





The 1990 Plymouth Acclaim is America's best equipped air-conditioned passenger car for under \$22,700. Equipped with a standard 160-hp engine, it costs \$2,000 less than Acclaim's 160-hp V-6. Acclaim offers greater available power than Acclaim. Plus our Owner's Choice Protection Plan's 3-year/50,000-mile powertrain warranty or a 3-year/50,000-mile bumper-to-bumper warranty. No other car maker in the world offers you this level of flexibility in choosing warranty protection. Visit your Chrysler-Plymouth dealer today. Or call 1-800-2-PLYMOUTH for purchasing or Good Buy Plus financing information.

**Advantage: Plymouth**

# HANDLES WELL IN TIGHT FINANCIAL SITUATIONS.



1990 Plymouth Acclaim



**GNX. Kapitullieren Sie, und zwar sofort.**



**GNX. Selbst Porsches 930 hatte keine Chance.**

Mein Gott, Chrysler. „Truth in advertising“, freiwillig unfreiwillig präsentiert vom notorisch knappen kleinsten Autohersteller unter den Großen Drei.

gehört, oder schlimmer noch, behauptet... Aber sie wissen ja auch, wer EIGENTLICH mit all der Häme und dem Spott gemeint wäre, wenn deutsche Autofahrer in der Lage wären, wenigstens Chrysler von Buick zu unterscheiden, oder? Konzern Nummer 3, der eine Konzern, der tatsächlich Blattfedern bis 1989 angeboten hat, der tatsächlich eine grottenschlechte Kugelumlauflaufwissenschaft im Programm hatte, der tatsächlich die schlechteste UND die allerschlechteste Achskonstruktion der Automobilgeschichte verbrochen hat, und der seine Modelpalette in den Achzigern tatsächlich bis zur Unkenntlichkeit zusammengestrichen hat... Ja? Wer jetzt? Die Chrysler Corporation natürlich, die aus allen ihren legendären Baureihen für die Achziger den One-Size-Fits-All M-Body gestrickt hat. Aber der, für sich genommen, ist eigentlich überraschender Weise ein wirklich spannendes Auto. Klar soweit? Potenzial ist da. Bevor wir hier weitermachen, möchte ich Ihnen kurz einen weiteren meiner Großväter vorstellen. Wie Sie wissen, wenn Sie diese Reihe häufiger lesen, haben alle meine Groß- und Urgroßväter mit wenigen Ausnahmen Zeit ihres Lebens in verschiedenen Armeen und sonstigen bewaffneten Verbänden

gedient, und häufig sind dabei Dinge explodiert, etwa ein AV7 vor Verdun und ein deutscher Panzerkreuzer auf dem Yangtse. Vielleicht, vielleicht auch nicht, ist ihnen die 16. Panzer-Division ein Begriff, und wenn Sie die nicht kennen, haben Sie vielleicht von der 6. Armee gehört, und wenn selbst das für Sie kein Begriff ist, dann werden Sie wenigstens Stalingrad kennen. Stalingrad war das Ende der deutschen Expansionsbestrebungen im Osten, das Ende der 6. Armee, und das Ende der ihr angehörigen 16. Panzerdivision, und vielleicht war Ihnen nicht klar, dass jene 16. Division am 23. August 1942 beim Vormarsch auf Stalingrad auf ein im Wesentlichen unverteidigtes Flugfeld gestoßen ist, um das herum ein Flakhelferinnen-Regiment mit obsoleten Flugabwehrgeschützen eingegraben war. Freiwillige Flakhelferinnen. Schulmädchen. Die formidabelste Panzerarmee der Gegenwart ist im Begriff, ihre lumpig geschützte, weitgehend unverteidigte Flugabwehr-Position einfach zu überrollen, und Sie sind eine 17-jährige freiwillige Flakhelferin zwischen lauter anderen freiwilligen Flakhelferinnen, ohne jede Gefechtserfahrung, ohne adäquate Bewaffnung, ohne Hoffnung oder Chance – was machen Sie jetzt? Richtig, sie kurbeln ihr völlig ungeeignetes leichtes Luftabwehrgeschütz in die Horizontale und bekämpfen die formidabelste Panzerarmee der Welt mit Luftabwehrmunition bis zum Tod. Das überleben Sie nicht. An sich, da sind Sie vielleicht meiner Meinung, ist für etwas zu leben unter Umständen eine wesentlich produktivere Herangehensweise als für etwas zu sterben, aber manchmal ist ein weiterer Schritt nach hinten eben einfach keine Option. Suchen Sie nach dem 1077. Flugabwehr-Regiment, wenn Sie sich mit den Flakhelferinnen von Stalingrad beschäftigen



**Der beste Pkw der Neunziger Jahre, hier auf dieser Welt und auf allen anderen, verdient ein eigenes Kapitel. Wieder einmal.**



**Marauder: Die höchste Ausprägung der „Panther“-Fullsizes bleibt in Europa bis heute zu Unrecht fast völlig unbekannt.**



**Marauder: Wenn Sie den schon nicht kannten, schauen Sie ihn wenigstens von allen Seiten an.**

**2011 فراون فيكتوريا وصلت**



**Schlussverkauf: Am Ende wurde der Ford Crown Victoria hauptsächlich im Nahen Osten gefahren. Seit der Produktionseinstellung 2011 sind echte Body-on-Frame-Enthusiasten hoffnungslos autolos.**



**SSP Mustang, den kennen Sie ja, unscharf und angeschnitten, so wie sich das für die späten Achtziger gehört.**

möchten, und begleiten Sie mich nach 1987, wenn Sie herausfinden wollen, warum hier schon wieder finstere Kriegsgeschichten ans Tageslicht gezerrt werden: 1987, in Detroit, ist Buick im Begriff, den G-Body einzubüßen, den letzten Body on Frame-Midsize der Marke, eine „Konzern-Plattform“, die sich Buick mit dem Chevrolet Monte Carlo, dem Oldsmobile Cutlass, verschiedenen Pontiacs und im engeren Sinne mit dem Chevrolet El Camino teilt. „Regal“ heißt der Buick, was wesentlich weniger wie ein Ikea-Witz klingt, wenn Sie aufhören, sich so kindisch zu benehmen, „Regal“ jedenfalls heißt der Buick, und den gibt es schon seit 1973. Ursprünglich ist der Regal eins jener eben erwähnten „Personal Luxury“-Coupes, daher auch der Name. Mit dem großen GM-„Downsizing“ 1977/1978 wirft GM alles aus dem Programm, was nicht entweder Größtserie ist oder eine solide Nische füllt – und zweitürige, hochmotorisierte Coupes bleiben eine solche Nische. Der Regal lebt weiter, auch als sich die Plattform-Designation „A“ 1981 in „G“ ändert. G war ursprünglich der Personal Luxury-„Companion“ des A-Bodys, aber... äh, nein, lassen wir das, GM hat Gründe dafür, Ihnen ein G für ein A vorzumachen, und der Regal lebt weiter. Nicht als Wagon, nicht als Sedan – beides gibt es anfangs noch, aber als Coupe, und Sie stehen doch auf Coupes, richtig? Ab 1982 bietet Buick den Regal im „Grand National“-Performance Trim an, und den überspringen wir jetzt ebenfalls, denn sonst verblasst noch Ihre Erinnerung an das 1077. Flugabwehr-Regiment: Es ist 1987, Buick wird keinen weiteren Jahrgang des G-Bodys mehr produzieren, denn in den entbehrensreichen Achtzigern ist außer Chevrolet und Cadillac eigentlich jede GM-Division nur ein weiterer hungriger Mund, der gefüttert werden muss. Die fetten Jahre sind vorbei, die Deutschen kommen, und die haben das ganze heiße Technologiezeug, Buick hat im Überlebens-Konkurrenzkampf der GM-Marken genau so schlechte Karten wie Pontiac und Oldsmobile und kann sich höchstens zwischen Verlust der eigenen Identität und dem wirtschaftlichen Untergang entscheiden. Am 24. April 1987 bringt Buick seine Geschütze in „Zero Elevation“ und feuert, bis die Läufe glühen. So. Können Sie mir folgen? Buick GNX heißt das Ding, und jetzt wissen Sie zwar immer noch nicht, welche Autos aus den Achtzigern und/oder Neunzigern Sie fahren können, aber hoffentlich habe ich Ihnen ein emotionales Bild in den Kopf gehämmert, das zur Legendenbildung um den G-Body beiträgt. Mehr wollte ich gar nicht. Nächstes Mal wird's alltagstauglicher, das verspreche ich.

