger Sedan (steering wheel)



(Fotachicken/M, Fortsetzung von Seite 9)



Acht Jahre Umgang mit dem Valiant in den Labors und auf dem Testgelände – und natürlich die Beobachtung der Überlebenspreise in aller Welt – haben uns bestätigt, was wir Ingenieure nach unseren Berechnungen schon wussten: Die technische Konzeption des Valiant ermöglicht ohne weiteres noch stärkere Motoren.

Es stehen deshalb 1968 dem Valiant drei Triebwerke zur Verfügung. Zwei Sechszylinder-Motoren mit 14 und 19 Steuer-PS. Diese Aggregate leisten an der Bremse 117 und 147 SAE-PS. Außerdem ein V8-Motor mit 25 Steuer-PS oder 160 Brems-PS.

Neu an allen Valiant-Motoren ist ein Aggregat, das Abgasen schneller reinigt und den Gehalt an Kohlenmonoxyd vermindert. Und zwar ohne Beeinflussung von Leistung und Wirtschaftlichkeit.

Jetzt möchte ich noch etwas ganz Persönliches anfügen. Es geht um das Getriebe. Als ich vor zehn Jahren prophezeite, dass in nicht allzu ferne Zukunft alle neuen Wagen mit automatischen Getrieben ausgestattet seien, da wurde in Freundeskreisen lachend gelacht.

Heute schalten Automaten blitzschnell, man findet sie deshalb sogar auf Rennplätzen. Unser Torquellite-Getriebe weist ein Beschleunigungsgerößen und ein Verbrauchsvalve (Mileage Economy-Run) vor. Es ist einfach einseitig, «automatisch» zu fahren. Man steuert Herven und Kupplungen. Man fährt entspannt und geschmeidiger – einfach moderner. Klarheit leitet unsere Leute vom Verkauf ebenso gerne einen Wagen mit mechanischem Getriebe. Und wir waren einmal sehr stolz auf dieses präzis zu schaltende technische Wunder. Wenn der Verkehr weiter so zunimmt, wie in den letzten fünf Jahren, wenn die Fahrstrecken in den Städten noch kürzer werden, dann werden Sie bald froh sein, auch auf den Automaten «ungeschult» zu haben.

(Fortsetzung Seite 10)

Barracuda: Vollblut 1968

MONTAGE SUISSE

Als ich den Barracuda zum ersten Mal sah, war er 183 Zentimeter lang und bestand aus Lehm. Aber jede Kontur, jede Kante strahlte irgendwie schon Kraft und Geschwindigkeit aus.

«Wie schnell werden wir ihn machen?» fragte ich.
«Heiss – genau so, wie es uns gefällt».
«Hochland?»
«Ganz wie beim Valiant. Praktische und bewegliche 254 cm».

(Fortsetzung S. 10)



Das Leihmodell war eine Herausforderung an uns: ergötzen! den Hochleistungswagen mit vernünftiger Ausstattungsvarianten zu bauen.

Unsere Antwort: Barracuda und Barracuda S. Der Barracuda erhält «Motor» 190 respektive 279 PS Achtzylinder-Aggregate mit 4,5 oder 5,8 Liter Hubraum.

Brems- und Lenkhilfe – mehr als nur Annehmlichkeit.

Nehmen Sie als weiteren Zukunftsblick eines Ingenieurs: Aber morgen schon werden Wagen von der Größe des Valiant und des Barracuda alle Brems- und Lenkhilfe haben.

Nehmen wir die Bremshilfe. Verglichen mit gewöhnlichen Bremsen verlangen «Power-Brems» nur die halbe Kraft, um das Pedal zu betätigen. Zudem ist das Pedal niedriger, so dass man, ohne Anheben des Fußes, direkt vom Gas zur Bremsen-Handlungsweise kann. Daraus resultiert eine Verkürzung des Bremswegs. Manche setzen in der Lenkhilfe so etwas wie einen Zwischenschritt in ihrer Muskelkraft. Aber wenn sie dann plötzlich eine Autofahrt in einem Wagen in eine kleine Parklücke «raubern» sollen – und zwar spritzig mit einem Finger! – dann erkennen sie zum Glück einen grossen Vorteil. Aber auch Langstreckenfahrten oder Passfahrten mit vielen Kurven sind mit der hydraulischen Lenkhilfe weniger ermüdend, weil Sie sich viel «kurablen» müssen. Außerdem behalten Sie den Wagen besser in der Gasse bei einer Notstoppanne, weil sich ein Rad ein wenig mehr streift. Ausweichmanöver erfordern nur minimale Lenkkräfte. Wichtig ist nur, dass die Lenkhilfe auf den kleinsten Ausschlag anspricht – speziell. Vergleichen Sie, und Sie werden sehen, dass wir bei Chrysler dieses Problem hervorragend gelöst haben.

1. Einen Wagen beim Parkieren nur mit Fingerkraften lenken zu können, ist ein Grund, Lenkhilfe zu wollen. Wir haben die ersten Schritte getan.

2. Auf Wunsch kann ein Lenkverleiher-Dehner eingebaut werden. Er wirkt schnell und leise.

3. Bei der Bremshilfe braucht es 50% weniger Pedaldruck. Nicht nur Frauen sind glücklich darüber.

4. Beide Bremsen arbeiten.



Barracuda Hardtop
Montage 1968



Barracuda Cabriolet
Montage 1968

TECHNISCHE DATEN

Abmessungen	Valliant	Barracuda
Radstand	274,3 cm	274,3 cm
Gesamtlänge	478,5 cm	489,7 cm
Breite	180,5 cm	181,8 cm
Spurweite vorn / hinten	145,8 / 141,2 cm	145,8 / 141,2 cm

Valliant Motoren

14,2 Steuer-PS, 6 Zylinder, um 30° geneigt eingebaut, OHV, Bohrung×Hub 86,36×79,36 mm, Hubraum 2789 cm³ (170 cu.in.), Verdichtung 8,5:1, Fallstromvergaser, Ölninhalt 3,75 Liter (bei Ölwechsel 4,7 Liter), Kühlsystem mit Heizung 12,3 Liter.

18,75 Steuer-PS, 6 Zylinder, um 30° geneigt eingebaut, OHV, Bohrung×Hub 86,30×104,77 mm, Hubraum 3682 cm³ (225 cu.in.), Verdichtung 8,4:1, Fallstromvergaser, Ölninhalt 3,75 Liter (bei Ölfilterwechsel 4,7 Liter), Kühlsystem mit Heizung 12,3 Liter.

22,82 Steuer-PS, 8 Zylinder in V, OHV, Bohrung×Hub 92,07×84,13 mm, Hubraum 4482 cm³ (273 cu.in.), Verdichtung 8,8:1, Doppel-Fallstromvergaser, Ölninhalt 3,75 Liter (bei Ölfilterwechsel 4,7 Liter), Kühlsystem mit Heizung 17,1 Liter.

BARRACUDA-Motoren

22,82 Steuer-PS, 8 Zylinder in V, OHV, Bohrung und Hub: 92,07×84,13 mm, Hubraum 4482 cm³ (273 cu.in.), Verdichtung 9,0:1, Höchstleistung 193 SAE-PS bei 4400 U/min., max. Drehmoment 35,9 mkg bei 2000 U/min., Doppel-Fallstromvergaser.

Version Formula S, 28,4 Steuer-PS, 8 Zylinder in V, OHV, Bohrung und Hub 102,82×84,07 mm, Hubraum 5572 cm³ (340 cu.in.), Verdichtung 10,5:1, Höchstleistung 279 SAE-PS bei 5000 U/min., max. Drehmoment 47,01 mkg bei 3200 U/min., Vierfachvergaser, einzeln geführter Doppelauspuß.

Version Formula S (nur aus USA) 32,2 PS, 8 Zylinder in V, OHV, Bohrung und Hub: 107,95×85,85 mm, Hubraum 6276 cm³ (383 cu.in.), Verdichtung 10:1, Höchstleistung 335 SAE-PS bei 5000 U/min., max. Drehmoment 58,7 mkg bei 3200 U/min., Vierfachvergaser, einzeln geführter Doppelauspuß.

Getriebe

Dreigang-Handschaltgetriebe (Schalthebel am Lenkrad), CH-Montage, nur mit 14-PS-Motor erhältlich, Einschleiben-Trockenkupplung.

Vollsynchronisiertes Viergang-Handschaltgetriebe (Schaltstock in der Mitte am Boden), CH-Montage, nur mit 14-PS und V8-Motor erhältlich.

Vollautomatisches Getriebe «Torqueflite» (Wählhebel am Lenkrad, beim Barracuda in der Mitte), bei allen Motoren erhältlich. Vollautomatisch betätigtes Dreiganggetriebe mit Drehmomentwandler, mit den Stellungen: P-R-N-D-2-1. Getriebe sperre serienmässig.

Fahrgestell, Aufhängung

Selbsttragende Karosserie, vorn oberer Dreieckquerlenker, unterer einf. Querlenker mit elast. gelagerter Zugstrebe und längs liegendem Torsionsfederstab, hinten Starnachse mit Halbelliptikfedern, Teleskopstossdämpfer.

Bremsen

Zweikreis-Bremsensystem mit Doppelhauptbremszylinder, vorderer und hinterer Bremskreis getrennt, selbstnachstellend, geklebte Beläge, Bremsfläche: Sechszylindermodelle 990 cm²; Achtzylindermodelle, Scheibenbremsen vorn, mit Bremshilfe, Bremskraftverteiler, serienmässig, Handbremse auf Hinterräder.

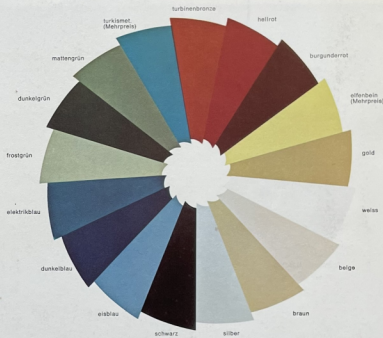
Reifen

Sechszylindermodelle 7,00×13, Achtzylindermodelle 7,35×14 (Montage CII).

Elektrische Anlage

Batterie 12 Volt, Alternator, mit 30 A Ladestrom bei den Sechszylinder- und 37 A bei den V8-Motoren, serienmässig.

Benzinfrank-Inhalt. Bei allen Modellen 68 Liter.



Änderungen von technischen Einzelheiten bleiben vorbehalten.

Ihr Chrysler-Vertreter:



Schinznach-Bad
Generalvertretung