

Folge 8: Ford Cougar ST200

Einmalig - auf den zweiten Blick

Was wie ein normaler Ford Cougar aussieht, ist der Werksprototyp einer nie gebauten Spitzenversion - in privater Hand

DER BESITZER:
Sven Domnick

48 Jahre alt · gebürtig Hamburger, lebt jetzt in Hannover · Bankkaufmann · erstes Auto: Opel Kadett C Caravan · später jahrelang Audi-Fan, nach Werkstatttätiger im Jahr 2000 zu Ford übergegangen



WIR SEHEN EINEN Ford Cougar...na und? Sven Domnick kennt dieses „Na und“. Das sei eben die Standardreaktion der Ahnungslosen auf sein Auto, sagt er lachend. Auch er selbst äußerte mal dieses „Na und“. Früher, als er den Cougar bereits kannte, aber noch nicht den Cougar ST200. Heute, als dessen Besitzer, weiß er genau, was er hat: eine der absoluten Understatement-Raritäten auf deutschen Straßen.

Konstruiert, typisiert, präsentiert, liquidiert: Das ist der Werdegang der Spitzenversion von Fords Sportcoupé, deren Fließband praktisch fünf Minuten vorm Serienstart erstarre. Der 240-km/h-Cougar – er blieb ein kurzer, aufregender Traum.

Ford sah es sachlicher: Für den Konzern war der geschaste Renner einfach ein Verlustbringer weniger.

Ende 1998. Der Cougar, in den USA gebauter Ford-Probe-Erbe auf Mondeo-Basis, kommt mit Zweiliter-Vierzylinder (130 PS) und 170 PS starkem 2,5-Liter-V6 raus. Als im Mai 1999 der Über-Mondeo ST200 mit 205 PS antritt, scheint klar: Diese wilde Spezifikation kommt bald auch im Cougar.

Und wirklich: Noch im selben Jahr debütiert das heiße Coupé auf der IAA – mit der Bitte um Geduld. Die Auslieferung soll erst im Frühjahr 2001 beginnen. Der Preis? Wird nie offiziell verlautbart. Intern ist von selbstbewussten 65 000 Mark die Rede. Doch vor der kaufmännischen Problemlösung liegt die technische: Der Cougar-Aufbau, gestylt im Ford-typischen New-Edge-

Design jener Ära, ist durch den riesigen Heckklappenausschnitt weich – zu weich für das ST200-Sportfahrwerk. Verwegene Versteifungsversuche folgen, etwa eine offene Stahlrohr-Kreuzverstrebung zwischen den Radhäusern – und damit quer durch den Kofferraum. Was weder praxistauglich noch vorzeigbar ist.

So läuft den Ford-Machern in Dearborn und Köln erst die Zeit, dann das Budget weg – und schließlich der Markt: Mitte 2000 bricht der Absatz des Cougar ein. Und so erfolgt per Kurzschluss auf der Vorstandssitzung das leidenschaftslose Aus für den Super-Cougar ST200. Ein Problem weniger für Ford. Und ein Phantom mehr für die Fangemeinde, innerhalb derer nicht nur Verschwörungstheoretiker Fords Behauptung anzweifeln – die Vernichtung ausnahmslos aller Vor-



Letzter Überlebender im Originalzustand und mit Erstlack: Ford Cougar ST200 mit Besitzer Sven Domnick, der im Alltag einen 2009er Fiesta fährt. Der Sport-Cougar wurde 1999 präsentiert, die Prospekte waren gedruckt – dann kam das plötzliche Aus



Geht gewaltig: Gegenüber der 170-PS-Basis hat der ST200-V6 eine echte Sportmotor-Charakteristik



Blau gemacht: spezielles Cougar-ST200-Cockpit mit rotem Bereich bei 7000 Touren und 260er-Tacho



serienwagen. 2009 postet ein pensionierter Ford-Ingenieur aus Köln im Cougar-Forum: „Suche seriösen Käufer für meinen Cougar ST200“.

Die Szene ist elektrisiert – ist das Exemplar echt? Absolut, wie der Fahrzeugbrief beweist. Sven Domnick aus Hamburg, der seit 2000 einen Cougar V6 fährt, erhält den Zuschlag.

Mittlerweile ist ein zweiter Cougar ST200 aufgetaucht, der gerade voll restauriert wurde. Ein weiterer soll in der Schweiz verschollen sein. Als unberührtes Original hat indes nur ein Einziger überlebt: der auf diesen Seiten. Der auf den ersten Blick wie ein stinknormaler Cougar aussieht – na und? Genau darauf ist Sven Domnick besonders stolz. *Wolfgang Blaube*

ÜBRIGENS...



Zum Modelljahr 1967 startete Fords US-Marke Mercury den Cougar (Bild) als Schwestermodell des Mustang. Von 1974 bis 1997 lief er als Luxus-Coupé auf Ford-Thunderbird-Basis – und von 1998 bis 2002 auf der Mondeo-Plattform.

FORD COUGAR ST200

Baujahr 2000

Herkunftsland:

USA/Deutschland

Besonderheit:

Geplante, aber vor dem Serienstart verworfene Spitzenversion des Ford Cougar

Techn. Daten:

V6 · 2495 cm³

151 kW (205 PS)

bei 6500/min

Fünfgangschaltung

Vorderradantrieb

L/B/H 4699/

1780/1308 mm

Radstand 2704

mm · Leergewicht

1465 kg · Spitze

238 km/h · 0-100

km/h in ca. 7,6 s

10,1 l/100 km

geplanter Neupreis 2001: ca. 65 000 Mark



Einfach diese Seite scannen, und einem Hörbuch lauschen!

Mehr Infos finden Sie auf Seite 79.

Steiß statt geräumig: verwegene Verstrebung im Kofferraum. In der Cougar-Szene Europas ist Sven Domniks ST200 der absolute Star



Lesen Sie nächste Woche Jürgen Munz und sein Puma GTB

Kennen Sie auch eine automobiler Rarität? Schreiben Sie an: einzelstueck@autobil