

Schräge Typen

**Italo-Schönling trifft auf US-Boy.
Beide vollkommen unvollkommen.
Oder einfach unwiderstehlich gut?**



Charakter-Nasen unter sich: Ford Cougar (links) und Alfa GTV beeindruckten mit markantem Design und dynamischer Ausstrahlung. Von

Januar bis Mai 1999 konnten 3615 Käufer dem Cougar nicht widerstehen, nur 380 verfielen dem GTV



FORD COUGAR V6 24V

Technische Daten

Sechszylinder-V-Motor • Hubraum 2544 cm³ • Leistung 125 kW (170 PS) bei 6250/min • max. Drehmoment 220 Nm bei 4250/min • Fünfganggetriebe • Frontantrieb • Einzelradaufhängung • Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet • ABS • Reifen 215/50 R 16 V • Kofferraumvolumen 410 l • Tankinhalt 57 l • L/B/H 4699/1780/1308 mm • Leergewicht 1400 kg • Zuladung 395 kg • 0–100 km/h in 8,8 s • 60–100 km/h in 4,4 s • Gang in 8,7 s • Spitze 225 km/h • Bremsweg 40,2 m • Testverbrauch 11,3 l/100 km

Preis 52 200 Mark



Eigenständig: Das klar gegliederte Cougar-Cockpit mit Katzenkopf auf dem Lenkrad erinnert kaum an den Mondeo. Die Leuchtenleiste im Dachhimmel (links) verbuchen wir als Design-Gag

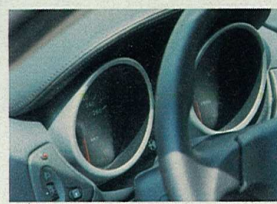


ALFA GTV V6 TB

Technische Daten

Sechszylinder-V-Motor • Turbolader • Ladeluftkühler • Hubraum 1996 cm³ • Leistung 148 kW (202 PS) bei 6000/min • max. Drehmoment 280 Nm bei 2400/min • Fünfganggetriebe • Frontantrieb • Einzelradaufhängung • Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet • ABS • Reifen 205/50 R 16 W • Kofferraum 155 l • Tank 70 l • L/B/H 4285/1780/1318 mm • Leergewicht 1425 kg • Zuladung 395 kg • 0–100 km/h in 8,3 s • 60–100 km/h in 4,4 s • Gang in 9,1 s • Bremsweg 37,8 m • Spitze 235 km/h • Testverbrauch 11,8 l/100 km

Preis 58 000 Mark



Unvollständig: Im schön gezeichneten GTV-Cockpit mit seinen Eistüten-Instrumenten (links) sollen silbrige Kunststoffblenden den Plastiknief vertreiben. Die lässige Verarbeitung bleibt trotzdem

Manche Dinge im Leben erfordern eine gewisse Leidenschaft. Liebenswürdige Machos, unwiderstehliche Zicken – und unvernünftige Coupés wie Alfa Romeo GTV V6 TB oder Ford Cougar V6 24V. Zwei aufreizend schräge Typen.

Wo der Romeo seinen keilen Blech-Body vorfährt, fliegen ihm die cuori sportivi, die sportlichen Herzen, zu: treue Kuller- augen, forschende Nase, erotisierender Hüftschwung – Widerstand zwecklos. Bis zum Einsteigen.

Der nachlässig verarbeitete Alfa gönnt uns zwar fünf Rundinstrumente und feine Lederpolster – im 4,29-Meter-Kurz-Keil fühlen sich auf Dauer aber nur zierliche Italiener und Alfisti richtig wohl. Lange Nordmänner vermissen eine Sitzhöhenverstellung, schauen stets gegen das tieferuntergezogene Dach.

Überhaupt fehlt jede Übersicht. Wo die lackierten Stoßfänger enden, meldet der Alfa nur akustisch. Seine Bestimmung als Zweisitzer verrät allein schon der Blick in den Fond, der nur für Schlammengemischten oder Gepäck taugt. Was angesichts des Mini-Kofferraums von nur 155 Litern Sinn macht.

Von ganz anderem Format: der Cougar (übersetzt: Berglöwe). Lange Schnauze, knackiger Po – wie eine sprunghafte Raubkatze hockt der 4,70 Meter lange Probe-Nachfolger auf dem Asphalt. Hinter der aggressiven Hülle steckt ein zahmes Wesen. Fahrer und Beifahrer atmen die große Freiheit, genießen das beschwingte Cockpit, fühlen feines Leder – wie im Alfa fehlt den Sitz- len leider Seitenhalt.

In der zweiten Reihe wird es eng – zeitweise sogar gefährlich. Wenn die große Heckklappe des Cougar ins Schloß fällt, müssen Hinterbänkler über 1,70 Meter aufpassen. Sonst vermiest eine deftige Kopfkuß die Freude über 410 Liter Stauraum.

Ungetrübten Fahrspaß garantiert das Coupé auf Mondeo-Basis durch agiles Handling und brave Kurvenlage. In schnellen Kehren schieben die Reifen (215/50 R 16) dezent nach außen, auf Lupfer des rechten Fußes reagiert das Heck mit gutmütigem Einlenken. Droht doch mal der Kontrollverlust, stehen neben der direkten Lenkung vier Airbags, Gurtkraftbegrenzer vorn sowie akzeptable ABS-Bremsen (40,2 m) bereit.

Obwohl im GTV Seiten-Airbags und Gurtkraftbegrenzer fehlen, überzeugt er mit bissigem ABS (37,8 m) und sicherem Fahrverhalten. Bella Alfa wieselt über Pflasterstraßen, läßt Elche und andere Tiere unversehrt.

Kompromißloser geht die Federung zur Sache. Zwei Spuren

härter als der sportlich-straftige Cougar, werden Straßenschäden zur Bedrohung für beanspruchte Bandscheiben. Verschärfend wirken beim GTV die Breitreifen vom Format 205/50 R 16.

Die sind allerdings nötig, um die 202 PS des aufgeladenen Zweiliter-V6 auf die Straße zu bringen. Mit sonorem Baß gleitet der Turbo unter 3000 Touren verhalten dahin. Um den 1425-Kilo-Kerl dann ungestüm nach vorn zu katapultieren, ständig nach mehr Drehzahl gierend und (un)anständig röhrend. So läßt sich in 8,3 Sekunden Tempo 100 erreichen, geht dem Alfa erst bei 235 km/h die Puste aus. Die längere Achsübersetzung hält den Durst in erträglichen Grenzen (11,8 l/Ford 11,3 l).

Der 2,5-Liter-V6 des Cougar gibt eher den Genießer. Gleichmäßig kraftvoll schiebt er die 1,4-Tonnen-Großkatze an. Sein kerniger Sound macht zwar weniger an, die 170 PS lassen dem Alfa trotzdem kaum Vorsprung. Eine halbe Sekunde verliert der Cougar bis Tempo 100, im Zwischenspur hält er voll dagegen.

Wie auch an der Kasse. Alfa verlangt inklusive Leder, Klimaautomatik und Alurädern 58 000 Mark. Ford packt für 52 200 Mark noch CD-Radio und Antriebsschlupfregelung dazu, spart bei Steuer und Versicherung. Alfa also aussichtslos? Keineswegs. Erstens muß er nur alle 20 000 Kilometer in die Werkstatt (Ford alle 15 000 km). Zweitens garantiert er eine stürmische Affäre, keine langweilige Beziehung – und da leiden wir doch gerne, oder? Gerald Czajka

Fazit

So gleich und doch so verschieden. Die Coupés von Alfa und Ford eint ihr markantes Design und der dynamische Auftritt. Der GTV opfert seiner extravaganten Form und der Extraportion Fahrspaß aber nahezu jede Alltagsauglichkeit. Ein gnadenlos reinrassiges Coupé, das nur Überzeugungstäter bestellen – also echte Alfisti. Der Cougar schafft den Spagat zwischen Ernst und Emotion. Unterm auffälligen Blechkleid steckt solide Hausmannskost. Kurzum: Den empfiehlt der Herr des Hauses seiner Gattin.

	Alfa GTV	Ford Cougar
Formen	✓✓✓✓	✓✓✓✓
Fahren	✓✓✓✓	✓✓✓✓
Finanzen	✓✓	✓✓✓✓



Gerald Czajka, Redakteur