

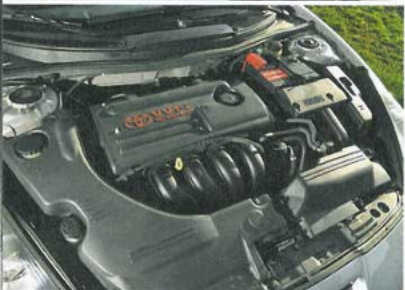


TEXT Franz-Peter Hudek FOTOS Hardy Mutschler

DIE LETZTEN COUPÉS

Ende der 90er-Jahre waren Coupés wenig gefragt. Ford Cougar und Toyota Celica verschwanden zuerst aus den Katalogen, dann von den Straßen. Zu Unrecht?

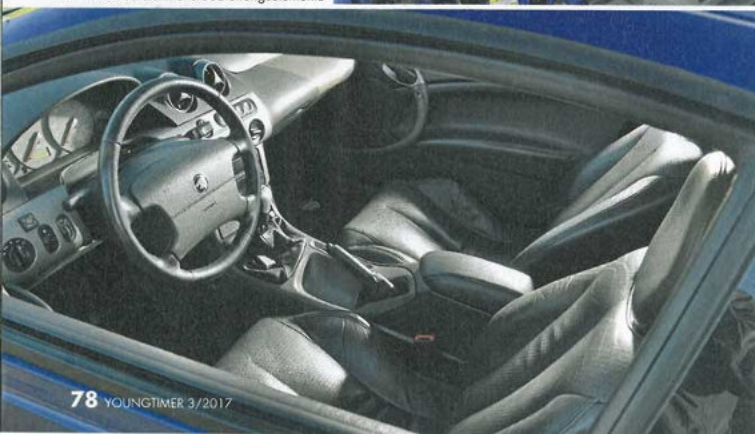
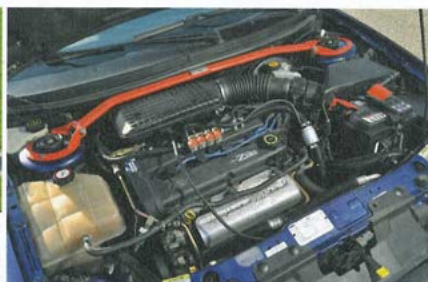




Super Sitzgefühl im Celica: **tief unten**, dennoch hell und **gute Sicht** nach draußen. Vor der Vorderachse montierter Motor. **Keilform** mit ultralangem Fließheck. Der Wagen steht zum Verkauf, Tel. 01 70/270 47 93



Trotz angedeutetem **Stufenheck** besitzt der Cougar eine Heckklappe. Auch hier Quermotor, Gasanlage und Domstrebe sind Zubehör. **Viel Platz** und übersichtliche Bedienelemente



Ob der Name Capri das frühe Ende des Ford Cougar verhindert hätte, ist wohl zu bezweifeln. Vielleicht wäre durch den traditionsreichen Namen die nur vierjährige Produktionszeit sogar noch kürzer ausgefallen. Das ausladende, 4,70 Meter lange Frontantriebs-Coupé besitzt nämlich mit seiner Keilform und der kurzen Motorhaube absolut keine optische oder technische Verwandtschaft zu dem bis 1986 gebauten Ford-Klassiker. Capri-Fans und vielleicht auch einige Autotester wären also entsetzt gewesen und hätten den 1998 vorgestellten, in den USA produzierten Cougar nie als vollwertigen Capri-Nachfolger akzeptiert.

Deshalb hat sich Ford mit der Zeichnung Cougar vor den möglichen Attacken der Capri-Freunde quasi weggeduckt. Auch der Cougar-Vorgänger Probe durfte wohl aus dem gleichen Grund nicht Capri heißen. Der ähnelte mit seinem fast schwebenden pfostenlosen Dach sehr stark einem Toyota Celica der vierten Generation. Die Technik des Probe stammt auch noch von Mazda!

Die Japaner waren etwas mutiger und behielten für die 1999 vorgestellte siebte Celica-Generation den bereits 1972 eingeführten Traditionsnamen bei. Das intern als Celica T23 bezeichnete Heckklappen-Coupé besitzt noch eindrücklicher als der Cougar eine flache Windschutzscheibe, eine kurze Motorhaube und ein wuchtig gestaltetes Heck. Damit hebt es sich von den Pony-Car-Proportionen – lange Nase, kurzes Heck – seiner Vorgänger deutlich ab. Man könnte den kompakten, nur 4,30 Meter kurzen Japaner sogar für ein Mittelmotor-Coupé halten. Eine ausgeprägte seitliche Karosserie-sicke unterhalb der zum Heck ansteigenden Fensterlinie unterstreicht diesen Eindruck.

Zwei Keile mit Eile

Unter den kurzen Motorhauben der beiden Foto-Autos arbeiten jeweils zwei quer eingebaute Vierzylinder, mit 143 PS im Toyota und 131 PS im Ford. Damit durchbrechen beide dank ihrer aerodynamisch geformten Karosserien problemlos die 200-km/h-Mauer. Wer jedoch einem der 150 oder sogar 180 PS starken VW Golf IV GTI auf der Autobahn davonfahren wollte, der musste sich eine der noch heißeren Versionen zulegen: Beim Cougar 24 V verhelfen 170 PS aus einem 2,5-Liter-V6 zu 225 km/h Spitze. Der Celica TS bringt es mit 190 PS ebenfalls auf 225 km/h Topspeed, besitzt aber nach wie vor einen 1,8-Liter-Vierzylinder.

DATEN & FAKTEN Ford Cougar

Motor Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor (Zelec-E), vorne quer, Bohrung x Hub 84,8 x 88 mm, Hubraum 1988 cm³, Leistung 131 PS bei 5600/min, max. Drehmoment 178 Nm bei 4000/min, vier Ventile je Brennraum, betätigt über zwei obenliegende zahnriemengetriebene Nockenwellen, Zylinderkopf und Motorblock aus

Leichtmetall, fünffach gelagerte Kurbelwelle, elektron. Benzineinspritzung Ford EEC-V

Kraftübertragung Fünfgang-Schaltgetriebe oder Viergang-automatik, Frontantrieb

Karosserie und Fahrwerk Coupé mit vier Sitzplätzen und Heckklappe, selbsttragende Karosserie

aus Stahlblech, Einzelradaufhängung vorn an Federbeinen und Dreiecksquerlenkern, hinten an Federbeinen, Längs- und Querlenkern, rundum Stabilisatoren, Teleskopstoßdämpfer und Scheibenbremsen, Reifen 215/50 R 16

Maße und Gewicht Radstand 2705 mm, Spur v./h. 1505/1490 mm, Länge x Breite x Höhe 4700 x

1780 x 1340 mm, Gewicht 1315 kg, Tankinhalt 60 Liter

Fahrleistungen und Verbrauch Beschl. 0–100 km/h in 10,3 s, Vmax 209 km/h, Verbrauch EU-Norm 8,9 l/100 km

Bauzeit und Stückzahl 1998 bis 2002, 233 224 Einheiten (weltweit inkl. Mercury Cougar)

Das enorme Leistungsplus von fast 50 PS erzielt der starke Celica ganz ohne Turbo auf klassische Art über die Drehzahl und eine ausgefeilte Ventilsteuerung. Die Nenndrehzahl gegenüber der 143-PS-Variante ist um 1400 Umdrehungen angehoben und liegt bei quirligen 7600/min. Außerdem kommt ein Ventilsteuerungssystem zum Einsatz, das neben den Steuerzeiten bei höheren Drehzahlen ab etwa 6000 Umdrehungen auch den Ventilhub verändert. Es heißt VVTI-i und steht für „Variable Valve Timing and Lift control with intelligence“.

Wir begnügen uns dagegen mit der schwächeren, weniger intelligenten Motorisierung, die wegen des vergleichsweise niedrigen Fahrzeuggewichts von nur 1150 Kilogramm doch einigen Fahrspaß verspricht. Ganz besonders in unserem Fotomodell, das uns freundlicherweise Fahrzeugingenieur Volker Nieweg aus Affalterbach zur Verfügung stellte. In dem von ihm dezent und geschmackvoll aufgebauten Celica S steckt ein höhenverstellbares Sportfahrwerk mit leichter Spurverbreiterung und origi-

**8400
/min**

Der **Celica-TS-Motor** mit 190 anstatt 143 PS erreicht seine Leistungssteigerung vor allem durch eine von 6400 auf 7600 Umdrehungen angehobene Nenndrehzahl. Der **Begrenzer** stoppt erst bei 8400/min die Drehzahlorgie

nalen Toyota-Felgen. Seitenschweller, Frontschürzenlippe und Heckschürze sind im unteren Drittel wie die Felgen in Toyota-Grau-Metallic lackiert.

Das mit Bordcomputer, Schiebedach, elektrischen Fensterhebern und Außenspiegeln komplett ausgestattete Coupé wirkt durch diese dezenten Tuningmaßnahmen sehr edel und kautert mit seiner verbreiterten Spur fast schon angriffslustig über dem Asphalt. Eine Sportauspuffanlage aus Edelstahl produziert im Standgas ein gut gedämpftes, sonores Brummen, das einen auch auf der Autobahn bis etwa Tempo 140 begleitet – ohne dabei lästig zu werden.

Sportcoupé mit Aussicht

Hinter dem hübschen Lederlenkrad entsteht der Eindruck, in einem Mittelmotor-Sportwagen zu sitzen. Die Sicht nach vorne auf die Straße über die ultrakurze und flache Celica-Motorhaube hinweg ist einfach überragend. Dass man nicht in einem Lamborghini Gallardo oder Ferrari 360 Modena sitzt, macht jedoch die hellgraue Plastiklandschaft deutlich, die sich unter

der großen Windschutzscheibe ausbreitet. Bequeme Sportsitze, orangefarbene Instrumentenziffern sowie ein griffig platzierter und knackig zu rangierender Schalthebel für das Sechsganggetriebe erwecken dennoch zünftiges Sportwagengefühl.

Durch die exakt arbeitende Lenkung, die breite Spur und das straff abgestimmte Fahrwerk leugnet der Celica hartnäckig sein Frontantriebskonzept und durchheilt Kurven fast so neutral wie ein sportlich ausgelegter Hecktriebler. Die Leistung der 143-PS-Maschine reicht für fröhliches Kurvenwildern und flinke Überholmanöver völlig aus. auto motor und sport ermittelte für den Standardsprint von null auf 100 km/h respektable 8,5 Sekunden. Kann der blaue Cougar – zu Deutsch: Puma – da mithalten, oder ist die große Katze doch eher fürs Cruisen ausgelegt?

Schon die um fast 40 Zentimeter längere Karosserie mit ebenfalls zum Heck hin stark ansteigender Seitenlinie wirkt mit ihren vielen sanften Rundungen und dem angedeuteten Stufenheck weniger dynamisch als der

HOCKENHEIM HISTORIC
DAS JIM CLARK REVIVAL

KINDER UNTER 15 JAHREN
FREIER EINTRITT

21. - 23. APRIL 2017 | HOCKENHEIMRING

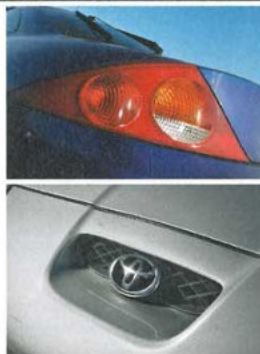
BOSCH Allianz GALLERY WHEELS JANNITION



Beide Coupés besitzen große Heckklappen und urlaubs-taugliche Kofferräume

kantige Toyota-Keil. Der Cougar ist ein typischer Vertreter des New-Edge-Designs. Dessen Kennzeichen sind eher einfache, meist rundliche und ovale Formen, die der gesamten Karosserie und ihren Komponenten wie den Rücklichtern einen einheitlichen Stil verpassen. Wir finden den New-Edge-Look auch im Innenraum an den Türverkleidungen mit kreisförmigen Griffelementen wieder.

Der Fahrer wird von weiteren Design-Eskapaden verschont und blickt auf zwei große, sich zum Teil überschneidende Rundinstrumente und ein funktional eingerichtetes Plastik-Cockpit. Platz gibt es auf den vorderen Ledersesseln in Hülle und Fülle. Hier profitiert der Cougar von der großen Mondeo-Plattform und seinem Herkunftsland USA, wo man viel Wert auf geräumige Innen- und Kofferräume legt. So glänzt das Cougar-Heck mit 428 Litern Kofferraumvolumen und macht damit sogar einem



Liebe zum Detail: Cougar mit rundlichen Heckleuchtenlinsen, Celica mit separater Lüftung für den Motorraum



Fazit

Wer sich einen **selteneren** und dennoch **bezahlbaren** Youngtimer anschaffen möchte, ist mit Celica und Cougar gut bedient. Ihre Optik und auch ihr Sitz- und Fahrgefühl heben sie aus der **Masse** hervor. Und: Der Cougar ist derzeit extrem günstig.

aktuellen Focus Turnier Konkurrenz. Auch die Zuladung von 383 Kilogramm erklärt den Cougar als voll Baumarkt-tauglich.

In den USA wurde der Cougar übrigens als Mercury vermarktet. Das von vorn doch sehr asiatisch anmutende Frontantriebs-Coupé trat damit in die riesengroßen Fußstapfen eines beliebten US-Klassikers: Der Mercury Cougar war Ende der 60er-Jahre das etwas luxuriöser ausgestattete Schwestermodell des Ford Mustang, musste sich aber niemals mit einem Reihensechszylinder begnügen. Reicht dem Cougar der Neuzett dann ein Vierzylinder mit 131 PS?

Cougar rennt 209 km/h

Hier zeigt die Karosserie des Cougar ihre Aerodynamik-Qualitäten und ermöglicht eine Spitze von 209 km/h. Der durchzugskräftige Zweiliter-Vierzylinder hält sich akustisch in allen Tempobereichen angenehm zurück und gefällt durch seine gute Durchzugskraft, die schaltfaules Fahren ermöglicht. Wegen der relativ langen und nicht sehr exakt definierten Schaltwege nimmt man dies gerne in Anspruch.

Alles in allem ist der Cougar ein geräumiger, komfortabel federnder und gut ausgestatteter Cruiser. Leider bietet er im Fond kaum mehr Platz als der kompaktere Toyota. Hinten sitzenden Cougar-Passagieren drückt beim Schließen die Heckklappe auf den Scheitel, sodass diese tief in ihre Sessel rutschen müssen.

Einer der Gründe, weshalb ein bezahlbare Alltags-Coupés wie Honda Prelude, Mitsubishi Starion, Nissan 200SX und 280ZX, Opel Calibra, Renault Fuego und unsere beiden Helden ausgestorben sind: PS-starke Kompaktautos wie der VW Golf GTI sind genauso schnell und dabei viel praktischer. Aber auch viel langweiliger und optische Massenware. Coupé-Fahrer zeigen dagegen Charakter und liefern mit ihrem seltenen Automobil immer anregenden Gesprächsstoff. Heute mehr denn je. ■

DATEN & FAKTEN Toyota Celica

Motor Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor (1ZZFE), vorne quer, Bohrung x Hub 79 x 91,5 mm, Hubraum 1794 cm³, Leistung 143 PS bei 6400/min, max. Drehmoment 170 Nm bei 4200/min, vier Ventile je Brennraum, betätigt über zwei obenliegende kettengetriebene Nockenwellen, Zylinderkopf aus Leichtmetall, fünffach gela-

gerte Kurbelwelle, elektron. Benzineinspritzung

Kraftübertragung Sechsgang-Schaltgetriebe oder Viergang-automatik, Frontantrieb

Karosserie und Fahrwerk Coupé mit vier Sitzplätzen und Heckklappe, selbsttragende Karosserie aus Stahlblech, Einzelradaufhän-

gung vorn an Federbeinen und Dreiecksquerlenkern, hinten an doppelten Querlenkern, Längslenkern und Schraubenfedern, rundum Stabilisatoren, Teleskopstoßdämpfer und Scheibenbremsen, Reifen 205/55 R 16

Maße und Gewicht Radstand 2600 mm, Spur v./h. 1490/1480 mm, Länge x Breite x Höhe 4335 x

1730 x 1320 mm, Gewicht 1150 kg, Tankinhalt 60 Liter

Fahrleistungen und Verbrauch Beschl. 0–100 km/h in 8,5 s, Vmax 205 km/h, Verbrauch EU-Norm 7,5 l/100 km

Bauzeit und Stückzahl 1999 bis 2006, 62.252 Einheiten (Verkaufszahlen Europa)

KAUFBERATUNG FORD COUGAR

Obwohl der Cougar aus den USA importiert wurde, ist er im Prinzip ein Ford Mondeo Coupé. Die Technik gilt deshalb als ausgereift und unkompliziert, Ersatzteile sind zum Großteil günstig. Ein praktisches Coupé für Individualisten.

★★★★ Alltags-tauglichkeit
★★★★ Ersatz-teillage
★★★★ Reparaturfreundlichkeit

★★★★ Unterhaltskosten
★★★★ Verfüg-barkeit
★★★★ Nachfrage

KAROSSERIE-CHECK

Die gegenüber dem Ford Mondeo komplett neu gestaltete Coupé-Karosserie ist nur durchschnittlich gegen Rost geschützt. Ungepflegte Exemplare leiden deshalb unter **Rostblasen** an den Schwellern, an den Radläufen und an korrodierenden Komponenten der hinteren **Radaufhängung**. Dafür zeigt sich die Lackierung der vorderen und hinteren Karosserie-Endstücke aus Kunststoff als sehr widerstandsfähig. Das Gleiche gilt für das schlicht gestaltete Interieur. Nur die elektrischen Fensterheber, die **Klimaanlage** und wackelige Sitzlehnen fallen manchmal negativ auf.

TECHNIK-CHECK

Cougar-Spezialist empfiehlt den robusten **16-V-Zetec-Vierzylinder**, der bei regelmäßigem Zahnriemenwechsel (nach vier bis fünf Jahren) keine Probleme macht und wenig Benzin verbraucht. Ein Schwachpunkt sei die **Kupplungshydraulik**. Die schwer zugängliche Technik treibt die Reparaturkosten für Getriebe und Kupplung extrem in die Höhe. Ausgeschlagene **Spurstangenköpfe** und verschlissene Antriebswellen sind vor allem bei den PS-starken V6-Modellen anzutreffen.

PREISE

Bei Einführung 1998 Ford Cougar 43.000 DM
Bei Produktionsende 2002 dito 42.700 DM
Classic-Analytics-Preis 2017 (Zustand 2/4) 2800/1000 Euro

SPEZIALISTEN & CLUBS

Alle Ford-Händler und freie Werkstätten, die mit dem weit verbreiteten Ford Mondeo II vertraut sind

Red Cougar, exzellente Website einer Cougar-Besitzerin mit allen wichtigen Infos und Kaufberatung, www.redcougar.de

ERSATZTEILE

Ersatzteile, die nicht von der **Mondeo-Baureihe** stammen, sind teuer und nicht immer verfügbar. Das gilt besonders für die Karosserie und deren Anbauteile wie Scheinwerfer etc. Verschleißteile sind dagegen kein Problem. Mehr dazu in den Ford-Foren wie www.ford-board.de

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|-------------------------------|-----------------------------------|
| 1 Scheinwerferverglasung | 6 Klimaanlage |
| 2 Rost Radläufe | 7 Motorelektronik |
| 3 Rost Schwellen | 8 ausgeschlagene Spurstangenköpfe |
| 4 Rost Radaufhängung hinten | 9 Antriebswellen (V6) |
| 5 Verschleiß Textilsitzbezüge | 10 Kupplungshydraulik |



KAUFBERATUNG TOYOTA CELICA (T23)

Die siebte und letzte Toyota-Generation besitzt eine extreme Keilform mit kurzer Front und gilt als gut verarbeitet. Allerdings fielen die ersten 143-PS-Modelle durch hohen Ölverbrauch und vereinzelt auch durch kapitale Motorschäden auf.

★★★★ Alltags-tauglichkeit
★★★★ Ersatz-teillage
★★★★ Reparaturfreundlichkeit

★★★★ Unterhaltskosten
★★★★ Verfüg-barkeit
★★★★ Nachfrage

KAROSSERIE-CHECK

Das bis 2005 produzierte letzte Celica-Modell kennt derzeit noch **keine Rostprobleme**. Sowohl die Karosserie wie auch das Interieur profitieren von der routinierten und meist langlebigen **Toyota-Verarbeitung** mit haltbaren, aber nicht immer attraktiven Materialien. Bemängelt werden lediglich eine bei hoher Geschwindigkeit flatternde **Motorhaube** und das schwergängige und quietschende **Schiebedach**, das außerdem starke Windgeräusche produziert. Manchmal tritt durch verschlissene oder fehlende Gummistopfen Wasser in den Kofferraum.

TECHNIK-CHECK

Wie beim Ford Cougar können längere **Standzeiten** zu Schäden an Radlagern, Bremskolben, Klimakompressor und Riemenscheiben führen. **Kernproblem** der Celica T23 war jedoch der hohe **Ölverbrauch** bei einigen der 143-PS-Maschinen von mehr als einem Liter auf 1000 Kilometer aufgrund fest sitzender Ölbleistreufringe. Defekte Katalysatoren und auch **Motorschäden** waren die Folge. Toyota tauschte zum Teil auf Kulanz den Motorblock. Mehr dazu im Netz unter „**Shortblock Toyota**“.

PREISE

Bei Einführung 2000 Toyota Celica 39.800 DM
Bei Produktionsende 2006 dito 22.000 Euro
Classic-Analytics-Preis 2017 (Zustand 2/4) 6000/2500 Euro

SPEZIALISTEN & CLUBS

Bei allen Vertragswerkstätten kann das noch relativ junge Toyota-Celica-Modell repariert und gewartet werden. **Auto Pichert GmbH**, Schulbergstraße 61, 94034 Passau, mit Toyota-Museum, Tel. 08 51/94 93 90, www.toyota-pichert-passau.de
Toyota Clubszene Deutschland, große Übersicht aller Toyota-Clubs in Deutschland, www.toyota-club.de

ERSATZTEILE

Auch hier ist die Versorgung vor allem mit **Verschleißteilen** aufgrund vieler Gleichteile mit anderen Toyota-Modellen gesichert. Eine Ausnahme bildet der nur in der Celica und Corolla eingebaute **VVT-i-Motor** mit 192 PS. Die Preise liegen im Vergleich über dem Durchschnitt.

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|-------------------------------------|------------------------------|
| 1 Antriebswellen (TS-Version) | 6 hoher Ölverbrauch |
| 2 verzogene Bremsen | 7 Katalysator |
| 3 Lacksschäden an Serienfelgen | 8 Geräusche Heckklappe |
| 4 Windgeräusche Schiebedach | 9 Bremsen hinten |
| 5 ECU (Engine Control Unit) beim TS | 10 Tuning-Umbauten (Spoiler) |

