

**Geschiedenis
van een
Wereldleider,**



de Chrysler Voyager.

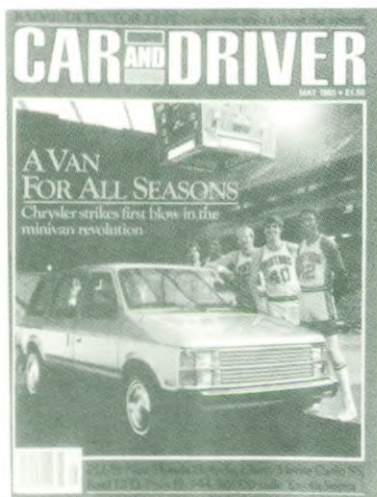


De historie van een auto die geschiedenis schreef, en blijft schrijven

Chrysler Voyager, de trendsetter blijft koploper

Vraag een willekeurige Amerikaan naar de drie belangrijkste Amerikaanse auto's van deze eeuw, en tien tegen één luidt het antwoord: "De T-Ford, de Mustang... en de Voyager."

Slechts zelden weet een trendsetter, op welk gebied dan ook, zijn voorsprong tijdens zijn levensfase vast te houden. Niet zonder reden luidt dan ook een nuchtere Nederlandse volkswijsheid: 'hardlopers zijn doodlopers'. Maar ruim 12 jaar na zijn introductie is de Chrysler Voyager nog steeds met afstand de best verkochte Multi Purpose Vehicle (MPV) ofte wel 'ruimte-auto' ter wereld. De trendsetter bleef dus wel degelijk koploper. En Chrysler is vastbesloten om die leidende positie niet prijs te geven. De nieuwe, zojuist gepresenteerde Voyager '96 bewijst dat.



De cover van het tijdschrift 'Car and Driver' uit 1983

Het Amerikaanse autovakblad 'Automotive News' noemde enkele jaren geleden de introductie van de Chrysler MPV "één van de slimste zakelijke beslissingen in de geschiedenis van de moderne auto-industrie." Een ander autoblad gaf hem de naam 'the Blessed Box', vanwege het succes dat hij Chrysler bracht en de unieke vrijheid die hij automobilisten overal ter wereld biedt.

De introductie van de Plymouth Voyager en Dodge Caravan in 1983 vormde een revolutie in de autowereld, en maar weinig modellen zijn zo succesvol gebleken als deze auto's, die bij hun latere introductie op de Europese markt onder één naam, namelijk Chrysler Voyager, werden uitgebracht.

Zij vormden van meet af aan een bijzonder alternatief voor de,

in de Verenigde Staten altijd al populaire, stationwagens, als ideale gezinsauto waarin zonder problemen veel personen en veel goederen kunnen worden meegenomen. Als echte 'Multi Purpose Vehicles' maken deze ruimte-auto's het ook mogelijk om één auto

in te zetten voor werk en vrije tijd. Immers,

alleen pure bestelwagens bieden nog meer binnenruimte. Maar daarin

kunnen weer niet op een representatieve manier en uitermate comfortabel maximaal zeven volwassenen worden vervoerd.

"De Voyager, onze nieuwe minivan, wordt de stationwagen van de toekomst", zei Joseph A. Campana, toenmalig Vice-president

marketing van Chrysler, bij de introductie in het najaar van 1983. Hij begreep dat met de trend naar kleinere auto's, die zich begin jaren '80 in de VS manifesteerde, automobilisten niet langer over de ruimte en het comfort konden beschikken waaraan ze gewend waren. De ruime maar toch compacte nieuwe MPV was dus de ideale oplossing!



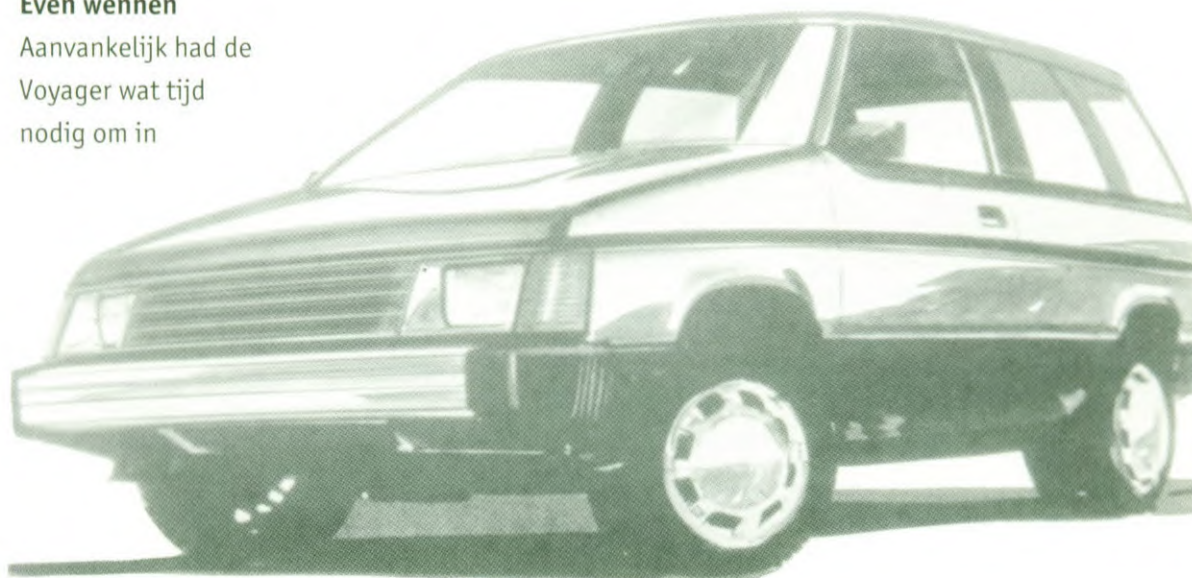
Het interieur van de Dodge, Plymouth en Chrysler MPV's is breed genoeg om er een standaard plaat hout in te kunnen vervoeren



Ook de toenmalige vice-voorzitter van de Raad van Bestuur van Chrysler, Gerald A. Greenwald, was zeer enthousiast. "De nieuwe Voyager is minstens zo revolutionair als de Mustang in de jaren zestig", voorspelde hij. Profetische woorden van beide bestuurders, naar later zou blijken.

Even wennen

Aanvankelijk had de Voyager wat tijd nodig om in



De schuifdeur aan de zijkant en de grote achterklep dragen bij tot het gebruiksgemak van de Chrysler MPV

de showrooms van de Amerikaanse dealers klanten voor zich te winnen. Sommige mensen moesten wennen aan het model, dat immers heel anders was dan wat men tot dan toe gebruikelijk vond. In het laatste kwartaal van 1983, na de introductie van de nieuwe auto, werden er 9.109 Voyagers en Caravans in de Verenigde Staten verkocht. De verkoop kwam echter in 1984 goed op gang, want toen werden er maar liefst 209.895 nieuwe Chryslers MPV geregistreerd. Sindsdien zijn de verkoopcijfers in de Verenigde Staten elk jaar gestegen; de Voyager werd de gezinsauto van een nieuwe generatie.

Het groene licht voor de ontwikkeling van de nieuwe auto van Chrysler kwam in het voorjaar van 1980. De federale commissie die toezicht hield op de financiële gang van zaken bij Chrysler, ging toen akkoord met een garantielening van 1,5 miljard dollar. Daarmee kon Chrysler, dat het destijds financieel niet echt gemakkelijk had, verder gaan met de ontwikkeling van het toekomstige modelprogramma.

"De MPV was een uniek produkt voor ons bedrijf", herinnert

Glenn Gardner zich. Als manager produktplanning was hij indertijd nauw bij de ont-



Een van de vele ontwerpvorstellen van de eerste Minivan uit 1984



Zitplaatsen voor
zeven passagiers,
ruim voldoende
bagageruimte en een
efficiënt ontwerp zijn
de voornaamste ken-
merken van de
Dodge, Plymouth
en Chrysler
Minivans sinds hun
introduktie in 1984.

wikkeling van de Voyager betrokken. "Iedereen in het bedrijf was er verliefd op. Chrysler kon een auto bouwen die voordien niemand had kunnen bouwen, of althans niet op de juiste manier. Het was echt een auto die nodig was voor een bedrijf in het diepst van de recessie. Medewerkers van Chrysler kregen er een morele oppepper door, ze zagen dat er door deze auto weer hoop was voor de toekomst van het bedrijf..."



Inmiddels zijn de meeste mensen die betrokken waren bij de ontwikkeling van de Voyager, niet meer in hun toenmalige functie actief. Maar het resultaat van hun inspanningen blijft, in de vorm van één van de werkelijke wereldwijde succesnummers van de auto-industrie, de Chrysler Voyager.

Beeldbepalend

Niemand zal ontkennen dat de Voyager één van de belangrijkste auto's van zijn tijd is. Daarom staat er dan ook een origineel exemplaar uit 1984 in het beroemde Henry Ford Museum in Dearborn, Michigan.

De laatste vijftig jaar kende elk decennium enkele belangwekkende auto's. Niet per definitie klassiekers, maar auto's die het straatbeeld bepaalden. Met name in de Verenigde Staten zijn bijvoorbeeld de Chevrolet Corvette, de Ford Thunderbird en de Volkswagen 'Beetle' (de legendarische Kever) kenmerkend voor de jaren vijftig.

Wie aan de zestig jaren denkt, herinnert zich de Oldsmobile Toronado en de Chevrolet Corvair en in de jaren zeventig waren de Chevrolet Camaro en de Ford Pinto buitengewoon populair in de VS. De Chrysler Voyager werd één van de beeldbepalende auto's in de jaren tachtig, maar bouwde die positie ook in de daarop volgende jaren met verve uit, tot op de dag van vandaag. Rij door een willekeurige Amerikaanse woonwijk en het zijn Chrysler MPV's in alle soorten en maten die je ziet. Er worden er jaarlijks dan ook zo'n 725.000 van gebouwd. Een groeiend aantal daarvan wordt nu ook geëxporteerd, want het succes van de Voyager is inmiddels werkelijk internationaal.



Het verschil in grootte
tussen de Minivan en
de grotere Dodge
Ram Van



In de Verenigde Staten neemt Chryslers ruimte-auto nu bijna 45% van de markt voor zijn rekening. Met recht noemt Chrysler zich daar in advertenties dan ook "The Minivan Company". Een kwalificatie die het bedrijf kan gebruiken, zonder te worden beticht van misleidende reclame. De cijfers vormen immers het bewijs...

Het succes van meer dan 5 miljoen

Sinds 1983 kochten meer dan vijf miljoen mensen een Chrysler Voyager, of identieke auto's onder een andere naam, zoals de Dodge Caravan, Grand Caravan en Caravan C/V, de Plymouth Voyager en

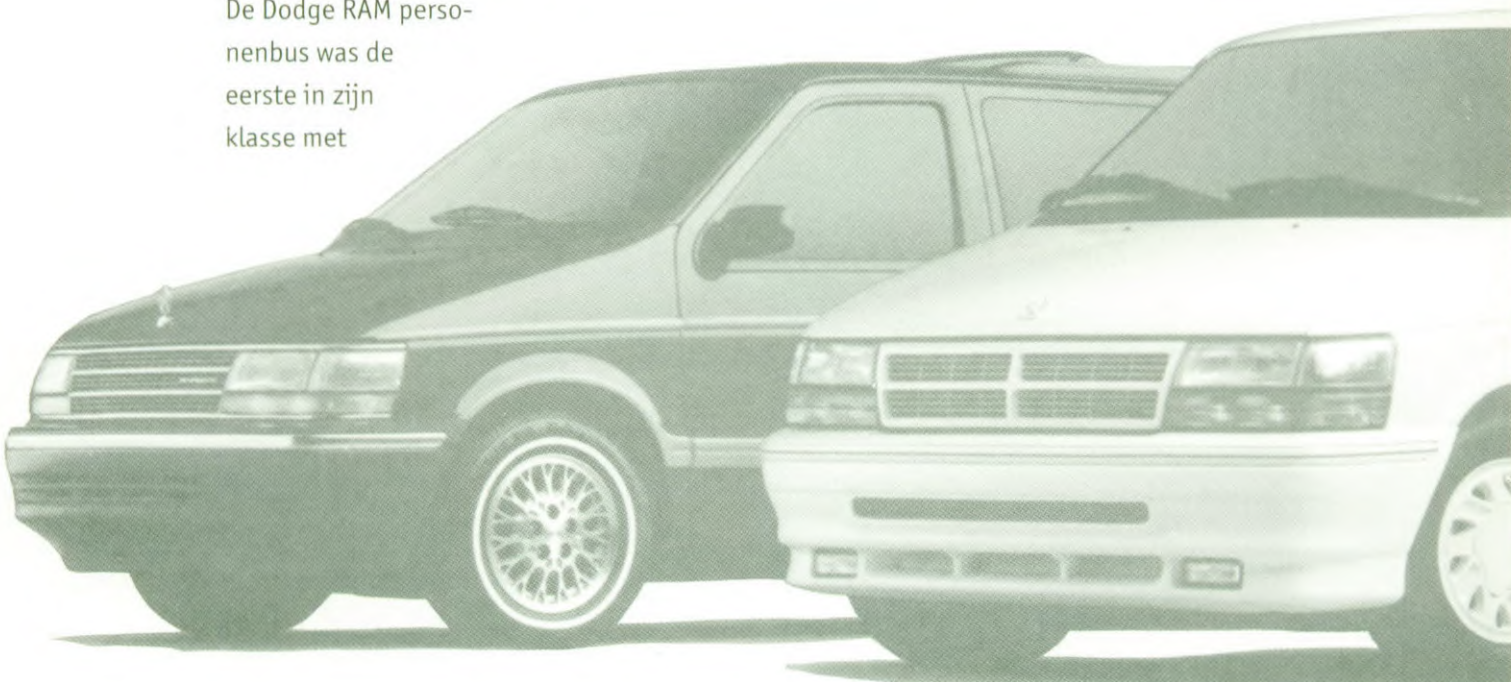


De Plymouth SE Family Wagon Minivan uit 1985 was voorzien van een 'Magic Camper Package', waartoe ook een tent van 2,5 bij 3 meter hoorde.

Grand Voyager en de Chrysler Town & Country en Grand Voyager, om bedrijfs-wagen-uitvoeringen als de Dodge Ram Van niet te vergeten. Opvallend genoeg gingen de ontwerpers van Chrysler aanvankelijk niet aan het werk met de doelstelling een minivan of MPV te creëren. Het

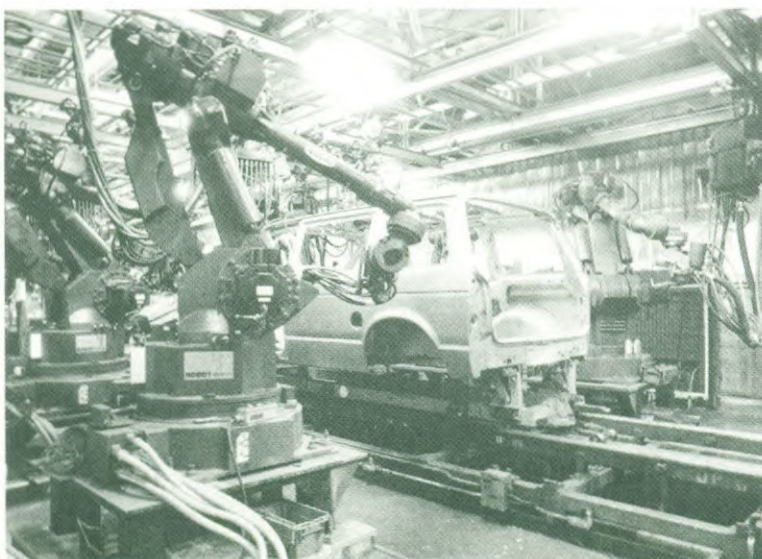
woord minivan bestond nog niet eens toen in 1977 werd begonnen met het eerste ontwikkelingswerk. Aan de Voyager ligt het succes ten grondslag, dat Chrysler indertijd kende met een ander model. In de tweede helft van de jaren zeventig had Chrysler Corporation namelijk met de Dodge RAM een marktaandeel van zo'n 45% op de Amerikaanse markt voor personenbusjes en daarmee een ruime voorsprong op Ford en General Motors. De omvang van deze markt bedroeg in 1977 zo'n 250.000 auto's.

De Dodge RAM personenbus was de eerste in zijn klasse met





Een nieuwe generatie
van elektrische lasrobots
wordt gebruikt bij de
productie van de
MPV in 1991



voorzieningen die tot dan toe alleen in personen-auto's waren te vinden: elektrisch bedienbare zijruiten, centrale portiervergrendeling, achterrautverwarming, elektrisch verstelbare stoelen en een geavanceerd audio-systeem. Daardoor namen de verkopen van deze grotere bestelwagens en personenbusjes fors toe.

De produktplanners van

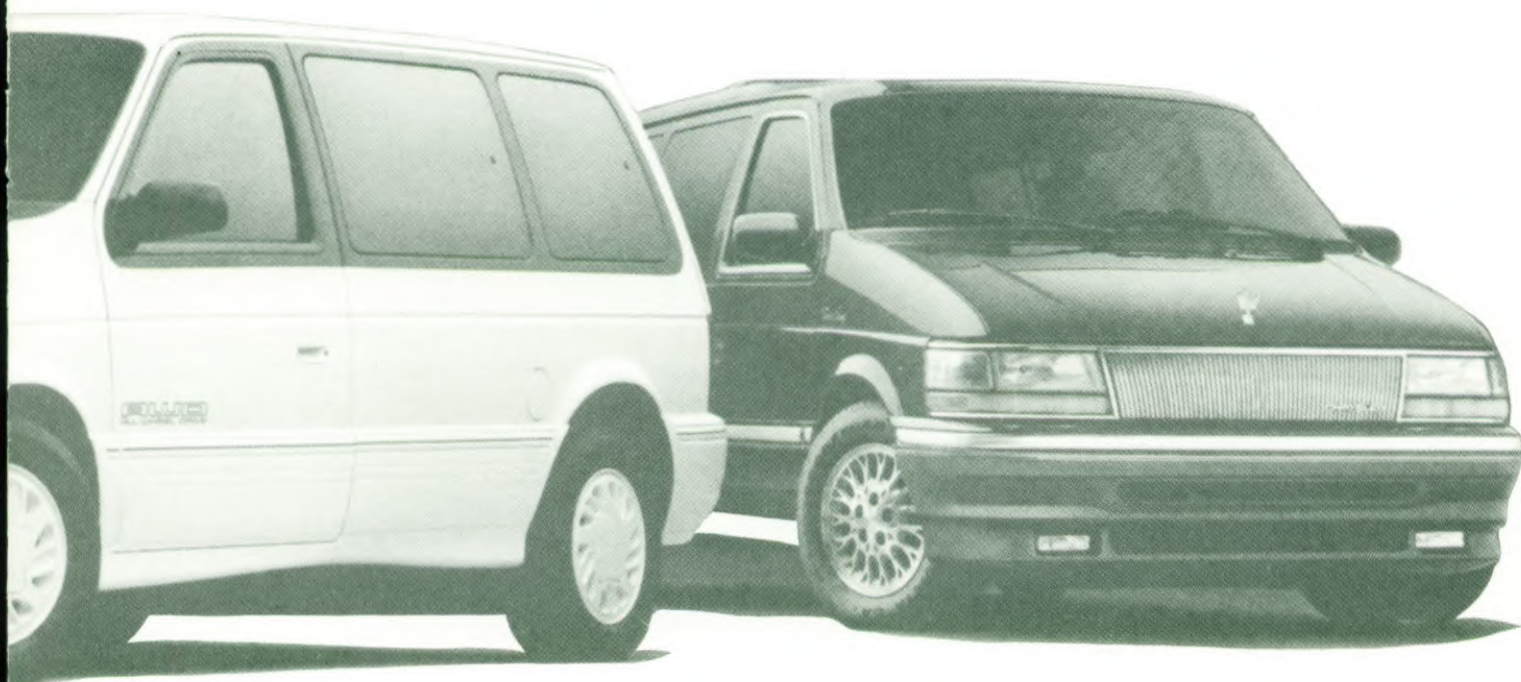
Dodge Truck zagen in die ervaring -het toepassen van voorzieningen van een personenauto in een bestelwagen of personenbus- een aantrekkelijke mogelijkheid om een alternatief te bieden voor de traditionele stationwagen, in de vorm van een kleinere bestelwagen.

Gestreefd werd naar de ontwikkeling van een innovatieve auto die groot genoeg zou zijn voor een gezin, om daarmee te kunnen voldoen aan de vraag vanuit de markt naar een ruim maar toch compact en zuinig alternatief voor de kleiner wordende personenauto's, stationwagens en personenbusjes.

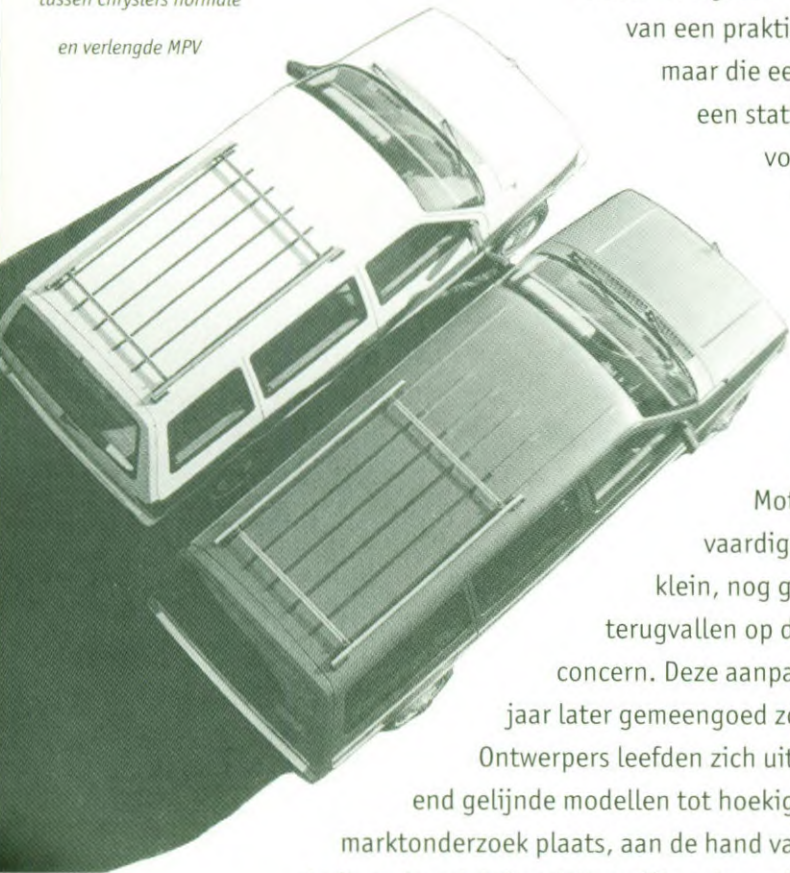
Chrysler ging ervan uit, dat zo'n kleinere MPV niet ten koste zou gaan van de verkopen van de eigen grotere bestelwagens. Bovendien zou de auto voor Chrysler een sterke troef zijn als alternatief voor het marktsegment van stationwagens, dat werd gedomineerd door Ford en General Motors.

Project T-115

Met de kennis die was opgedaan met het succes van de RAM Van, en met de resultaten van intensief



Vergelijking van bovenaf
tussen Chryslers normale
en verlengde MPV



en omvangrijk marktonderzoek, begon de ontwikkelingsafdeling van Chrysler aan het Project T-115. In de ontwerpstudio werd gestart met het tekenen van een praktische auto die in een normale garage kon worden gestald, maar die een vlakke laadvloer en een wat grotere hoogte had dan een stationcar, en die was uitgerust met voorzieningen als, bijvoorbeeld, uitneembare banken. Chrysler duidde deze 'auto-in-wording' aan als "Super Wagon".

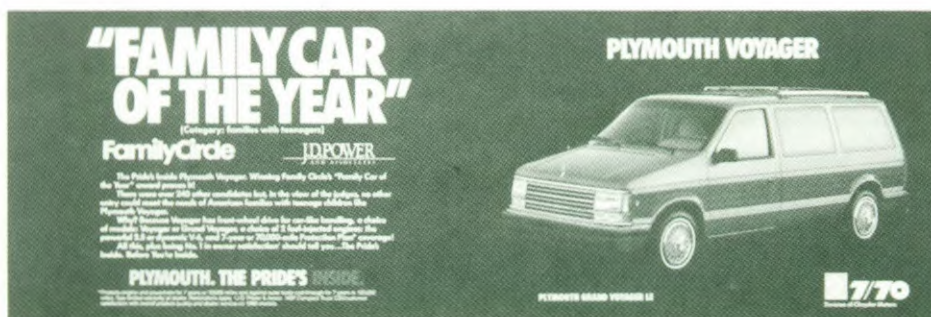
In 1978 nam Chrysler het project op in de lange-termijnplanning van het produktieprogramma. In een geavanceerde ontwerpstudio in het westen van Detroit, in een gebouw dat ooit het hoofdkwartier was van de bekende Amerikaanse truckfabrikant White Motor Company, werden kleimodellen op ware grootte vervaardigd. De ploeg die aan de nieuwe auto werkte was relatief klein, nog geen honderd ingenieurs en ontwerpers. Zij konden echter terugvallen op de volledige ontwikkelingscapaciteit binnen het Chrysler-concern. Deze aanpak stond model voor de 'Platform Teamapproach', die tien jaar later gemeengoed zou worden bij Chrysler.

Ontwerpers leefden zich uit op hun eerste MPV-creaties, die uiteenliepen van vloeiend gelijnde modellen tot hoekige architectonische vondsten. Er vond gelijktijdig ook marktonderzoek plaats, aan de hand van tekeningen en van modellen uit klei en, in een later stadium, kunststofmodellen. Dit onderzoek wees uit dat sterk aërodynamische vormen op weinig enthousiasme stuitten. Ook werd geconcludeerd dat de motor vóór het passagierscompartiment moest worden geplaatst, omdat dat de inzittenden een veiliger gevoel gaf dan een motor half in en half onder het interieur. Verder werd besloten dat de nieuwe auto voorwielaandrijving moest hebben, onder meer vanwege de gunstige effecten op de bruikbare ruimte.

Veilig, variabel en compact

Eind jaren zeventig beschikte Chrysler over relatief weinig financiële middelen, en er liep al een omvangrijk ontwikkelingsproject voor nieuwe voorwielaangedreven personenauto's, de zogeheten K-Cars. De vraag kwam op of de investering in het nieuwe 'busje', in Amerikaanse terminologie een 'light truck' een goede was.

Rond die tijd stapte echter een belangrijke Ford-manager naar Chrysler over, namelijk Lee A. Iacocca. Hij onderkende direct de potentie van de MPV voor Chrysler. Er werden daarop middelen vrijgemaakt om het project met alle aandacht en inzet te kunnen afronden. Uiteindelijk zou er ruim



'Family Circle Magazine'
koos de Plymouth Voyager
in 1988 als
'Family Car of the Year'

Nu waren er op de Amerikaanse markt uiteraard auto's te koop, van onder meer Volkswagen en

Advantage: Plymouth

**NEW DESIGN. NEW
SAFETY FEATURES.
BETTER THAN EVER.**



Van binnen naar buiten

De buitenkant van de Chrysler Voyager werd ontworpen op basis van het interieur, en dat was een werkwijze die de voornaamste reden voor het

toekomstige succes van de auto zou blijken te zijn. Geen enkele andere MPV in het marktsegment van de Voyager kon en kán daardoor het efficiënte gebruik en de flexibiliteit van de ruimte in Chryslers MPV evenaren.

“Het geheim van de T-115 is de doelmatigheid van het concept om zoveel mogelijk nuttige ruimte in een zo klein mogelijke omvang te krijgen”, stelde Hal Sperlich, destijds President North-American Automotive Operations van Chrysler, dan ook terecht vast.



De Chrysler Grand Voyager

De eisen die aan het interieur werden gesteld, waren zwaar en veelomvattend. "We wilden een interieur van tenminste 1,20 m. hoog, 1,50 m. breed en 3 m. lang", zegt Bruce Benedict, toenmalig manager van het T-115-programma. Bovendien waren er andere voorwaarden, zoals:

- De zijdeur moest een opening hebben van tenminste 80 cm. breed, de opening van een normale huisdeur;
- Er moest minimaal 1,22 m. zitten tussen de beide wielkasten, zodat er een plaat hout kon worden vervoerd;
- De laadvloer moest vlak zijn;
- Passagiers moesten van de voorstoelen naar achteren door kunnen lopen;
- Banken moesten verwijderd kunnen worden.

Chrysler gaf in december 1978 het Rogers National Research Institute opdracht om het belang van deze gewenste eigenschappen van de nieuwe auto te onderzoeken onder eigenaren van vierdeurs

sedans, stationwagens, bestelwagens en personenbusjes.

De mening van de verschillende groepen over sommige van de beoogde eigenschappen waren opvallend eensluidend. Iedereen bleek bijvoorbeeld veel waarde te hechten aan aparte voorstoelen, en bijna alle ondervraagden spraken hun voorkeur uit voor zitplaatsen achterin met een doorloopmogelijkheid. In- en uitstappen en laden en lossen aan de zijkant stond ook hoog op de lijst, met een voorkeur voor een schuifdeur. Over de achterklep verschilde men van mening. Bezitters van een sedan wilden een klep uit één stuk, terwijl bezitters van een stationwagen de voorkeur gaven aan een klep in twee delen. Voor rijders van een bestelwagen maakte het niet uit voor welke oplossing werd gekozen.



*Een controleur vergelijkt
de afmetingen van
carrosseriedelen met het
originele ontwerp*

Chrysler besteedde veel aandacht aan de resultaten van het onderzoek. Er werd gekozen voor een schuifdeur aan de passagierszijde en een achterklep uit één stuk, om optimale toegang tot de achterzijde van de auto te verschaffen. Een V6-motor, waaraan de meeste geënquêteerden de voorkeur gaven, kwam echter pas in 1987 op de markt, vier jaar na de introductie van de Dodge Caravan en Plymouth Voyager.

De ontwerpers van Chryslers nieuwe MPV tekenden een carrosserie met een wielbasis van 2,84 meter, een lengte van 4,50 meter, een breedte van 1,84 meter en een hoogte van 1,63 meter. Daarmee werd voldaan aan de wens dat de auto in een normale garage moest passen. De carrosseriestructuur bestond uit grote zijpanelen uit één stuk met aparte voorspatschermen en een vrijwel vlakke bodemplaat en, ten aanzien van de vormgeving gold, dat deze zeker over aërodynamisch goede kwaliteiten beschikte, maar niet puur op de laagst mogelijke luchtweerstand was ontwikkeld, om potentiële kopers niet af te schrikken. De beschikbare configuraties van het interieur boden zitplaatsen aan, naar keuze, vijf of zeven passagiers.

De motor in de nieuwe minivan was een 2,2 liter viercilinder, met een 2,6 liter viercilinder als optie. Een vijfversnellingsbak was standaard in de personenversie, een vierbak voor de bestelwagenuitvoering. Vanzelfsprekend kon de auto ook met een automatische versnellingsbak worden besteld.

Begin van een legende

De Voyager was een rechttoe-rechtaan, no-nonsense benadering om een nieuwe manier van vervoer te bieden aan Amerikaanse klanten, met name de gezinnen.

Zij gingen al snel van de auto houden en kochten in het eerste volledige jaar van zijn bestaan 193.000 Voyagers en Caravans. Het was het begin van een legende op autogebied, die door anderen al snel zou worden geïmiteerd maar niet werd geëvenaard...

Maar voor het zover was, moesten er nog twee hordes worden genomen.

De ene was de strijd om technische capaciteit binnen de Chrysler-organisatie, die op dat moment in beslag werd genomen door de ontwikkeling van de K-Car. De tweede werd gevormd door de niet bijster rooskleurige financiële situatie waarin Chrysler Corporation begin jaren tachtig verkeerde.

Twee keer werd de introductie van de nieuwe auto door economische omstandigheden vertraagd. Oorspronkelijk was de Voyager bedoeld als een 1983-model, dat in het najaar van 1982 zou worden geïntroduceerd. Maar de ontwikkeling liep achter op schema en het programma werd een half jaar uitgesteld. Een volgend uitstel van zes maanden werd veroorzaakt door een tekort aan middelen. Bovendien had de economie in de Verenigde Staten in 1982 te kampen met een forse terugval, hetgeen zorgde voor onzekerheid ten aanzien van de introductie van elk nieuw produkt.

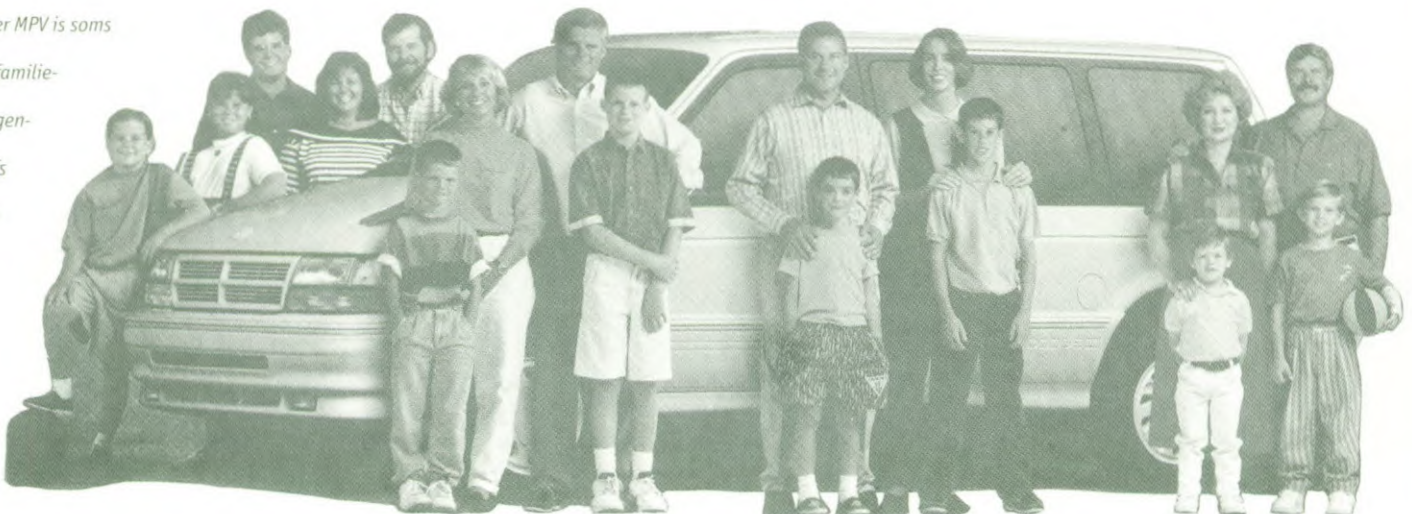
Maar toen het 'moment suprême' van de introductie eindelijk daar was, in de herfst van '83, gold ook: 'hij kwam, hij zag en hij overwon'. En het is niet overdreven om te stellen, dat het succes van dit compleet nieuwe Chrysler-produkt, dat een geheel eigen marktsegment creëerde, voor de huidige zeer gezonde financiële positie van de organisatie van cruciaal belang is geweest.

Permanente verbetering en uitbreiding

Sinds de introductie heeft de Chrysler MPV-serie een gestage groei doorgemaakt. In 1987 werd het programma uitgebreid met de nog ruimere, Chrysler Voyager en Grand Voyager voor de internationale markt en de Dodge Grand Caravan, Plymouth Grand Voyager en, sinds 1990, de luxueuze Chrysler Town & Country-versie, voor de Noord-Amerikaanse markt.

In 1991 onderging de Chrysler Voyager een face-lift en werden diverse belangrijke technische wijzigingen doorgevoerd. Zo werden de voorwielophanging en de stuurinrichting veranderd, voor een verbeterde stabiliteit en stuurreactie. Een anti-blokkeer remsysteem (ABS) werd als optie leverbaar,

*De Chrysler MPV is soms
een echte 'familie-
aangelegen-
heid', zelfs
voor grote
families...*





terwijl ook een Voyager-versie met vierwielaandrijving op de markt kwam. Een jaar later, in 1992, werd Chrysler de eerste fabrikant ter wereld die alle MPV's standaard voorzag van een airbag aan de bestuurderszijde en in '93 werd overgegaan op het gebruik van R134A, een milieuvriendelijk koelmiddel voor de airconditioning. In datzelfde jaar kreeg de Voyager ook een iets sportiever afgestemde wielophanging, een roestvrijstalen uitlaatsysteem en, als optie, de mogelijkheid om achterin in plaats van een bank zogeheten 'quad seats' te bestellen.

Na de succesvolle verkoopstart in de Verenigde Staten, begon Chrysler in 1987 met de export van haar MPV's naar Europa. Gezien de sterk groeiende belangstelling voor 'ruimte-auto's op de Europese markt werd een mogelijkheid gezocht en gevonden om Voyagers in Europa te assembleren. Sinds maart 1992 worden zowel de Voyager met korte wielbasis als de Grand Voyager met lange



De Chrysler Voyager

wielbasis geproduceerd in de Oostenrijkse stad Graz, in de Eurostar-fabriek, een joint-venture van Chrysler Corporation met Steyr-Daimler-Puch. Speciaal voor de Europese markt werd in 1993 ook een zuinige, krachtige variant met turbodieselmotor uitgebracht.

Het succes van de Voyager-serie op de Europese markt is aanzienlijk. De Chrysler Voyager en Grand Voyager bereikten in 1995 een verkoop van 35.000 exemplaren, en hun aandeel op de Europese MPV-markt ligt nu boven de 20%. In ons land is Chrysler Import Holland met de Voyager al jaren achtereen de marktleider, ruimschoots voor de een jaar na de Voyager geïntroduceerde Renault Espace en inmiddels op de markt verschenen andere ruimte-auto's.

De Voyager-modellen worden inmiddels ook geëxporteerd naar het Midden-Oosten, Zuid-Amerika en het Pacific-gebied, waardoor Chryslers minivan is uitgegroeid tot een ware wereldauto. In 1995 bedroeg de totale verkoop wereldwijd zo'n 700.000 auto's. En sinds de introductie in 1983 zijn er totaal al meer dan vijf miljoen Chryslers minivan verkocht. Chrysler is zowel in de Verenigde Staten als in Europa de absolute marktleider op MPV-gebied.

Succes doet uiteraard volgen, en dus kwamen inmiddels tal van andere autofabrikanten met een MPV op de markt. Het spreekt voor zich dat Chrysler haar positie als marktleider wil behouden. Als



geen ander heeft Chrysler Corporation ervaring met alle facetten van het ontwikkelen en bouwen van minivans. De combinatie van die ervaring met opnieuw buitengewoon veel inzet leidde tot een ontwikkeling van een nieuwe generatie Voyager-modellen. Deze werd in 1995 op de Amerikaanse

markt gepresenteerd en is sinds begin '96 ook in Europa te koop.



*De Chrysler Voyager 1996
voor de poort van
de Eurostar-fabrieken in
Graz, Oostenrijk*

De modellen voor de Europese markt worden opnieuw in Graz, Oostenrijk, gebouwd en meer dan ooit is er rekening gehouden met specifieke wensen en eisen van Europese automobilisten. Het is zeker niet overdreven om te stellen dat de Voyagermodellen voor 1996 de beste zijn in de boeiende

Chrysler MPV-geschiedenis.

Ruim, veelzijdig, veilig, betrouwbaar, comfortabel, milieuvriendelijk, leverbaar in tal van uitvoeringen en voorzien van alle kwaliteiten om tot in lengte van jaren een leidende positie te behouden.

De Chrysler Voyager 1996





Sinds de introductie beleefde de Chrysler Multi Purpose Vehicle vele hoogepunten en werd hij beloond met tal van hoge onderscheidingen. Een kleine selectie:

- 1985: Gekozen tot één van Amerika's 'Ten best cars' door 'Car and Driver'
- 1987: Gekozen tot 'All Star' door 'Automobile Magazine'
- 1988: 1.000.000^e Chrysler MPV verkocht. Gekozen tot 'All Star' door 'Automobile Magazine' en tot 'Family Car of the Year' door 'Family Circle Magazine'
- 1989: Gekozen tot de 'Ten best' door 'Motor Trend Magazine' en tot 'All Star' door 'Automobile Magazine'
- 1990: 2.000.000^e Chrysler MPV verkocht. Gekozen tot de 'Ten best' door 'Motor Trend Magazine' en tot 'All Star' door 'Automobile Magazine'
- 1991: Introductie van de tweede generatie van de meest verkochte MPV ter wereld. Chrysler introduceert de eerste airbag in een MPV. Gekozen tot de 'Ten best' door 'Motor Trend Magazine' en tot 'All Star' door 'Automobile Magazine'
- 1992: 3.000.000^e Chrysler MPV verkocht. Introductie van het eerste geïntegreerde kinderzitje. Gekozen tot de 'Ten best' door 'Motor Trend Magazine' en onderscheiden met een 'Safe Car of the Year-Award' door 'Prevention Magazine'
- 1993: 100.000^e Chrysler Voyager verkocht in Europa. Na tien modeljaren wereldwijd nog steeds nummer één. Chrysler produceert de eerste elektrisch aangedreven MPV voor gebruik door zakelijke fleetowners.
- 1994: 4.000.000^e Chrysler MPV verkocht. Gekozen tot 'AWD of the Year' door 'Tuttofuoristrada' en tot één van 'Les Meilleures Voitures du Monde' door 'Action Auto Moto'
- 1995: Introductie van de derde generatie van de meest verkochte MPV ter wereld. 5.000.000^e Chrysler MPV verkocht. Onderscheiden met 'La Palme' door 'Auto Plus', gekozen tot 'Preferred Foreign Minivan' door 'Quattroroute' en tot 'Car of the Year' door het toonaangevende Amerikaanse vakblad 'Motor Trend'.

Zonder overdrijving mag worden gesteld dat weinig andere auto's in de ruim honderdjarige automobielhistorie zoveel roem hebben vergaard en zozeer een trendsetter zijn geworden als de Chrysler Voyager. Het zal boeiend zijn om te volgen hoe het immense succes van een auto met zoveel unieke kwaliteiten wordt gecontinueerd!



*Een Chrysler Voyager 1996
op een testbaan in
Oostenrijk*



Chrysler Import Holland B.V.

Lange Dreef 12, Postbus 216, 4130 EE Vianen, tel. 0347-363400, fax 0347-377525