

Ford Cougar V6
Test



Motor: Der Sechszylinder leistet 170 PS aus 2,5 Liter Hubraum.



Cockpit: Lenkrad und Mittelkonsole kennen wir vom Mondeo.

Welt

Neue und Alte

Als Nachfolger des glücklosen Probe präsentiert Ford den Cougar. Obgleich in Amerika produziert, soll er das erste Coupé europäischen Zuschnitts seit dem Capri darstellen. Im Test die Topmotorisierung mit 170 PS.

Dem Trend, möglichst viele Nischen zu bedienen, folgen inzwischen alle Massenhersteller. Der Markt für große Coupés in Europa ist so eine Nische. Um dennoch die Kosten gering zu halten, bedient sich Ford beim Cougar gleich zweier Lösungen. Erstens der Plattformstrategie; 70 Prozent aller verwendeten Teile stammen aus der Mondeo-Baureihe. Dieser Prozentsatz an Gleichteilen senkt durch hohe Stückzahlen die Kosten.

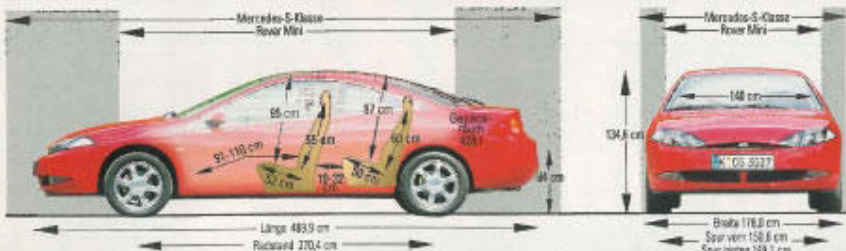
Der Hauptmarkt des Cougar ist Amerika

Zweitens verkauft Ford ein für den amerikanischen Markt konzipiertes Fahrzeug in Europa. So gehen von den jährlich 77.000 gebauten Cougar nur 22.000 in die Alte Welt. In der Vergangenheit verkauften sich die amerikanischen Ford in Deutschland jedoch bescheiden. Vom Vorgänger Probe setzte Ford in den letzten vier Jahren nur 15.584 Stück ab.

Das Design des Cougar geriet nicht typisch amerikanisch. Dafür sorgt die neueste Ausprägung der New-Edge-Philosophie. Mit seinen scharf geschnittenen Kanten und den markanten Bögen stellt der Cougar mit der Konsequenz dieses Wechselspiels – rund und eckig – selbst die beiden anderen Vertreter dieser Designlinie – Ka und Puma – in den Schatten. Die langen Ka-

Durch Keilform und aggressive Frontpartie erzeugt dieser Ford schon im Stand Dynamik.





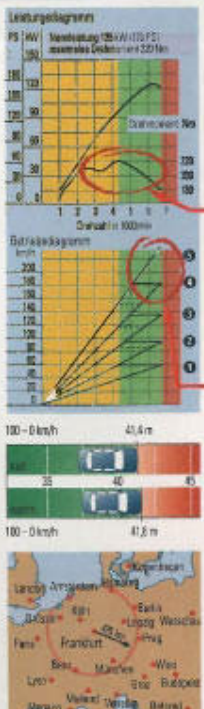
Werkangaben

- Motor**
Sechszylinder-V-Motor, vom quer, Zylinderkopf und Motorgehäuse aus Leichtmetall, vier Ventile pro Zylinder, zwei überlagernde Nockenwellen pro Zylinderbank, elektronische Multipoint-Einspritzung, elektronische Kennfeld-Zündung, geregelter Drainsge-Katalysator, Bohrung / Hub 82,4 / 79,5 mm, Hubraum 2544 cm³, Verdichtung 9,7 : 1, Nennleistung 125 kW / 170 PS bei 6250 / min, maximales Drehmoment 220 Nm bei 4250 / min
- Getriebe**
Typ Fünfgang-Schaltung
Antrieb auf die Vorderachse
Übersetzung 3,42; 2,14; 1,48; 1,11; 0,85; 1
Rückwärtsgang 3,46; 1
Achshilfsleistung 3,62; 1
- Fahrwerk**
vom Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, unteren Dreieckquerlenken, Querstabilisator;
hinten Einzelaufhängung an Doppelquerlenken, Längslenker, Federbein, Querstabilisator
Lenkung Zahnstange, servounterst.
- Bransen / Räder**
vom innenbelüftete Scheiben
hinten innenbelüftete Scheiben
ABS Vierkanal, elektronisch geregelt
Reifen 215 / 50 R 16
Marke Michelin Pilot HX
Felgen 6,5 J x 16, Leichtmetall

- Karosserie**
Selbsttragende Stahlblechkarosserie mit zwei Türen und Heckklappe, Luftwiderstandskoeffizient (c_d) 0,31
Stirnfläche 1,96 m²
- Gewichte (kg)**
Leergewicht (Werkangaben) 1420
Leergewicht (Testwert) 1432
Leergewicht (abgerollt) 1795
zul. Gesamtgewicht 263
Gewichtsverteilung (v/h in %) 63/37
Dachlast 75
Anhängelast gebremst 1500
ungebremst 730
- Wartung / Garantie**
Ölwechsel alle 15000 km
Inspektion alle 45000 km
Garantie 1 Jahr ohne Km-Begrenzung
Mobilitätsgarantie 1 Jahr
Garantie gegen Durchrostung 5 Jahre
- Preise (DM)**
Grundpreis ca. 45.000,-
Kfz-Steuer* 250,-
Haftpflicht (Typklasse 18) 1634,-
Teilkasko (Typkl. 33, R 7, 300 SB) 573,-
Vollkasko (Typkl. 27, R 7, 650 SB) 4062,-
- Umwelt / Abgabe (g/km)**
Kohlendioxid (CO₂)
Kohlenwasserstoff und Stickoxid (CH₄+NO_x)
Rußpartikel

AUTO Meßwerte

- Abweichung von Mittelwert der Fahrzeugklasse ± 8, +40 %
- Beschleunigung**
0 - 40 km/h 2,5 s
0 - 60 km/h 4,1 s
0 - 80 km/h 6,4 s
0 - 100 km/h 9,2 s
0 - 120 km/h 12,8 s
0 - 140 km/h 17,4 s
0 - 160 km/h 23,3 s
0 - 180 km/h - s
0 - 1000 m 30,2 s
Höchstgeschw. 225 km/h
- Elastizität**
im 4./5. Gang
80 - 100 km/h 4,0 / 5,5 s
60 - 100 km/h 8,3 / 11,1 s
60 - 120 km/h 12,6 / 17,3 s
60 - 140 km/h 17,4 / 24,5 s
- Innengeräusche (db(A))**
50 km/h im 3. Gang 59
80 km/h im 4. Gang 64
100 km/h im 5. Gang 68
120 km/h im 5. Gang 74
Standgeräusch 48
Beschleunigungsger. 79
- Vorfahren**
EU-Wert Stadt 13,4 l
EU-Wert Überland 7,3 l
Testwert 12,0 l
Tankinhalt 57 Liter
Sorte Super
- Wendekreis (m)**
13,1
12,3



Der Cougar ist als 2-Zeitiges Coupé konzipiert. Er bietet genügend Platz für zwei Erwachsene und bessere Notsitze im engen Fond. Das Kofferraumvolumen läßt sich von 428 auf 930 Liter durch Umklappen der beiden Einzelsitze erweitern. Das Gepäck muß jedoch eine 84 cm hohe Ladekante überwinden.

Der Ventiliert hält die 170 PS aus 2,5 Liter Hubraum. Die Leistungsspitze liegt spät an. Erst im oberen Drehzahlbereich, ab 4000/min, zeigt der Motor eine sportliche Charakteristik. Der Sechszylinder ist zu dem kein Durchzugstalent.

Die Sprünge zwischen den einzelnen Gangstufen des Fünfgang-Getriebes sind ausgeglichen. Der fünfte Gang ist ein Fahrgang, in dem die Höchstgeschwindigkeit von 228 km/h erreicht wird.

Trotz des fein regelnden ABS und der breiten Reifen verborgt der Cougar nur durchsichtliche.

Der Verbrauch liegt mit 12,0 Liter Super für einen 170 PS-Motor zu hoch. In der Folge erweist sich das Tankvolumen von 57 Litern als knapp bemessen; das Coupé muß nach spätestens 475 km wieder an die Zapfsäule.

rosserieüberhänge und die wuchtigen Stoßfänger bremsen zusammen mit der großen Fahrzeuglänge (4,8 Meter) diese optische Razzanz.

Im Innenraum sorgen das geschwungene Cockpit, graue Zifferblätter und neue Lüftungsdüsen für gewissen Pep. Die Qualität der verwendeten Materialien und deren Verarbeitung zeigen jedoch, daß amerikanische Kunden nicht so viel Wert auf den letzten Schliff im Finish legen.

Wie alle Coupés bietet auch der Cougar nur zwei ausgewachsenen Menschen genügend Raum. Die beiden Vordersitze sind lüppig ausgelegt, die Sitzposition ist sportlich tief. Im Gegensatz zum Puma haben auch korpulente Fahrer genügend Freiraum zur Seite.

Der Cougar bietet viel Platz für Gepäck

Die beiden Einzelsitze im Fond sind Erwachsenen nur auf sehr kurzen Strecken zuzumuten. Als Verlängerung des Kofferraums macht dieser Raum mehr Sinn. Respektable 930 Liter Volumen lassen sich bei umgeklappten Rücksitzen erzeugen.

Das Fahrwerk ist Monda-Basis, wurde aber behutsam weiterentwickelt. Straffre Federn und dickere Stabilisatoren



Rudolf Kunze, 44
Chefentwickler Cougar.

Warum soll der Cougar in Europa erfolgreich sein?

Der Nachfolger des Probe ist flexibler einsetzbar. Mit seinem großen Kofferraum spricht er Leute an, die neben Lifestyle auch praktische

Vorteile sehen. Die Käufer legen Wert auf Design und dürften etwas älter als die Puma-Käufer sein. Wir erwarten Umsteiger aus der Monda-Palette, aber auch Eroberungen von anderen Marken. Ist dieses Coupé auch der Nachfolger des Mazda MX-6?

Ich kann nicht für Mazda sprechen, aber der Cougar ist ein reines Ford- und Mercury-Produkt. Gerade als Mercury soll er in den Staaten jüngere Kunden gewinnen. Denn diese Division verfolgt einen Wechsel in ihrer Ausrichtung zu Lifestyle Produkten.

Der Cougar muß amerikanischen und deutschen Ansprüchen genügen



Viel Kofferraum: Länge bis 1,67 Meter, Breite maximal 1,3 Meter.



Der Verkaufsstart in Deutschland steht noch nicht fest.