

Katzen-Sprung

Ford zeigt wieder die Krallen. Nach dem kleinen Puma steht nun mit dem Mittelklasse-Coupé **Cougar** die zweite Raubkatze bei den Händlern. Der Nachfolger des Ford Probe im sogenannten New Edge-Design basiert auf dem Mondeo und wird in den USA gebaut.

Zoologisch betrachtet ist der Cougar nur eine Unterart des Pumas, jenes amerikanischen Berglöwen, der von Argentinien bis Kanada die Wildnis durchstreift. Allerdings bewohnt der Cougar ein enger umgrenztes Gebiet und ist daher seltener anzutreffen. Die Unterschiede der beiden zur Ford-Familie gehörenden Raubkatzen Cougar und Puma sind allerdings ausgeprägter.

Das fängt bei ihrer Abstammung an. Während der Puma eine Evolution des Kleinwagens Fiesta darstellt, ist der Cougar ein Abkömmling der Mittelklasse-Limousine Mondeo. Außerdem ist der Ford Cougar ursprünglich in Nordamerika beheimatet, wo er wie sein Vorgänger Ford Probe in Flat Rock im US-Bundesstaat Michigan vom Band läuft. Seit letzten Herbst allerdings setzt Ford den Cougar auch auf deutschen Straßen aus.

Damit der Cougar sich auf diesem Terrain heimisch fühlt, wurden das vom Mondeo vererbte Fahrwerk und die Lenkung

an europäische Anforderungen angepaßt. Die straffere Abstimmung von Federn, Dämpfern und Stabilisatoren läßt zwar auf kurzen Fahrbahnebenheiten katzenhafte Geschmeidigkeit vermissen, ist aber bei aller Sportlichkeit insgesamt noch komfortabel ausgelegt. Zum guten Komforteindruck trägt außerdem bei, daß Fahrwerksgeräusche nur gedämpft in den Innenraum dringen.

Viel Wert legen die Fahrwerksentwickler auf eine Verringerung der Reibung im Lenksystem. Das Ergebnis ist eine direkt übersetzte Servolenkung mit exakt definierter Mittellage, die einerseits einen guten Fahrbahnkontakt vermittelt, andererseits aber Antriebseinflüsse wirkungsvoll unterdrückt.

Das Kurvenverhalten des Cougar ist weitgehend neutral bis untersteuernd. Allerdings führt plötzliches Gaswegnehmen in schnell gefahrenen Kurven dazu, daß das Heck zum Kurvenaußenrand drängt. Durch gefühlvolles Gegenlen-



Kaum zu glauben: Unter der aggressiv geschnittenen Cougar-Hülle verbirgt sich die Mondeo-Plattform



Spitze Winkel, scharfe Kanten, geschwungene Bögen: Bei Ford heißt das New Edge-Design



Konvexe Dachlinie mit gerader Fensterlinie



Auch die Türgriffe sind im New Edge-Design gestaltet



Bei Schmutzelwetter gibt es schmutzige Finger



FOTOS: H.P. SEUFERT

Übersichtlich und funktionell: Das schwungvolle Cougar-Cockpit gibt keine Rätsel auf



Trotz ungewöhnlich tiefer Sitzmulden bietet der Fond des Cougar nur eingeschränkte Kopffreiheit



Achtung, Kopfnüsse: Wer bei offener Heckklappe den Kopf nach draußen streckt, bekommt beim Schließen des Deckels eins aufs Dach

ken kann der Fronttriebler aber sicher in der Spur gehalten werden. Beim Slalomtest wird das Coupé durch diese leichten Lastwechselreaktionen sogar noch handlicher, da sie dem Fahrer einen Teil der Lenkarbeit abnehmen.

Bedingt durch den schweren V6-Motor ruhen 64 Prozent des Leergewichts von 1412 Kilogramm auf der Vorderachse. Das macht den Cougar zwar etwas kopflastig, verhilft ihm aber zu guter Traktion beim Beschleunigen aus engen Ecken heraus. Auch beim Bremsen krallt sich der Cougar wirkungsvoll in den Asphalt. Die Verzögerungswerte bewegen sich unter allen Bedingungen auf einem gleichbleibend hohen Level.

Eher an das Brüllen eines Löwen als an das Schnurren eines Schmusekätzchens erinnert der Geräuschpegel des V6-Motors, der auch bei schneller Fahrt nicht von Windgeräuschen übertönt wird. Trotzdem stellt das Aggregat eine komfortable Antriebsquelle dar, weil es vibrationsarm läuft und über ein breites Drehzahlband in jeder Lebenslage genügend Zugkraft zur Verfügung stellt. Durchschnittlich 12,6 Liter auf 100 Kilometer braucht der Cougar aber, um seinen Durst zu stillen – deutlich zuviel.

Die Abstufung des Fünfgang-Schaltgetriebes harmonisiert gut mit der Charakteristik des Sechszylinders. Etwas knochig zwar, aber präzise lassen sich die Gänge einlegen. Lediglich beim schnellen Zurückschalten vom fünften in den vierten Gang will der Schalthebel exakt geführt werden, um nicht anzuecken.

Diese Gefahr besteht auch für die Fondpassagiere, zumindest für solche über 1,70 Meter, die in tiefen Mulden sitzend wenig Freiraum über ihren Köpfen haben. Besser untergebracht sind Fahrer und Beifahrer. Ihnen kommt die kuppelartig gewölbte Dachlinie entgegen, die von außen betrachtet die gespannte Körperhaltung einer sprungbereiten Wildkatze assoziiert. Die bei der Wild at

TESTWERTE

Fahrleistungen

Beschleunigung	s
0 – 80 km/h	5,4
0 – 100 km/h	8,0
0 – 120 km/h	11,1
0 – 130 km/h	12,8
0 – 140 km/h	15,2
0 – 160 km/h	20,5
0 – 180 km/h	28,9
400 m mit stehendem Start	15,8
1 km mit stehendem Start	29,0

Elastizität

60 – 100 km/h im IV. Gang	8,1
60 – 100 km/h im V. Gang	10,9
80 – 120 km/h im IV. Gang	8,4
80 – 120 km/h im V. Gang	11,7
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h

Fahrversuche

VDA-Ausweichgasse	km/h
Einfahrgeschw. leer/bel.	70,4/68,7
Ausfahrgeschw. leer/bel.	50,3/46,4
Slalom 18 m leer/bel.	59,4/58,8
ISO-Wedekasse l./bel.	122,5/118,4

Verbrauch

Superbenzin	L/100 km
min – max	7,5 – 15,4
Normrunde	8,1
Testverbrauch	12,8
Reichweite in km	452

Außengeräusch

Stand-/Fahrgeräusch (EG)	82/72
besch. Vorfahrt (50 km/h, III. G.)	74
konst. Vorfahrt (80 km/h, IV. G.)	77

Innengeräusch

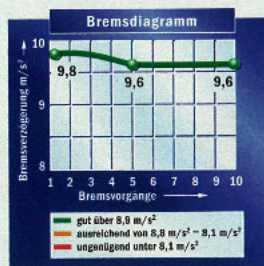
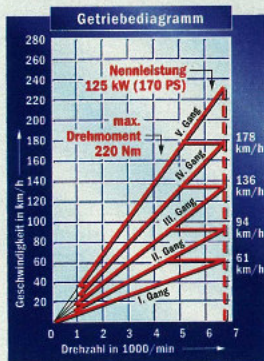
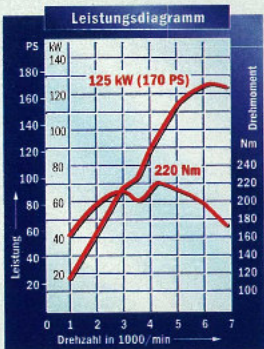
Gang	III.	IV.	V.
bei 50 km/h	61	60	59
bei 80 km/h	66	65	65
bei 100 km/h	70	69	69
bei 120 km/h	77	73	73
bei 180 km/h	80	78	78
Standgeräusch	48		
Maximalgeräusch im III. Gang	77		

Tachometerabweichung

Anzeige	km/h
effektiv	
80	78
100	96
130	124
160	154

Bremsweg/Verzögerung

aus 100 km/h kalt (leer)	39,0/9,9
aus 100 km/h kalt (bel.)	39,4/9,8
aus 100 km/h warm (bel.)	40,2/9,6
aus 80% Höchstgeschwindigkeit (180 km/h)	127,6/9,8



Wertung

Der Cougar spielt eher die Rolle des Reise-Coups mit komfortablem Fahrwerk und kraftvollem Motor, weniger die des wendigen Sportwagens. Abstriche gibt es beim Platzangebot hinten, beim zu hohen Verbrauch und bei der Qualitätsanmutung.

Karosserie

- verwendungsfähige Karosserie
- gutes Platzangebot vorn
- großer Kofferraum
- funktionelles Cockpit
- Qualitätsmängel im Detail
- Kopffreiheit und Knieraum hinten eingeschränkt
- geringe Zuladung

Fahrkomfort

- gute Federung auf langen Bodenwellen
- geringe Abrollgeräusche
- eingeschränkter Fahrkomfort bei kurzen Unebenheiten

Antrieb

- vibrationsarmer Motorlauf
- breites nutzbares Drehzahlband
- gut abgestuftes Getriebe
- gute Fahrleistungen
- lautes Motorgeräusch
- lange Schaltwege

Fahreigenschaften

- sicheres Fahrverhalten
- gute Traktion
- exakte Lenkung
- im Grenzbereich Lastwechselreaktionen
- frontlastiges Handling

Sicherheit

- wirkungsvolle und standfeste Bremsen
- Seitenairbags für Oberkörper und Kopf
- Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer

Umwelt

- schadstoffarm nach D3-Norm
- Verwendung von Recycling-Werkstoffen
- hoher Verbrauch

Kosten

- angemessener Kaufpreis
- umfangreiche Serienausstattung
- günstige Versicherungsklassen
- nur ein Jahr Garantie

TECHNISCHE DATEN

Motor

Wassergekühlter Sechszylinder-V-Motor vorn quer. Vierfach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinderreihe (Kettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder, über Schleppebel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt. Thermostatisch gesteuerter elektrisch betätigter Kühlerventilator, elektronische Kraftstoffeinspritzung. Geregelter Dreiegekatalsator.

Leistung 125 kW (170 PS) bei 6250/min
Spez. Leistung 49,1 kW/L (66,8 PS/L)
Hubraum 2544 cm³
Bohrung x Hub 82,4 x 79,5 mm
Verdichtungsverhältnis 9,7:1
Max. Drehm. 220 Nm bei 4250/min
Mittl. Kolbengeschw. bei Nenndrehzahl 16,6 m/s, Ölnicht Motor 5,5 L, Kühlsysteminhalt 7,5 L, Batterie 12 V 48 Ah, Drehstromlichtmaschine 1305 Watt.

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, Fünfganggetriebe. Übersetzungen: I. 3,420, II. 2,140, III. 1,480, IV. 1,110, V. 0,850, R. 3,460. Achsantrieb 3,820:1.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten mit Querlenkern, Längslenkern, Federbeinen, Stabilisatoren vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Lenkübersetzung 14,3:1. 2/3, Lenkradumdrehungen. Hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, elektronische Bremskraftverteilung, Antiblockiersystem (Lucas). Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend. Rädergröße 6 1/2 x 16.

Karosserie

Viersitziges Coupé mit zwei Türen. Luftwiderstandsbeiwert c_w 0,31
Stirnfläche A 1,96 m²
Luftwiderstandsindex c_w x A 0,61
Sitztiefe vorn/hinten 495/470 mm
Normsitzraum 600 mm
Wendekreis rechts/links 11,8/11,8 m
Lenkraddurchmesser 375 mm
Tankinhalt 57 L
Leergewicht 1412 kg
Gewichtswert v/h 64,1/35,9%
Zul. Gesamtgewicht 1795 kg
Dachlast 75 kg
Zuladung 383 kg
Zul. Anhängelast/gebr. 730/1500 kg

Wartung

Ölwechsel alle 15 000 km
Inspektion alle 45 000 km

Verbrauch (ECE-Norm)

Stadt 13,4 L/100 km
über Land 7,3 L/100 km
gesamt 9,5 L/100 km

Abgaswerte

CH + NO_x (Grenzwert) 0,132 (0,5) g/km
CO (Grenzwert) 1,135 (2,2) g/km
CO₂ 228 g/km

AUSSTATTUNG/PREISE DM

Grundpreis 52 200,-
Testwagenpreis 53 060,-

Mängel am Testwagen

Feuchtkäse im rechten Scheinwerfer

Serienausstattung

Airbags, ABS, Antriebssschneupfregelung, Außenspiegel elektrisch einstell- und beheizbar, Diebstahlwarnanlage, Fahrersitz elektr. einstellbar, Fensterheber elektrisch vorn, Klimaanlage, Lederausstattung, Leichtmetallräder, Lenkradverstellung mechanisch, Nebelscheinwerfer, Radio mit CD, Rücklehne symmetrisch umklappbar, Seitenairbags vorn, Servolenkung, Sitzheizung vorn, Wärmeschutzglas, Zentralverriegelung inklusive Fernbedienung.

Zusatzausstattung

Anhängerkupplung 1585,-
Dachgrundträger 270,-
Metallic-Lackierung 860,-

DIE KONKURRENTEN

Wertung	★★★★★	★★★★☆	★★★☆☆
Fahrzeugtyp	Audi TT 1.8 T	Lancia Kappa Coupé 2.4	
Motorbauart/Zylinderzahl	R/4	R/5	
Hubraum	cm³	1781	2446
Leistung	kW (PS)	132 (180)	129 (175)
bei 1/min	5500	6100	
max. Drehm.	Nm bei 1/min	235 bei 1950	230 bei 3750
Beschleunigung	s		
0 – 100 km/h	7,7	8,5	
0 – 160 km/h	19,7	22,6	
Elastizität	s		
60 – 100 km/h (IV. G.)	6,9	9,9	
80 – 120 km/h (IV. G.)	9,4	14,3	
Bremsweg aus 100 km/h	m		
kalt (leer)/warm (beladen)	37,5/39,8	41,0/40,8	
Höchstgeschw.	km/h	228	218
Testverbrauch	L/100 km	SP 12,0	S 11,5
Preis	DM	52 800,-	61 450,-

UNTERHALTSKOSTEN DM

Steuer (D3) 260,-
Haftpflicht (TK 19, R 6) 1746,-
Teilkasko (TK 34, R 6) ohne SB 1018,-
Vollkasko (TK 18, R 6) mit 300 Mark SB 2486,-
Festkosten/Jahr 3025,-
Betriebskosten/100 km 25,35
Wertverlust/Jahr 7656,-
(Voraussichtlicher Wertverlust nach 36 Monaten und 45 000 km Laufleistung; Prognose: EurotaxSchwacke)
Gesamtkosten/km bei 15 000 km/Jahr 0,97/0,46
bei 30 000 km/Jahr 0,65/0,35

Monatliche Unterhaltskosten*

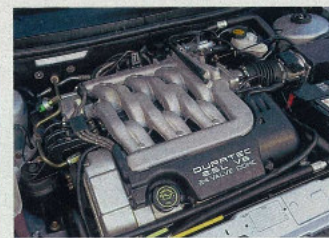
bei 15 000 km/Jahr 1207,-/569,-
bei 30 000 km/Jahr 1636,-/886,-

Garantie: ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung, sechs Jahre gegen Durchrostung.

* mit/ohne Wertverlust

Weitere Informationen über den Ford Cougar und seine Konkurrenten im Bestellservice ab Seite 100.

Dreieckige Leuchten dominieren die Heckansicht



Der sehr durchzugsstarke V6-Motor ist akustisch immer im Vordergrund



Der Kofferraum ist üppig bemessen, die Ladekante allerdings sehr hoch

heart-Ausstattung serienmäßigen Ledersitze sind auch auf langen Strecken bequem. Nur Oberschenkelauflage und Seitenhalt im Schulterbereich erscheinen verbesserungswürdig.

Die Gestaltung des Cockpits steht im Gegensatz zum Styling der Außenhaut. Während außen Dreiecke vorherrschen, geht es im Innenraum rund: Instrumente, Lichtschalter, Klimaanlage-Bedienung, Lüftungsdüsen, Bordcomputer – alles rund. Das hat aber keinen Einfluß auf Übersichtlichkeit und Funktionalität der Bedienelemente.

Einwas spröde ist allerdings die Innenraum-Anmutung. Besonders der silbergraue, metallisch-matt schimmernde Kunststoff an Armaturenbrett, Mittelkonsole und Türverkleidung wirkt nicht sehr hochwertig. Da

strahlen die Aluminium-Applikationen im Audi TT schon mehr Atmosphäre aus. Außerdem treffen die Finger beim Tasten nach den Schaltern für die elektrische Sitzverstellung auf die scharfen Kanten schlecht entgrateter Kunststoffteile.

Der Kofferraum ist für Coupé-Verhältnisse üppig. Mit 428 Litern verschlingt er nur rund 40 Liter weniger Gepäck als ein Stufenheck-Mondeo. Mit lediglich 383 Kilogramm fällt die Zuladung jedoch gering aus. Durch Umklappen der Rücksitzlehnen läßt sich der Gepäckraum auf 930 Liter erweitern. Allerdings erschwert neben der hohen Ladekante auch der wichtige Stoßfänger, der erst mal überwunden werden muß, das Beladen.

Sehr leicht macht Ford es sich aber bei der Gestaltung der Preisliste. Bis auf eine Metal-

lic-Lackierung kann der reichhaltige Serienumfang keiner der sieben Ausstattungsvarianten um Einzelextras individuell erweitert werden. Das mag zwar zu verkürzten Lieferzeiten aus den USA beitragen, führt aber auch zu unverständlichen Zwängen. Einen CD-Wechsler gibt es nur in Verbindung mit V6-Motor und Automatik für den ab Mitte 1999 lieferbaren Cougar Heartbreaker. Der Zweiliter kann gar nicht mit Automatik geordert werden, und auch ein Schiebedach wird dem Vierzylinder-Cougar vorenthalten.

Anders als in der Natur, wo der Cougar das seltenere Tier ist, plant Ford, vom Mittelklasse-Coupé jährlich 10 000 Exemplare in die freie Wildbahn zu entlassen. Beim Puma werden 9000 anvisiert.

Hermann-Josef Stappen

