

Papa Puma

Noch eine Raubkatze der Marke Ford: Cougar ist der amerikanische Name für den uns als Puma geläufigen Berglöwen. In Fords Tierleben fällt der Cougar jedoch eine Nummer größer aus.

Diese Katze kommt tatsächlich aus Amerika: Der Cougar läuft im Ford-Werk Flat Rock nahe bei Dearborn vom Band. In den USA wird er unter dem traditionsreichen Namen Mercury Cougar angeboten. Seinen erfolglosen Vorgänger mit dem bezeichnenden Namen Probe soll der Cougar auch hierzu-lande in kurzer Zeit vergessen lassen, wenn er ab dem 24. September in den Schauräumen der Händler steht.

Das Design kaschiert die technische Basis

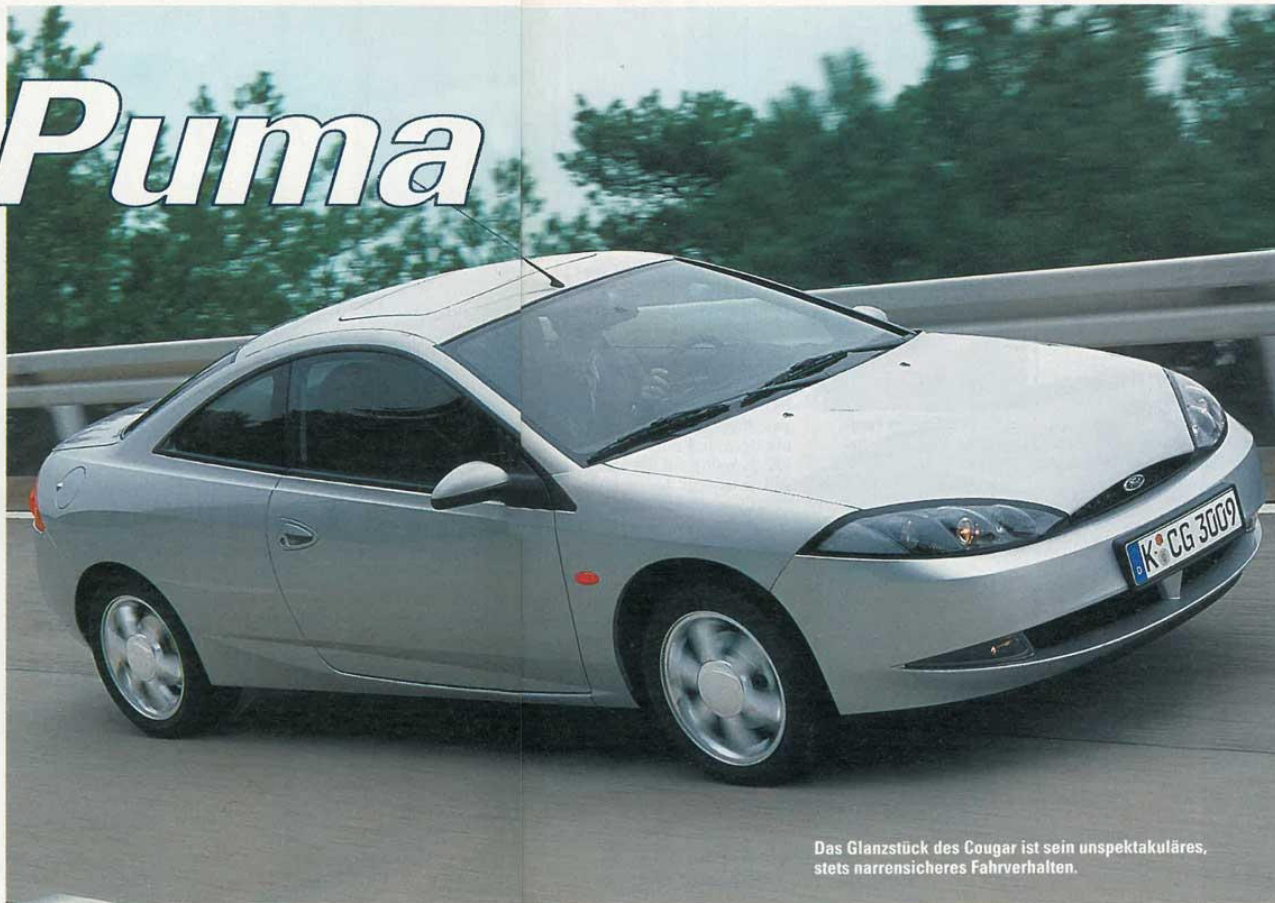
Es ist dem gestreckten Coupé nicht ohne weiteres anzusehen, daß 70 Prozent seiner Bauteile auch im Mondeo Verwendung finden. Nur die langen Karosserieüberhänge verateten die Limousinen-Basis: Bei gleichem Radstand ist der Cougar rund 15 Zentimeter länger. Die Außenhaut wurde neu gestaltet. Anstelle weicher Mondeo-Kurven prägen den Cougar Trapeze und Kanten im sogenannten New-Edge-Design. Die böse funkelnden Scheinwerfer erinnern an den kleineren Puma, für die blasenförmig gewölbten Rückleuchten kennen wir kein Vorbild.

Auch im Innenraum gab Ford sich Mühe, die Verwandtschaft zum Mondeo zu kaschieren. Das geschwungene Cockpit, die Lüftungsdüsen, die grauen Zifferblätter, die

kühnen Bögen in den Türverkleidungen sowie die komplett neu gestalteten Sitze samt weiterentwickelter Kopf-/Seiten-Airbags gehören zu den Cougar-Spezialitäten. Den Mondeo erkennen Insider nur am Lenkrad und an der Mittelkonsole inklusive Schalthebel.

Im Fond bietet der Puma zwei tief ausgeformte Einzelsitze. Bei Einstieg, Platzangebot und Sitzkomfort verlangt der Cougar gegenüber dem Mondeo deutliche Abstriche. Als reisetauglich qualifiziert sich jedoch sein Kofferraumvolumen: Unter die große

Neue Instrumente und Lüftungsdüsen geben dem Cockpit mehr Pep als im Mondeo.



Das Glanzstück des Cougar ist sein unspektakuläres, stets narrensicheres Fahrverhalten.



Lange Karosserieüberhänge und wuchtige Stoßfänger bremsen die Rasanz der Cougar-Linien.

Gut 70 Prozent aller Bauteile übernimmt der Cougar vom Mondeo GT

Technische Daten

Motor & Kraftübertragung

V-Sechszylinder, je zwei obliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung 82,4 mm, Hub 79,5 mm, Hubraum 2544 cm³, Verd. 9,7:1, Leistung 125 kW/170 PS bei 6250/min, max. Drehmoment 220 Nm bei 4250/min; Fünfgang-Getriebe, Vorderradantrieb.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn m. McPherson-Federbeinen, Dreiecklenker an Fahrschemel und Stabi, hinten m. Querenkern, Zugstrebe und Stabi; innenbel. Scheibenbremsen rundum, ABS; Servolenkung (Zahnstange); Reifen 215/50 R 16 (Michelin), Alu-Felgen.

Maße & Gewichte

L/B/H 4699/1780/1346 mm
Radstand 2704 mm
Leer-/Gesamtgew. 1466/1795 kg

Fahrleistungen/Verbrauch

0 – 100 km/h 8,6 s
Höchstgeschw. 228 km/h
EU-Verbrauch 9,5 l/100 km

Grundpreis

Cougar 2.5 V6 ca. 48000 Mark

Heckklappe passen 428 Liter nach VDA-Norm. Die Lehnen der Rücksitze lassen sich umklappen; die hohe Ladekante bleibt eine starre Barriere.

Unter dem Blech ist der Cougar praktisch ein modifizierter Mondeo GT. Die Plattform mit Motoren, Vorder- und Hinterachse stammt von der Limousine ab. Auch die leicht kopflastige Gewichtsverteilung von 60:40 blieb erhalten. Die Summe vieler Detailveränderungen macht aus dem Cougar dennoch ein völlig neues Auto. Seine Lenkung spricht agiler an und arbeitet präziser als im Mondeo. Straffere Federn und dickere Querstabilisatoren steigern die Rollsteifigkeit – auch



Cougar-Merkmale: flache Frontscheinwerfer à la Puma...



...und großflächige Leuchten mit „Blinkerblasen“ am Heck.

in schnell gefahrenen Kurven neigt sich der Aufbau kaum zur Seite.

Besonders gut gelang Ford die Abstimmung der Hinterachse. Ihr Mitlenkeffekt stabilisiert das Auto bei Kurvenfahrt. Der Cougar zieht selbst bei hohem Tempo unspektakulär und leicht beherrschbar seine Bahn, heftige Lastwechselreaktionen sind ihm fremd. Die Bereifung, 205er Pneu im 15-Zoll-Format beim 2.0 16V und die seltene Dimension 215/50 R 16 für den V6, trägt ihren Teil zum positiven Gesamteindruck bei.

Der Federungskomfort litt nicht, auch ein Verdienst der straff gepolsterten und gut konturierten Vordersitze. Im V6 sind sie serienmäßig lederbezogen und heizbar. Klimaanlage, Audio-System und Seitenairbags gibt es schon beim 2.0 16V „gratis“.

Die schwächere Seite des Cougar bilden seine Motoren. Während Ford den kräftigen,

Der Cougar zieht selbst bei hohem Tempo seelenruhig seine Bahnen

aber auch lauten und erfahrungsgemäß durstigen V6 so beläßt, wurde der Vierzylinder für Cougar und Mondeo modifiziert. Ergebnis: weniger Reibung, mehr Steifigkeit und höhere Laufruhe bei gleicher Leistung. Klangbild und Kraftentfaltung des 130 PS starken Vierzylinders passen nach wie vor besser zum komfortorientierten Viertürer.

Mit Preisen von 40 000 bis 50 000 Mark plaziert Ford den Cougar in der Marktlücke, die der Opel Calibra hinterließ. Design, Fahrwerk und Ausstattung geben dem Cougar prächtige Chancen, sich dort zu etablieren. *Karsten Rehmann*

„Papa Cougar“

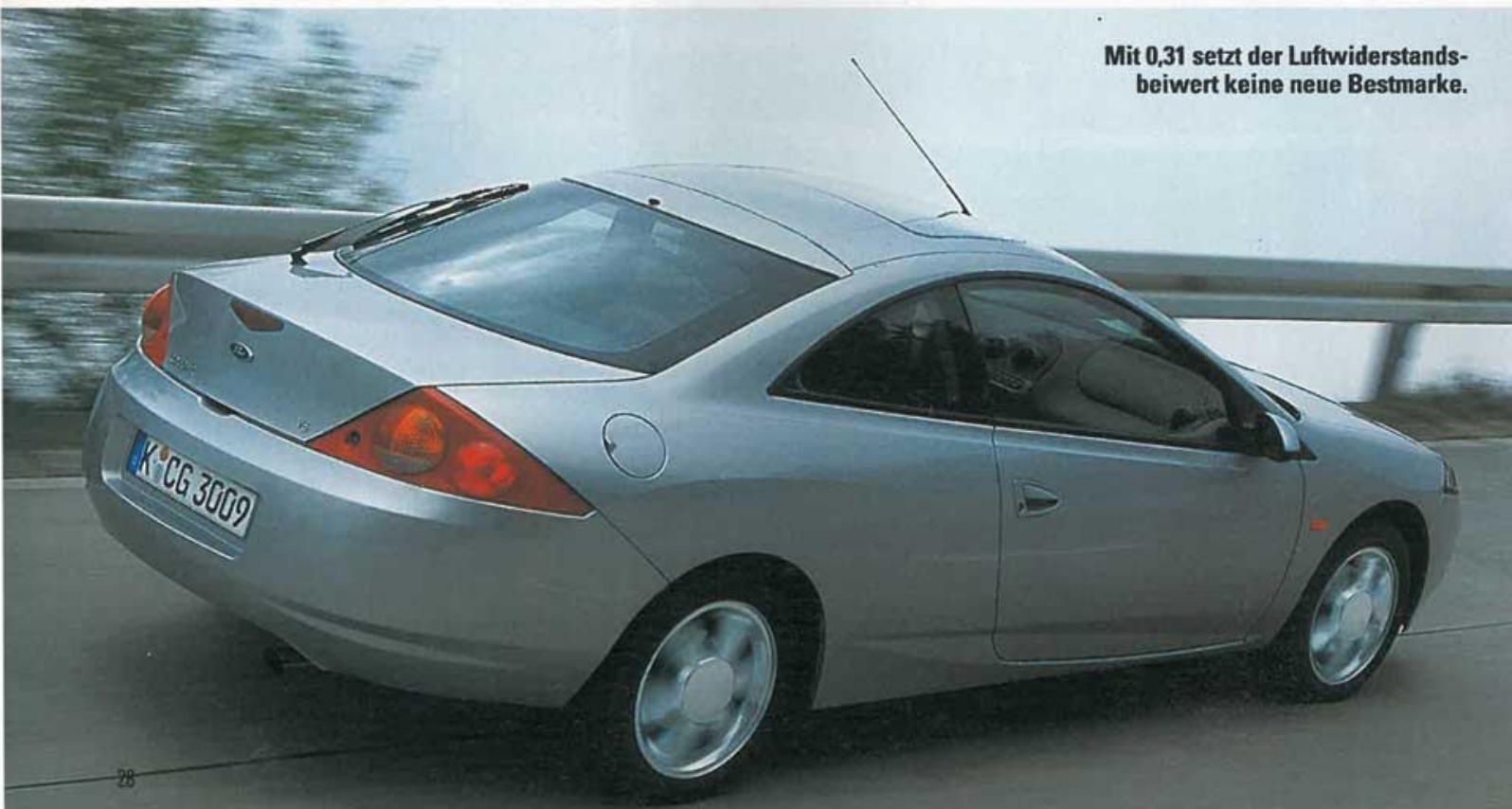


Dr. Eichhorn bringt Ford-Modellen das Laufen bei.

Wollen Sie Ulrich Eichhorn eine Freude machen, müssen Sie ihn nur bitten, Ihnen den Parcours Nr. 7 auf dem Ford-Testgelände in Lommel zu zeigen. Dr. Eichhorn, Leiter der Abteilung Fahrdynamik bei Ford, würde am liebsten den ganzen Tag dort verbringen und seiner Aufgabe nachgehen, neuen Ford-Modellen den Fahrspaß einzupflegen. Das gelingt ihm mit großem Erfolg, wie nach Fiesta und Puma auch der Cougar beweist.

Der Parcours Nr. 7 ist eine gut vier Kilometer lange Aneinanderreihung von 24 Kurven unterschiedlicher Radien, zwei davon auf Kopfsteinpflaster, vor anderen bringen Sprungkuppen Unruhe ins Fahrwerk. Der Cougar bewältigt diesen Rundkurs mit Bravour. Er liegt so ruhig und gutmütig auf der Straße, daß unterwegs fast das Gefühl fehlt, schnell unterwegs zu sein.

Ein zum direkten Vergleich herangezogenes BMW 323i Coupé mit M-Fahrwerk gebärdet sich wesentlich hektischer. In Extremsituationen erfordert die versetzende Hinterachse kundige Hände am Lenkrad. Die Stoppuhr spricht jedoch eine andere Sprache: Im Cougar V6 umkurvt Ulrich Eichhorn seine Hausstrecke rund zehn Sekunden schneller.



Mit 0,31 setzt der Luftwiderstandsbeiwert keine neue Bestmarke.

Fotos: Jürgen Zerha, Willy Bister