

Coupés haben die besten Erbanlagen und sind doch nicht leicht an den Mann zu bringen. Drei sportliche Typen mit Charakter wehren sich gegen alte Vorurteile:

Jung, dynamisch, erfolglos?



Auffällig, extravagant, aber bezahlbar: Toyota Celica (43 900 Mark), Ford Cougar (42 700 Mark) und Hyundai Coupé (36 490)

So geht das manchmal im Leben: Da erscheinen plötzlich Typen auf der Bildfläche mit schneidigem Auftritt und großer Klappe, machen die Riesenwelle – und verschwinden dann ganz schnell wieder in der Versenkung. Kennen Sie? Wir auch.

Das erinnert ein bisschen an unsere Coupés hier. Sie sind anders als all die braven Kompakten, biederer Limousinen und praktischen Kombis – schrill und auffällig fahren Ford Cougar, Hyundai Coupé und Toyota Celica vor. Und herrlich unvernünftig: Natürlich sind zwei Türen ziemlich unbequem, selbstverständlich hält es im Fond kein Erwachsener länger als bis zur nächsten Ampel aus. Wozu auch? Vernünftig sind wir schon den ganzen Tag. Das Problem liegt ganz woanders: Diese Autos kaufen nur wenige (siehe Statistik Seite 28).

KOMMENTAR

Dirk Branke über:

Wo sind die Deutschen?

Drei Coupés: eins aus Japan, eins aus Korea und ein in Amerika gebautes, das, okay, von einer deutschen Tochter verkauft wird. Ein deutsches ist nicht dabei. Kein Erbe von Capri und Cabrio, Manta, Scirocco und Corrado. Ein Trauerspiel. Klar, es gibt deutsche Coupés – entweder kleiner oder teurer. Ich bin sicher, auch in dieser Preis-Klasse hier würde sich ein aufregender Zweitürer gut verkaufen. Wenigstens ein Erbe ist schon in Sicht: das Opel Astra Coupé. Immerhin.

Dabei haben sie sich wirklich schöngemacht: Rasiermesserscharf blickt der Toyota in die Gegend, durchgestylt bis in die letzte Falte seines kantigen Hecks. Dem Ford hat jemand Gewalt angetan und auffällige Kanten in den sonst runden Leib gehauen. Der Hyundai wiederum setzt mit den schwellenden Kurven seiner Karosserie und der gefurchten Motothaube unverhohlen auf Nostalgie.

Beim Koreaner geht es innen genauso spektakulär weiter: Dort ist ein Cockpit im Raumschiff-Enterprise-Stil installiert. Bestimmt nicht jedermanns Geschmack – aber das soll es auch nicht sein. Toyota verzichtet auf alle Mätzchen und setzt auf klare, funktionelle Instrumente und perfekte Bedienung. Im Ford geht es bieder zu, nur die auffälligen runden Lüftungsdüsen lockern das gestrenge Mondeo-Flair ein bisschen auf.

Bitte umblättern

Dafür hat der Cougar spürbar mehr Platz als der Hyundai, wirkt luftiger als der knapp geschnittene Koreaner. Der Toyota ähnelt dem Ford: vorn durchaus geräumig, im Fond aber bittereng. Immerhin haben Celica (365 Liter) und Cougar (410 Liter) sogar ernst zu nehmende Gepäckräume. Der Hyundai nimmt auf schnelle Transportwünsche kaum Rücksicht: 288 Liter.

Wichtiger als alle Laderäume dieser Welt sind in Coupés natürlich die Motoren. In diesem Fall allesamt Vierzylinder – das macht die Autos schließlich auch bezahlbar.

Der Zweiliter im Ford bringt es auf 130 PS, ein braver, fast verschlafener Motor. Hast oder Aufregung sind nicht seine Sache, Temperament ebenso wenig. Auch die teigige Schaltung ver-

langt behutsame Benutzung. So bleibt der Cougar der Langsamste des Vergleichs – aber auch der Leiseste.

Der Hyundai geht da ganz anders zur Sache: Sein aufgeweckter Zweiliter mit 139 PS pflegt die raue, barsche Gangart. Er tritt bissig an und macht viel Lärm dabei. Die Fünfgangschaltung arbeitet mit kurzen Wegen, aber etwas kratzig.

Im Toyota gibt es einen Gang mehr und eine Schaltung, wie es kaum besser geht: kurz und trocken. Der Motor muss sich mit 1,8 Liter Hubraum begnügen, kommt aber auch dank der variablen Ventilsteuerung **VVT-i** (siehe Seite 28) auf 143 PS. Schade nur, dass der drehfürdige Vierzylinder um seine respektablen Leistungen – Schnellster und Sparsamster –

überhaupt kein Aufhebens macht: Er klingt immer ein wenig uninspiriert, eher wie ein Industrie-Staubsauger und nicht wie ein Trieb-Werk.

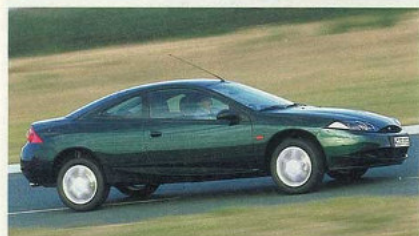
Dabei spricht der Celica durchaus den Sportler im Manne an. Er liegt knochig auf der Straße, die Lenkung zielt schnell und direkt. In Extremsituationen

Weiter auf Seite 28

Ford Cougar 2.0 16V



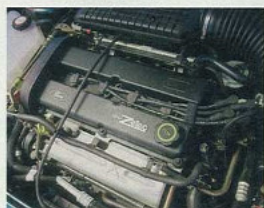
Täuschung: Der Cougar ist gutmütig, für ein Coupé sogar etwas behäbig. Weiß Mercedes eigentlich von den Lüftungs-Rosetten im Stern-Design?



Die Ladekante ist rekordverdächtige 82 Zentimeter hoch, doch es sind ja drei Coupés. Gut: stattlicher Gepäckraum (410 Liter) und geteilt klappbare Lehne



Ganz lässig: Nachgiebige Polster und weniger Seitenhalt als bei den anderen



Zweiliter, 130 PS, brav und unauffällig wie im Mondeo. Leisester im Vergleich

Technische Daten	Ford	Hyundai	Toyota
Motor	Vierzylinder	Vierzylinder	Vierzylinder
Hubraum	1988 cm³	1975 cm³	1794 cm³
Leistung in kW (PS) bei U/min	96 (130/5600)	102 (139/6000)	105 (143/6400)
Drehmoment in Nm bei U/min	178/4000	182/4900	170/4200
Getriebe	5-Gang manuell	5-Gang manuell	6-Gang manuell
Antrieb	Front	Front	Front
Bremsen (vorn/hinten)	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	215/50 R 16 V	205/50 R 15 V	205/50 R 16 V
Serienbereifung	215/50 R 16 V	205/50 R 15 V	205/50 R 16 V
Kofferraum	410 l	288 l	365 l
Tankinhalt	57 l	55 l	55 l
Länge/Breite/Höhe (mm)	4699/1780/1308	4345/1730/1303	4335/1735/1315

Testwerte	Ford	Hyundai	Toyota
Beschleunigung			
0–50 km/h	3,1 s	3,1 s	3,0 s
0–100 km/h	9,5 s	9,4 s	8,4 s
0–130 km/h	15,6 s	15,5 s	13,4 s
Elastizität			
im 4. Gang 60–100 km/h	9,9 s	9,1 s	8,6 s
im 5. Gang 80–120 km/h	15,2 s	13,7 s	11,7 s
Höchstgeschwindigkeit	209 km/h	200 km/h	205 km/h
Wendekreis	11,9 m	12,6 m	10,4 m
Bremsweg aus 100 km/h	39,2 m	42,7 m	36,2 m
Innengeräusch			
bei 50 km/h im 3. Gang	59 dB (A)	62 dB (A)	60 dB (A)
bei 100 km/h im 4. Gang	68 dB (A)	71 dB (A)	72 dB (A)
bei 130 km/h im 5. Gang	72 dB (A)	75 dB (A)	74 dB (A)
Außengeräusch	72 dB (A)	74 dB (A)	73 dB (A)
Kraftstoff	Super	Normal	Super
Testverbrauch auf 100 km	9,3 l	9,2 l	8,5 l
Reichweite	610 km	600 km	650 km

Gewichte	Ford	Hyundai	Toyota
Leergewicht (tatsächlich)	1360 kg	1225 kg	1145 kg
zulässiges Gesamtgewicht	1725 kg	1600 kg	1585 kg
Zuladung	365 kg	375 kg	420 kg
Anhängelast (gebremst)	1500 kg	1400 kg	1200 kg

Betriebskosten	Ford	Hyundai	Toyota
Steuer pro Jahr/Befreiung	200 Mark/keine	200 Mark/keine	180 Mark/keine
Haftplicht ¹⁾	1927 Mark	1927 Mark	1848 Mark
Vollkasko ²⁾	1261 Mark	3368 Mark	1828 Mark
Teilkasko ³⁾	492 Mark	675 Mark	579 Mark
Typklassen HPF/VK/TK	18/15/32	18/27/34	17/18/33
Werkstattintervalle	15 000 km	15 000 km	15 000 km
Inspektionskosten	400–600 Mark	350–550 Mark	400–600 Mark
Garantie	1 Jahr	3 Jahre	3 Jahre
km-Begrenzung	ohne	100 000	100 000

1) Regionale Klasse 11, bei 100%; 2) mit 1000 Mark SB, Regionale Klasse 8; 3) mit 300 Mark SB, Regionale Klasse 9

Preise/Ausstattung	Ford	Hyundai	Toyota
Modell	Cougar 2.0 16V	Coupé 2.0 FX	Celica S 1.8
ABS/Fahrer- u. Beifahrerairbag	S/S	S/S	S/S
Seitenairbags vorn	S	N	S
Außenspiegel elektrisch	S	S	S
Fensterheber elektrisch vorn	S	S	S
Klimaanlage	S	1990	S
Leichtmetallräder	S	S	S
Metallock	890	490	890
Rücksitzlehne geteilt klappbar	S	S	S
Schiebedach elektrisch	N	1390	1480
Zentralverriegelung	S	S	S
Preis	42 700	36 490	43 900

Preise in Mark, S = serienmäßig, N = nicht lieferbar

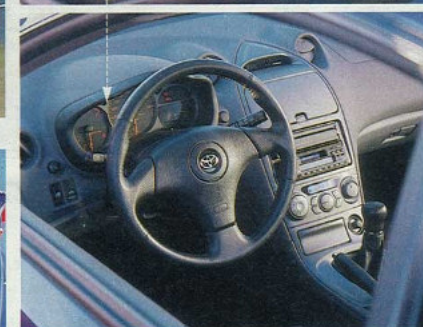
Toyota Celica S 1.8



Spaß muss sein: Der Drift ist für das Foto provoziert, der knackige Toyota bleibt sonst ganz brav



Rasante Sitzschalen mit viel Seitenhalt, Das flache Gepäckabteil (365 Liter) ist gut zu beladen, Sitzlehne geteilt klappbar



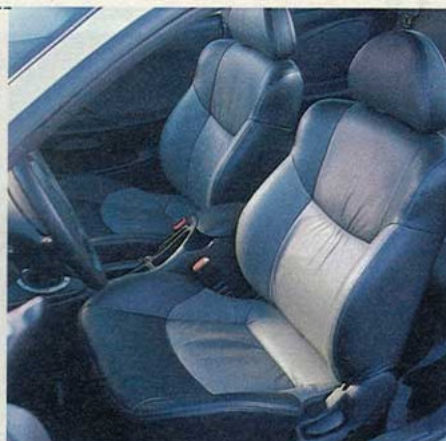
Schon im Stand schnell: klares Cockpit mit schnörkellosen Instrumenten im Motorrad-Stil. Anzeigen für Tank und Wassertemperatur ganz modern mittels Flüssigkristallen

Foto: L. Schweg

Hyundai Coupé 2.0 FX



Die Enterprise lässt großen. Oder woher hatten die fröhlichen Cockpit-Designer sonst ihre Ideen? Auch an der muskulösen Front durften sie sich richtig austoben



Wulstige Sitze mit festem Seitenhalt. Lederpolster einschließlich Sitzheizung gibt es gegen 2390 Mark Aufpreis, aber keine Seitenairbags



Der Eindruck täuscht nicht, hier ist wirklich wenig Platz (288 Liter). Nützlich: klappbare Lehne

Fotos: B. Ahrens, D. Fortmann, K. Kühnigk, U. Sonntag

schiebt er nur wenig über die Vorderräder. Dieses sichere Fahrverhalten ist auch für den Ford typisch. Der Cougar vermittelt aber ein eher behäbiges Fahrgefühl – dafür federt er auch verbindlicher. Die Lenkung arbeitet leichtgängig und eine Spur gefühlloser als beim Celica. Unhandlich ist er deshalb nicht, nur bedächtiger.

Im Gegensatz zu den beiden anderen zeigt der Hyundai spürbare Lastwechsel-Reaktionen: Geht man in zu schnell angefahrenen Kurven vom Gas, schiebt das Heck mächtig nach außen. Dem etwas schwammigen Fahrwerk fehlt das berechenbare Fahrverhalten der beiden anderen: Der Hyundai wankt unentschlossen und schaukelt bei schnellen Rich-

tungswechseln heftig. Die Lenkung spricht zwar direkt an, arbeitet aber nicht sehr präzise.

Der viel zu lange Bremsweg von 42,7 Metern für den Halt aus 100 km/h ist aber wohl eher das Problem der Hankook-Reifen. Ford (39,2 Meter, Michelin) und Toyota (36,2 Meter, Yokohama) können das viel besser.

Beide sind dafür aber um einiges teurer als der Hyundai. Der steht mit 36 490 Mark in der Liste, anständig ausgestattet. Das sind die beiden anderen auch, der Ford Cougar 2.0 16V für 42 700 Mark und der Toyota Celica S 1.8 für 43 900 Mark. Und beide haben dazu noch eine Klimaanlage (Hyundai 1990 Mark) und manches mehr an Bord. Warum eigentlich tun sich diese Typen so schwer?bra

FAZIT

Irgendwie unpassend, dass wir am Anfang von der Unvernunft schwärmen und am Ende doch wieder staubtrocken die Punkte zusammenzählen. Nehmen Sie unsere Punkte also einfach nur als Empfehlung. Der Toyota jedenfalls ist etwas für Perfektionisten: schnell, sicher, bestens verarbeitet. Der Ford ist



die Empfehlung für Komfortbewusste: vergleichsweise geräumig, nicht so hastig, nicht so aufgeregt. Das wieder-

um ist in seinem ganzen Wesen der Hyundai: auffälliger als die anderen, enger und ruppiger. Für jeden was dabei?

DIE PUNKTE-TABELLE

Coups wie diese werden nicht nur mit dem Bauch, sondern auch mit dem Verstand gekauft. Deshalb bewerten wir alle fünf Kapitel mit maximal je 100 Punkten gleich.

	maximale Punktzahl	Ford	Hyundai	Toyota
Karosserie/Innenraum	100	57	47	60
Platzangebot vorn	20	12	10	12
Platzangebot hinten	20	6	4	6
Qualität	20	14	15	17
Kofferraumvolumen	20	15	7	12
Zuladung/Variabilität	20	10	11	13
Motor/Getriebe	100	74	78	84
Beschleunigung	20	17	18	19
Elastizität/Höchstgeschw.	20	15	16	17
Motoreigenschaften/Laufruhe	15	10	11	10
Getriebe	20	15	16	18
Verbrauch	25	17	17	20
Fahrwerk/Sicherheit	100	74	63	82
Fahrverhalten	25	21	20	22
Lenkung/Geradeauslauf	15	13	12	14
Wendekreis	10	4	2	9
Bremsweg	25	19	16	22
Sicherheitsausstattung	25	17	13	15
Komfort	100	75	69	72
Federung	25	22	20	20
Sitze	30	25	26	27
Geräusche	15	10	5	6
Sicht/Bedienbarkeit	15	8	9	9
Komfortausstattung	15	10	9	10
Preise/Kosten	100	75	73	76
Preis	40	32	38	31
Wiederverkauf	10	6	4	6
Kraftstoffkosten	20	13	13	15
Steuer/Versicherung	15	14	6	12
Garantie/Wartungskosten	15	10	12	12
Gesamt	500	355	330	374
Platzierung		2.	3.	1.

In jedem Vergleichstest können in fünf Kapiteln maximal 500 Punkte vergeben werden. Wer auf eines der aufgeführten Kriterien keinen besonderen Wert legt, kann die hierfür vergebenen Punkte von der Gesamtpunktzahl abziehen und so seinen ganz persönlichen Favoriten küren.

WT-i

steht für Variable Valve Timing-intelligent – also etwa intelligente variable Ventilsteuerung. Toyota arbeitet mit einer stufenlosen, hydraulischen Verstellung der Einlassnockenwelle – abhängig von Parametern wie Drehzahl, Drosselklappenstellung, Motortemperatur und Luftmenge. Ziel ist die Steigerung von Leistung und Drehmoment.

Statistik

1999 wurden bei uns 3,8 Millionen neue Autos zugelassen. An der Spitze: VW Golf mit 355 594 Stück und Opel Astra mit 229 756. Und hier sind zum Vergleich die Zahlen der erfolgreichsten Coupés, quer durch alle Klassen: 1. Mercedes CLK: 31 488, 2. Audi TT: 22 254, 3. BMW Dreier: 15 377, 4. Porsche 911: 6521, 5. Ford Cougar 6462. Hyundai mit 1753 Coupés und Toyota mit 1051 Celica liegen weit dahinter.

Rückblick

Das waren noch Zeiten... So haben Coupés deutscher Hersteller mal ausgesehen.



Ford Capri. Der Trendsetter. Gebaut von 1969 bis 1987



Ford Probe. Eigentlich ein Mazda 626. 1990 bis 1998



Opel Manta. Für Fans ein Klassiker. 1970 bis 1988



Opel Calibra. Das Aerodynamik-Wunder. 1990 bis 1997



VW Scirocco. Nachfolger des Karmann Ghia. 1974 bis 1992



VW Corrado. Verkannt und unterschätzt. 1988 bis 1995