

CLUBSPORTLER



Typisch Rennwagen – der riesige Heckflügel

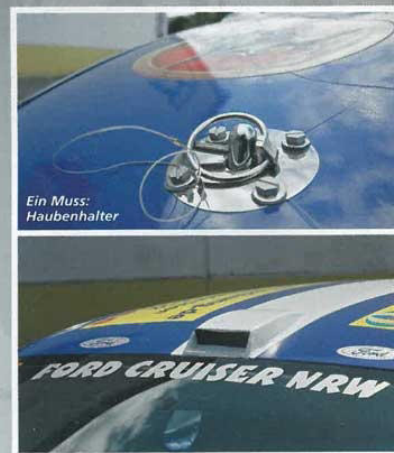
Ein Rennwagen auf dem Ford-Treffen? Da wird man doch gleich stutzig. Patrick Rückerl klärt auf: „Wann sieht man schon mal einen Cougar als Rennwagen? Da habe ich gedacht: Baue ich mir eben einen!“ Gute Idee – zumal das Coupé für die Familie eh zu eng geworden wäre...

Nur durch Zufall wurde der ehemals schwarze Cougar zum Rennwagen



Okay, die Erbauer der klassischen Pokaljäger werden die Nase rümpfen, wenn sie sich das Coupé aus der Nähe ansehen. Aber eins wird auf Anhieb klar: In diesem Auto steckt mehr Enthusiasmus als in so manch anderem Projekt. „Ich bin halt Ford-Fan“, grinst Patrick. Besonders der Cougar scheint es ihm angetan zu haben, und so sicherte er sich vor einiger Zeit dieses ehemals schwarze 99er Exemplar. Um genau zu sein: Freundin Claudia schenkte ihm sein Traumauto zum Geburtstag. Im Oktober 2006 machte sich Patrick auf den Weg nach Bad Oldesloe, um den bis dahin komplett originalen Cougar dort abzuholen. Zu diesem Zeitpunkt ahnte noch keiner der Beteiligten, dass der Neuerwerb einmal als Motorsportler Aufsehen erregen würde. Dazu kam

es erst später – Nachwuchs kündigte sich an und für vier Personen wäre das Coupé alles andere als praktisch gewesen. „Da kam uns die Idee mit dem Rennwagen“, blickt Patrick zurück. Und damit meint er nicht nur ein Auto im sportlichen Look, mit ein paar Sponsorenaufklebern und einer Startnummer. Der Cougar sollte ganz offiziell einen DMSB-Wagenpass bekommen, eine Art Zulassung für die Rennstrecke. Statt des TÜV war also der Deutsche Motorsport-Bund der erste Ansprechpartner des heute 32-Jährigen: „Jede Änderung musste abgenommen werden“, bestätigt er. Dazu gehörten beispielsweise das schützende Hitzeblech unter dem Tank, die Feuerlöschanlage oder der vollverschweißte Käfig. Klar, dass der Cougar dazu komplett aus-



Ein Muss: Haubenhalter



geräumt wurde: zum einen, um die Änderungen durchführen zu können. Zum anderen, um Gewicht zu sparen. Aus diesem Grunde entfernte Patrick auch diverse Bleche und den Prellschutz hinter den Stoßstangen. Um rund 300 Kilo hat der Ford so abgespeckt. Beim Aufbau geholfen haben neben Claudia übrigens in erster Linie Martin und Jutta Nowak sowie Schwiegermutter Regina – „Herzlichen Dank dafür!“

Aber auch Dieter Kunke von den Ford Cruisern NRW sollte in diesem Zusammenhang erwähnt werden: Er unterstützte Patrick beim Einbau des „neuen“ Motors. Der ursprüngliche 2-Liter-16V sollte durch ein gleich großes Aggregat aus dem Escort RS2000 ersetzt werden. „Da passte gar nix“, erinnert sich Patrick. Beim Motorrahmen und den Antriebswellen stand Dieter ihm dann zur Seite. Auch der Kabelbaum musste erneuert werden. Dass der Auspuff in Eigenregie entstand, braucht in diesem Zusammenhang wohl kaum weiter erwähnt zu werden: „Da er komplett gerade unter dem Fahrzeug her läuft, musste ich alle Halterungen neu anfertigen.“ Das 5-Gang-Getriebe entstand letztendlich aus einer Escort- und einer Cougar-Schaltbox. Als diese „größte Herausforderung“ bestanden war, konnte sich Patrick um die Feinabstimmung kümmern. Und

dazu gehört bei einem Rennwagen nun mal in erster Linie das Fahrwerk. FK lieferte dazu die erforderlichen Komponenten inklusive 30-mm-Spurverbreiterungen. Alu- und Stahl-Domstreben aus dem Hause D&W versteifen Vorder- sowie Hinterachse. Dazu gab es schwarze Alutec-Felgen mit einer Dunlop-Bereifung in 205/55-16. Die Karosserie erhielt Sicherheits- bzw. Plexiglas-Scheiben, eine Dachhutze und die obligatorischen Haubenhalter. Ein üppiger Flügel krönt das markante Heck des Cougars. Im Innenraum fällt natürlich der Überrollkäfig auf, der in Wagenfarbe lackiert wurde. Sämtliche Leitungen musste Patrick durch Leerrohre legen, die Batterie wanderte ins Heck. Mit den beiden FK-Vollschalen sitzen erinnert der Cougar eher an ein Rallye- denn an ein Rundstrecken-Auto. Auf ein Lüftungssystem im herkömmlichen Sinne wurde hier verzichtet,



Die verschweißte Zelle war Pflicht



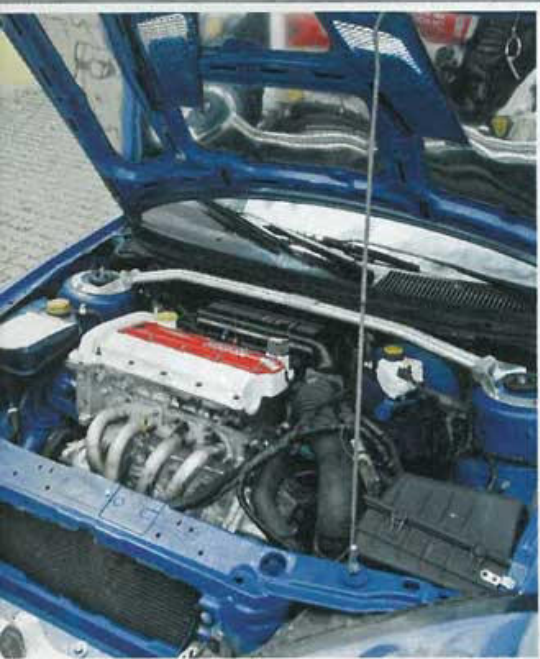
Hutablage eines Rennwagens



Zwei Sitze wie im Rallyesport

Wie wär's mit einer Clubsport-Serie für Cougar-Fahrer?





Der Motor entstammt einem RS2000

stattdessen gibt es Zusatzinstrumente (Öldruck und -temperatur) sowie ein US-Lenkrad.

Zum guten Schluss wartete ein neues Outfit auf den Cougar: Das entstand zunächst am Computer. Die blau-weiße Farbgebung, die der Karosserie-Linie des Coupés folgt, gefiel Patrick am besten – zusammen mit Sponsor-Aufklebern und Startnummer wurde diese dann auch gleich in Eigenregie umgesetzt. Keine Frage – der Cougar sieht aus wie ein echter Racer. Schade, dass Ford ihn nie auf die Piste geschickt hat. Zum Beispiel in einer eigenen Clubsport-Serie für alle Fans des großen Coupés. Für Menschen wie Patrick eben...

Text & Fotos: Thomas Pfahl

TECH•SPOT

99er Cougar

(Halter- bzw. Herstellerangaben)

Motor: Reihenvierzylinder (RS2000), 1999 ccm, verstärkter Motorrahmen, 200 PS • **Auspuff:** Eigenbau • **Kraftübertragung:** 5-Gang-Getriebe • **Fahrwerk:** FK-Gewindefahrwerk, Alu-/Stahl-Domstreben (v/h) von D&W, FK-Spurverbreiterungen (30 mm) • **Bremsen:** Serie • **Räder/Reifen:** Alutec, 16 Zoll, mit Dunlop, 205/55-16 • **Karosserie:** Rennwagen mit DMSB-Wagenpass, Sicherheits-/Plexiglas, Hitzeschutzblech am Tank, Heckflügel, Haubenhalter, Dachhutze • **Interieur:** leergeäumt, Lüftung entfernt, Zusatzinstrumente (Öldruck und -temperatur), US-Lenkrad, FK-Vollschalensitze, Überrollkäfig



Es läuft eben nicht immer alles nach Plan...



Das Farbdesign entstand am Rechner