

Raubtier oder Hauskatze?

Nach dem (kleinen) Puma muß jetzt der (große) **Ford Cougar** seine Sportlichkeit unter Beweis stellen



Michigan/USA, gebauten Cougar tiert es mit einem immer noch deutlichen Untersteuern. Anders als die Ford-Verantwortlichen finden wir das Fahrwerk aber immer noch zu weich abgestimmt. Eine härtere Auslegung würde sicherlich noch mehr Fahrträglert garantieren. Was aber natürlich eine Frage des persönlichen Geschmacks bleibt. Deutliche Kritik muß sich die Lenkung gefallen lassen, sie fühlt sich speziell bei schnellen Richtungswechseln teigig an. Belleibe keine Frage des Geschmacks ist, daß die Bremsen unterdimensioniert sind. Bei schnell gefahrenen Bergstraßen läßt die Wirkung näm-

lich schon nach wenigen Bremsmanövern nach. Als Antrieb stehen für den Ford Cougar ein 2,0-Liter-Vierzylinder mit 125 PS und der von uns gefärrene 2,5-Liter-V6-Motor mit 170 PS zur Wahl. Das im Klang etwas rauh agierende Triebwerk soll ihn in 8,6 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h beschleunigen und für eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h sorgen. Dies reicht zwar aus, um relativ zügig voranzukommen, bei der Optik des Cougar dürfte es unter der Motorhaube aber ruhig noch ein wenig schwungvoller zugehen. Mit einem Preis, der bei rund 43000 Mark für das Einstiegsmodell liegen soll (der genaue Preis stand bei Redaktionsschluß noch nicht fest), platziert Ford den Cougar in die Marktücke, die der Opel Calibra hinterlassen hat. 20000 Einheiten pro Jahr in Europa zu erreichen dürfte für Ford bei dem, was geboten wird, kein Problem sein. Ob es allerdings gelingt, den jungen, sportlich ambitionierten Fahrer mit dem Cougar zu erreichen, bleibt zu bezweifeln. Da fehlt es dann doch noch etwas an der nötigen Dynamik. Die Ford-Tuner werden sich wohl jetzt schon die Hände reiben. Jürgen Schramke

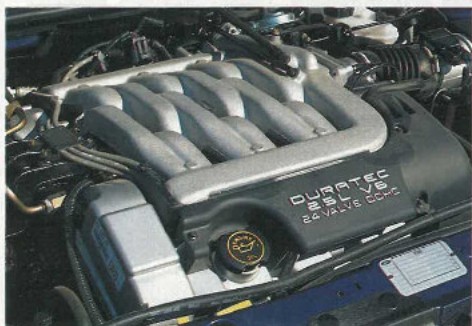


Optisch störend - die großen Überhänge und die sehr wuchtigen Stoßfänger



Erst kam der fast babyhaft wirkende Puma, nun kommt im September der große neue Cougar. Der übrigens vom Namen her ebenfalls ein Puma (indianischer Cougar = Berglöwe oder Puma) ist - und ja auch aussieht wie die ausgewachsene Version des geschmeidigen kleinen Coupés. Daß 70 Prozent seiner Bauteile vom Mondeo stammen, sieht man dem Cougar wahrlich nicht an. Die Scheinwerfer mit ihren Wölbungen funkeln grimmig wie die Augen der echten Raubkatze, wenn sie auf Beutezug ist, und auch die eigenwillige Form der Rücklichter gefällt. Lediglich die langen Karosserieüberhänge - trotz gleichem Radstand ist der Cougar rund 15 Zentimeter länger als der Mondeo - deuten auf die Verwandtschaft hin.

Der Innenraum mit dem geschwungenen Cockpit, klar gezeichneten, grau unterlegten Instrumenten, kühlen Bögen in den Türverkleidungen sowie neu geformte Sitzen wirkt sehr modern und peppig und tibet tatsächlich einen besonderen Reiz aus. Warum allerdings die Mittelkonsole aus dem Mondeo übernommen wurde, ist nicht recht verständlich - sie wirkt im Gegensatz zur übrigen Anmutung einfach zu bieder. Von der technischen Basis her ist der Cougar unter dem Blechkleid ein modifizierter Mondeo GT, dank vieler Detailverbesserungen aber doch ein völlig neues Auto geworden. Vor allem dem Fahrwerk wurde viel Aufmerksamkeit gewidmet. Härtere Federn und Dämpfer sowie dickere Querstabilisatoren sorgen für ein relativ sportliches Handling. Um die Biegekräfte zu reduzieren, wurden die Federbeine stärker nach innen geneigt. Die Spur ist jetzt sieben Millimeter breiter, und die Karosserie liegt 32 Millimeter näher an der Straße als beim Mondeo. Besondere Mühe machten sich die Ford-Techniker auch mit der Hinterachse. Und das Ergebnis kann sich sehen lassen. Lastwechselreaktionen sind für den in Flat Rock,



Dem 170-PS-Motor fehlt der Biß - Optik und Fahrwerk vertragen mehr

Tierisch - Front mit geöffnetem Maul. Polierte Alufelgen gibt es gegen Aufpreis



Akzentuiert - Innenraum-Design mit dem für die Coupé-Klasse nötigen Pop

Das überarbeitete Fahrwerk garantiert ein sicheres Fahrverhalten



DATENBLATT COUGAR	
TECHNIK	
Motor	V-Sechszylinder
Ventile pro Zylinder	4
Hubraum (cm³)	2544
Verdichtung	9,7:1
Leistung (PS/kW)	170/125 bei 6250 U/min
Drehmoment (Nm)	220 bei 4250 U/min
Leistungsgew. (kg/PS)	9,5
Kraftübertragung	V-förmig-Schaltgetriebe, Frontantrieb
Fahrwerk	Rundum Einbaufederung, vorne McPherson-Federbeine, Dreiecklenker, Stabilisator; hinten Querslenker, Zugstange, Stabilisator
Bremsen	vielseitig Scheibenbremsen, v. Innenblei, ABS
Räder	6,5 x 16
Reifen	215/50 R 15V
Leergewicht (kg)	1455
Tankinhalt (Liter)	60
MESSWERTE*	
0-100 km/h (s)	8,6
v _{max} (km/h)	225
Verbrauch (l/100 km)	9,5 Super
KOSTEN**	
Typische HP/TK/VK	steht noch nicht fest
Steuer	steht noch nicht fest
Halbpreis 100% RTD	steht noch nicht fest
TK 100%, 300 SB R6	steht noch nicht fest
VK 100%, 1000 SB R7	steht noch nicht fest
Grundpreis (DM)	ab ca. 49 000
*Nennleistung bei 2000 U/min. **Staat, Versicherung, DM/Jahr	

The new Look

Raum auf der Straße. Ist sich der Lack des neuen Opel Astra schon mit einem individuellen STEINMETZ-Aerodynamikprogramm versehen aus Frontspoiler, Sportspiegel, Heckspoiler und Heckspoiler verpart. Zusammen mit dem typischen STEINMETZ Kühlergrill und STEINMETZ Felgen der Dimensionen 15" x 17" bringt der Astra so noch mehr Leben auf die Straßen. Überzeugen Sie sich selbst - bei Ihrem freundlichen Opel-Händler.

STEINMETZ
OPEL-TUNING

STEINMETZ GmbH Opel-Tuning
Rheinstraße 35 146 - 54078 Aachen
Tel. 0241 9227277 Fax 0241 9227774
E-Mail: info@steinmetz.de

STEINMETZ ist Mitglied im GDT e.V.
Kontrollnummer: B4006 DM 15-
SILBERNE FZ - zertifiziert

BRIDGESTONE