



Darauf sollte man beim Cougarkauf besonders achten:

Grundsätzlich gilt natürlich auch alles Allgemeine, was man sowieso beim Gebrauchtwagenkauf beachten sollte. Hier gehe ich zusätzlich auf ein paar Besonderheiten ein, die bekannte und markante Punkte beim Cougar sind.

Allgemein		
Beschlagene Scheinwerfer	Diese Problematik zeigt sich überwiegend bei feuchter Witterung (Regen). Auf Verunreinigungen im Scheinwerfer (z. B. Wasserflecken) achten. Eine prof. Aufarbeitung der Scheinwerfer ist möglich.	<input type="checkbox"/>
Feuchtigkeit in der Reserveradmulde	Eine Ursache kann eine unzureichende Dichtung an den Zwangsentlüftungsmembranen hinter der Heckstoßstange sein. Eine weitere mögliche Ursache können die alternden / porösen Versiegelungsnähte oberhalb der Heckleuchten in der Kofferraumöffnung sein.	<input type="checkbox"/>
Funktionstüchtiges EGR (Abgasrückführventil)	Dies kann sich u. a. durch Ruckeln bei konstanter Geschwindigkeit äußern.	<input type="checkbox"/>
Funktion Fensterheber Fahrerseite	Wenn dieser ausfällt, ist meist das Tipp-Relais bzw. eine kalte Lötstelle darauf schuld.	<input type="checkbox"/>
Funktion Zentralverriegelung	Wenn diese nicht korrekt funktioniert (z.B. gleich wieder selbsttätig aufschließt), liegt das meist an einem verharzten oder defekten Türschloss auf der Beifahrerseite.	<input type="checkbox"/>
Zustand Haubenfalze / Schweller / Unterboden / Radaufhängung / Hinterachsträger	Hier besonders auf die Hinterachsaufhängung (Rost), Tankbänder (Rost) und die vorderen Querlenkerbuchsen (Risse) achten.	<input type="checkbox"/>
Zustand der mittigen Öffnung unter der Rücksitzbank für die Treibstoffpumpe.	Da manch ein Besitzer zu bequem war, die Treibstoffpumpe ordnungsgemäß zu wechseln, könnte hier an der Karosserie herumgeschnitten worden sein, um die Öffnung zu vergrößern - Korrosionsgefahr.	<input type="checkbox"/>
Zustand Trockner der Klimaanlage	Da der Trockner (Unterhalb des Fahrerscheinwerfers) separat in eine Hülle eingepackt ist, ist dieser durch die sich sammelnde Feuchtigkeit eine primäre Stelle für eine undichte Klimaanlage.	<input type="checkbox"/>
Polterndes / quietschendes Fahrwerk hinten	Mögliche Ursachen können die Buchsen der Stabilisatorstange oder die Koppelstangen hinten sein.	<input type="checkbox"/>
Flackernde Ladekontrollleuchte bei hohen Drehzahlen	Dies ist ein Indiz für abgenutzte Kohlen / Regler der Lichtmaschine.	<input type="checkbox"/>
Klackern aus dem Motorraum, welches beim Auskuppeln verschwindet.	Ursache ist wahrscheinlich ein defektes Ausrücklager der Kupplung.	<input type="checkbox"/>
Wartungsheft vorhanden, Plausibilität des Serviceheftes prüfen	Auf Deckungsgleichheit der Einträge mit den Aufklebern auf der B-Säule Fahrtür und im Motorraum achten.	<input type="checkbox"/>
Abnahmebescheinigungen technischer Prüf-stellen (TÜV, DEKRA etc.), Teilegutachten oder ABEs auf Vollständigkeit prüfen, wenn der Wagen nicht mehr dem Serienzustand entspricht.	Hierzu gehören z.B. Tieferlegung, Fahrwerk, Felgen, Reifen, Bodykit, Spoiler etc. wenn diese nicht in der Zulassungsbescheinigung Teil II (Brief) eingetragen sind.	<input type="checkbox"/>



Hier sind zusätzlich zu den modellübergreifenden Punkten noch modelltypische, markante Punkte gelistet:

V6 2.5 24V		
Funktionstüchtige Sitzheizung (nur bei Lederausstattung – außer Facelift)	Generell funktioniert die Sitzheizung erst, wenn die Außentemperatur unterhalb 7 ° C ist. Daher ist eine Prüfung im Sommer schwierig.	<input type="checkbox"/>
Funktionstüchtiges Schiebedach (wenn vorhanden)	Die Mitnehmer des Schiebedaches, die für das Zurückschieben zuständig sind, brechen leicht. Eine Reparatur ist nur durch den kostenintensiven Kompletttausch des Schiebedaches möglich.	<input type="checkbox"/>
Funktionstüchtiges IMRC – Intake Manifold Runner Control (Steuerungsmodul für die Schaltsaugrohre)	Bei ca. 3.500 U/Min öffnen zusätzliche Ansaugrohre. Dies macht sich normalerweise durch einen leichten Ruck bemerkbar. Wenn dieser Ruck ausbleibt und der Wagen im oberen Drehzahlbereich träge ist und nur mit Mühe ~ 200 km/h erreicht, dann ist mit größter Wahrscheinlichkeit ein Element des Steuerungsmoduls defekt.	<input type="checkbox"/>
Scheuerstelle an der Klimadruckleitung an der Spritzwand	Ein ummantelter Kabelbaum kreuzt die Klimaleitung an der Spritzwand. Hier kann es zu einer Durchscheuerung am Alu-Rohr kommen.	<input type="checkbox"/>
Geräusch ähnlich einem Nebelhorn beim Starten des Motors und / oder eine sich aufschaukelnde Drehzahl bis hin zum Ausgehen.	Hier ist ein defektes Leerlaufregelventil (LLRV) die Ursache. Man kann versuchen es zu reinigen, aber langfristig hilft nur ein neues Ventil.	<input type="checkbox"/>
Klackern beim Abtoure des Motors, welches beim Auskuppeln <u>nicht</u> verschwindet.	Das kann einem nicht zündendem Zylinder liegen (evtl. Zündspüle) oder an einem sich anbahnender Haupt- und Pleuellagerschaden.	<input type="checkbox"/>

R4 2.0 16V		
Vollzogener Nockenwellen-Zahnriemenwechsel (lt. Service alle 150.000 km oder spätestens nach 10 Jahren)	Nach der Erfahrung einiger Cougarfahrer empfiehlt sich ein wesentlich früherer Wechsel alle ~ 100-110.000 km oder spätestens nach 8 Jahren. Hier ist vor allem auf die Umlenkrollen des Riemens zu achten, die vorzeitig einen erheblichen Verschleiß aufweisen können.	<input type="checkbox"/>
Zustand der Ölwanne	Diese neigt beim R4 dazu zu rosten.	<input type="checkbox"/>
Krümmer auf Haar-Risse und Undichtigkeiten überprüfen		<input type="checkbox"/>

Es empfiehlt sich auf jeden Fall ein Gebrauchtwagencheck bei der DEKRA oder dem ADAC durchzuführen. Die Kosten hierfür belaufen sich je nach Prüfstelle auf ca. 100 €. Dies ist in jedem Fall wirklich gut angelegtes Geld!

Für viele der oben genannten Probleme gibt es außerdem bereits Reparaturanleitungen auf www.RedCougar.de oder im Ford Cougar Forum www.Euro-NECO.de.