

Beim Cougar treibt Ford das scharfkantige Design auf die Spitze. Aus jedem Blickwinkel besticht das Coupé mit ungewöhnlicher Linienführung und raffinierten Details wie hier dem Rücklicht. Doch ist der Cougar mehr als ein Schönling, setzt das Spitzenmodell im Ford-Programm auch im Fahralltag neue Maßstäbe?

*Spitzenmodell*

Von Alexandra Haack  
mit Fotos von Jochen Richter

**D**ie doppelte Staatsbürgerschaft – der Cougar besitzt sie längst. Erdacht, gezeichnet und entwickelt wurde er in Merkenich bei Köln und Dunton/ Großbritannien, vom Fließband läuft er im Werk Flat Rock/USA. Doch den Multi-Kulti-Mix mag keiner so recht glauben: „Das ist doch ein Ami“, gibt sich etwa ein Nachbar überzeugt.

Unbemerkt aus dem Cougar auszusteigen, gelingt nur selten. Zu auffällig ist das 4,70 Meter lange Coupé gestaltet. Bögen, Ecken und Kanten – die Ford-Designer haben tief in die Formenkiste gegriffen. Und doch wirken die diversen futuristischen Details nicht verspielt, sondern passen ins Styling-Konzept.

Abstriche an die Funktionalität werden der Form zuliebe nur wenige gemacht. Statt Griffplatten wären beispielsweise Bügelgriffe sicherer gewesen, denn sie erlauben im Falle eines Falles ein Öffnen der Türe mit voller Kraft. Die Ladekante des Gepäckraums thront zwischen den beiden großen dreieckigen Rückleuchten in 83 Zentimeter Höhe. Koffer müssen hoch hinauf gestemmt werden.

Doch die Anstrengung ist nicht umsonst: Mit 410 Liter bietet der Cougar ein ordentliches Gepäckraumvolumen, das auf dem Niveau von Peugeot 406 (390) und BMW 3er Coupé (Fahrbericht in Ausgabe 6/99, 410 Liter) liegt. Die Federbeindome schränken die Ladebreite nur geringfügig ein. Wer mehr transportieren möchte, kann die Rücksitzlehnen mittig geteilt umlegen. Bei dachhoher Beladung stehen dann bis zu 930 Liter Volumen zur Verfügung. Zum Entriegeln muß vom Kofferraum aus ein Knopf gezogen werden. Das funktioniert tadellos, doch die klöbigen Plastikhalterungen passen nicht recht zum Designanspruch des Cougar.

Im Innenraum gibt sich der Cougar als Freund der ersten Reihe. Fahrer wie Beifahrer sind gut untergebracht. Weder die flachstehende Frontscheibe noch der Dachhimmel rücken den Vordersitzenden zu nah auf die Pelle. Die hinteren Plätze des als Viersitzer



**Raubkatze:** Dieses Emblem zielt das Cougar-Lenkrad. Der Innenraum greift die Formensprache der Karosserie auf. Doch Materialwahl und Verarbeitung enttäuschen. Ab Werk gibt's Ledersitze mit langer Schenkelaufgabe

**Checkpanel:** Die Leuchten in der Dachkonsole mahnen die Wartung an und warnen vor Glattteis oder Verschleiß der Bremsbeläge

**Designerstück:** Selbst die Türgriffe sind ungewöhnlich geformt. Vier Lautsprecher besitzt die „Wild at heart“-Version serienmäßig



**Kellschrift:** Die Form der Griffplatte paßt zum Cougar, Bügel wären aber sicherer. Zentralverriegelung per Funk ist Serie



**Höhle:** Die hinteren Sitze haben kurze und stark nach unten geneigte Flächen. Die Lehnen lassen sich einzeln umlegen



**Schokoladen-selten:** Von vorn und hinten besticht der Cougar mit ungewöhnlicher Linienführung. Mit einer Höhe von 1,35 Meter kauert er sieben Zentimeter tiefer als ein Mondeo auf der Straße. Die schmale Ladekante liegt mit 83 cm recht hoch

zugelassenen Ford sind dagegen als Notlösung zu interpretieren. Trotz der stark nach hinten geneigten Sitzmulden ist die Kopffreiheit gering. Der Getränkehalter zwischen den beiden Plätzen ist zwar eine nette Geste, doch auch die kurzen Sitzflächen sprechen gegen einen längeren Aufenthalt. Der Zustieg ist eng, obwohl die Vordersitze etwas nach vorn fahren, nachdem ihre Lehnen auf die Sitzflächen geklappt wurden.

Weitaus angenehmer reist es sich auf dem Gestühl der ersten Reihe. Bei allen Sechszylinder-Versionen ist es mit Leder bezogen. Die Sitzfläche bietet auch den Oberschenkeln großgewachsener Passagiere genügend Auflage. Und die Lendenwirbel erfahren ebenfalls Unterstützung.

Übung ist allerdings bei der Einstellung der Sitzposition vonnöten: Weil seitlich zu wenig Platz zwischen Sitz und Tür war, ist der Verstellmechanismus des elektrisch einstellbaren Fahrersitzes an dessen Stirnfläche untergebracht. Wer nun den Sitz justieren will, muß sprichwörtlich um die Ecke denken.

Ansonsten ist die Funktionalität der zum Teil aus anderen Ford-Modellen bekannten Instrumente und Bedienelemente tadellos. Dennoch enttäuscht die Instrumententafel. Obwohl der Start des Cougar unter anderem für eine leichte Überarbeitung des Interieurs verschoben wurde (siehe Ausgabe 12/98), können Materialauswahl und Verarbeitung nach wie vor nicht vollends überzeugen. Trist und kratzempfindlich wirkt der schwarze Kunststoffbezug der oberen Hälfte des Armaturenrägers. Auch die scharfen Kanten des auf dem Mitteltunnel zwischen den Sitzen untergebrachten Stifthalter hinterlassen einen nachlässigen Eindruck.

Lässig, aber nicht übermütig geht der V6 der hier getesteten Topversion zu Werke. Der aus dem Mondeo bekannte

Motor schöpft aus 2,5 Liter Hubraum 170 PS – ein Wert, der sich auf dem Prüfstand bestätigte. Der Sechszylinder klingt wie ein großvolumiger Ami und zieht nach etwas Anlauf ordentlich, aber nicht spektakulär durch. Die leichte Einbuchung in der Drehmoment-Kurve (siehe rechts) liegt am Schaltsaugrohr, ist in der Praxis aber nicht zu spüren. Die Verbrauchswerte sind mit 8,9 und 10,9 Liter Super/100 km im mot-Zyklus und im gesamten Test guter Durchschnitt.

Fahrwerk (McPherson-Federbeine vorn, Einzelradaufhängung an Quer- und Längslenkern hinten) und Abstimmung des Cougar haben die Techniker weitgehend vom Mondeo GT übernommen. Das Coupé wurde allerdings etwas tiefer gelegt und besitzt härtere Federn und Stabis. Dennoch gesellt sich der Cougar eher zur komfortablen, denn zur sportlichen Coupé-Fraktion. Langgezogene Autobahnkurven werden mit Seitenneigung durchfahren, Bodenwellen mit leicht verzögertem Einfedern quittiert. Die Lenkung des Fronttrieblers ist weitgehend frei von Antriebseinflüssen und spricht direkt an.

Ansprechend formulieren wollte Ford wohl die Namen der einzelnen Versionen. „Wild at heart“ heißt das hier getestete Modell. Es beinhaltet eine umfangreiche Ausstattung. Sicherheit (vier Airbags, Antriebsschlupfregelung) wie Komfort (Fensterheber, Klimautomatik, HiFi-System, Bordcomputer) kommen nicht zu kurz. Dennoch dürfte der Preis von 52.200 Mark für eine nur geringe Verbreitung sorgen. Denn für nur 600 Mark mehr gibt's schließlich auch den Audi TT. Und der kann selbst in puncto Design einem Cougar die Spitze streitig machen. □

**Ford Cougar 2.5 V6 24V „Wild at heart“**



**MESSWERTE**

**Beschleunigung**

0 bis 60 km/h	4,1 s
0 bis 100 km/h	8,4 s
0 bis 140 km/h	16,2 s
0 bis 160 km/h	22,4 s

**Durchzug**

60 bis 100 km/h (IV. Gang)	8,5 s
60 bis 120 km/h (IV. Gang)	13,1 s
80 bis 140 km/h (V. Gang)	20,7 s
80 bis 160 km/h (V. Gang)	29,6 s

**Gangreichweiten**

I/II	58/96 km/h
III/IV	131/172 km/h

**Innengeräusche**

50/100 km/h (IV. Gang)	60/70 dB(A)
130/160 km/h (V. Gang)	73/77 dB(A)

**Tachoabweichung**

30/50 km/h	eff. 28/48 km/h
100/130 km/h	eff. 98/126 km/h

**Gewichte**

Testwagen	1428 kg
Tatsächliche Zuladung	367 kg

**WERKSANGABEN**

**Preis**

Coupé	52.200 Mark
Metallic-Lack	860 Mark
Anhängerkupplung, abnehmbar	1.585 Mark

**Unterhaltskosten**

Summe Fixkosten/Jahr <sup>1</sup>	2376/10.032 Mark
Summe Betriebskosten/Jahr <sup>2</sup>	3426 Mark
Gesamtkosten/Jahr <sup>1,2</sup>	5802/13.458 Mark
Gesamtkosten/km <sup>1,2</sup>	38,7/89,7 Pfennig

**Motor und Antrieb**

Motortyp	Otto
Zylinder/Bauart	6/V
Ventile pro Zylinder	4
Leistung	125 kW (170 PS) bei 6250/min
Max. Drehmoment	220 Nm bei 4250/min
Hubraum	2544 cm <sup>3</sup>
Bohrung/Hub	82,4/79,5 mm
Getriebeart/Stufen	Schalt/5
Antrieb	Vorderrad
Bremsen vorn/innenbei	Scheiben/278 mm
hinten	Scheiben/253 mm

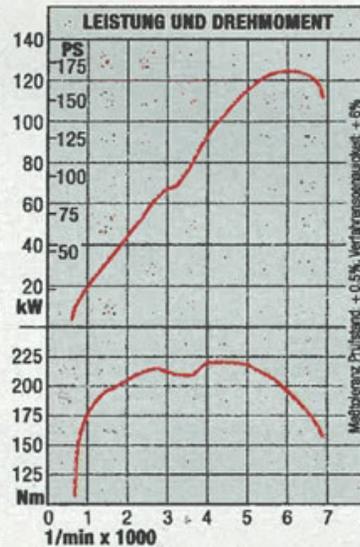
**Abmessungen/Gewichte/Füllmengen**

Gepäckraum	410 – 930 L/VDA
Zulässiges Gesamtgewicht	1795 kg
Länge/Breite/Höhe	4699/1780/1346 mm
Radstand	2704 mm
Tankinhalt/Kraftstoffart	57 L/Super

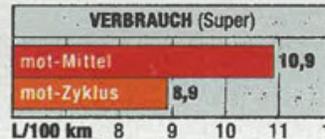
**Fahrleistungen**

Spitze	225 km/h
0 – 100 km/h	8,6 s

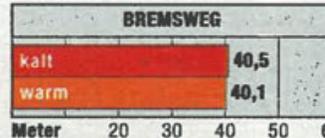
<sup>1</sup> Ohne/mit Wertverlust –  
<sup>2</sup> Bei 15.000 km Jahresefahrleistung



Gemessene Leistung und Drehmoment:  
• 124 kW (169 PS) bei 6000/min  
• 222 Nm bei 4300/min  
Ermittelt auf Bosch-Prüfstand FLA-203



**mot-Mittel:** Praxisverbrauch auf 3000 km gemischte Fahrweise.  
**mot-Zyklus:** Ökonomische Fahrweise auf 50% Landstraße, 30% Autobahn, 20% Stadt.



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

Meßbedingungen	Luftdruck: 996 mbar	Bereifung: 215/50 R 16 V
Temperatur: -1 °C	Beladung: 186 kg	Michelin Pilot HX MXM



**PUNKTEWERTUNG**

Innenraum	●●●●○
Ausstattung	●●●●○
Sitze	●●●○
Fahrkomfort	●●●○
Sicherheit	●●●●○
Fahreigenschaften	●●●○
Verbrauch	●●●○
Preis	●●●○
<b>mot URTEIL</b>	●●●○