

Von Thomas M. Imhof
mit Fotos von Jürgen Zerha

Nur ein Überbleibsel der nun abgelaufenen Probezeit bleibt weiter bestehen: Gebaut wird der Cougar, unter dem Markennamen Ford für Europa und Mercury für Amerika, unverändert im US-Werk Flat Rock im Bundesstaat Michigan. Seite

an Seite mit der US-Version des Mazda 626. Ansonsten ist er ein Ford-Produkt pur, gestylt in den Studios von Merkenich bei Köln und Dunton, Großbritannien – unter der Ägide des wie immer begeisterungsfähigen Claude Lobo, der schon dem Capri seine Handschrift verliehen hatte. Eigentlicher Chefdesigner war nicht ohne Zufall Darrell Behmer. Er ist der Sohn von

Raymond Behmer, der vor 35 Jahren schon einmal einen US-Cougar mit Shelby Cobra-Power unter der Haube aufs Reißbrett gezeichnet hatte.

Wer dachte, mit Ford Ka und Puma sei erst einmal das Ende des sogenannten New Edge Designs gekommen, wird beim Anblick des Cougar eines Besseren belehrt: Noch messerschärfer zu-

geschnittene Linien, noch mehr subtile Sicken, die das Auge bannen, noch mehr dreieckige Formen, die sich auch bei Rückspiegeln, Türgriffen und der dritten Bremsleuchte fortsetzen. Er ist ganz das Gegenteil zum elegant-rühigen Pininfarina-Design eines Peugeot 406 Coupé – entweder man liebt den Cougar oder verab-scheut ihn.

Ist der Puma so etwas wie ein kleiner Boyracer, eine Fahrmaschine mit klaustrophobisch enger Zelle, verkörpert der Cougar vom Innenraumkonzept eher den Gran Turismo alter Schule. Wie uns die Marktforscher lehren, werden diese Mobile primär von Menschen im Alter von 45 bis 65 Jahren gefahren. Empty nesters, deren Kindern schon wieder aus

dem Haus sind. Daher hat der Cougar im Fond recht wenig Platz – auch die tief ausgeformten Schallsitze und die hoch angebrachten Scharniere der Heckklappe können über die mangelnde Kopffreiheit nicht hinwegtäuschen. Im Vergleich zu Peugeot 406 Coupé oder Honda Prelude fühlen sich hinten höchstens Kinder und kleinvüchsige Erwachsene ohne zu

fällige Formen wohl. Andererseits ist die Kopffreiheit vorn selbst mit Schiebedach völlig in Ordnung, man sitzt auch nicht so nah an der Scheibe wie zum Beispiel im Peugeot 406 Coupé. Ein weiteres Cougar-Plus ist der für Coupé-Standards stattliche Kofferraum von 410 Litern, der sich nach Umklappen der Lehnen bis auf 930 Liter erweitern lässt.

Im Cockpit blüht der Cougar-Fahrer auf eine deutlich konservativere, gleichwohl fahrerorientierte Instrumentenlandschaft als zum Beispiel im Ka. Schalter und Hebel stammen zum Großteil aus dem großen Ford-Teilelager, ihre Erreichbarkeit ist ohne Tadel.

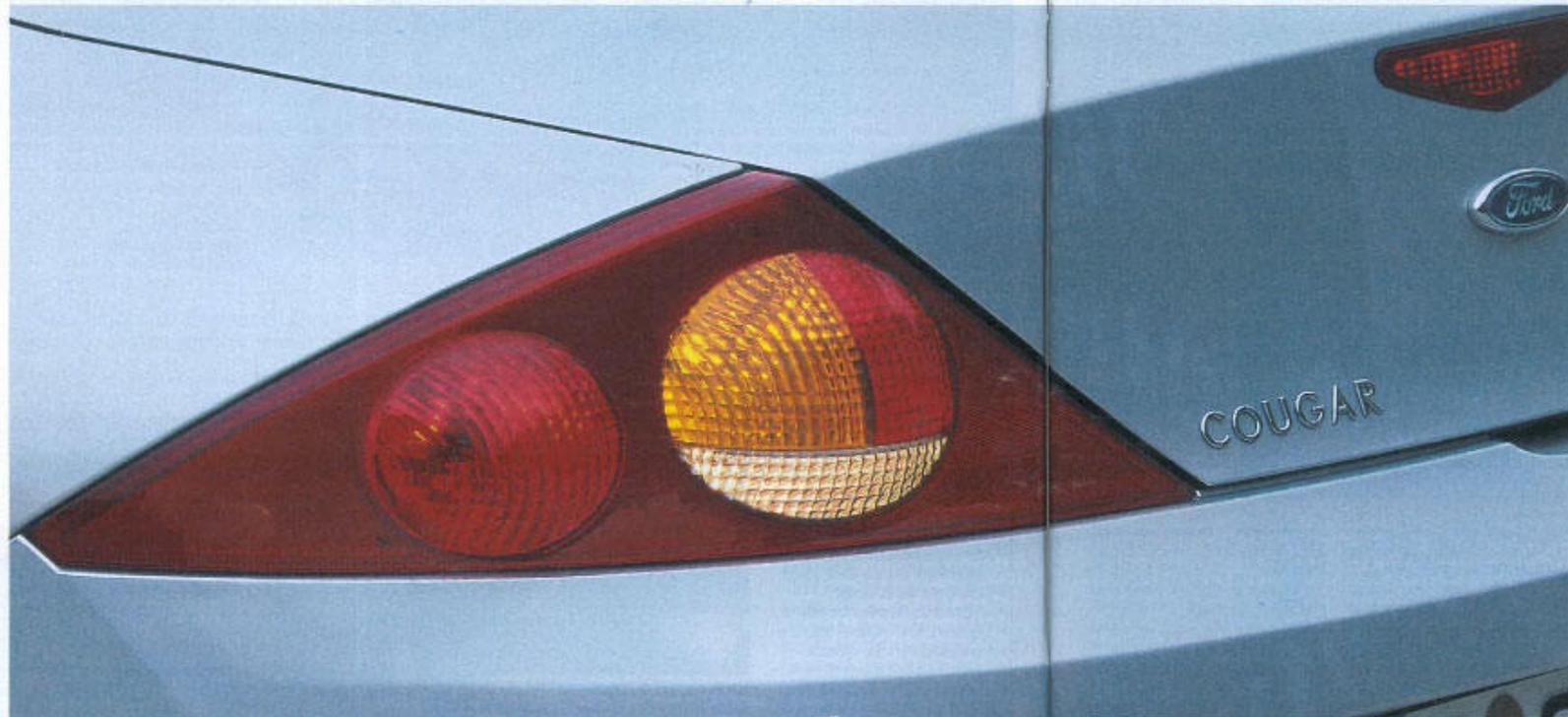
Die Türaschen sind sehr klein, überhaupt sieht es mit Ablagen eher mager aus. Leider wirken auch manche Kunststoffe billig und schmälern die Qualitätsanmutung ebenso wie das lausige Geräusch, das beim Schließen des Handschuhkastendeckels entsteht. Besonderen Unwillen erweckt die schwarz-stumpfe Oberfläche des Instrumententrägers.

Natürlich werden so bestens Spiegelungen in der Scheibe unterdrückt, doch Ford reagiert schnell auf die Kritik und kündigt zur Markteinführung eine soft-

lackierte Ausführung an. Auch der direkt vom Mondeo übernommene Schaltknopf wird noch einer sportlicheren Ausführung weichen – ein Alu-Ball wie im Puma schien den Cougar-Machern jedoch zu keck.

Ford bietet den Cougar zur deutschen Markteinführung in zwei Motorisierungen an – mit stark überarbeitetem Vierzylinder der Zotec-Serie mit 130 PS (gebaut im Motorenwerk Bridgend in Wales) und dem bekannten 2,5 Liter-Duratec-V6 mit hohligbohrten Nockenwellen, der aus dem Werk Cleveland (USA) bezogen wird.

Der Sechszylinder hängt gut am Gas und wartet bei 2000 Touren bereits mit 90 Prozent seines maximalen Drehmoments auf. Das paßt gut zum Gesamtcharakter des Wagens als Langstreckenfahrzeug. Dennoch taucht die Frage auf, ob 170 PS langfristig genug sind, zumal die Konkurrenz zum Teil stärker powert. Dr. Ulrich Eichhorn, Manager Fahrzeugdynamik, schließt nichts aus: „Das Fahrwerk könnte leicht mehr als 200 PS vertragen. Vom Duratec-V6 gibt es in den USA eine Dreiliter-Variante mit 190 PS. Aber wir könnten auch etwas ganz anderes machen.“



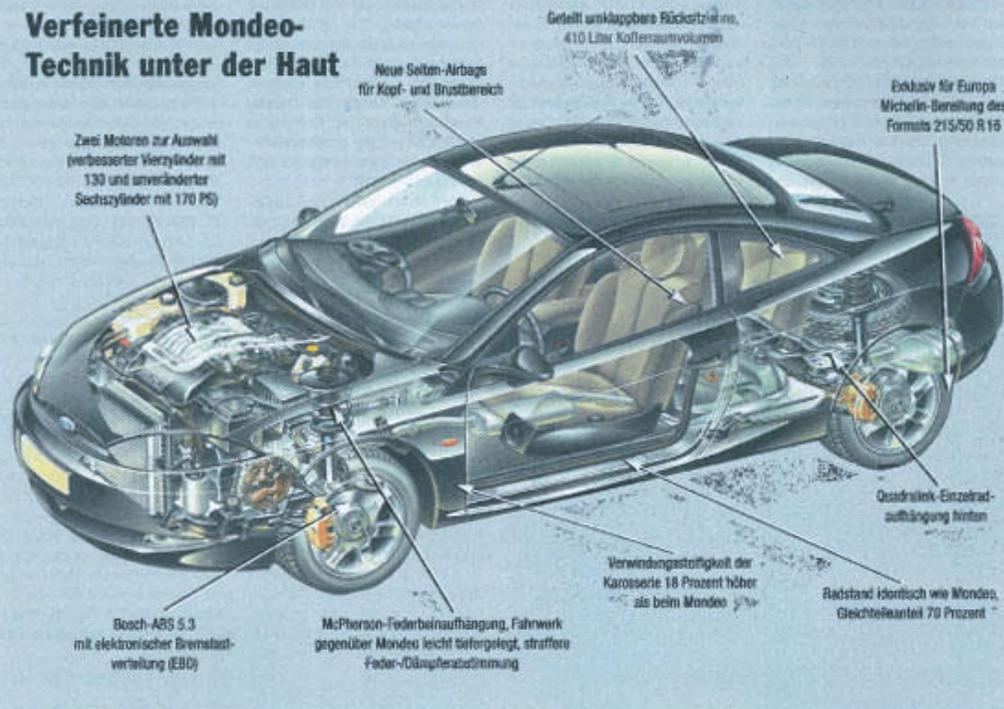
Genug geprobt

Ein reinrassiger Ford ist der glücklose Probe nie gewesen. Denn unterm Blech war er identisch mit Mazdas MX-6. Nun besinnt sich Ford seiner Tugenden und läßt die Raubkatze Cougar mit Hilfe hauselgener Technik fauchen. Story über den wahren Capri-Erben.



Fords New Edge Design in bislang radikalster Ausprägung: Scharf geschnittene Linien und markante Bögen verleihen sich zu einem Außen, das man lieben, aber auch hassen kann. Die obere Linie der Rückleuchten führt nahtlos in die Stoßfänger weiter, die hinter Kunststoff-Stroschelben verborgenen Projektions-Scheinwerfer erinneren an die Puma-„Augen“

Verfeinerte Mondeo-Technik unter der Haut



Zwei Motoren zur Auswahl (verbessertes Vierzylinder mit 130 und unveränderter Sechszylinder mit 170 PS)

Neue Seiten-Airbags für Kopf- und Brustbereich

Gefüllte umklappbare Rückstuhllehne, 410 Liter Kofferraumvolumen

Exklusiv für Europa Michelin-Bereifung des Formats 215/50 R16

Quadrallrad-Einzelradaufhängung hinten

Verwindungssteifigkeit der Karosserie 18 Prozent höher als beim Mondeo

Radstand identisch wie Mondeo, Gleichteilanteil 70 Prozent

Bosch ABS 5.3 mit elektronischer Bremslastverteilung (EBL)

McPherson-Federbeinaufhängung, Fahrwerk gegenüber Mondeo leicht tiefergelegt, straffere Feder-/Dämpferabstimmung

Durchaus erwägenswert ist aber auch der sehr drehfreudige Vierzylinder, dem Ford weitreichende Änderungen angedeihen ließ: Ein ladder-frame (Leiterrahmen), der zwischen Kurbelgehäuse und Ölwanne eingebaut wurde, verbesserte die Steifigkeit vor allem im unteren Drehzahlbereich. Statt hydraulischer Stößel finden sich jetzt mechanische, die leichter und auf Lebenszeit eingestellt sind. Gewicht sparen auch leichtere Kolben und Kolbenstangen.

In der Fahrpraxis macht sich das breiter nutzbare Drehzahlband positiv bemerkbar: So stehen zum Beispiel schon bei 1200/min 80 Prozent des maximalen Drehmoments an. Und alle Maßnahmen zusammen reduzierten das Maß der empfundenen Lautstärke um 50 Prozent. Das ist ein ebenso frappanter Wert wie die um 18 Prozent höhere Verwindungssteifigkeit der Karosserie. Rollt der Cougar im Vergleich zum Mondeo



„Keine exotische Hardware, sondern die ausgefeilte Ausführung von voll verstandenen Systemen“

Dr. Ulrich Eichhorn, Manager Fahrzeugdynamik

doch mit größeren Türen, größerer Heckklappe, breiteren Reifen und strafferer Federung vom Band.

Nach den positiven Fahrindrücken mit Puma, Ka und Mondeo konnten wir beim Cougar viel erwarten. Ford scheute sich nicht, aufs hauseigene Testgelände in Lommel (Belgien) zu laden und gleich vier Konkurrenz-Coupsés bereitzustellen. Die Fahrwerksabstimmung des Cougar basiert auf der des Mondeo GT. Übernommen wurde das bekannte Layout mit McPherson-Einzelradaufhängung und untenliegenden Dreieckslenkern vorn sowie der sogenannten Quadrallrad-Einzelradaufhängung mit je zwei Quer- und einem Längslenker pro Seite für hinten. Alu-Komponenten – wie zum Beispiel beim neuen 3er BMW – hat Ford noch nicht im Plan.

Eichhorn: „Das macht nur Sinn bei einer Fahrwerkskonstruktion, die von Anfang an Alu-gerecht ausgeführt ist.“ Also wird Jaguar

in der neuen Limousine das erste Teilalu-Fahrwerk im Ford-Konzern vorstellen. Elektro-hydraulische oder rein elektrische Lenkungen habe Ford probiert – „13 verschiedene Systeme“ – doch keines habe Fords Anforderungen an Lenkpräzision und Lenkgefühl erfüllt, so seine Ausführungen.

Keine überzüchtete Hardware also, sondern Feintuning des Bewährten. So steht der Cougar vorn fünf, hinten 18 Millimeter tiefer als der Mondeo, sein Schwerpunkt sank um acht Prozent, steifere Federn und Stabis verbessern die Rollstabilität um ein Fünftel, und last but not least stehen nach längeren Diskussionen nun auch die Vierzylinder auf 16 Zoll-Rädern.

Die starr auf dem Vorderachschemel verschraubte Lenkung wurde nochmals reibungsärmer ausgelegt, spricht nun aus der Mittelachse noch direkter an. Vor allem der Sechszylinder ließ sich sehr flüssig über den überwiegend im



Das Cockpit ist fahrerorientiert, jedoch konservativer als die Instrumententafel eines Ka. Zum Teil weniger hochwertige Materialien schmälern den Qualitäts-Eindruck



Schwächer als viele Mitbewerber: 170 PS-V6-Motor



Größer als sonst bei Coupsés: Cougar-Stauraum

TECHNISCHE DATEN			
Modell	2.0 16V	2.5 24V	
Zylinder/Anordnung	4/Reihe	6/V	
Hubraum	cm³	1998	2544
Leistung	kW/PS	96/130	125/170
	bei 1/min	5600	6200
Maximales Drehmoment	Nm	178	220
	bei 1/min	4000	4250
0 – 100 km/h	s	10,3	8,6
Spitze	km/h	209	225
Verbrauch Eurotax	l/100 km	8,3 S	9,5 S
Preis	DM	ab 40 000	ab 47 000
Alle Daten Werkangaben – Kraftstoff: 9 = Super			
		Stand: Mai 1998	

dritten Gang gefahrenen Parcours bewegen. Dabei bleibt er lange neutral, durch sanftes Untersteuern kündigt sich der Grenzbereich an. Ansonsten läßt sich der Ford auch sehr schön mit dem Gespedal steuern. Sprich: Beim Gaswegnehmen lenkt die Hinterachse sanft mit, hilft dem Fahrer dadurch, das Eck anstandslos zu umrunden.

Etwas weniger überzeugend wirkte dagegen der Vierzylinder: Er hat eine weichere Feder-/Dämpfer-Abstimmung. Zur Zeit diskutiert Ford, sein Set-up bis zum Verkaufsstart am 24. September auf das des 24V anzuheben. Tadellos verhielt sich der Cougar auf den beiden Kopfsteinpflaster-Passagen des Kurses, auf denen sich speziell das Fiat Coupé von seiner fragilsten Seite zeigte. Am kritischsten im Grenzbereich war an diesem Tag der Honda Prelude, der mit hektischen Heckschwänken seinem Fahrer die Lust verdarb.

Die Vorgänger des Cougar, Probe I als auch Probe II, konnten in Deutschland nicht annähernd aus dem Schatten des Capri heraus-treten. Das soll sich trotz des voraussichtlich wieder sehr kurzen Lebenszyklus aber ändern. Fürs erste volle Jahr rechnet Ford mit 7000 Einheiten, im Herbst und Winter 1998 sollen noch 2500 unter die Leute kommen. Die Preise

beginnen bei zirka 40 000 Mark für den Vier- und 47 000 Mark für den Sechszylinder. Zunächst übrigens nur mit Fünfgang-Schaltgetriebe, eine Automatik (Vergang mit Overdrive) reichen die Kölner erst ab Januar 99 nach.

Das Ausstattungspaket ist mit ABS, Klimaanlage, Servolenkung und vier Airbags gut gefüllt, der Sechszylinder erhält zusätzlich Nebelscheinwerfer, Lederausstattung, beheizbare Sitze, Höhenverstellung für den Fahrersitz, blankpolierte Alu-Räder und eine Zweikanal-Antriebs-Schlupfregelung. Diese Traktionshilfe bremst bei niedrigen Geschwindigkeiten das Rad mit der geringeren Traktion ab, bei höheren Tempi nimmt das Motor-Management die Leistung automatisch zurück.

Mit Puma und Cougar hat Ford nun zwei Raubkatzen im Markt. Die Probezeit ist vorbei, jetzt gehen gleich zwei Capri-Fischer auf Kunden-Fang im Coupé-Teich. □

DIE CAPRI-ERBEN

Coupsés von Ford

Schmerzhaftes Lücke nach Capri-Abschied.

Der im Stil der Zeit – lange Haube, kurzes Stammelheck – geformte Capri ist bis heute das erfolgreichste Ford Coupé aller Zeiten. Vom Capri I (1969-73) und Capri II (1974-84) wurden zusammen weltweit 1 780 000 Exemplare gebaut, davon gingen 408 306 nach Deutschland. Nach dem Ende des Hecktrieblers klappte bis 1991 eine Coupé-Lücke in Ford-Programm. Sie wurde erst wieder gefüllt durch den aus den USA importierten Probe mit Vierzylinder-Turbomotor. Schon dieses Modell wurde im gemeinsam mit Mazda und Ford betriebenen Werk Flat Rock produziert. Beim Nachfolger ging die Kooperation noch weiter – Fahrwerk und Plattform waren mit Mazdas MX-6 identisch.



Der Capri (1969-1984): Ford-Pendant zum Manta



Probe I: Der Ami fand hierzulande 16 169 Käufer



Probe II: Bauzeit nur vier Jahre; 15 584 Verkäufe



Cougar: Produktionsstart am 15. Juni in den USA