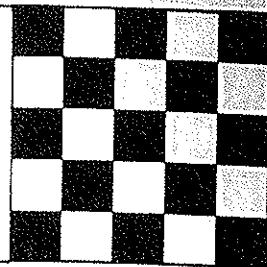


Sonderdruck  
aus „rallye + racing“ Heft 8/69

Gildeverlag · 322 Alfeld (Leine)


**rallye  
+  
racing**



**Zeitschrift für Automobil-Sportler und sportliches Fahren**

# Ford Capri 2300

**TURBO  
MAY**

 Schwabengarage AG  
Stuttgart-O  
Connstorfer Straße 34-48 · Ruf 249921

**Die  
sanfte  
Gewalt**

Turbo – schon das Wort verlangt nach Kraft, Härte, drückt Wirbel aus. Wie muß dann erst der Capri gehen, dessen Motor mit einem Turbolader ausgestattet wurde. Er geht, er geht unwahrscheinlich. Über 200 Spitze und eine Beschleunigung, die sogar Porschefahrern den Atem nimmt. Verblüffte Gesichter, ungläubig aus schnellen Fahrzeugen starrende Augen kann man auf der Autobahn beobachten, wenn man überholen will. Ein Blinkzeichen, der Vordermann ist kaum auf der rechten Fahrspur und schon ist der Turbo-Capri nicht mehr zu sehen.

Michael May, der sich seit langer Zeit mit der Abgasaufladung von Serienmotoren beschäftigt, der schon mit Alfa, BMW, Volvo und Ford Versuche gemacht hat, baut seinen Abgasturbolader nach dem Erfolg mit dem Ford 20 M 2,3 Liter nun auch in den Capri 2300 ein. Der 2,3-Liter-Motor, der von Ford serienmäßig 108 PS mitbekommt, wurde mit einem Turbolader auf 188 PS gebracht. Eine noch stärkere Version mit weit über 200 PS bereitet May gerade vor. Es soll ein ausgesprochenes Wettbewerbsfahrzeug für Rallies und Rundstreckenrennen werden.

Nicht aus der Hexenküche eines PS-Zauberers, nicht aus einer Tuning-Werkstatt im üblichen Sinne kommt dieser schnelle Capri. May konstruierte einen Abgasturbolader für Serienfahrzeuge, der auf der Basis eines Kompressors arbeitet. In diesem Test soll auf die Funktionsweise des Turboladers nicht weiter eingegangen werden, da diesem Gerät und seinem Hersteller ein besonderer Bericht im Anschluß gewidmet ist.

Damit sich der „Turbo-Capri“ auch äußerlich von seinen Artgenossen unterscheidet, ersann May für das von uns getestete Fahrzeug eine effektvolle Speziallackierung. Um den weißen Capri zog er einen blau-rot-blauen Streifen herum und setzte über den Hinterrädern den negativen Schrittzug „Turbo-May“ in ein rotes Feld.

Neck und Schnauze sind ebenfalls blau-rot-blau eingerahmt, auf die rechte Seite der Motorhaube wurde auch ein solcher Streifen ge-

May baute schließlich noch die Stoßstangen ab und stattete das Cockpit mit einer Sitzschale und einem Lederlenkrad aus (der Serien-Capri hat zwar auch schon ein Lederlenkrad, der große Sicherheitspralltopf beeinträchtigt jedoch die Sicht auf die Instrumente). Wir wollen auf die Ausstattung des Capri nicht weiter eingehen, sondern nur auf den Test des Capri 1700 R in „rallye + racing“ 4:69 hinweisen, in dem auch diese Dinge besprochen wurden.

Der Capri mit dem aufgeladenen Motor verhält sich im unteren Drehzahlbereich bis etwa 3500 U/min wie ein normaler Serien-Capri 2300. Nur ein leises Singen deutet an, daß der Turbolader mitläuft. Erreicht man beim Beschleunigen die Grenze der 3500 Umdrehungen, setzt der Turbolader ein und katapultiert den Capri nach vorn.

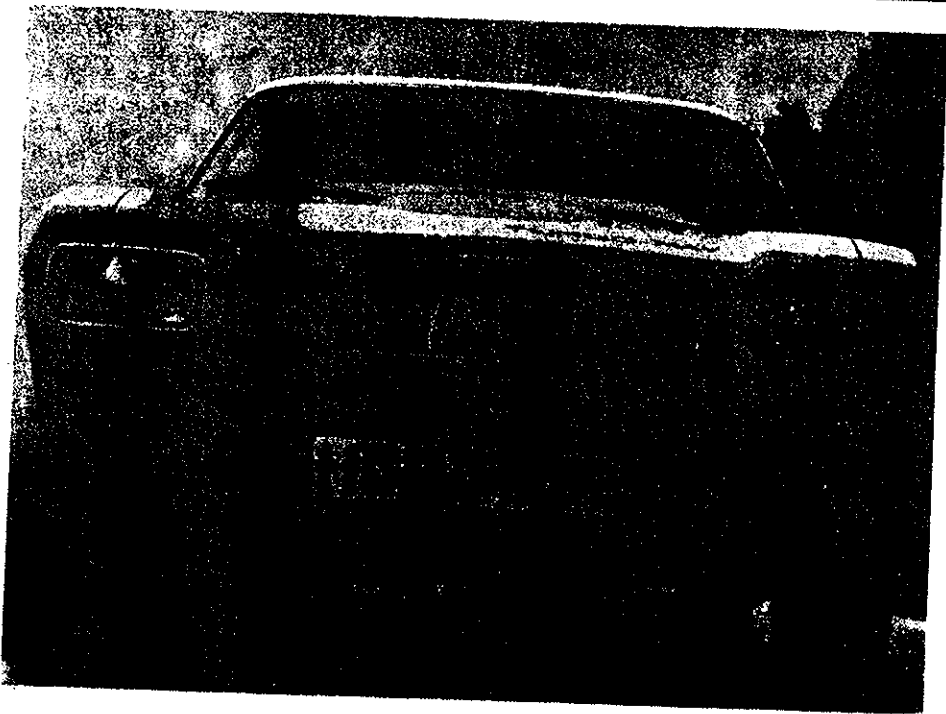
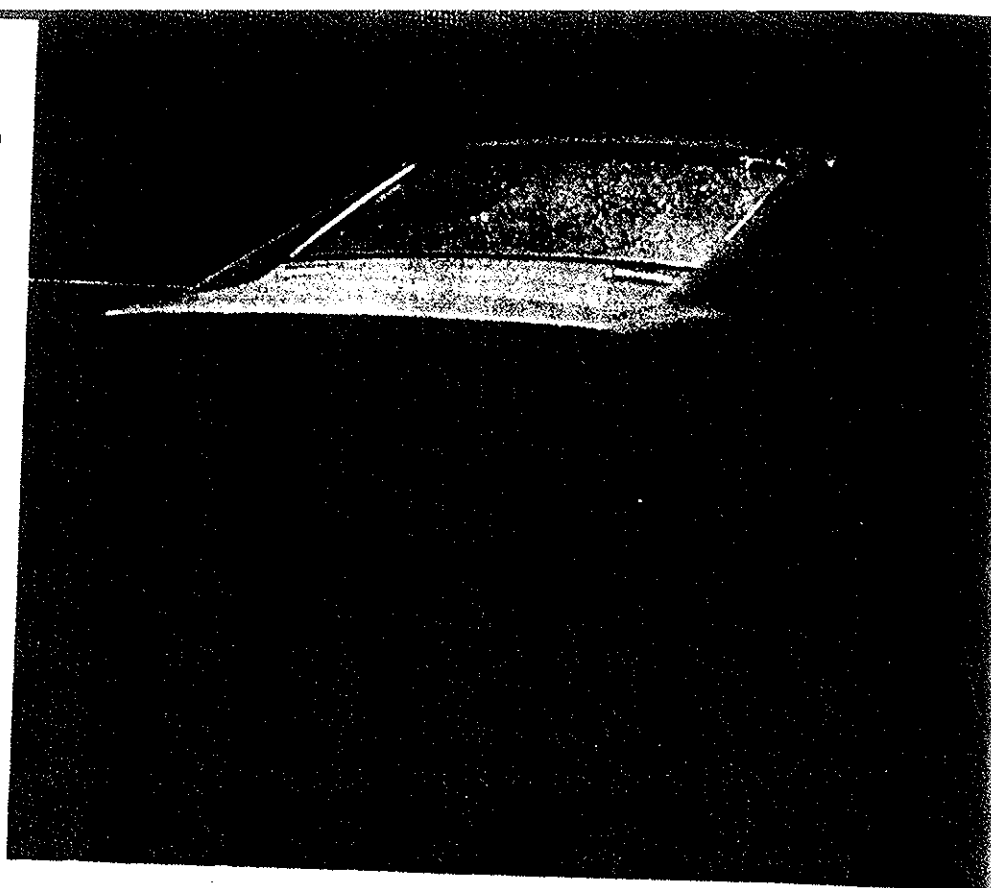
Mit immer höher steigender Drehzahl arbeitet der Lader immer intensiver. Der Capri erreicht somit eine Beschleunigungskurve, die bis zum Einsetzen eines Drehzahlbegrenzers bei der maximalen Drehzahl (6200 U/min) fast linear verläuft. In rund sieben Sekunden beschleunigt der Wagen von 0 auf 100 km/h, und wenn noch keine zwanzig Sekunden vorbei sind, hat er schon 180 km/h erreicht. Selbst die Spitzengeschwindigkeit von über 200 km/h „erfährt“ sich der Turbo-Capri in durchaus meßbaren Bereichen. Erstaunlich ist die kultivierte Geräuschentwicklung des Turbo-Capris. Im Inneren des Wagens überhaupt nicht zu spüren, verkündet die abgestimmte Auspuffanlage lediglich durch einen kernigeren Ton der Außenwelt, daß „da etwas besonderes drin sein muß“.

Ein Abgasturbolader gibt dem Motor die Möglichkeit, höher zu drehen, als er es normalerweise tut. Da aber der Drehzahlbereich, in dem der 2,3-Liter-Ford-Motor seine beste Leistung erreicht, für den Motor eines Gebrauchsfahrzeuges zu hoch ist, baute May einen Drehzahlbegrenzer ein, der bei ungefähr 3200 U/min die Zündung unterbricht. Würde der Drehzahlbegrenzer ein bisschen höher für kürzere Strecken durchaus denkbar wäre, bekäme man noch bessere Beschleunigungswerte. Im Normalverkehr aber macht sich das Fehlen eines Dreh-

unangenehm bemerkbar. Wird der Wagen oft über 7000 U/min gedreht, geht es ihm an die Zylinderkopfdichtungen. Und die 6200 Umdrehungen reichen voll aus, den Wagen zu einer traumhaften Beschleunigung und Spitzengeschwindigkeit zu bringen. Ja, mehr noch, mit dem Abgasturbo-lader läßt sich im Capri eine angenehme Reisegeschwindigkeit bei 5500 Umdrehungen erreichen (hierbei fährt der Wagen immerhin rund 190 km/h), ohne daß die hohe Geschwindigkeit auch bei längerer Fahrt strapaziert.

Bärenkraft muß gebändigt werden. Da die Serienbremsen für den Turbo-Capri zu schwach waren, setzte May hitzebeständigere Bremsbeläge ein, die allerdings immer noch nicht der letzte Schluß sind. Das Fahrverhalten des Capri wird mit härteren Stoßdämpfern verbessert, eine wirklich gute Straßenlage kann erreicht werden, wenn man Felgen und Reifen des Mercedes 300 SEL 6,3 Liter verwendet. May montiert an seinem Rennwagen, der demnächst auf der Rundstrecke starten soll, 7-Zoll-Leichtmetallfelgen und baut gleichzeitig Bilstein-Stoßdämpfer ein. Wir glauben gern, daß der Wagen damit ein Fahrverhalten bekommt, das die Starrachse vergessen macht.

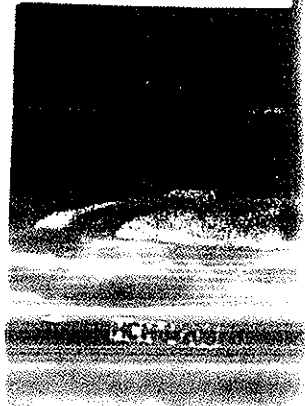
Fährt man den Turbo-Capri im normalen Straßenverkehr, ist man ebenso begeistert von der unwahrscheinlichen Spurtkraft und der hohen Dauergeschwindigkeit wie von der Elastizität, die unter 3500 U/min ja dem serienmäßigen Motor entspricht. Wer den Capri 2300 gefahren hat, weiß die verbesserte Straßenlage des Turbo-Capri besonders in sehr schnellen Kurven zu schätzen. Sicher, auch mit dem Turbo-

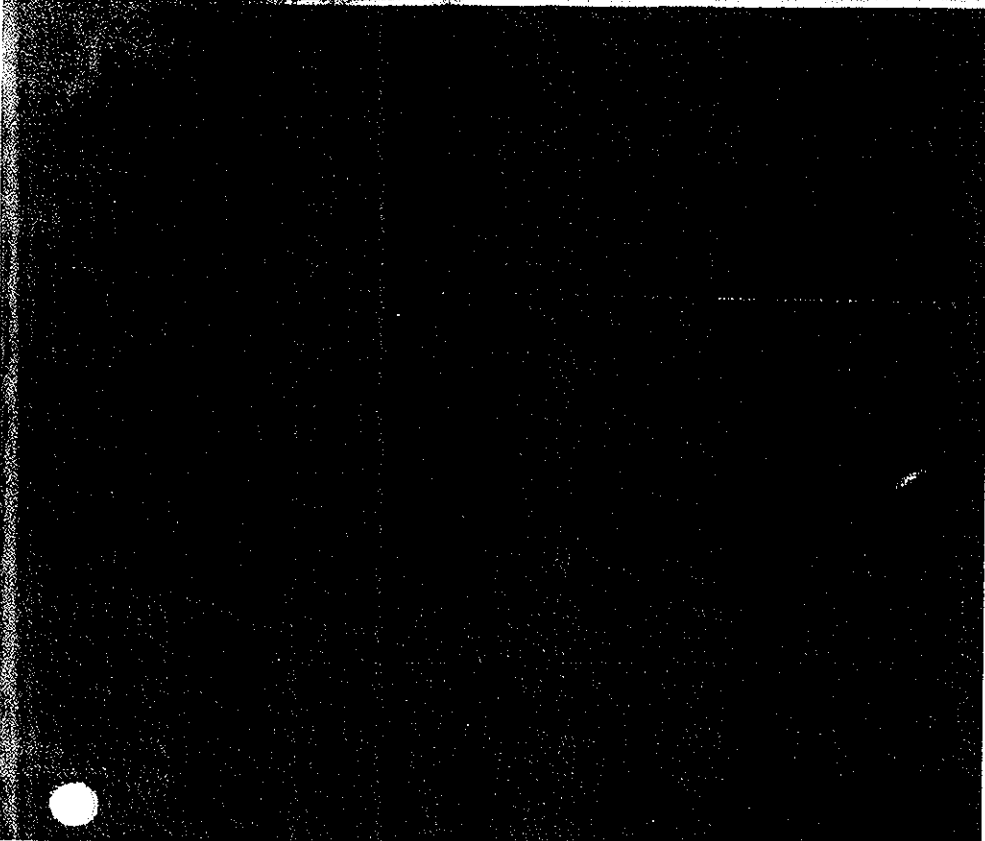


Ganz oben: Der „Turbo-Capri“ hat in Kurven ein besseres Fahrverhalten als der Serien-Capri.

Rechts: Trotz 188 PS ist der Capri recht leicht zu beherrschen.

Links: Ford-2,3-Liter-Serien-Motor.





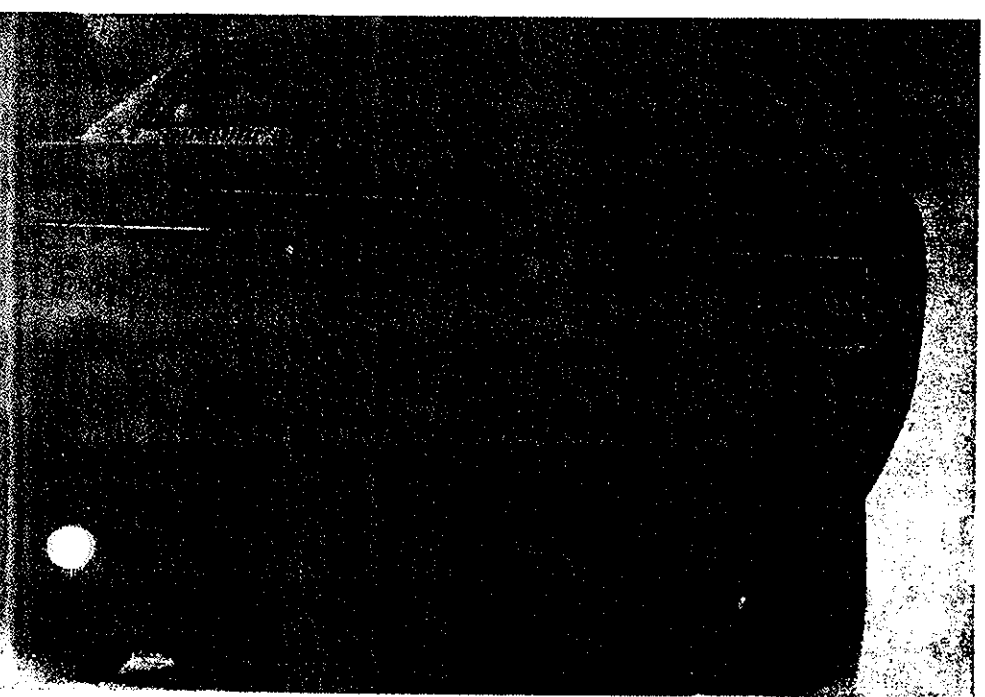
Capri kommt es vor, daß er in einer langgezogenen, schnellen Autobahnkurve bei 180 km/h das Beinchen hebt. Dennoch verspürt man im Capri bei dieser Geschwindigkeit ein wesentlich höheres Gefühl der Sicherheit als bei 160 km/h im Serien-Capri.

Nicht das interessanteste, aber eines der wesentlichsten Argumente, die für den Capri sprechen, ist der recht niedrige Preis. May bietet mit seinem „schnellen Hirsch“ ganze 188 PS mit allem Drum und Dran für sage und schreibe 13 000 DM an.


Der Preis ist verblüffend, wenn man bedenkt, daß der normale Capri 2300 GT weniger als 9000 DM kostet, ein auf 185 PS gebrachter BMW 2002 bei Alpina oder Schnitzer immerhin rund 20 000 DM. Außerdem kann May allen Käufern seiner „Wirbelwinde“ Erfahrungswerte vorlegen, die beweisen, daß seine Autos mit den Abgas-Turboladern genauso lange oder nur unwesentlich weniger lang halten als die Serienfahrzeuge gleicher Art ohne Turbolader.

In unserem Test über den Alpina BMW, der auf 185 PS gebracht wurde, schrieben wir, daß dieser Testwagen weniger als Alltagsauto, sondern eher als Wettbewerbswagen betrachtet werde. Nicht so beim 188-PS-Turbo-Capri. Er ist ein Auto, das geradezu prädestiniert ist für den schnellen, aber verantwortungsbewußten Fahrer, der seine 188 PS nicht im Rennen, sondern in Überholvorgängen und auf schnellen Autobahnstrecken ausspielen will.

Heiner Kiempp



Oben: Auffallende Lackierung und der Schriftzug „Turbo-May“ machten unseren Testwagen auf jedem Parkplatz zum Blickfang.



Fotos: Kiempp

Rechts: Ford-2,3-Liter-Motor mit Turbolader.

