



Die Schau-Lustigen

Die Zeiten der glorreichen Vierzylinder-Coupés scheinen abgelaufen. Kein Ford Capri schlendert mehr mit stolzer Schnauze und hängendem Heck wie ein hüftkranker Schäferhund durch die Provinz, rostige Opel Manta – Könige längst verflossener Landdiskotheken-nächte – stehen traurig aufgestapelt und ausgebeint beim Schrotthändler oder sind bereits kleingeshreddert ins Recycling-Zeitalter hinübergewechselt.

Die Nachfahren der preisgünstigen Vierzylinder-Showmaster sind Kinder unserer Zeit: mit leise laufenden, abgasgereinigten Motoren, gutmütigem Frontantrieb, moderner Sicherheitstechnik, wirkungsvollen und immer standfesteren Bremsen. Mäßig spektakuläre, moderne Großserientechnik unter schwungvoll gezeichneter Karosserie.

So stammt die Basis des zum Einstiegspreis von 42 700

Mark antretenden Ford Cougar von der Mittelklasse-Limousine Mondeo. Über das Chassis spannt sich allerdings ein praller New-Edge-Blechballon, dem man mit scharfem Messer klaffende Schnitte für Kühleröffnungen, Scheinwerfer und Heckleuchten beigebracht hat. Groß ist die Karosserie, nicht gerade sportiv, aber für einen Mondeo unheimlich elegant.

Den 30 Jahren Modellgeschichte des Toyota Celica mag

man mit einer Einreihung unter die weniger geschichtsträchtigen Konkurrenten von Ford und Hyundai nicht gerecht werden, aber mit einem Preis von 43 900 Mark, dem drehzahlhungrigen 1,8-Liter-Vierzylinder und dem auf Show getrimmten Blechkleid ist er nominell nicht mit exklusivem Sonderstatus ausgestattet.

Der 143-PS-Vierzylinder fühlt sich gewöhnlicher an, als es die exotische variable Ventil-

steuerung VVT-i verheißt, und das Auftreten des japanischen Renn-Keils wirkt für Nicht-Fans doch ziemlich aufgesetzt. Wie mit dem Beil aus dem Vollen gehauen steht der Celica S auf den serienmäßigen Leichtmetallrädern, guckt modern-scharf wie ein flach gepresster Ford Focus drein, und wer gerade noch „Ferrari“ sagte, wird angesichts des klobigen Hecks schnell ernüchtert.



Nur der Toyota hat einen wirklich klangvollen Namen. Ohne Geschichte der Hyundai, mit Prärie-Romantik der Ford

Wöllig New-Edge-befreit tritt hingegen die sportliche Speerspitze aus dem Modellprogramm des koreanischen Herstellers Hyundai auf. Pikanterweise bedient sich das nur 36 490 Mark kostende Coupé mit seinen tief in ausgebeulten Häusern sitzenden Rundscheinwerfern ziemlich ungeniert beim letzten Toyota Celica.

Die serienmäßigen 15-Zoll-Leichtmetallräder sitzen furcht- sam in ihren zu großen Rad-

häusern. Wulstige Schwellen und ein sparsames Heck, das dem Hyundai-Kleinwagen Accent zu entstammen scheint, komplettieren den Auftritt des koreanischen Knorpelfisches.

Kunststoffe in diversen Farben und Verarbeitungszuständen bilden im engen Innenraum ein funktionales, aber überladen wirkendes Cockpit. Höhepunkte sind dabei die Lüftungsöffnungen im Audi TT-Design und die Plastik-Intarsien am

FOTOS: H.D. SEUFERT

Schalthebel, die aus demselben Material zu bestehen scheinen, aus dem sonst in Schoko-Eiern verborgene Kleinspielzeug-Bausätze gefertigt werden.

Keine objektive Kritik, sicherlich, aber ob die Herzen technikbegeisterter Coupé-Fans angesichts der infantilen Gestaltungswut koreanischer Designer höher schlagen werden, darf bezweifelt werden. Zumal der Hyundai auch nicht mit umfangreichem Zubehör protzen kann. Die Klimaanlage muss mit 1990 Mark teuer bezahlt werden, auch ein Radio ist nicht im Preis inbegriffen, und ein Navigationssystem ist überhaupt nicht erhältlich.

Eine wahre optische Wohltat stellt im Vergleich das geräumige, klar gezeichnete Cougar-Cockpit dar. Zu dessen umfangreicher Ausstattung gehört ein Radio und selbst die Klimaanlage. Lediglich ein Navigationssystem kostet zusätzlich.

Die futuristische Pilotenkanzel des Toyota Celica S verwöhnt mit sportlichem Look, guter Funktionalität sowie serienmäßiger Klimaautomatik und einer Radiovorbereitung mit sechs Lautsprechern. Das Radio selbst sowie die Navigation mit geheimnisvoll aus der Mittelkonsole surrendem LCD-Bildschirm muss zusätzlich bezahlt werden.

Seine 2+2-Konfiguration auf der Limousinen-Plattform bringt dem Ford Cougar vorn ein komfortables Platzangebot mit viel Bewegungsspielraum

Ohne jegliche Retro-Sentimentalität:

Das Celica-Cockpit strahlt moderne Sportlichkeit aus

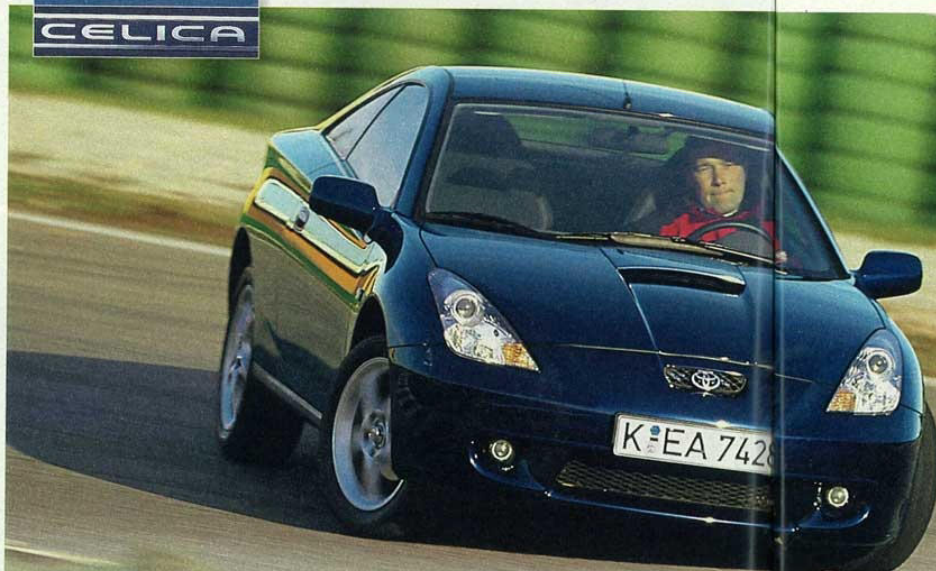


Eine Verlockung für Sportfahrer: die Celica-Sitzschalen

Auch ohne umgeklappte Rücksitze großer Kofferraum



CELICA



Provozierter Drift fürs Foto – ansonsten fährt sich der Celica in Kurven sehr neutral



Serienmäßige 16-Zoll-Leichtmetallfelgen des Celica S



Antrittstark im unteren Drehzahlbereich, aber zäh, wenn er gefordert wird: 1,8-Liter-Motor mit variabler Ventilsteuerung



und hinter den Rücksitzen einen überwältigend großen Kofferraum (428 Liter). Mit umgeklappten Sitzen steigt das Volumen auf stattliche 930 Liter. Der Celica kommt selbst mit seinem riesigen und gut nutzbaren Gepäckraum nicht an das Volumen des Ford heran, ganz zu schweigen vom relativ kleinen, zerklüfteten Kofferraum des Hyundai.

Sitzen können Komfortbewusste ebenfalls am besten im Ford, wobei die saugend aufnehmenden Sitzschalen des Celica sportlichen Fahrern größte Befriedigung bieten. Im Hyundai sitzt man hoch und etwas beklommen unter der weit zum Fahrer gezogenen Frontscheibe. Die Reihenfolge Ford, Toyota, Hyundai gilt – angesichts der 2+2-Konzepte selbstverständlich mit großen Abstrichen – auch für den Fond.

Wirklich vom Ford absetzen kann sich der Toyota Celica beim prüfenden Blick in die

Ecken: hier tadellose Verarbeitung ohne Knarzen und Klappern; dort ein hässlich ausfransender Stoff Sitzbezug, unregelmäßige Spaltmaße und eine lose im Fahrtwind flatternde Frontscheibendichtung. Selbst der nicht gerade als Qualitätswunder geltende Hyundai hinterlässt einen zufriedenstellenderen Eindruck als der Cougar.

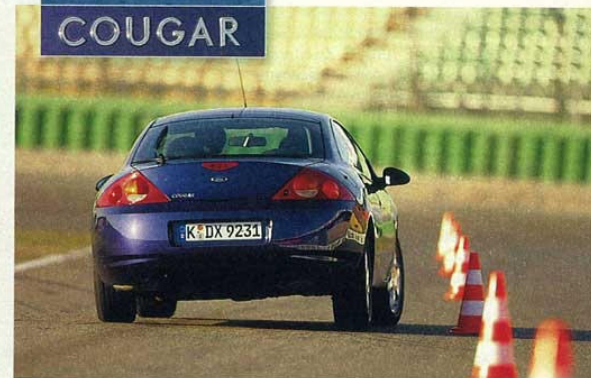
Im Fahrbetrieb treten die Unterschiede zwischen den drei Vierzylinder-Coupés noch deutlicher zu Tage. Der große Ford Cougar schluckt souverän auch grobe Fahrbahnunregelmäßigkeiten, seine exakte Lenkung



Komfortable Sitze und viel Platz im Innenraum



COUGAR



Der Ford absolviert den Slalom stabil und mit stoischer Ruhe. Auch zeigt er kaum Antriebsinflüsse



Aufgeräumtes Cockpit mit gut ablesbaren Instrumenten. Alleine die Lüftungsöffnungen bringen sportiven Touch



Der gelassen jede Aufgabe erfüllende Zetec-Vierzylinder enttäuscht im Vergleich durch mangelnde Spritzigkeit



Fast 1000 Liter fasst der riesige Kofferraum des Cougar. Die Rückbank klappt vollständig um

ist nahezu frei von Antriebsflüssen und besitzt mit dem gutmütigen 130-PS-Zweiliter-Zetec-Motor einen hinreichend zufriedenstellenden Antrieb.

Bei einer Höchstgeschwindigkeit gut jenseits der 200-km/h-Marke kann von einer passenden Motorisierung gesprochen werden. Der Verbrauch ist mit 9,7 Litern noch vertretbar. Und trotzdem. Für den Cougar gibt es auch einen 2,5-Liter-Sechszylinder. Der Cougar schreit – auch angesichts seiner etwas schwammigen Getriebebetätigung und seines gedämpften Temperaments – geradezu nach einer lässigen Automatik-Motorisierung mit viel Dampf aus dem Drehzahlkeller ohne lästiges Schalten.

Langliegend in den bequemen Sitzen den Highway hinuntergleiten, das Urlaubsgepäck im Heck, das steckt in den US-amerikanischen Mercury-Genen des Cougar. Für sich gesehen lässt sich der Ford trotz seiner unter Zuladung nachlassenden Bremsen wohl sehr behände bewegen, aber spätestens nach den ersten Metern im Toyota Celica wird klar, was ein echtes Sport-Coupé ist.

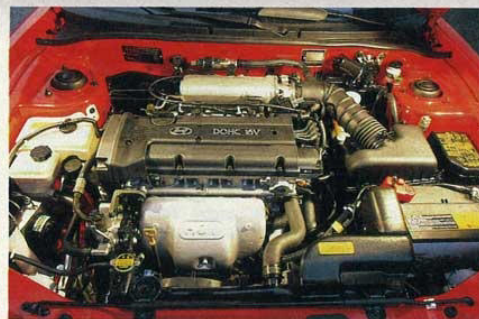
So straff, zielgenau, definiert und quirlig, wie der Celica kurvige Landstraßen geradezu hinunterbrennt, das sucht in diesem Trio seinesgleichen. Tief im Schalenitz festgezurt, über die knackige Sechsgang-Schaltbox stets die richtige Übersetzung suchend, kommt beim Fahrer richtiges Heizer-Feeling auf. Der 1,8-Liter-Vier-

Gefühllose Lenkung und schwammig schaukelndes Fahrwerk: Hyundai Coupé im Slalom

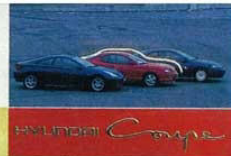
Nicht schön, aber durchaus funktional zu bedienen: das Hyundai-Cockpit in wilder Kunststoffoptik



Der Vierzylinder ist laut und leistungsstark. Seine Trinksitten passt er jeweils der ihm abgeforderten Leistung an



Große Radhäuser, kleine Räder: serlenmäßige 15-Zoll-Fünfstern-Leichtmetallfelgen



Kleiner Kofferraum, auch mit umgeklappter Rückbank kein Volumenmodell



Die rutschigen Teilleider-sitze mit Sitzheizung gehören zum 2390 Mark teuren Komfort-Paket



Positiv: Als Einziger im Vergleich bietet der Hyundai Bügeltürgriffe



Der Hyundai ist durchzugsstark, aber durstig

Fahrzeugtyp	Ford Cougar 2.0 16 V	Hyundai Coupé 2.0 FX	Toyota Celica S
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm ³	1988	1975
Leistung	kW (PS) bei 1/min	96 (130) 5600	102 (139) 6000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	178 bei 4000	182 bei 4900
Leergewicht/Zuladung	kg	1356/369	1223/377
Länge × Breite × Höhe	mm	4699 × 1780 × 1346	4345 × 1730 × 1303
Radstand	mm	2704	2475
Wendekreis links/rechts	m	11,8/11,8	12,4/12,7
Gepäckraum	L/VDA	428	288
Innenbreite vorn/hinten	mm	1420/1355	1390/1420
Innenhöhe vorn/hinten	mm	970/910	940/895
Normsitzenraum	mm	600	620
Testwagenbereifung	Michelin MXM 215/50 R 16 V ¹⁾	Hankook R 866 205/50 R 15 H ²⁾	Yokohama A 680 205/50 R 16 V ²⁾
Kraftübertragung	Vorderradantrieb Fünfganggetriebe	Vorderradantrieb Fünfganggetriebe	Vorderradantrieb Sechsganggetriebe
Beschleunigung	s		
0 – 80 km/h	6,4	6,3	5,9
0 – 100 km/h	9,5	9,2	8,5
0 – 140 km/h	18,8	18,5	16,8
0 – 180 km/h	40,6	41,1	34,4
1 km mit steh. Start	30,9	30,7	29,9
Elastizität	s		
60 – 100 km/h (IV./V. G.)	10,0/14,2	8,9/12,6	9,0/11,2
80 – 120 km/h (V./VI. G.)	15,5/–	13,1/–	12,5/16,4
Höchstgeschw.	km/h	209	200
Bremsweg (Verzögerung)			
aus 100 km/h kalt m (m/s ²)	38,2 (10,1)	41,5 (9,3)	37,1 (10,4)
aus 100 km/h warm m (m/s ²)	41,0 (9,4)	41,9 (9,2)	37,8 (10,2)
Testverbrauch	L/100 km		
minimal	9,7	11,3	9,3
maximal	7,1	6,4	6,6
Normrunde	12,3	13,8	11,6
EOC-Verbrauch	L/100 km		
Stadt	Superbenzin 11,7	Normalbenzin 11,4	Superbenzin 10,3
über Land	6,3	7,3	6,2
gesamt	8,3	8,8	7,7
Innengeräusch	dB(A)		
bei 80 km/h	64	66	64
bei 100 km/h	67	69	68
bei 140 km/h	74	74	74
Fahrversuche leer/bel.	km/h		
Slalom 18 m	60,2/59,4	61,4/60,6	64,5/62,7
ISO-Wedelttest	120,7/117,1	121,4/118,9	123,9/119,8
VDA-Ausweichgasse			
Einfahrtgeschwindigkeit	68,0/65,2	66,1/64,2	69,3/67,3
Ausfahrtgeschwindigkeit	49,7/47,1	51,3/50,9	54,6/53,9
Preise und Kosten			
Steuer	DM 200,–	200,–	180,–
Haftplicht	DM 1689,–	1689,–	1593,–
Teilkasko ³⁾	DM 736,–	1049,–	880,–
Vollkasko ⁴⁾	DM 1948,–	4580,–	2561,–
Unterhaltskosten im Monat ⁵⁾			
bei 15 000 km/Jahr	DM 500,–	523,–	497,–
bei 30 000 km/Jahr	DM 782,–	801,–	773,–
Grundpreis	DM 42 700,–	36 490,–	43 900,–
Einparkhilfe	790,–	–	–
el. Fensterheber	○	○	○
Klimaanlage	○	1990,–	○ ⁶⁾
Metall-Lackierung	890,–	490,–	890,–
Navigationssystem	2990,–	–	5598,– ⁷⁾
Sidebags	○	–	○

¹⁾ Serienbereifung 205/60 R 16; ²⁾ Serienbereifung: ^{a)} ohne SB; ^{b)} mit 300 Mark SB; ^{c)} ohne Wertverlust; ^{d)} Klimaautomatik;

⁵⁾ plus Einbau; ⁶⁾ Serie; ⁷⁾ nicht lieferbar

Den Sieg verspielt der Cougar im Antriebskapitel und bei der Sicherheit



zylinder giert nach Drehzahlen, die Lenkung arbeitet hochpräzise, die Bremsen verzögern den nur 1146 Kilogramm wiegenden Sportler vehement – dieses Auto treibt ständig an.

Dass der Celica wegen des durchzugsschwachen Motors ständige Schaltarbeit fordert und dabei – trotz objektiv nicht übermäßiger Lautstärke – seine Drehzahlen zornig hinausbrüllt, das kann keinen Sportler verdrießen.

Der 139-PS-Zweiliter-Vierzylinder des Hyundai Coupés ist von altem Schrot und Korn. Er schüttet sich den kostbaren Treibstoff nur so in die Brennräume (Testverbrauch 11,3 Liter), aber er glänzt auch mit spritziger Drehfreude und guter Durchzugskraft.

Das Fahrwerk des Hyundai kommt mit gediegener Fortbewegung noch klar, im nicht sehr hoch angesiedelten Grenzbereich schiebt er aber heftig über die Vorderräder, neigt sich unsportlich zur Kurvenaußenseite, springt und bockt. Die gefühllose Ziel-und-schieß-Lenkung, die schwachen Bremsen mit ihrem teigigen Druckpunkt und der lautstark irgendwo aus dem Fußraum lärmende Motor machen das Raubein komplett.

So muss das früher gewesen sein, als die Autos noch Hutzen auf langen, stolzen Schnauzen trugen. *Johannes Riessinger*

Stylingobjekte unter sich: elegant der Cougar, energisch der Toyota und Geschmacksache der Hyundai



1. Toyota Celica S: Dass Sportlichkeit auch in einem auf Alltagsgesichtspunkte Wert legenden Vergleichstest siegen kann, zeigt der Celica. Seine standfesten, wirkungsvollen Bremsen und der homogene Antrieb bringen ihm den entscheidenden Vorsprung vor dem Cougar.



2. Ford Cougar: Mit seinem komfortablen und sehr gut liegenden Fahrwerk sowie der geräumigen Karosserie sammelt der Cougar Punkte. Die größten Mängel des Ford sind der wenig temperamentvolle Vierzylinder und die fadingempfindlichen Bremsen.



3. Hyundai Coupé: Der Koreaner macht nicht alles schlecht. Sein lauter, durstiger Motor ist mit der kurzen Übersetzung richtig temperamentvoll. Das bei schneller Gangart wild untersteuernde, schwammige Fahrwerk und die Bremsen können allerdings nicht überzeugen.

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl in Klammern)	Toyota Celica S	Ford Cougar	Hyundai Coupé
Karosserie			
Raumangebot (20)	17	18	15
Kofferraum/Zuladung (10)	9	10	7
Bedienung/Funktionalität (10)	8	8	8
Ausstattung (15)	13	15	11
Qualität (25)	22	17	19
SUMME (80)	69	68	60
Fahrkomfort			
Federung (25)	21	23	17
Sitze (30)	28	24	24
Klimatisierung (10)	9	9	7
Innengeräusch (15)	11	13	10
SUMME (80)	69	69	58
Antrieb			
Laufkultur (15)	11	13	9
Leistungscharakteristik (15)	11	9	13
Schaltung/Getriebeabstuf. (15)	14	12	13
Beschl./Höchstgeschw. (25)	22	20	20
Elastizität (20)	15	16	17
Testverbrauch (20)	16	15	12
Reichweite (10)	8	8	6
SUMME (120)	97	93	90
Fahreigenschaften			
Kurvenverhalten (30)	28	27	24
Beherrschbarkeit (30)	26	28	24
Lenkung (20)	19	19	16
Handlichkeit (20)	18	17	15
Traktion/Wintertauglichkeit (10)	8	9	6
Geradeauslauf/Windempf. (10)	8	8	7
SUMME (120)	107	108	92
Sicherheit			
Bremsen/Verzög. kalt leer (20)	19	18	13
Bremsen/Verzög. kalt bel. (10)	9	8	7
Bremsen/Verzög. warm bel. (10)	9	7	6
Bremsen-Dosierbarkeit (10)	9	8	8
Gurtsystem (10)	8	8	8
Sicherheitsausstattung (30)	18	18	14
Sicht/Licht (10)	8	8	7
SUMME (100)	80	75	63
Eigenschaftswertung (500)	422	413	363
Umwelt			
Normverbrauch/CO ₂ -Emiss. (50)	45	41	38
Schadstoffeinstufung (15)	10	13	10
Außengeräusch (10)	8	8	8
Verkehrsfläche (5)	4	3	4
Produktion (10)	5	5	5
Entsorgung/Recycling (10)	5	5	5
SUMME (100)	77	75	70
Kosten			
Preis (30)	19	20	27
Wiederverkauf (15)	11	10	8
Festkosten (20)	17	18	11
Wartung/Reparat./Garantie (15)	11	12	14
Kraftstoffkosten (20)	16	15	12
SUMME (100)	74	75	72
Gesamtwertung (700)	573	563	505

Weitere Informationen und Testberichte über die Vergleichstest-Kandidaten und ihre Konkurrenten unter den Sportcoupés im Bestellservice ab Seite 102