



Von Mondeo keine Spur: ausladendes Cougar-Cockpit, schwungvolle Türgriffe (unten)



FOTOS: HARTMANN

Volle Kante

FAHRBERICHT Freunde ausgewachsener Coupés werden nun auch wieder bei Ford fündig. Nach dem kleinen Puma kommt der größere Cougar im markentypischen „New Edge Design“.

Auch wenn es Ford image-mäßig nicht paßt: Ein bißchen Capri schwingt beim neuen Cougar schon mit. Erstens fängt der Name mit einem C an, zweitens bemüht der Cougar das gleiche Rezept, und überhaupt ist er der erste akzeptable Nachfolger des 1987 verbliebenen Verkaufrenners.

Weil die Ford-Chefs damals glaubten, Wichtigeres zu tun zu haben, mußten die Capri-Fans notgedrungen zur Konkurrenz überlaufen. So gesehen ist der Cougar auch ein Stück Wiedergutmachung. Das Erfolgsgeheimnis des Capri – viel Show, dazu wohlfeile Großserientechnik, das Ganze zu attraktiven Preisen – greift er auf

und interpretiert es im Stil der neunziger Jahre. Bei der Namensgebung bediente man sich diesmal in der Welt der Tiere. Cougar heißt dort ein Puma-ähnlicher Berglöwe, der unter anderem Nordamerika durchstreift. Fürs Auto

Scharfe Kanten, weiche Kurven – der Cougar im aktuellen Ford-Look

entdeckte ihn schon vor vielen Jahren die zum Ford-Empire gehörende Marke Mercury, was auch erklärt, warum der neue Cougar in den USA kein Ford, sondern ein Mercury ist.

Ford of Europe legt unterdessen großen Wert auf die Feststellung, daß es sich hier im Kern um eine europäische Entwicklung handle, auch wenn der Cougar drüben hergestellt wird. Tatsächlich steckt im schnittigen Coupé-Gewand nichts anderes als die Technik des Mondeo, obgleich im Detail verfeinert.

Oben hui und unten ganz normal also, wobei der Cougar seiner Verpflichtung zum Schönsein überzeugend nachkommt. Das stattliche 4,7 Meter-Coupé ist vielleicht nicht ganz so schön wie ein Peugeot 406 Coupé und womöglich weniger erregend als der Alfa GTV, aber es macht Eindruck und überzeugt durch Unverwechselbarkeit. Das von Ford mit dem Ka kreierte „New

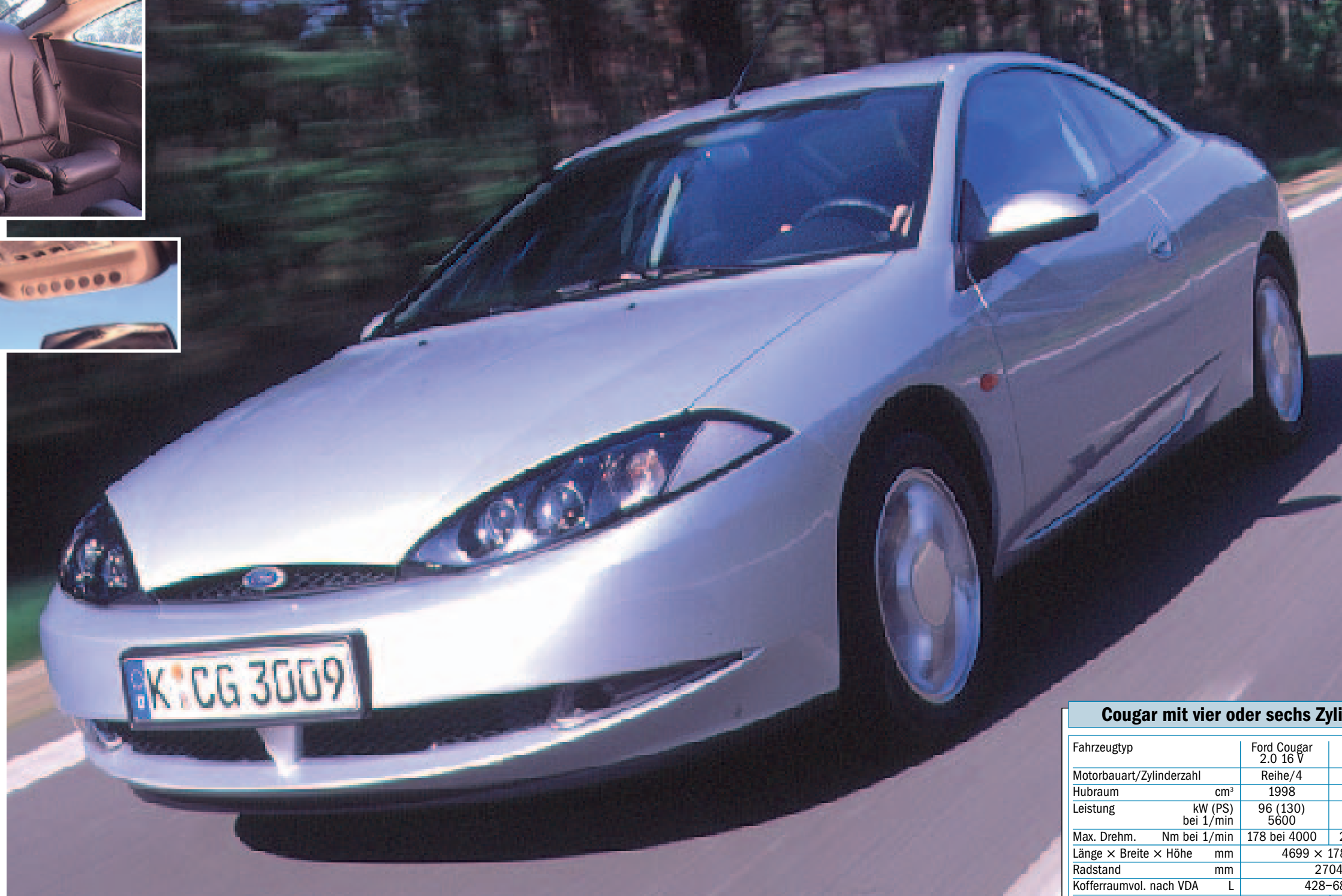


Brauchbar:
Einzelitze im Coupéfond mit umklappbaren Lehnen

Wie im Flieger Kontrolleuchten in der Dachkonsole



Großer Kofferraum, aber hohe Ladekante



Edge Design“ greift der Cougar derart konsequent auf, daß man glauben könnte, er wäre mit dem Messer gestylt.

Auch innen gönnt Ford dem Cougar einen eigenen Look. Jedenfalls erinnert nichts an die Mondeo-Verwandschaft, auch wenn die Mixtur unterschiedlichster Plastikoberflächen den Qualitätseindruck nicht gerade verbessert. Die Platzverhältnisse entsprechen gutem Coupé-Standard – vorn reichlich, hinten eher wenig, aber für Halbwüchsige durchaus ausreichend. Unter der großen Heckklappe befindet sich ein üppig bemessener Kofferraum (428 Liter), der sich durch Umklappen der Rücksitzlehnen auf 680 Liter vergrößern läßt.

Damit nicht nur beim Anschauen, sondern auch beim Fahren Freude aufkommt, durfte Fahrwerkschef Ulrich Eichhorn in mittlerweile bewährter Manier am Detail feilen. Eine angeblüht um 20 Prozent steifere Karosserie, der etwas niedrigere Schwerpunkt und die geringere Zuladung schafften im Vergleich zur Mondeo-Limousine neue Abstimmungsfräume. Erste Probefahrten las-

Ähnlichkeiten mit dem Ford Ka sind nicht zufällig: das „New Edge“-gestylte Gesicht

sen vermuten, daß sie gekonnt ausgeschöpft wurden.

Vor allem die Gutmütigkeit des Cougar beeindruckt, aber auch in Sachen Handling und Lenkverhalten gibt sich der Fronttriebler keine Blöße. Antriebseinflüsse in der Lenkung glänzen durch nahezu vollständige Abwesenheit. Daß Ford inzwischen die Kunst der Abstimmung beherrscht, beweist

der Komforteindruck, denn die guten Fahreigenschaften gehen mit einer straff gedämpften, aber feinfühlig ansprechenden Federung einher.

Seine Kraft holt sich der Cougar aus Mondeo-bekanntem Motoren, wahlweise mit vier oder sechs Zylindern. Die Zweilitervariante der sogenannten Zetec-Familie markiert mit 130 PS die Basis. Eine umfassende Besserungskur bis hin zu modifizierten Brennräumen und einen um zehn Prozent

steiferen Motorblock soll diesem Aggregat in Sachen Laufkultur und Verbrauch weiterhelfen, ab August auch im Mondeo.

Dem ersten Eindruck nach sollte man sich davon aber keine allzu gravierenden Fortschritte erwarten. Der Zweilitermotor bleibt ein ordentliches, wenn auch etwas rauh laufendes und nicht besonders antrittsstarkes Vierzylinderangebot. Fein wird der Ford erst mit dem alternativ angebote-

nen 2,5 Liter-Duratec-V6, dessen 170 PS den nominell 1466 Kilogramm schweren Cougar harmonisch motorisieren und der auch in der Laufkultur eine Prise Luxus ins Coupé bringt.

Bei Ford geht man freilich davon aus, daß der typische Coupé-Käufer auf flottes Aussehen mehr Wert legt als auf flotte Fahrleistungen. Von den etwa 7000 Cougar-Exemplaren, die pro Jahr für Deutschland eingeplant sind, sollen 60 Prozent auf das Konto der 130 PS-Variante gehen, wozu auch der Verbrauchsvorteil beitragen dürfte. Mit einem durchschnittlichen Normverbrauch von 8,3 Liter auf 100 Kilometer unterbietet der Vierzylinder den V6 um 1,2 Liter.

Ansonsten machen sich beide Cougar-Ausführungen das alte Capri-Prinzip zu eigen: Sie bieten viel Coupé für wenig Geld. Zwar stehen die genauen Preise noch nicht fest. Aber wenn am 24. September der Verkauf beginnt, dann dürfte der Zweiliter-Cougar für wenig mehr als 40 000 Mark zu haben sein, während ein V6 auf etwa 47 000 Mark kommen soll – Beträge, die nicht nur gemessen an der Coupékonkurrenz, sondern auch im Vergleich zu den entsprechend motorisierten Mondeo-Varianten (in Ghia-Ausstattung 41 600 und 45 900 Mark) erfreulich scheiden sind.

Hinzu kommt, daß Cougar-Kunden nur wenig in Extras investieren müssen. Bereits das Basismodell verfügt serienmäßig über Seiten- und Kopfairbags, elektrische Fensterheber sowie 15 Zoll-Leichtmetallräder. Der weitgehend komplett ausgestattete V6 glänzt mit Lederausstattung, Klimaanlage und CD-Radio.

Mehr bietet heute nicht einmal ein Japaner. Davon konnten die Capri-Käufer einst nur träumen. *Wolfgang König*

Cougar mit vier oder sechs Zylindern

Fahrzeugtyp	Ford Cougar 2.0 16 V	Ford Cougar 2.5 24 V
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	V/6
Hubraum	cm ³ 1998	2544
Leistung	kW (PS) bei 1/min 96 (130) 5600	125 (170) 6250
Max. Drehm.	Nm bei 1/min 178 bei 4000	220 bei 6250
Länge × Breite × Höhe	mm 4699 × 1780 × 1346	
Radstand	mm 2704	
Kofferraumvol. nach VDA	L 428-680	
Leergew./zul. Gesamtgew.	kg 1391/1725	1466/1795
Reifengröße	215/50 R 16	
Bremsen	vorne hinten	innenbelüftete Scheiben Scheiben ¹⁾
Beschleunigung ²⁾ 0-100 km/h	s 10,3	8,6
Höchstgeschw. ¹⁾	km/h 209	225
ECE-Verbrauch	L/ 100 km Superbenzin	Superbenzin
Stadt	11,7	13,4
über Land	6,3	7,3
gesamt	8,3	9,5

¹⁾ bei 2.5 24 V innenbelüftet; ²⁾ Werksangabe

Technik vom Mondeo, wahlweise mit 170 PS starkem V6 oder 130 PS-Vierzylindermotor

