

Ford Cougar 2.0 16V	42 700 DM
Hyundai Coupé 2.0 FX	36 940 DM
Toyota Celica S 1.8 16V	43 900 DM

Form- Sachen

Ford Cougar, Hyundai Coupé und Toyota Celica bieten Autofaszination zu erschwinglichen Preisen.

Jeder für sich ist ein kleiner Exote.
mot untersuchte, was die drei Coupés außer
wohlgeformten Hüllen zu bieten haben.



Von: Holger Glanz
Fotos: Karl-Heinz Augustin

Nirgendwo hängt die Wahl eines Automobils stärker von der Optik ab als beim Kauf eines Coupés der mittleren Preisklasse. Was sonst soll auch der Grund für einen zweitürigen 2+2-Sitzer sein? Komfort, Alltagstauglichkeit, Transportkapazität? All die Eigenschaften, die den Wert einer Limousine bestimmen, fallen nicht sonderlich ins Gewicht. Im Bereich der 40.000-Mark-Klasse können nicht einmal die Fahrleistungen als primäres Kaufmotiv dienen. Sind 140-PS-Coupés doch nicht in der Lage, sich echten Sportwagen à la Porsche und Ferrari zu stellen. Und auch gegen starke Sportlimousinen, zum Beispiel von BMW und Mercedes, sind sie ohne Chancen.

Für den Spaß sorgt in erster Linie das Design. Jedes der drei Coupés, die in diesem Vergleich antreten, setzt sich mit einem ganz besonderen Formenspiel in Szene. Es erfüllt die Ansprüche, die ein Coupé-Käufer an die Optik stellt, auf denkbar individuelle Weise.

Der neue Toyota Celica, Japaner mit einer Karosserie voller Ecken und Kanten und messerscharf geschnittenen Scheinwerfern, sieht aus wie eine böse, aggressive Erscheinung von einem anderen Stern. Man wagt kaum, näher zu treten.

Das Hyundai Coupé, Koreaner, muskulös, verschwollen, rundlich, mit einer Vielzahl von Sicken und Wölbungen, gibt sich verbindlich, weichgespült, sanft – man möchte es fortwährend streicheln.

Der Ford Cougar schließlich, mit amerikanischer Abstammung, ist wohl die eleganteste Umsetzung der aktuellen Design-Philosophie der Marke – Ka, Focus, Puma lassen grüßen. Man fasst sofort Vertrauen. Bleiben wir beim Ford.

Er überragt den Toyota und den Hyundai um 36 Zentimeter und hat einen zehn beziehungsweise 23 Zentimeter längeren Radstand. Das bringt ihm einen entscheidenden Platzvorteil im Fond. Zwei Erwachsene fühlen sich dort zwar nicht so wohl wie in einem Ford Focus, aber sie überstehen auch längere Fahrten ohne blaue Flecken an Knien oder Hinterkopf. Die Sitze sind eigenartige Mulden, die Haarspitzen streicheln das Dach. Doch es lässt sich aushalten. Und da beide Vordersitze

über eine Vorrutschautomatik verfügen, ist auch der Ein- und Ausstieg relativ problemlos.

Beide Vordersitzlehnen verfügen sogar über eine Memory-Funktion. Nach dem Vor- und Zurückklappen müssen sie also nicht neu justiert werden, sie finden vielmehr selbst-

tätig den zuvor gewählten Neigungswinkel.

Die beiden anderen Coupés sind von richtigen Viersitzern viel weiter entfernt. Bestenfalls hinter den Beifahrer, wenn diese von ihrer Bewegungsfreiheit etwas abgeben, sind Blessuren ausgeschlossen. So-

wohl beim Toyota als auch beim Hyundai rutscht allein der Beifahrersitz beim Umklappen der Lehne automatisch nach vorn. Und die Lehnen können sich ihre Neigungswinkel nicht merken.

Aber welchen Coupé-Käufer interessiert schon, wie seine Hinter-



Ford Cougar



Die umklappbaren Rücksitzlehnen lassen sich nur vom **KOFFER-RAUM AUS ENTRIEGELN**. Eine Diebstahlsicherung, die für ein Auto mit großer Heckklappe ungewöhnlich ist



Der Cougar wird im US-Werk Flat Rock gebaut. Er benutzt die Plattform des Ford Mondeo. Das New-Edge-Design wurde bei ihm nicht so konsequent umgesetzt wie etwa beim Ford Ka. Denn sein Innenraum ist weitgehend frei von scharfen Kanten und ovalen Formen



Übersichtliche, klar gezeichnete Instrumente und **UNMISSVERSTÄNDLICHE BEDIENELEMENTE** zeichnen den Ford aus. Aber nach Sportwagen-Cockpit sieht das Ganze wahrhaftig nicht aus



Allein die Gestaltung der **TÜRVERKLEIDUNGEN** zeigt, dass man auf New-Edge-Design im Innenraum nicht völlig verzichten wollte

bänker sitzen? Vorn spielt die Musik. Wie es sich für sportliche Autos gehört, tragen alle drei Leder an den Lenkrädern. Die Höhenverstellung ist allein beim Hyundai etwas hakelig und schwergängig. Aber der Cockpit-Touch wirkt bei dem Koreaner am effektivsten: metallisch

glänzende, zahnradähnliche Drehgriffe für Heizung, Lüftung und Luftverteilung, große, grauweiße Instrumente und ein von einem Metallring eingefasster Schalthebel. Aber leider ist nicht alles Stahl, was glänzt. Leichtes Anklopfen lässt auf beschichteten Kunststoff schließen.

Kunststoff beherrscht natürlich auch die übrige Umgebung und die Instrumententafeln der anderen beiden. Aber schöner Plastik-Look findet sich nirgendwo. Nur im Ford Cougar fehlt ein wenig die Ernsthaftigkeit des Sportwagens. Denn mit solchen Hebeln und Schaltern

rüstet man schließlich auch Limousinen aus.

Immerhin bietet der Cougar auch vorn die größte Bewegungsfreiheit. Seine Mittelkonsole ist breit – aber weniger störend als im Toyota, bei dem sich der Fahrer das rechte Bein regelrecht wund scheuern könnte.

Leider fördert die knisternde Instrumententafel des Ford den Verdacht auf mangelhafte Verarbeitung. Der Nachfolger des Ford Pro-

be wird im amerikanischen Flat Rock, Michigan, gebaut, wo es offenbar nicht stört, dass der Spalt zwischen rechter Tür und Instrumententafel gut doppelt so breit ist wie der an der linken Tür. Auch einreißende Sitzpolster oder abreißende Schlaufen am Kofferraumboden – wie beim Testwagen – spielen offenbar keine Rolle.

Entgegen amerikanischen Gepflogenheiten tritt der Ford mit sehr straffen Sitzen an. Sie sind mit angenehmen Stoffbezügen versehen. Die Lordosenstütze am Fahrersitz wurde allerdings in falscher Höhe platziert und wirkt darum mehr auf die Rücken- als auf die Lendenwirbel. Die Sitzhöhenverstellung funktioniert elektrisch. Die Kopfstützen reichen weit nach oben und lassen sich nach vorn neigen. Der Seitenhalt verdient allein im Schulterbereich Kritik.

Die Sitze des Celica halten Fahrer und Beifahrer fest wie in einem Rennwagen. Ihre Polster sind straff, aber nicht so lästig hart wie im Ford. Ein Drehrad regelt die Höhe der Sitzhinterkante. Die Kopfstützen sind in die Lehnen integriert, deswegen nicht variabel, jedoch durchaus wirkungsvoll angepasst.

Im Hyundai gewährt das vordere Gestühl ebenso guten Seitenhalt wie im Toyota, ist aber letztlich bequemer. Die Oberschenkelauflage ist länger. Die Kopfstützen lassen sich verstellen, ragen weit genug nach oben und sind in jeder Position sicher zu arretieren. Die Sitzhöhe wird wie im Celica per Drehrad geregelt. Doch verstellt sich hier die Sitzvorderkante. Für die Lehnen gibt's bei allen dreien einen Zughebel, der die Neigung

nicht stufenlos, sondern in mehr oder weniger groben Rasten verändert.

Selbst wer den Fahrersessel des Hyundai nicht ganz nach oben rückt, hat einen schönen Blick auf die hügelige Motorhauben-Landschaft. Bei den beiden anderen hingegen scheint das Auto an der Unterkante der Frontscheibe zu enden. Die Sicht nach hinten ist dagegen ohne Ausnahme miserabel. Breite C-Säulen und hoch angesetzte

schräge Heckscheiben machen Rückfahrmäner zum Blindflug – ein Nachteil, mit dem sich Coupé-Fahrer generell abfinden müssen.

Obwohl im Toyota etwas mit der Sitzposition nicht stimmt – die Arme müssen zu lang gestreckt und die Beine zu stark angewinkelt werden – vermittelt er am meisten Sportwagengefühl.

Der Eindruck geht zum einen von seinen funktionellen Bedien-

elementen aus, aber vor allem von der Art, wie er sich lenkt und schaltet. Während das Steuer des Hyundai einen deutlichen Drang in Gerausstellung und damit den Frontantrieb spüren lässt, die Lenkung des Ford in der Mittellage ein wenig „klebrig“ wirkt, sind Einschlag- und Rückstellkräfte bei dem Japaner in jeder Phase konstant – mit dem Effekt, dass sich keiner so präzise um Kurven und Ecken dirigieren lässt.

Das Hyundai Coupé schafft es, die Blicke auf sich zu ziehen. Markante Doppelscheinwerfer, hügelige Motorhauben-Landschaft und muskelbewehrte Flanken. Selbst innen wird es dem Anspruch auf Sportwagen-Look vollauf gerecht

Hyundai Coupé



Mit 4,35 Meter ist der Hyundai etwa so lang wie der Toyota Celica, hat aber einen viel **KÜRZEREN RADSTAND** – 2,48 statt 2,60 Meter



LEIDER IST NICHT ALLES METALL, WAS GLÄNZT. Bei den effektvollen Dreh- und Dreh-Design handelt es sich um beschichtete Kunststoffteile

Gepäckraum hinter **HOHER LADEKANTE.** Die Heckklappe des Testwagens schloss sehr unwillig



Hohe Präzision zeichnet auch die Schaltung seines Sechsganggetriebes aus. Nur hier lassen sich die Gänge auf so kurzen Wegen und derart knackig wechseln. Und während der Ford Cougar und das Hyundai Coupé mit Ruckeleien im Antrieb von weichen Motor-/Getriebeaufhängungen künden, läuft beim Celica alles straff und scheinbar ohne Spiel in den Antriebsselementen ab.



Der Hyundai besitzt **ZUGHANDGRIFFE** statt unpraktischer Griffklappen



WARNLEUCHTEN an den Innenseiten der Türen sind ein Sicherheitsfaktor

Kosten

FORD

Sehr empfehlenswertes Extra ist das Komfortpaket. Es kostet 1600 Mark, enthält jedoch nicht nur Komfortdetails, sondern auch so nützliche Dinge wie eine Antriebschlußregelung.

HYUNDAI

Der Koreaner tritt mit dem niedrigsten Grundpreis des Trios an. Er besitzt keine Seiten-Airbags. Klimaanlage muss extra bezahlt werden. Als Einziger bietet er eine Sitzheizung – allerdings allein im Komfortpaket für 2390 Mark und dann gleich mit Lederbezügen.

TOYOTA

Celica S ist die gehobene Ausstattung – 4100 Mark teurer als der „normale“ Celica. Dafür gibt's Leichtmetallräder, Breitreifen, Nebelscheinwerfer, lackierte und beheizbare Außenspiegel, Außentemperaturanzeige, Klimaautomatik, sechs Lautsprecher, Lederlenkrad und -schaltknäuel sowie Einstiegsleisten in Edelstahl-/Chrom-Optik.

Modell	Ford Cougar 2.0 16 V	Hyundai Coupé 2.0 FX	Toyota Celica 1.8 16 V
PREISE UND AUSSTATTUNG			
Grundpreis	42 700	36 490	43 900
Preis *	44 300	40 870	45 400
ABS	●	●	●
Airbag Fahrer / Beifahrer / Seiten / Kopf	●/●/●/○	●/●/○/○	●/●/●/○
Außenspiegel, elektrisch verstell-/beheizbar	●/●	●/○	●/●
Außentemperaturanzeige	●	○	●
Automatikgetriebe (Stufen)	○	2190 (4)	○
Antriebschlußregelung	1600 ¹	○	○
Abschließbares Handschuhfach	○	●	●
Bordcomputer	○	○	○
Diebstahl-Warnanlage	●	2390 ²	○
Digitalluhr	●	●	●
Fahrersitz höhenverstellbar / elektrisch	●/●	●/○	●/○
Fensterheber vorn / elektrisch	●/●	●/●	●/●
Frontscheibe und Waschscheiben beheizt	1600 ¹	○	○
Klimaanlage / Klimaautomatik	○/●	1990 / ○	○/●
Lederenausstattung	○	2390 ²	1500
Lederlenkrad / Lederschaltknäuel	●/●	●/●	●/●
Leichtmetallräder	●	●	●
Lenkrad höhen-/weitenverstellbar	●/○	●/○	●/○
Metallic-Lack	890	490	890
Navigationsystem	2990	○	5598
Nebelscheinwerfer	1600 ¹	●	●
Radio mit RDS	●	○	○
Radiovorrichtung mit Lautsprechern	○	●	●
Reserverad vollwertig	○	●	●
Rückstühle geteilt umklappbar	●	●	●
Schiebedach, elektrisch	○	1390	1480
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	○	○	○
Servolenkung	●	●	●
Sechsganggetriebe	○	○	●
Sitzheizung vorn	○	2390 ²	○
Wegfahrsperre	●	●	●
Zentralverriegelung / mit Fernbedienung	●/1600 ¹	●/2390 ²	●/●
VERSICHERUNGSKLASSEN			
Haftpflicht / Kosten pro Jahr ^{1,2}	TK/DM 18/844	18/844	17/796
Teilkasko / Kosten pro Jahr ^{1,2}	TK/DM 32/736	34/1049	33/880
Vollkasko / Kosten pro Jahr ^{1,2}	TK/DM 15/974	27/2290	18/1280
Steuer pro Jahr	200 ³	200 ³	180 ³
Wertverlust pro Jahr ^{4,5}	5978	5474	6146
Summe Fixkosten pro Jahr ⁶	2018/7996	3334/8808	2257/8403
Kraftstoffkosten pro Jahr ^{4,7}	2179	2257	2021
Kleine Inspektion ⁸	DM/km 198/15 000 ⁹	196/15 000	171/15 000
Große Inspektion ⁸	DM/km 239/30 000 ⁹	353/30 000	244/30 000
Summe Betriebskosten pro Jahr ⁴	3183	3101	3103
Gesamtkosten pro Jahr ⁴	5201/11 179	6435/11 909	5360/11 506
Gesamtkosten pro km^{4,8}	PI 34,7/74,5	42,9/79,4	35,7/76,7
Ersatzteilkosten:			
1 Satz Reifen	DM/km 1220/30 000	848/30 000	1436/30 000
Bremsbeläge vorn	DM/km 164/45 000	78/45 000	133/45 000
Endschalldämpfer	DM/km 362/45 000	358/45 000	335/45 000
Garantie-Umfänge ¹⁰	Jahre 1/6/6	3/6/1	3/6/3

Fußnoten für Preise und Ausstattung:

● = Serienausstattung ○ = Ab Werk nicht lieferbar – * mit empfohlter zusätzlich zur Grundausstattung die mit „g“ gekennzeichneten Ausstattungen (soweit lieferbar) – ¹ Komfortpaket, umfasst Antriebschlußregelung, Audiosystem 6000, Fernbedienung für Zentralverriegelung, beheizte Frontscheibe und Scheibenwaschscheiben, Nebelscheinwerfer – ² Komfortpaket, umfasst Teilsitze, Sitzheizung vorn, Zentralverriegelung mit Klimaanlage und Fernbedienung, Fußnoten für Kosten und Versicherungsklassen: ¹ Durchschnittswerte BRD – ² Bei 50% SF-Rabatt – ³ Einmalig 250 DM Steuerbefreiung wegen Erfüllung der D3-Norm – ⁴ Bei 15 000 km Jahresfahrleistung – ⁵ Jahresdurchschnitt mit dreijähriger Haltezeit – ⁶ Ohne/mil Wertverlust – ⁷ Errechnet nach dem EU-Verbrauch – ⁸ Umfasst Ölwechsel und Arbeitswerte, aber kein weiteres Material – ⁹ Prognosewerte, sonst je nach Serviceintervall-Anzeige – ¹⁰ Auf das Fahrzeug-/gegen Durchrost-/auf den Lack. Stand: Januar 2000, Preise und Kosten in Mark.

Federung und Dämpfung des Toyota fühlen sich ebenfalls härter an. Kein Wunder also, wenn der Japaner auch bei sportlicher Gangart eine gute Figur macht, stets treu dem gewünschten Kurs folgt und erst beim Heben des Gasfußes das Heck ein wenig ins Spiel bringt – aber nicht abrupt, sondern sanft und berechenbar.

Das ist im Prinzip auch bei den beiden anderen der Fall. Doch gilt deren komfortablere und weicher ansprechende Federung quasi als Frühwarnsystem – stärkere Tendenz zum Untersteuern, stärkere Seitenneigung –, damit es der Fahrer gar nicht erst zu kitzigen Situationen kommen lässt. Im Widerspruch zum auf topfebener Bahn fast limousinenartigen, sanften Abrollverhalten steht jedoch, speziell beim Ford, eine deutliche Stuckermenge der Vorderachse.

Diese ist beim Toyota nicht festzustellen. Aber dass er härter und auch lauter abrollt, ist keine Frage. Auch Motorgeräusche sind bei ihm viel stärker präsent. Daran ändert selbst der lang übersetzte sechste Gang wenig, der den 143 PS starken 1,8 Liter-Viertürer schon mit 5900/min die Spitzengeschwindigkeit (205 km/h) fahren lässt, obwohl der rote Bereich erst bei 6700/min beginnt.

Das ungenügend gedämpfte Motorgeräusch, speziell die Neigung zum Dröhnen ab etwa 4000/min, unterstreicht den Eindruck, die Maschine sei beim Entlocken voller Leistung zäh und unwillig. Die Messwerte sprechen allerdings eine andere Sprache. Von null auf hundert sprintet der Celica am schnellsten, was angesichts seines Leichtgewichts (nur 1148 Kilogramm) aber kein Wunder ist.

Die Konkurrenten – obwohl letztlich weniger flott – suggerieren mit ihren 130 PS (Ford) und 139 PS (Hyundai) starken 2,0 Liter-Viertürern mehr Elan. Ihre Motoren nehmen keinen gequälten Ton an wie die Celica-Maschine, bei der man selbst im sechsten Gang noch weiter schalten möchte.

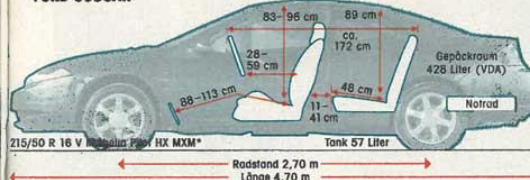
Aber so kurze Bremswege wie der Celica legt keiner hin. Weniger als 38 Meter aus 100 km/h sind exzellent. Der Ford, knapp 42 Meter, lag gerade noch im grünen Bereich. Der Hyundai war mit rund 45 Meter weit darüber hinaus – möglicherweise ein Problem der Reifen Marke Hancock, die bei Kälte offenbar wenig Grip aufbauen.

Technische Daten

WERKSANGABEN			
Modell	Ford Cougar 2.0 16 V	Hyundai Coupé 2.0 FX	Toyota Celica S 1.8 16 V
Motor			
Zylinderzahl / Anordnung	4 / Reihe	4 / Reihe	4 / Reihe
Einbaulage	vorn quer	vorn quer	vorn quer
Leistung kW (PS) / min	96 (130) / 5600	102 (139) / 6000	105 (143) / 6400
Max. Drehmoment Nm / min	178 / 4000	182 / 4900	170 / 4200
Bohrung / Hub mm	84,8 / 88,0	82,0 / 93,5	79,0 / 91,5
Hubraum cm³	1988	1975	1794
Verdichtung / Kraftstoff	10,0 / Super	10,3 / Normal	10,0 / Super
Spezifische Leistung PS pro Liter	65,4	70,4	79,7
Leistungsgewicht kg pro PS	10,7	9,0	8,3
Ventile pro Zylinder	4	4	4
Nockenwellen / -antrieb	2 / Zahnriemen	2 / Zahnriemen	2 / Ketten
Einspritzanlage / Zündung	Multiport / Ford	Multiport / Siemens	Multiport / Toyota
Aufladung / max. Ladedruck bar	– / –	– / –	– / –
Ölwanne / Kühlsysteminhalt Liter	4,2 / 6,6	4,0 / 6,0	3,7 / 5,7
Batterie / Generator Ah/W	48 / 1305	45 / 1305	48 / 960
Kraftübertragung/Fahrwerk			
Antrieb	auf die Vorderräder	auf die Vorderräder	auf die Vorderräder
Getriebe	Schalt / Fünftang	Schalt / Sechsgang	Schalt / Sechsgang
Gangstufen	3,42 / 2,14 / 1,48 / 1,11 / 0,85	3,31 / 1,95 / 1,39 / 1,06 / 0,84	3,17 / 1,90 / 1,31 / 1,03 / 0,86 / 0,72
Achsübersetzung	3,82	4,31	4,31
Radführung	vorn Einzelradaufhängung, Querlenker	Einzelradaufhängung, Querlenker	Einzelradaufhängung, Querlenker
	hinten Einzelradaufhängung, Schraubentfödem	Einzelradaufhängung, Schraubentfödem	Einzelradaufhängung, Doppelquerlenker, Schraubentfödem
Stabilisator	vorn / hinten	vorn / hinten	vorn / hinten
Lenkung	Zahnstangen / Servo	Zahnstangen / Servo	Zahnstangen / Servo
Lenkübersetzung	14,3:1	15,2:1	14,4:1
Bremsen	vorn / hinten	vorn / hinten	vorn / hinten
	innenbelüftete Scheiben / 260	innenbelüftete Scheiben / 257	innenbelüftete Scheiben / 255
ABS	Scheiben / 253	Scheiben / 258	Scheiben / 269
Traktionskontrolle	4-Kanal / –	4-Kanal / –	4-Kanal / –
Radgröße	Option	Option	Option
Bereifung	8 J x 16	6 J x 15	6 1/2 J x 16
	205/60 R 16 V	205/50 R 15 H	205/50 R 16 V
Karosserie			
Typ	Coupé	Coupé	Coupé
Sitzplätze	4	4	4
Türen	2	2	2
Gepäckraum L / VDA	428	288	365
Länge / Breite / Höhe mm	4699 / 1780 / 1348	4345 / 1735 / 1303	4335 / 1735 / 1315
Radstand mm	2704	2475	2600
Spurweite vorn / hinten mm	1506 / 1491	1485 / 1450	1490 / 1480
Wendekreis m	10,9	12,8	10,4
Zulässiges Gesamtgewicht kg	1770	1600	1565
Leergewicht kg	1391	1250	1185
Zuladung kg	379	350	380
Anhängelast geb. / ungeb. kg	1500 / 695	1400 / 550	1200 / 585
Stützlast / Dachlast kg	75 / 75	75 / 80	75 / 100
Tankinhalt Liter	57	55	55
Fahrleistung und Verbrauch			
Höchstgeschwindigkeit km/h	209	200	205
EU-Zyklus			
innerorts / außerorts L / 100 km	11,7 / 8,3	11,4 / 7,3	10,3 / 6,2
Euro mix L / 100 km	8,3	8,8	7,7
Tankreichweite¹ km	ca. 670	ca. 610	ca. 700

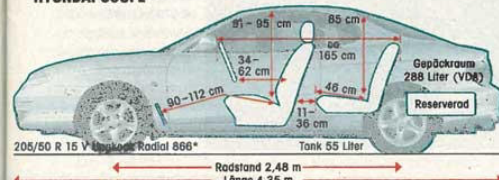
¹ Testwagen-Bereifung – ¹ Unter Berücksichtigung des EU-Verbrauchs

FORD COUGAR



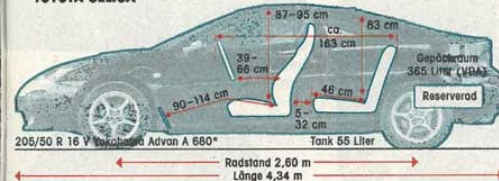
Der Cougar übertrifft den Hyundai und den Toyota in Länge und Radstand beträchtlich. Deswegen kann er mit einem großen Kofferraum dienen. 428 Liter sind für Coupé-Verhältnisse riesig. Und auch im Rücksitzraum geht es nicht so eng zu wie in einem klassischen 2+2-Sitzer. Leider führt er nur ein tempobegrenztes Notrad mit. Gegen Aufpreis ist eine Antriebschlußregelung erhältlich.

HYUNDAI COUPE



Der Zweitlertmotor des Hyundai ist für Normalbenzin verdichtet. Kein Wunder, dass er mehr verbraucht als die Konkurrenten, die jeweils Superkraftstoff benötigen. Obwohl der Koreaner wie die beiden anderen mit vier Scheibenbremsen ausgerüstet ist, befriedigen seine Bremswege nicht. Rund 45 Meter aus 100 km/h sind keine Heldenstat – vermutlich ein Problem seiner Hancock-Reifen, denen bei Kälte offenbar Grip fehlt.

TOYOTA CELICA

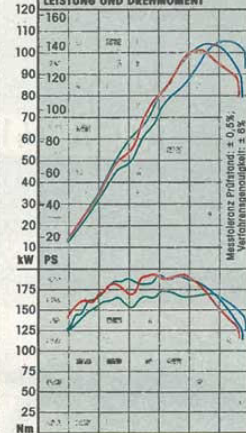


Der Celica ist rund 80 beziehungsweise 200 Kilogramm leichter als der Hyundai und der Ford. Davon profitieren die Fahrleistungen. Sein Getriebe hat nicht weniger als sechs Vorwärtsgänge, der sechste mit Drehzahl senkendem Charakter. Die Innengeräuschemessungen können den Störfaktor, der von seinem lauten Motor ausgeht, nicht widerspiegeln. Geradezu sensationell kurz sind seine Bremswege – knapp 38 Meter aus 100 km/h. Damit kommt er immerhin sieben Meter früher zum Stehen als der Hyundai.

MOT MESSWERTE

	Ford Cougar	Hyundai Coupé	Toyota Celica
Fahrleistungen			
0 bis 60 km/h s	4,9	4,1	4,1
0 bis 100 km/h s	10,1	9,2	8,9
0 bis 160 km/h s	29,3	26,6	23,5
60 bis 120 km/h (IV. Gang) s	15,2	14,1	17,8 (V. Gang)
80 bis 140 km/h (V. Gang) s	25,7	22,6	27,4 (VI. Gang)
Gangschichten (I./II.) km/h	57/87	48/81	62/91
(III./IV.) km/h	124/167	125/164	134/171
Gewichte			
Testwagen kg	1345	1230	1148
Tatsächliche Zuladung kg	425	370	417
Tachobereichung			
30/60 km/h eff. km/h	28/48	29/49	28/48
100/130 km/h eff. km/h	96/126	96/125	97/124
Innengeräusche			
50/100 km/h (IV. Gang) dB(A)	61/67	61/67	61/68 (V. Gang)
130/160 km/h (V. Gang) dB(A)	70/72	70/71	71/73 (VI. Gang)

LEISTUNG UND DREHMOMENT



Ford Cougar

Bei km-Stand 26 942
Leistung: 101,4 kW (138 PS) bei 5450/min
Max. Drehmoment: 193 Nm bei 3850/min

Hyundai Coupé

Bei km-Stand 4969
Leistung: 104,1 kW (141,6 PS) bei 5650/min
Max. Drehmoment: 191 Nm bei 4050/min

Toyota Celica

Bei km-Stand 5262
Leistung: 105,1 kW (143 PS) bei 6150/min
Max. Drehmoment: 173 Nm bei 4150/min

VERBRAUCH L/100 km

FORD (Super)	
mot-Mittel	9,0
mot-Zyklus	7,5
HYUNDAI (Normal)	
mot-Mittel	10,2
mot-Zyklus	7,7
TOYOTA (Super)	
mot-Mittel	9,0
mot-Zyklus	7,5

1/min x 1000
Gemessen auf Bosch-Prüfstand FLA-203

mot-Mittel: Proxiverbrauch auf 3000 km gemischte Fahrweise
mot-Zyklus: Ökonomiefahrweise auf 50% Landstraße, 30% Autobahn, 20% Stadt

BREMSWEG Meter

FORD	
kalt	41,9
warm	41,9
HYUNDAI	
kalt	44,8
warm	45,1
TOYOTA	
kalt	37,8
warm	37,6

Anfangs- und Endwerte einer Reihe von 10 Vollbremsungen aus 100 km/h

Messbedingungen: Temperatur 1 °C, Luftdruck 1015 mbar, Beladung 180 kg

ÜBERHOLWEG Meter

FORD	
A	162
B	303
HYUNDAI	
A	158
B	293
TOYOTA	
A	157
B	304

A. Aus 60 km/h: Überholweg aus II. Gang. Bei Automatik: mit Kickdown.
B. Aus 80 km/h: Überholweg aus höchstem Gang. Bei Automatik: Messung nicht möglich

In Sachen Durst herrscht weitgehende Übereinstimmung – 7,5 Liter/100 km schluckten Ford und Toyota auf der behutsam gefahrenen Verbrauchsrunde, im Durchschnitt erreichten beide 9,0 Liter. Der Hyundai, als Einziger für Normal-

benzin statt Super verdichtet, nahm auf der Normrunde nur 0,2 Liter mehr zu sich. Der Testverbrauch war allerdings empfindlich höher – 10,2 Liter.

Womit enden die meisten Autos dieser Welt? Richtig, mit den

Gepäckräumen, die bei Coupés nicht die wichtigste, aber eine größere Rolle als der Fondraum spielen dürften.

Hier profitiert der Ford erneut von seinen großen Abmessungen und führt ein stattliches Staufach

ins Feld. Die Rede ist von 428 Liter Fassungsvermögen. Das sind nur 30 Liter weniger, als beispielsweise ein Ford Mondeo vorweist. Gut und sehr ungewöhnlich für ein Auto mit großer Heckklappe: Die beiden umlegbaren Rücksitzlehnen lassen

Toyota Celica



Rein formal bricht der Celica mit den Traditionen seiner Vorgänger. **DIE HUTZE AUF DER MOTORHAUBE** ist nicht etwa reine Attrappe, sondern ein zusätzlicher Lufteinlass

Fahrwerk, Bremsen, Lenkung und Schaltung lassen keinen Zweifel, dass der Celica ein ernsthafter Sportwagen sein will. Etwas mehr Power unter der Haube würde ihm die Anerkennung erleichtern



Die Sitzposition ist gewohnheitsbedürftig. **DIE BREITE MITTELKONSOLE** verhindert eine entspannte Haltung



Die **SPORTSITZE** bieten sehr guten Seitenhalt. Selbst die integrierten Kopfstützen sind okay



DER GEPÄCKRAUM ist sauber ausgekleidet. Er fasst 365 Liter ohne die Lehnen vorzuklappen



Die drei Coupé enden nicht etwa irgendwie, sondern bieten auch aus rückwärtiger Ansicht markante Formen. Jedes für sich erscheint wie aus einem Guss

sich nur vom Kofferraum aus entriegeln.

Im Toyota und Hyundai hingegen kommt ein in den Fahrgastraum eingedrungener Langfinger problemlos ans Gepäck, denn die Lehnen-Entriegelung erfolgt vom Innenraum aus. Dass die Kofferräume generell erst über störend hohe Ladekannten hinweg zu erreichen sind, wird ihn nicht stören. Die legitimen Benutzer hingegen, die Bierkästen oder andere schwere Objekte hineinwuchten müssen, umso mehr.

Der Kofferraum des Celica ist mit 365 Liter immerhin 35 Liter größer als der eines VW Golf. Wie das nur 288 Liter fassende Staufach des Hyundai ist er sauber ausgekleidet. Eine spezielle Ablagerinne verhindert, dass Kleinzug haltlos hin- und herrutscht.

Die großen Klappen schwenken allesamt an Gasdruckhebern nach oben – beim Hyundai etwas widerwillig. Da die Klappe des Celica an die Zentralverriegelung angeschlossen ist und über einen Öffnungshebel verfügt, ist sie während der Fahrt – und damit auch beim Stillstand vor einer roten Ampel – immer unverschlossen. Es sei denn, sie wurde eigens mit dem Zündschlüssel abgesperrt.

Damit der Kofferraum stets vor unliebsamen Überraschungen sicher ist – in südlichen Ländern keine Seltenheit – haben Ford und Hyundai besser vorgesorgt. Griffhebel an ihren Heckklappen gibt es nicht. Das Entriegeln erfolgt ausschließlich vom Innenraum aus. Und auch die Türen sind besser

gesichert. Die Innenverriegelung wirkt auf beide gleichzeitig. Beim Toyota hingegen müssen die Eingänge einzeln von innen versperrt werden.

Was hat uns noch gestört oder gefallen? Beim Hyundai nervten ein Dröhngeräusch in der Instrumententafel und die nur unwillig schließende Heckklappe. Gut hingegen seine großen Zughandgriffe an den Türrahmen und seine rot strahlenden Warnlampen an den Türinnenseiten.

Beim Toyota irritierten die ständig beleuchteten Instrumente, die eingeschaltete Scheinwerfer suggerieren – die Hinweisleuchte dafür ist zu klein. Sind die Scheinwerfer tatsächlich in Funktion, regelt sich die Instrumentenbeleuchtung so weit herunter, dass von den Anzeigen tagsüber nicht viel zu erkennen ist. Als nützliches Detail empfanden wir das kleine Einsteckfach für die Zunge des Beifahrergurtes, wenn er unbenutzt an der B-Säule hängt – Klappern ausgeschlossen.

Beim Ford ist die Beleuchtung der Heckklappenentriegelung hilfreich. Denn tief unten im Fußraum wäre der Druckknopf sonst kaum zu finden. Das tempobegrenzte Notrad weckte allerdings keine Begeisterung. Der raue und billige Filzbelag, mit dem der Kofferraum ausgekleidet ist, ebenfalls nicht. Denn dieser wurde ausgesprochen nachlässig verlegt und wirkt alles andere als Vertrauen erweckend.

Auch das ist schließlich Optik. Und darauf, das wissen wir, haben Coupé-Käufer schließlich ein besonderes Augenmerk.

FORD

Der Ford aus den USA sicherte sich durch sein vergleichsweise großes Raumangebot einen Punktevorsprung. Selbst der mangelhafte Qualitätseindruck konnte den nicht schmälern. Für einen Platz an der Spitze reichte er aber nicht. Dafür ist der Cougar einfach zu sehr Durchschnitt.

HYUNDAI

Hoher Verbrauch und lange Bremswege, kleiner Gepäckraum und kaum Platz im Fond – damit lässt sich das Punktekonto nur schlecht füllen. Selbst der günstige Grundpreis reicht dafür nicht aus.

TOYOTA

Sehr gute Verarbeitung, tolle Bremsen, präzise Lenkung, exakte Schaltung und ein Fahrwerk, wie es von einem Sportwagen erwartet wird. Da stehen selbst der vergleichsweise hohe Preis und die Enge im Fond dem Sieg nach Punkten nicht entgegen.

mot Urteil

Bewertungskriterien	Max. Punktzahl	Ford Cougar 2.0 16V	Hyundai Coupé 2.0 FX	Toyota Celica S 1.8 16V
ALLTAG/NUTZEN				
Zustieg vorn	10	7	6	6
Zustieg hinten	10	2	1	1
Platz vorn	20	14	12	12
Platz hinten	10	4	2	2
Raumaumnutzung	10	5	3	4
Sitze vorn	15	10	12	11
Sitze hinten	10	3	2	2
Gepäckraumgröße	10	7	3	5
Variabilität / Beladbarkeit	10	3	3	4
Zuladung	10	6	4	5
Überreich	10	5	5	5
Ausstattung	20	18	11	13
Bedienung / Ergonomie	20	14	14	15
Heizung / Lüftung	15	12	13	12
Qualitätseindruck	20	10	13	15
Summe Nutzen	200	117	104	112
FAHREN/SICHERHEIT				
Motorcharakteristik	20	14	14	12
Motorlaute	5	4	3	2
Gangwechsel	10	7	7	10
Getriebebestufung	5	4	4	4
Traction	5	3	3	2
Überholweg	10	5	6	6
Spitze	5	5	5	5
Bremsen kalt	20	14	11	18
Bremsen warm	10	9	7	10
Lenkung	10	8	8	10
Geradeauslauf	5	4	4	4
Kurvenverhalten	20	17	17	18
Ausweichen unbeladen	15	12	12	13
Ausweichen beladen	10	8	7	8
Innengeräusche	10	7	7	6
Federung / Dämpfung	20	11	11	12
Licht	10	6	7	7
Airbag	5	3	2	3
Gurtsystem	5	4	4	4
Summe Fahren	200	145	139	154
KOSTEN/UMWELT				
Kaufpreis	20	8	12	7
Verbrauch	30	16	13	16
Kraftstoffkosten	10	4	5	4
Abgasreinigung	5	5	5	5
Steuer	5	4	4	4
Versicherung	10	10	10	10
Garantie	5	2	4	4
Wiederverkauf	10	5	4	5
Recycling	5	4	4	4
Summe Kosten	100	58	61	59
Urteil	500	320	304	325