

Ein Cougar auf der Jagd: Die New-Edge-Front des neuen Ford wirkt aggressiv und kräftig. Die Mondeo-Basis fällt äußerlich nicht auf



FORD COUGAR Mondeo im Puma-Pelz

■ Kritiker können den Ford Cougar nennen, wie sie wollen: aufgetauter Capri, aufgebühter Probe, aufgepumpter Puma, aufgepeppter Mercury, aufgemotzter Mondeo. In allem steckt ein Funke Wahrheit: Das neue Coupé soll an gute alte Capri-Zeiten erinnern, löst den mißglückten Versuch namens Probe ab, ist der große Bruder des kleinen Puma.

„Cougar“ (nur ein anderes Wort für Puma) wird in den USA als Mercury verkauft und basiert auf dem Mondeo. Doch wer daraus ableitet, der Cougar sei ein konturenloser Mix aus all diesen Modellen, wird angenehm enttäuscht:

Ford schuf trotz 70 Prozent Mondeo-Gleichteilen mit diesem Puma für Erwachsene ein eigenständiges Auto (ab 24. September beim Händler).

Gegenüber dem Mondeo GT liegt der Schwerpunkt acht Zentimeter niedriger, die Karosseriesteifigkeit wuchs um 20 Prozent – trotz der überraschenden Coupé-Variante einer großen Heckklappe.

Gebaut wird der Cougar, wie auch der Mazda 626 und früher der Probe, in Flat Rock (US-Bundesstaat Michigan).

Im belgischen Ford-Testareal Lommel erhielt das in Deutschland und England entwickelte Coupé sein Finish. Besonders an Lenkung und

Fahrwerk. Die Lenkpräzision gegenüber dem Mondeo hat sich spürbar verbessert, und mit knapp drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag des höhenverstellbaren Lenkrades ist sie angenehm direkt ausgelegt. Das weiche amerikanische Fahrwerk, wie es der Mercury Cougar besitzt, mochte Ford-Europa seinen Kunden nicht antun.

Eine völlig neue Stabi- und Dämpferabstimmung macht aus dem Cougar ein sportliches Auto, in dem auf Fahrkomfort dennoch nicht verzichtet werden muß.

Scharf gefahrene Kurven umrundet der Wagen gutmütig und sicher – auch ein Verdienst der Michelin 215/50-R16-Reifen, mit denen Ford exklusiv den Cougar ausrüstet. Die Schaltung ist leichtgängig und exakt, etwas kürzere Schaltwege wären wünschenswert.

Zwei Motoren stehen zur Wahl: Der bekannte 2,0-Liter-Zetec-Vierzylinder mit 130 PS wurde für den Cougar überarbeitet. Er hat jetzt einen steiferen Motorblock, leichtere Pleuelstangen so wie mechanische statt hy-

Weiter auf Seite 21



Auch optisch ein feines Stück: Sechszylinder mit 170 PS

TECHNISCHE DATEN

Sechszylinder-V-Motor, vorn quer • zwei obenliegende Nockenwellen • vier Ventile pro Zylinder • Kat • Hubraum 2544 cm³ • Leistung 125 kW (170 PS) bei 6250/min • max. Drehmoment 220 Nm bei 4250/min • elektron. Benzineinspritzung • Fünfganggetriebe • Frontantrieb • Einzelradaufhängung • innenbel. Scheibenbremsen • ABS • Reifen 215/50 R 16 V • Kofferraum 428/930 l • Tank 57 l • L/B/H 4699/1780/1346 mm • 0–100 km/h in 8,6 s • Höchstgeschwindigkeit 225 km/h (Werksangaben) • Preis ca. 47.000 Mark



Schnelle Katze: 225 km/h sind mit dem Top-Cougar kein Problem

Foto: Jürgen Zehn



Durchgestyltes Cockpit: viel Plastik, wirkt dank verschiedener Oberflächen und Farben aber nicht billig. Seitenairbags sind in den Sitzlehnen versteckt, sollen zusätzlich Brust und Kopf schützen

draulischer Stößel. Das Ergebnis: 80 Prozent des Maximaldrehmoments von 176 Nm bereits bei 1200/min, Geräuschreduzierung um fünf Dezibel gegenüber dem Mondeo-Vierzylinder. Wesentlich sportlicher wird der Cougar mit dem 2,5-Liter-Duratec-V6, der 170 PS leistet.

Schön, daß Ford im großen Coupé den allgemeinen und angenehmen Trend zu hochwertig wirkenden Innenräumen mitmacht. Das Interieur ist im Vergleich zum Mondeo restlos neu gestaltet.

Außer das Cockpit glänzt durch drei verschiedene Plastikoberflächen in Schwarz, Crau und Silber, die Türen werden innen dominiert von schwungvollen Linien über die Türgriffe hinweg. Soviel Design fordert Tribut: kaum Ablagemöglichkeiten.

Im Gegensatz zu den Sitzen. Die sind groß und bieten guten Seitenhalt, doch das rutschige Leder (Serie beim Sechszylinder) erfordert vom Fahrer ständige Sitzkorrektur.

Das Beifahrerleben in der zweiten Reihe ist auf Dauer keine echte Freude. Einmal an der Frontlehne vorbeigekommen, fallen die Passagiere in zwei tiefe Sitzkühlen. Mit der verfügbaren Beinfreiheit kann der durchschnittliche Nordeuropäer gerade

noch leben, doch der ständige Kopf-Kontakt mit dem Dach geht schnell auf die Nerven. Für das Vierzylinder-Modell (u. a. mit zwei Front- und Seitenairbags, Leichtmetallfelgen, Lederlenkrad und -schaltknäuf sowie Radio, Klimaanlage und Fernbedienung für die Kofferraumklappe)

wird Ford rund 40.000 Mark verlangen, die Sechszylinder-Version (mit Antriebschlupfregelung, beheizbaren Sitzen und höhenverstellbarem Fahreritz) soll rund 47.000 Mark kosten. Nicht zuviel, für eine Wildkatze. Egal was die Kritiker über den Cougar sagen.

ROLAND LÖWISCH



Coupé-Überschätzung am Cougar-Heck: eine große Klappe. Der Kofferraum faßt 428 Liter, bei umgelegten Rücksitzlehnen dachhoch sogar bis zu 930 Liter

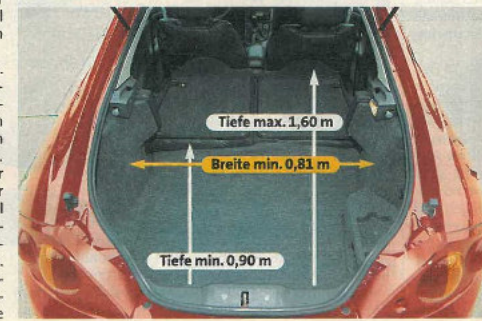


Foto: Jürgen Zehn

BESTIMMT AUCH IHR STIL: TOP LEASING. DER ALFA 145 MIT FULLSERVICE FÜR 8,- DM AM TAG.*

Top Leasing von Alfa Romeo: Kleine Raten und sorgenfreier Fahrspaß während der gesamten Leasingzeit. Denn das Leasingangebot beinhaltet Top Programm.

* Leasingbeispiel Alfa 145 1.4 T.Spark inkl. Top Programm (mit 1.050,- DM im Preis enthalten): 24 Monate Laufzeit 30.000 km Laufleistung 6.999,- DM Sonderzahlung (z.B. für Gebrauchtwagen) 243,- DM/Monat Ein Angebot der Konzern-Leasinggesellschaft zzgl. Überführungskosten

Wenn das auch Ihr Stil ist, fragen Sie Ihren Alfa Romeo-Partner nach dem Top Leasing von Alfa Romeo.

TOP PROGRAMM

Top Programm bietet einen Rundum-Service für Ihr Fahrzeug: Im Leistungsumfang sind für 24 Monate alle anfallenden Wartungsarbeiten sowie fast alle technisch bedingten Reparaturen und die Verlängerung der Mobilitätsgarantie, gemäß den Top Programm Vertragsbedingungen, inbegriffen.