

ERGLEICH

Altmeister BMW 323i (Ablösung Herbst 99), Schwaben-Schönling Mercedes CLK 230 Kompressor, Peugeot-Beau 406 Coupé 3.0 V6 und Schwedenhammer Volvo C70 Coupé 2.5 T müssen sich den Asphalt ab 1999 mit dem Ford-Frischling Cougar 2.5 V6 24V teilen.

Äußerlich setzt die Raubkatze

Cougar (englisch für Puma) auf Kölner Kurven im neuen New-Edge-Design. Aggressive Schnauze, properer Po, harmonische Linie - der Ford zieht die Blicke an wie Cola die Bienen. Doch auch Mercedes, Peugeot und Volvo bekamen diese unwiderstehliche Anmach-Optik ins Blech gebügelt. Wer dem CLK zu

lange auf den leckeren Hüftschwung oder zu tief in die hüb-Doppel-Scheinwerfer schaut, ist für den Rest der Autowelt verloren.

Nicht anders beim Peugeot. Pininfarina schuf mit dem 406 Coupé eine perfekte Mischung aus Eleganz und Sportlichkeit - die Schiffer im Fitneß-Dreß.

Am Volvo überrascht, daß es Baureihe E 36 kann ihr Alter (Cousich tatsächlich um einen Volvo handelt. Seit dem P 1800 Coupé (1961-72) war Schwedenstahl nicht mehr so aufreizend beschwingt und dynamisch in Form gepreßt. Die Axt als Design-Mittel haben die Nordmannern längst in die Kiste gepackt. Klassisch klar: der Dreier. Die

pës seit 92) nicht verheimlichen, besticht mit zeitloser Eleganz. Die dem Cougar völlig abgeht.

Auf kurvigen Landstraßen werden wir im Ford "Ich will Spaß!" brüllen, Und dieses Motto in Breitreifen-Schwarz (215/50

Weiter auf Seite 30





Form Schick, aber fix alternd Flexibilität Große Klappe -das reicht Fahrspaß Mehr Power brächte sogar noch mehr Fazit Nicht immer, aber öfter

Die aggressive Form des Cougar gefällt, auch wenn sie schnell überholt sein dürfte. Für Fords Raubkatze sprechen der agile Motor, das gute Handling und vor allem der Schnäppchen-Preis. Gut 50 000 Mark in dieser Klasse eine Kampfansage



Modernes Stühlerücken: elektrische Verstellung und Heizung für den Fahrersitz

TECHNISCHE DATEN

Sechszylinder-V-Motor zwei obenliegende Nokkenwellen pro Zylinderreihe • vier Ventile pro Zylin-der • Kat • Hubraum 2544 cm³ • Verdichtung 9,7:1 • Leistung 125 kW (170 PS) bei 6250/min • max. Drehmoment 220 Nm bei 4250/min rentaliffeta Schaibas - Schaibas nenbelüftete Scheiben-bremsen • ABS • Reifen 215/50 R 16 V • Kofferraum 428 1 • Tankinhalt 57 1 • L/B/H 4699/1780/1346 mm





Schwungvoller Auftritt: gut sortiertes Cockpit mit vier Airbags, aber ohne Mondeo-Geschmack (oben). Praller Hintern, der auch in schnellen Kurven nicht aus dem Takt gerät

Coupés von Ford: vom Taunus bis zum Probe



Ford Taunus (1970–75): Das Coupé mit Knudsen-Nase gab es mit 55 PS bis 108 PS



Ford Capri (1969–84): sport-liches Erfolgs-Coupé mit 50 PS (1300) bis 188 PS (2.8 Turbo)



Ford Probe (1988–98): wenig erfolgreiches Double des Mazda MX-6 mit 120 bis 166 PS

Cougar mit Verspätung

Am 24. September sollte der Cougar bei uns sein Debüt geben, jetzt werden wir uns bis Ende Oktober/Anfang November gedulden müssen. Die Ursache liegt in Flat Rock, Michigan, wo das Ford Coupé montiert wird. Mehrere Details von Zulieferern entsprechen nicht der europäischen Qualitätsnorm. Außerdem bekommt der 2,0-Liter (130 PS) 16-Zoll-Felgen ab Werk. Die Werbekampagne für den Cougar wird sogar erst im Januar 1999 anlaufen. Ford will dem gleichzeitig startenden Escort-Nachfolger Focus nicht in die Quere kommen.

VERGLEICH

Vorderräder und gute Argumente für die linke Spur - auch wenn es in der Lenkung schon mal etwas zerrt. Am Auspuff des gleich starken 323i muß der Cougar -Sprint schnuppern, der Zwischenspurt gelingt Ford schneller.

Der bayerische Säusel-Sechser demonstriert eindrucksvoll, warum das Wort Sechszylinder im Zusammenhang mit BMW einen ganz besonderen Klang bekommt. Der potente und selbst bei hohen Drehzahlen verführerisch heiser röchelnde 2,5-Liter provoziert wohlige Schauer.

Mercedes und Volvo (je 193 PS) liegen auf der Rennstrecke natürlich klar vorn. Der CLK bringt sich mit heiserem Kompressor-Fauchen ins Gespräch. Schnell wie

R 16) auf den Asphalt schmieren. ein Windhund und bissig wie ei-Der 2,5-l-V6 liefert 170 PS an die ne Horde Rottweiler, gibt sich der einzige Vierzylinder im Feld keinerlei Blöße. Schon bei kleiner Fahrt bläst der Kompressor dem Benz ordentlich den Marsch. Steht der Gasfuß auf Sturm, heißt wie sogarder Peugeot-nur beim es bei 233 km/h Spitze gut festhalten. Ehrenwort: Gegen die belebende Wirkung des 230 K verkommt die Potenzpille Viagra zum Wick-Blau-Imitat.

Den zweiten Startplatz greift sich der kernige Schweden-Fünfzylinder. Seine Reibeisen-Stimme läßt Joe Cocker vor Neid erblassen, sein heißer Turboatem katapultiert ihn vehement nach vorn. Dahinter schmeichelt sich der 191 PS starke 3,0-I-V6 des Peugeot in unser Lustzentrum. Schnell, geschmeidig, harmonisch-der 406,

Weiter auf Seite 32



Der alte Dreier kann mit den jungen Wilden noch gut mithalten. Ein sahniger ¥6, souveränes Fahrverhalten und hoher Komfort machen das 323i Coupé schmackhaft. Unser Tip: Wenn nächstes Jahr das neue Coupé kommt, auf Schnäppchen lauern Form Definitiv nicht aufregend Flexibilität Dreier für zwei Fahrspaß Unvermeidlich Fazit Je oller, desto doller - ein Klassiker des Coupé-Vergnügens

Bekannte Größe (re.): Das Cockpit des alten Dreier (E 36) hat nichts von seiner hohen **Funktionaliät** verloren - für ein Coupé wirkt es aber eher schlicht



TECHNISCHE DATEN

Sechszylinder-Reihenmotor zwei obenliegende Nok-kenwellen • vier Ventile/Zy-linder • Kat • Hubraum 2494 cm³ • Verdichtung 10,5:1 • Leistung 125 kW (170 PS) bei 5500/min • max. Drehmoment 245 Nm bei 3950/min • Fünfgang • Heckantrieb • Einzelradaufhängung • vorn Ein-Gelenk-Federbeinachse Stabi • hinten Zentral-Lenker-Achse · Schraubenfedern • Teleskopstoßdämpfer • Stabi • innenbelüftete Scheibenbremsen • ABS • Reifen 205/60 R 15 V • Kofferraum 405 | • Tank 62 | • L/B/H 4433/1710/1351 mm

Sitz-Erlebnis (links): Die sehr guten Sessel des 323i tragen auf Wunsch auch Leder (3410 Mark)





R(h)apsodie in Rot-Silber: Das Feld der schönen Formen führt der frische Cougar an. Ihm folgen 406, CLK, C70 und 323i

TECHNISCHE DATEN

Vierzylinder-Reihenmotor • zwei obenliegende Nockenwellen • vier Ventile/Zylinder • Kompressor • Ladeluftkühler • Kat • Hubraum 2295 cm³ • Verdichtung 8,8:1 • Leistung 142 kW (193 PS) bei 5300/min • max. Drehmoment 280 Nm bei 2500/min • Fünfgang • Heckantrieb • Einzelradaufhängung • vorn Doppelquerlenker • hinten Raumlenkerachse • Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet • ABS • Reifen 205/55 R 16 V • Kofferraum 420 I • Tank 62 I • L/B/H 4567/1722/1344 mm

Testwerte	Ford	BMW	Mercedes	Peugeot	Volvo*
Beschleunigung					DESCRIPTION OF THE PERSON
0-100 km/h	8,6 s	7,9 s	7,7 s	8,4 s	7,8 s
Höchstgeschwindigkeit*	225 km/h	227 km/h	233 km/h	235 km/h	230 km/h
Wendekreis	10,9 m	10,4 m	10,7 m	12,0 m	11,7 m
Radstand	2704 mm	2700 mm	2690 mm	2700 mm	2664 mm
Außengeräusch	72 dB (A)	74 dB (A)	74 dB (A)	74 dB (A)	70 dB (A)
Kraftstoff	Super	Super	Super	Super	Super
Testverbrauch (I/100 km)	11,0	10,5	12,0	11,9	10,7
Reichweite	520 km	590 km	520 km	590 km	650 km
* Werksangaben					

Gewichte	Ford	BMW	Mercedes	Peugeot	Volvo*
Leergewicht ¹⁾	1440 kg	1370 kg	1430 kg	1520 kg	1582 kg
zulässiges Gesamtgewicht	1795 kg	1770 kg	1870 kg	1827 kg	1870 kg
Zuladung	355 kg	400 kg	440 kg	307 kg	288 kg
Anhängelast ²⁾	1500 kg	1600 kg	1500 kg	1300 kg	1600 kg

Preise/Ausstattung	Ford	BMW	Mercedes	Peugeot	Volvo
Modell	Cougar V6	323i	CLK 230 K	406 V6	C70 2.5 T
Grundpreis	ca. 50 000	57 400	64 844	60 400	66 400
ABS	S	5	5	5	5
je zwei Airbags vorn/Seite	5/5	5/5	5/5	\$/650	5/5
Automatik	ca.2500	3750	3468	2500	3250
Klimaautomatik	ca. 600	3300	4176	5	2650 *
Lederausstattung	ca. 3500	3410	3492	3100	ab 950
Metallic-Lack	5	1150	1508	720	1550
Leichtmetall-Felgen	5	5	S	5	5
E-Schiebedach	ca. 1300	1590	2285	1440	1950

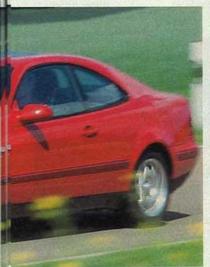
Mercedes CLK 230 Kompressor



Der CLK liefert die wohl sportlichste Umsetzung des Coupé-Themas. Der bissige Kompressor-Motor, die straffe Federung und das kurvenhungrige Fahrwerk sorgen für rauschähnliche Zustände. Vorsicht: Suchtgefahr

Vier Augen ein Bravo Flexibilität Ein CLK ist keine C-Klasse Fahrspaß Allein dieser Motor... Fazit Fahren mit Überdruck

Sachliche Eleganz (rechts): Das gewohnt klar gegliederte Cockpit zieren elfenbeinfarbige Zifferblätter





Platz leben (oben)



VERGLEICH



Das 406 Coupé geht locker als französischer Ferrari durch -Pininfarina muß verdammt gut drauf gewesen sein. Zusammen mit dem seidigen V6 und der komfortbetonten Federung die fast perfekte Umsetzung der Idee vom Gran Turismo

Form Oh, là là... Flexibilität Kleinfamilien müssen nicht Kombi fahren Fahrspaß Lieber Abfahrt als Slalom Fazit So schön kann ein 406 sein

Schein und Sein: Was als rassiges Sportcoupé um die Ecke kommt (o.), entpuppt sich innen als langweiliger 406 - daran ändern auch Chromringe und Leder nichts



zwei obenliegende Nokkenwellen pro Zylinderreihe • vier Ventile/Zylinder • Kat • Hubraum 2946 cm3 • Verdichtung 10,5:1 • Leistung 140 kW (191 PS) bei 5500/min • max. Drehmoment 267 Nm bei 4000/min • Fünfgang • Frontantrieb • Einzelradaufhängung • vorn Querlenker • Federbeine Stabi • hi. Mehrlenkerachse • Schraubenfedern Teleskopstoßdämpfer -Stabi
Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet • ABS • Reifen 215/55 R 16 W • Kofferraum 390 I • Tank 70 I • L/B/H 4615/ 1780/1360 mm



Chef-Sessel: Ledervollausstattung gibt es im Top-Modell Platinum ab Werk, inklusive Po-Wärmer



Charme im Gewand.

Den bringt der Cougar made in zent Gleichteilen mit dem Mon- Feder/Dämpfer-Abstimmung,

ein sanfter Verführer mit viel haut niemanden um, versprüht le und eine direkte Lenkung bie- sten Ranges. Nur beim Komfort kurze Stöße mitunter auf direkaber deutlich mehr Klasse als die lediglich chromberingte 406- Leichtes Untersteuern kündet USA ebenfalls mit. Trotz 70 Pro- Standard-Höhle. Die straffere den Grenzbereich an, auf Gas-

ten Fahrvergnügen ohne Reue. lupfer lenkt das Heck gutmütig deo. Das gut sortierte Cockpit serienmäßige Traktionskontrol- ein - ein Serpentinen-Räuber er-

gibt es leichte Einbußen, Im Expreß-Betrieb rutscht der Fahrer hilflos auf den großen Ledersitzen hin und her, das erfolgreiche Bemühen um Sportlichkeit leitet

tem Weg an die Bandscheiben. Beim Mercedes bleibt fast alles in den Federn hängen. Hervor-

Weiter auf Seite 35



Alter Schwede: Lederpolster ab 950 Mark, elektrische Sitzverstellung plus Heizung 3500 Mark

TECHNISCHE DATEN

Fünfzylinder-Reihenmotor • zwei obenliegende Nockenwellen • vier Ventile pro Zylinder • Turbo-lader • Ladeluftkühler • Kat • Hubraum 2435 cm³ • Verdichtung 9,0:1 • Lei-stung 142 kW (193 PS) bei 5100/min · max. Drehmoment 270 Nm bei 1800/min • Fünfgang • Frontantrieb • vo. Einzelradaufhängung • Quer-lenker • Federbeine • Stabi • hinten Verbundlenkerachse • Schraubenfedern • Teleskopstoß-dämpfer • Stabi • Scheibenbremsen, vo. innenbelüftet • ABS • Reifen 225/50 R 16 W • Kofferraum 403 I • Tank 70 I • L/B/H 4716/1817/1414 mm



Ohren auf: CD-Wechsler, Dolby Surround (wie im Kino) und 4x 100 Watt verwandeln den C70 in einen rollenden Konzertsaal. Tickets für 3250 Mark

Ein heißer Feger aus dem kühlen Norden: Das C70 Coupé überzeugt mit seinem kernigen Fünfzylinder-Turbo, zu dem das sportlich-straffe Fahrwerk paßt. Unter der schlicht-schönen Linie verbirgt sich erstaunlich viel Platz. Der leider auch erstaunlich viel kostet



Form Eher Alessi als IKEA Flexibilität Läßt Kindern eine Chance Fahrspaß Der Turbo-Bums belebt Fazit Edler Schwedenhammer

VERGLEICH



Coupés liegen im Trend: Jeder fünfte 406 hat nur zwei Türen. Absolute Spitze: der CLK mit rund 1500 Zulassungen pro Monat

ragend abgestimmt, schafft der nen Pfaden, offeriert seinen Gä-CLK den Spagat zwischen strammem Sportler und geschmeidiger Limousine. Der Alpenpaß bereitet auch im Schnellgang keinerlei Probleme, wer es zu bunt treibt, den ermahnt das Heck. quisite Ledervollausstattung in-Kurz bevor es vom serienmäßigen ASR gezügelt wird, erinnert ein kleiner Ausbruchsversuch an die allgemeine Gültigkeit physikalischer Gesetze. Zudem bestechen die Stuttgarter mit edler Anmutung, hoher Ergonomie und feinen Sesseln.

Lauter gute Zutaten, die auch den 323i zu einem Festschmaus für Nachwuchs-Schumis machen. Agiles Handling (Stabilitäts-/Traktionskontrolle Serie), hoher Komfort -ein perfekt eingerichtetes Sport-Studio für den Fahrer.

Ganz frisch stürmt das C70 Coupé 2.5 T im Sommer auf den Markt. Bisher gibt es nur den TS-Hammer mit 250 PS. Doch auch der kleine Bruder mit 193 PS verspricht enormen Lustgewinn. Dank dicker 16-Zoll-Puschen mit 225/50er-Reifen folgt der C70 brav auch noch so verschlunge-

sten serienmäßig angenehme Velours/Leder-Polster. Sein Preis schießt allerdings den Vogel ab: 66400 Mark...

Peugeot läßt sich zwar die exklusive heizbarer Vordersitze mit 3100 Mark extra bezahlen, manierlichen Federungskomfort und braves Kurvenverhalten spendieren die Franzosen dagegen gratis.

An der Kasse werden für den französischen Beau stolze 60400 Mark fällig. Echt frech: Seitenairbags vorn kosten glatt 650 Mark Aufpreis, elektronische Traktionshilfen gibt es gar nicht.

Beides fährt im rund 10 000 Mark günstigeren Cougar schon ab Werk mit, sogar den Metallic-Lack gibt es gratis. Bei BMW werden für solchen Luxus mindestens 57400 Mark fällig, Mercedes verlangt gar 64844 Mark.

Preise, die sich sicher nicht mit jedermanns Kontostand vereinbaren lassen - aber moderne Kunst läßt sich ja auch genießen, ohne sie zu besitzen. Oder? GC



Jedes der fünf Coupés besticht. Am meisten der Mercedes CLK 230 Kompressor. Aufgeladener Motor und tolles Handling verführen,

beim Thema Vernunft mal ein Auge zuzudrücken. Die andere Seite der Coupé-Welt markiert der Peugeot 406 V6. Ein souveräner Gleiter – für die linke Spur. Immer noch eine überzeugende Mischung aus beidem: BMW 323i. Über den Preis und ohne echte Schwächen schleicht sich der Cougar nach vorn, den quicklebendigen Volvo C70 2.5 T hingegen wirft sein Preis zurück.