



Ford gelaufen



Das sportliche Aushängeschild der Marke Ford geht in den Ruhestand: Bei seiner Abschiedsvorstellung bewies der Cougar V6 im Dauertest von sport auto über 100 000 Kilometer Stehvermögen

Wenn es stimmt, dass wahre Schönheit nicht von äußeren, sondern von inneren Werten abhängt, dann ist der Ford Cougar zweifellos ein schönes Auto. Denn das Sportcoupé spulte die 100 000 Dauertest-Kilometer zwischen dem 30.6.1999 und dem 27.9.2001 in einer Art und Weise herunter, die kaum einen Zweifel an seinen inneren Werten zulässt: mühelos, zuverlässig und unauffällig.

Zumindest Letzteres lässt sich vom Äußeren des Cougar nicht behaupten. Die Linienführung der Karosserie mag eigenständig und mutig sein, die Meinungen der Redaktionsmitglieder über das New-Edge-Design waren zumindest geteilt. Die Knubbel auf den Scheinwerfergläsern wölben sich wie Basedowaugen, die Frontschürze wirkt in der Seitenansicht ein bisschen wie die hängende Un-

terlippe eines überzüchteten Goldfischs, und nach hinten verwirrt ein unentschiedenes Nebeneinander von Kanten und Rundungen das Auge des Betrachters. Die polarisierende Form mag denn auch mit ein Grund dafür sein, dass sich in Deutschland nicht gerade Heerscharen von Interessenten für den Nachfolger des Ford Probe fanden.

Die mangelnde Nachfrage erklärt gleichwohl nur in betriebswirtschaftlicher Hinsicht, warum der Ford Cougar inzwischen aus der Modellpalette von Ford gestrichen worden ist.

Denn unabhängig von der persönlichen Meinung über den äußeren Auftritt ist das auf der Mondeo-Plattform

aufbauende und in Amerika gefertigte Coupé kein schlechtes Auto. Im Gegenteil. Die kritischen Kommentare auf den Dauertestkarten sind rar gesät. Eine Produktionerin stellte in der Februar-



■ Design oder nicht sein: Auch im Innenraum (wie hier bei der Türverkleidung) setzt sich die polarisierende Formensprache fort



■ Die vorderen Sitze haben die Behaglichkeit eines Fernsehsessels. Die hinteren Sitzmulden sind hingegen zu knapp bemessen



Fotos: HERZOG, HOFMANN (1)

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

Ford Cougar V6 24V

Motor

Wassergekühlter Sechszylinder-V-Motor, vorn quer eingebaut, je zwei oben liegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung mal Hub (mm) 82,4 x 79,5; Hubraum 2544 cm³, Verdichtung 9,7:1
Leistung . . . 170 PS (125 kW) bei 6250/min
Drehmoment 220 Nm bei 4250/min
Literleistung . . . 66,8 PS pro Liter Hubraum

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, manuelles Fünfganggetriebe, ASR, Übersetzungen: I. 3,42; II. 2,14; III. 1,48; IV. 1,11; V. 0,85; Achsübersetzung: 3,82

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten; vorn McPherson-Federbein, Querlenker, Stabilisator; hinten Querlenker, Längslenker, Federbein, Stabilisator

Bremsen Scheiben, vorn und hinten
 innenbelüftet, Durchmesser 278/253 mm, ABS
Räder 215/50 R 16 V auf 6,5-Zoll-Felgen
 Michelin MXM

Karosserie

Viersitziges Coupé
 L x B x H 4699 x 1780 x 1346 mm
 Radstand 2704 mm
 Spur v/h 1506/1491 mm
 Leergewicht 1412 kg
 Tankinhalt 57 Liter
Leistungsgewicht 8,3 kg/PS

Fahrleistungen*

Beschleunigung
 0 - 60 km/h 4,3 (3,5) s
 0 - 80 km/h 6,2 (5,8) s
 0 - 100 km/h 9,2 (8,5) s
 0 - 120 km/h 12,1 (11,7) s
 0 - 140 km/h 16,3 (15,7) s
 0 - 160 km/h 22,4 (21,7) s
 0 - 180 km/h 32,8 (29,3) s

Elastizität
 im 4./5. Gang aus 80 km/h
 bis 100 km/h 4,7 (4,5) s / 6,1 (5,5) s
 bis 120 km/h 9,2 (8,7) s / 12,9 (11,9) s
 bis 140 km/h 14,3 (13,8) s / 20,7 (18,5) s
 bis 160 km/h 20,4 (19,0) s / 29,4 (27,2) s
Kleiner Kurs Hockenheim 1.26,5 min
Slalom (18 m) 59,4 km/h
 0 - 160 - 0 km/h (Beschl./Bremsprüfl.) 26,3 s
Höchstgeschwindigkeit 225 km/h

Bremsweg

aus 100 km/h (kalt) 39,0 m
 Verzögerung 9,9 m/s²
aus 100 km/h (warm) 40,2 m
 Verzögerung 9,6 m/s²
aus 80% v_{max} (180 km/h) 127,6 m
 Verzögerung 9,8 m/s²

Testverbrauch

Super 11,3 l/100 km

Preise

Grundpreis 52 200 Mark
 Testwagenpreis 53 060 Mark

Unterhaltskosten

Kfz-Steuer 260 Mark
 Haftpflichtvers., Tk = 19* 1746 Mark
 Teilkaskovers., Tk = 34* 1018 Mark
 Vollkaskovers., Tk = 18* 2486 Mark
 * Durchschnittlicher jährlicher Beitrag für ein in SF-Klasse 100 Prozent zugelassenes Fahrzeug, Tk = Typklasse

* Die Werte in Klammern beziehen sich auf die Messergebnisse am Ende des Dauertests



Das eigenwillige Äußere des Cougar wurde von der Mehrheit der Ford-Fans nicht goutiert. Die Absatzzahlen blieben hinter den Erwartungen zurück

fest, dass die Sitzheizung sich stärker ins Zeug legen könnte, einem groß gewachsenen Kollegen reichte der Verstellbereich der Sitze nicht aus. Die übrigen und ähnlich milden Unmutsbekundungen unter den Einträgen beschränken sich darauf, den 2,5-Liter-Sechszylinder als wenig drehfreudig und die Karosserie als unübersichtlich zu bemängeln.

Nur ein einsamer Hinweis auf mangelnden Fahrkomfort findet sich im Testprotokoll, gleichsam als eine die Regel bestätigende Ausnahme. Denn besonders dann, wenn es galt, längere Strecken entspannt zurückzulegen,

erfreute sich das Coupé großer Beliebtheit. Was wiederum mit den inneren Werten zu tun hat – genauer gesagt, mit denen des Innenraums. Die optionalen Ledersitze verwöhnen mit der Gemütlichkeit von Fernsessel, die Bedienelemente sind logisch platziert und einfach zu handhaben, und das Platzangebot für die Frontpassagiere ist ausreichend bemessen.

Beste Programmwahl für Cougar-Reisen sind Autobahnen oder weit geschwungene Landstraßen. Hier zieht die Kulisse auch bei zügiger Fahrt erfreulich leise am

16 zu 9-Format der Frontscheibe vorbei. Die unaufgelegte Art, mit der der Cougar lange Distanzen bewältigt, erzieht den Fahrer zu Gleichmut und Gelassenheit. Diese beruhigende Wirkung ist eine der größten Stärken des Frontmotor-Coupés: Es fordert seinen Lenker nicht heraus und setzt ihn nicht unter Druck. Den konzilianter und verbindlichen Charakter lobten alle Tester. So lautete

der häufigste Eintrag: „gutes Reiseauto“. Zu diesem Urteil tragen auch das weich zu schaltende Getriebe und die Genügsamkeit des 2,5 Liter großen V6-Motors bei, der vor allem durch seine moderaten Trinksitten gefiel. Der Benzinverbrauch pendelte sich bei 11,3 Liter Super ein, mehr als maximal 13 Liter genehmigte sich das Triebwerk nur im eiligen Ausnahmefall.

Dem geringen Durst des Sechszylinders stehen jedoch seine Trägheit und die mangelnde Spritzigkeit gegenüber – Grund für wortreiche Klagen sportlich gesinnter Fahrernaturen. Mit seiner Durchzugskraft, einer bemerkenswerten Laufruhe und der gleichmäßigen Leistungsabgabe passt der im Testverlauf deutlich freier gewordene Motor bestens zu der im Cougar

bevorzugten Gangart – dem relaxten Cruisen. Das komfortable Setup und das hohe Leergewicht von 1412 Kilogramm bremsen die Agilität des Cougar nämlich spürbar ein. Schnelle Richtungswechsel quittiert das Coupé mit starker Seitenneigung und frontmotor-typischem Untersteuern. Die gefühllose Lenkung erschwert ein präzises Steuern, wogegen die komfortbetonte

Federung auch größte Missstände des europäischen Straßenbaus mühelos ausbügelt. Die sehr weiche Fahrwerksabstimmung lässt auf der Rennstrecke naturgemäß keine Großtaten zu: Mit einer Rundenzeit von 1.26,5 Minuten auf dem Kleinen Kurs in Hockenheim rangiert das Coupé im hinteren Mittelfeld. Überraschend sind dagegen die Transportkapazitäten des geräumigen Gepäckabteils.



In die scharf geschnittenen Scheinwerfer drang zuweilen Feuchtigkeit ein. Die außergewöhnliche Reifendimension (215/50-16) hatte ausschließlich Michelin im Programm



Hinter dem properen Hinterteil des Cougar verbirgt sich ein großzügig bemessener Gepäckraum, der durch Umklappen der Rückbank erweiterbar ist. Die hohe und schmale Ladekante erschwert jedoch das Beladen

100 000-Kilometer-Bilanz

Ford Cougar V6 24V

Kilometer	Arbeiten	Arbeitslohn	Teilekosten
3 432	Übernahme in den Dauertest		
16 851	Wartungsdienst mit Öl- und Filterwechsel	151 Mark	215 Mark
	Windschutzscheibe erneuert	425 Mark	717 Mark
23 813	Winterreifen montiert (Dunlop SP Winter 195/60 R 15)	92 Mark	710 Mark
33 967	Wartungsdienst mit Öl- und Filterwechsel, Pollenfilter	151 Mark	190 Mark
	Kühlsystem unter Druck geprüft	32 Mark	
	Glühlampe Scheinwerfer ersetzt	0 Mark	16 Mark
47 350	Sommerreifen vom Vorjahr montiert	51 Mark	
47 457	Wartungsdienst mit Öl- und Filterwechsel	179 Mark	176 Mark
	Bremsbeläge vorn erneuert	65 Mark	93 Mark
	Scheibenwaschanlage justiert	0 Mark	
63 951	Wartungsdienst mit Öl- und Filterwechsel	151 Mark	222 Mark
	Bremsbeläge hinten erneuert	98 Mark	136 Mark
	Wischerblätter vorn erneuert	0 Mark	35 Mark
	Glühlampe Standlicht ersetzt	0 Mark	5 Mark
77 244	Winterreifen vom Vorjahr montiert	51 Mark	
81 794	Wartungsdienst mit Öl- und Filterwechsel, Luftfilter	180 Mark	237 Mark
	Bremsbeläge vorn erneuert	99 Mark	90 Mark
	Motorwäsche	26 Mark	
90 092	Wartungsdienst mit Öl-/ Filterwechsel, Luftfilter, Kraftstofffilter		
	Kühlflüssigkeit und Zündkerzen, Glühlampe Scheinwerfer ersetzt	289 Mark	405 Mark
		71 Mark	18 Mark
93 581	Sommerreifen montiert (Michelin MXM 215/50 VR 16)	51 Mark	1364 Mark
106 497	Wartungsdienst mit Öl-/ Filterwechsel, Luftfilter, Bremsflüssigkeit wechseln	282 Mark	323 Mark
	Antriebsriemen erneuert, Standlicht	186 Mark	56 Mark
	Gesamt	2630 Mark	5008 Mark

Gesamtbilanz

• Dauertestbeginn	3432 km
• Dauertestende	106 497 km
• Gefahrene Kilometer	103 065 km
• Spritverbrauch insgesamt	12 520 Liter Super
• Verbrauch minimal	8,9 Liter/100 km
• Verbrauch maximal	14,4 Liter/100 km
• Durchschnittsverbrauch	11,3 Liter/100 km
• Ölverbrauch außerhalb der Inspektionen	9,5 Liter
• Grundpreis 2000	52 200 Mark
• Extras: Metallic-Lack	860 Mark
• Testwagenpreis 2000	53 060 Mark
• Schätzpreis am Dauertestende	23 500 Mark
• Wertverlust	29 560 Mark



Der 170 PS starke V6-Motor ist weder spritzig noch übertrieben durstig

Letzteres erlaubt bei umgelegter Rückbanklehne sogar die Mitnahme eines Bettgestells oder sonstigen Sperrguts, wiewohl die hohe Kofferraumkante das Beladen erschwert. Die großzügigen Platzverhältnisse gehen auf Kosten der Außenabmessungen: Der Ford Cougar wirkt auffallend schlaksig und für ein Sportcoupé unerwartet groß. Der Wendekreis fällt entsprechend opulent aus, Einparkmanöver erfordern engagierte Kurbelarbeit am Lenkrad.

Über die Werkstattaufenthalte des Ford während des Dauertests lässt sich nicht mehr als ein Tagebuch der Ereignislosigkeit verfassen. Im Rahmen der Kundendienste bei 45 000 und 75 000 Kilometern mussten die vorderen Beläge der insgesamt

standfesten Bremsanlage erneuert werden. Die hinteren Beläge waren im Zuge der 60 000er-Inspektion fällig. Ansonsten beschränkten sich die Wartungsarbeiten auf zwei neue Glühlampen für die Scheinwerfer und den Austausch der ohne Fremdeinwirkung bei Kilometerstand 4790 gesprungenen Frontscheibe.

Darüber hinaus fiel nach 33 967 Kilometern das Kühlsystem durch Wasserverlust auf, und nach 82 617 Kilometern verweigerte einer der Heizdrähte in der Heckscheibe seinen Dienst. Weitere Mängel? Fehlanzeige. Die durchweg günstigen Unterhaltskosten empfehlen das Coupé als problemloses Alltagsauto mit hohem Gebrauchswert.

Michael Orth

■ Stiller Begleiter: Im Zuge des Dauertests ließ sich der Cougar nichts zu Schulden kommen

