

# Capri 2600 mit Kompressor



**M**it diesem Auto kann man fahren wie Eugen Klotterich, der einäugige Karussellbremser. Mit anderen Worten: Der Kompressor-Capri ist ein Auto zum Schweinigen.

Schnellfahrer mit werblichem Sinn kennzeichnen ihren Renner mit dem aufgeklebten Schriftzug 'Turbo-May' an Bug oder Heck. Sonst aber ist die kernige Kraft nur am doppel Faustgroßen Abgasturbolader zu erkennen, der keinem anderen Zweck dient, als den sechs Capri-Zylindern mehr Frischluft einzupusten und damit die Benzinverbrennung zu fördern.

Der Erfolg ist atemberaubend. Unter acht Sekunden (und nicht, wie in hobby 11/71

behauptet, 8,4 Sekunden) stoppten wir für die Beschleunigung von null auf hundert. Ein Porsche 911 läßt sich drei Herzschläge länger Zeit.

Abgasturbolader sind moderne Abkömmlinge des von früheren Rennwagen bekannten Kompressors. Während jene allerdings mechanisch durch Zahnräder angetrieben wurden und einen Teil der Mehrleistung durch diesen verlustreichen Antrieb wieder auffraßen, arbeitet der Abgasturbo ökonomischer:

Auf einer gemeinsamen Welle drehen sich in getrennten Gehäusen zwei Schaufelräder. Das Turbinenrad wird von den Auspuffgasen angetrieben. Das

Laderrad dreht sich mit, verdichtet die angesaugte Frischluft und drückt sie in den Vergaser.

Um nämlich einen einzigen Liter Treibstoff zu verbrennen, schluckt ein Motor rund 10 000 Liter Luft. Und je mehr Luft den Zylindern zugeführt wird, um so mehr Treibstoff kann verbrannt und in Bewegungsenergie umgesetzt werden. Aus diesem Grund werden beispielsweise fast sämtliche Dieselmotoren ab 1000 PS aufgeladen.

**Mays Meriten:** Aber dem Schweizer Ingenieur Michel May kommt das Verdienst zu, dieses Prinzip erstmals erfolg-



Von den fehlenden Stoßstangen, dem Doppelrohrauspuff und dem Schriftzug 'Turbo-May' abgesehen, sieht man dem Capri seine 207 PS nicht an. Daß Michel May sein hauseigenes Vehikel (oben und links) in werbewirksamen



Farben lackiert hat, erleichterte uns immerhin die Überholvorgänge. Außer einem Porsche 911 S und einem Mercedes 3,5 lieferte uns niemand ein konkurrenzfähiges Geschwindigkeitsduell. Die Kurvenlage (links) testeten wir im französischen Ardeche-Tal.



reich an Pkw-Benziner angepaßt zu haben.

Er fängt die Abgase aller sechs Zylinder in einem Sammelkasten, läßt diese von dort auf die Turbinenschaufeln blasen und dann durch einen Spezialauspuff mit größerem, ungehindertem Gasdurchsatz entweichen. Auf der anderen Seite bezieht der Verdichter die Frischluft durch ein Naßluftfilter, das unmittelbar hinter dem Kühlergrill montiert ist, während das ursprüngliche Filtergehäuse zugeschweißt und als Druckspeicher verwendet wird.

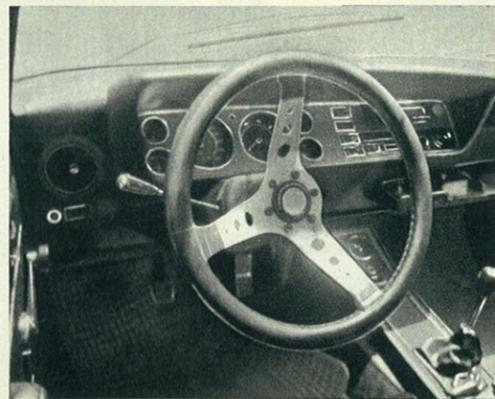
**Die Kurvenlage des Kompressor-Capris aus der Stuttgarter Schwabengarage untersuchten wir nicht zuletzt am mediterranen Sandstrand (oben). Dort entstand auch unser Titelbild.**

Den Ladedruck steuert das Gaspedal: Mit zunehmendem Druck der Abgase auf die Antriebsturbine dreht sich auch das Laderad schneller und fördert immer mehr Luft in die Vergaser.

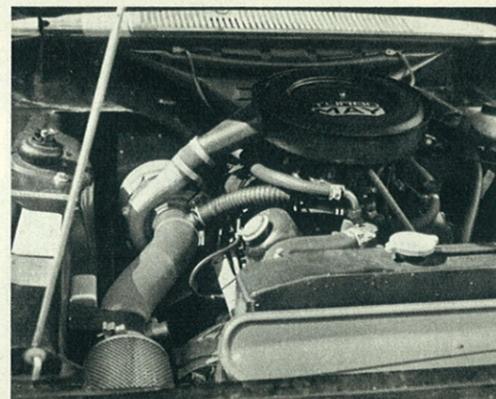
Wir fuhren zwei Exemplare

des Turbo-May-Capri. Der eine stammte aus Mays Trickküche und donnerte etwa 1500 Testkilometer. Den zweiten Capri hatte die Stuttgarter Ford- und Turbolader-Vertretung Schwabengarage nach Mays Ideen präpariert und wurde mehr als 3000 Kilometer getestet.

Beide Capris hatten 207 aufgeladene PS bei 6000 U/min unter der Haube — Serienversion: 125 PS bei 5300 U/min — und beschleunigten bis 3500 U/min mit ganz normaler Motorkraft, weil die Laderwirkung erst jenseits dieser



Zur GT-Ausstattung montiert May für sportlich ambitionierte Fahrer noch ein griffiges Lenkrad (links). Der im Motorraum sichtbare Teil der May-Anlage besteht aus dem Abgasturbolader, dem Naßluftfilter



hinter dem Kühler, verschiedenen Luft- und Schmieröleleitungen, dem verschweißten Ex-Filtergehäuse und einem größeren Kühler (rechts). Fällt die Aufladung aus, marschiert der Motor mit normaler PS-Kraft weiter.

Drehzahl einsetzt. Dann freilich bläst der Radialverdichter um so vehementer, je mehr Abgase der Motor produziert. Die Maschine jubelt freudig hoch, bis sie auseinanderfliegt. Um das zu verhindern, stellt ein Regler beizeiten — etwa bei 6300 Touren — die Zündung ab. Die Vorsichtsmaßnahme stellt sich anfangs, besonders beim Überholen, als peinlicher Überraschungseffekt dar, zumal sie von lautstarken Kanonenschlägen im Auspuff begleitet wird, ist aber wegen der mit der Drehzahl steil wachsenden Verdichter-Wirkung unumgänglich.

**Capri-Unterschiede:** Aber die Capri-Brüder waren keine Zwillinge. Bei der Stuttgarter Version setzte die Laderkraft an der 3500er-Grenze mit so abruptem Beschleunigung ein, daß wir uns von einer Riesenfaust ins Polster gepreßt glaubten. Dieses Gefühl ist anfangs zwar reizvoll, im Alltagsbetrieb aber bald lästig.

Michel Mays eigenpräparierte Version war perfekter. Der Übergang von der normalen Motorkraft zur Kompressorbeschleunigung verlief so unmerklich, daß wir immer wieder überrascht nach dem Tachoschielen, wenn die Nadel in knapp 17 Sekunden um 160 km/h pendelte. Die bisherige Schwäche der sonst urigegunden Sechszylinder vom Rhein, nämlich das Leistungsloch im unteren Drehzahlbereich, ist zwar noch vorhanden, verblaßt aber neben dem kernigen Kompressorspurt.

Der Schwaben-Capri allerdings erschien uns noch in anderer Hinsicht mangelhaft: Sobald die Tachonadel auf 220 km/h — gestoppte Spitze: 211 km/h — vorrückte, das Gaspedal aber immer noch einigen Spielraum nach unten gewährte, trat die Drehzahlbe-

### Michel May: „Mehrleistung zum sicheren Überholen“

**hobby:** Welche Motoren kommen für die Aufladung in Frage?

**May:** Grundsätzlich muß ein Motor thermisch und mechanisch gesund sein. Motoren etwa mit zusammengewachsenen Zylinderlaufbahnen eignen sich nicht dafür.

**hobby:** Wo liegt dabei ihre Grenze?

**May:** Hauptsächlich in der Kühlung. Mit Lagern oder der Öltemperatur haben wir keine Probleme, aber mit dem Kühlwasser.

**hobby:** Warum?

**May:** Allgemein herrscht die Tendenz, besonders in der Bundesrepublik, die Kühlerleistung immer mehr zu reduzieren. Wahrscheinlich ist das eine Folge des stetig steigenden Kupferpreises: Man spart. Und vermutlich geht man davon aus, daß die Fahrzeuge nicht immer mit Vollast gefahren werden. Bei einem neuen Kühler geht das noch. Wenn aber nach etwa einem Jahr der Kühler durch Kalk- und andere Ablagerungen innen zugewachsen und außen die Lamellen verstopft sind, dann wird es kritisch.

**hobby:** Wie steht es mit dem Fahrgestell?

**May:** In Verbindung mit der Turboanlage werden stets härtere Bremsbeläge eingebaut. Teilweise verwenden wir auch eine höher siedende — wegen Wasseraufnahme aber auch häufiger zu wartende — Bremsflüssigkeit. Weiterhin empfehlen wir härtere Stoßdämpfer und einen leicht modifizierten Radsturz.

In der Regel wird die Mehrleistung allerdings nicht für Dauergeschwindigkeiten, sondern etwa zum sicheren Überholen eingesetzt.

grenzung in Aktion. Nach unserer Ansicht ist bei so hohen Geschwindigkeiten, die volle Konzentration verlangen und keine Rücksicht auf Kleinigkeiten zulassen, ein auf Millimeter-Balance zu haltendes Gaspedal einfach lächerlich.

Bei Mays Capri findet solcher Unfug nicht statt. Das durchgetretene Gaspedal reicht genau bis zur Drehzahlgrenze. Die ohnehin langen Gänge machten sich hier durch den Abgaslader als so gestreckt bemerkbar, daß für Landstraßen der 3. Gang ausreichte, weil er aufgeladen zwischen 80 und 160 km/h liegt. Der 1. Gang ist bis 60 km/h gut, mit dem zweiten kamen wir auf 120 km/h, und die vierte Schaltstufe ist mit gestoppten 209 km/h für heutige Verkehrsverhältnisse schon viel zu schnell.

**Gut zum Überholen:** Allerdings liegt der Hauptreiz des aufgeladenen Capri auch nicht in schnellen Autobahnfahrten, sondern im kurzatmigen Überholvorgang. Wir haben es oft genug getestet: So schnell kann der abgehängte Vordermann gar nicht hinsehen, wie er die Hinterräder des Capri vor den Bug bekommt.

Von solchen Effekten abgesehen, behandelte uns der Capri aus der Schwabengarage allerdings stiefmütterlich. Wir hatten einen echt heißen Ofen erwischt. Nicht nur, daß der Auspuff den Wagenboden beträchtlich aufheizte und im sommerlichen Südfrankreich das Klimagebläse keinen frischen Wind, sondern kräftige Heißluft förderte, begann auch bald die Fahrertür des aufgeheizten Wagens nicht mehr richtig zu schließen — ein ganz neuer Wärme-Effekt bei unseren Autotests.

Gelassen reagierten wir auch noch, als nach 1350 Testkilo-

metern der Auspuffflansch am Turbolader abriß und wir die Reise mit einem weithin hörbaren Donnerbolzen fortsetzen mußten. Ein Drahtkleiderbügel aus unserem Hotel in Arles hielt den Schlitz wenigstens so zusammen, daß die härtesten Fehlzündungen beim Gaswegnehmen ausblieben.

**Ernster Ford-Fehler:** Ernster war als weiterer Hitze-Effekt schon das Kühlwasserthermometer im roten Anzeigefeld, sobald wir nach etwas schneller Fahrt an einer Tankstelle stoppten. Die Ursache ist einfach und Zeugnis falscher Kundenpolitik eines Automobilherstellers: Offenbar um einige Pfennige einzusparen, verringerte Ford das Kühlervolumen verschiedener Typen und vor allem bei den Capris um schlichte 25 Prozent.

Wie man hört, ergeben sich daraus so unangenehme Konsequenzen, daß nicht nur wir, sondern zahlreiche Capri-RS- und sogar ganz gewöhnliche Capri-Fahrer über heiße Motoren jammern. Ideen-Vater May baut solchen Ärgernissen vor und einen größeren Kühler in seinen Kompressor-Capri. Zwar zischte auch bei diesem Testling etwas Kochwasser aus dem

### Ford-Capri mit May-Abgasturbolader

*Coupé 2600 GT, 125 PS bei 5300 U/min — 10 501,- Mark.*

*Die GT-Ausstattung enthält zusätzlich: Drehzahlmesser, Öl-druckanzeige, Voltmeter, Bremskraftverstärker, Gürtelreifen 185/70 SR 13.*

*Abgasturbolader, System May, einschließlich Montage, TÜV, Zweirohr-Auspuffanlage, Spezialstoßdämpfer hinten, härteren Bremsbelägen etc.*

*Motorleistung 207 PS bei 6000 U/min — 3496,50 Mark.*

*Bezugsquellen: Schwabengarage AG, 7 Stuttgart, Cannstatter Straße 34-48, Turbo-May, 745 Hechingen, Kloster St. Lutzen.*

*Magnesium-Felgen 5 1/2 J x 13 für Capri 1300 bis 2600 (entsprechende Änderung der Bereifung) 120 Mark.*

*Bezug über Schwabengarage, Stuttgart.*

Überdruckventil, aber Probleme hatten wir keine.

Auch das Fahrwerk hatte May mit härteren Bilstein-Gasdruckdämpfern zur Raison gebracht. Außerdem rollten beide

Testwagen auf Leichtmetallfelgen — Mays Version auf spurverbreiternden (19 Millimeter) englischen Cosmic-Felgen, der andere Capri auf Magnesiumfelgen, welche die Schwabengarage selbst produzieren läßt und konkurrenzlos billig für 120 Mark pro Stück anbietet. Vor allem ist diese Felge mit einem Gewicht von 4,45 Kilo der Cosmic-Felge mit 6,20 Kilogramm noch weit überlegen.

Aber weder härtere Stoßdämpfer noch leichtere Räder konnten uns dauernde Lenkkorrekturen ersparen. Bekanntlich wird Ford immer wieder die starre Hinterachse als primitiv und unzeitgemäß vorgeworfen. Aber die Starrachsen bei Opel oder Alfa sind taugliche Gegenbeweise.

Bei der starren Hinterachse des Ford ist nämlich leider nicht alles starr. Es mangelt an Längs- und Seitenstabilität — vor allem bei aufgeladenen Capri-Geschwindigkeiten läßt die immer wieder versetzende Hinterachse keinen Zweifel am Straßenzustand.

**Schlechte Capri-Form:** Dazu kommen noch aerodynamische Mängel. Mit einem Luftwiderstandsbeiwert von 0,42 liegt das Capri-Coupé auf dem Ni-

veau durchschnittlicher Limousinen. Die überlange Motorhaube läßt den Capri aber nicht nur wie einen Sohn des — von US-Mutter Ford produzierten — heißen 'Mustang' erscheinen, sondern verschiebt den Überdruck vor der Frontscheibe so weit hinter die Vorderachse, daß die Vorderräder einfach zu 'leicht' werden. Ergo: Die Längsstabilität ist mangelhaft.

Wenn jetzt dem Turbolader-Ford noch ein fehlendes Sperrdifferential bescheinigt wird, das ein durchdrehendes Hinterrad einerseits und ein fassendes Rad auf der anderen Seite verhindern könnte, so sind die Fahrwerksmängel ziemlich komplett.

Aber das sind grundsätzliche Ford-Perspektiven. Der Sechszylinder-Motor mit Abgasturbolader ist nämlich besser als das restliche Auto. Die Beschleunigung ist unübertrefflich, die Elastizität mehr als ausreichend. Die Lader-Konzeption kann nur als ideal gewürdigt werden, zumal weder der Motorverschleiß ansteigt noch der Benzinverbrauch klettert.

Der May-Capri-2,6 schluckte auf 1586 Testkilometern über Autobahn und Landstraßen durchschnittlich 16,4 l/100 km. Die Ford-Werke bemessen den Normdurst mit 10,3 l/100 km sicherlich zu bescheiden. Wir kennen Sechs-

zylinder-Capris ohne Aufladung, die ebenfalls um 15 Liter schlucken.

**Tageslicht-tauglich:** Aber solche Ungereimtheiten der Marke Ford stehen nicht allein. Beispielsweise taufen wir beide Capris im Test-Slang 'die Tageslichtautos'. Für einen Wagen, der serienmäßig 180 km/h und aufgeladen über 200 km/h läuft, sind Scheinwerfer von 10 x 15 Zentimetern Größe einfach ein schlechter Witz. Entgegenkommende Fahrer reagierten nicht einmal auf unser Fernlicht verärgert.

Nächstes Manko waren die Sitze. Der Fahrer des Schwabengaragen-Capri saß in einem Sportsitz — Marke Recaro — mit mangelhaften Verstellmöglichkeiten. Der Schalensitz des May-Capri erwies sich bald als Hämorrhoiden-Ofen, weil die Polyesterschale über keinerlei Luftöffnungen verfügte. Über die serienmäßigen, viel zu schwach und schwammig gepolsterten Fordersitze gibt es einen subjektiven Kurzkommentar. Nach etwa 1000 Kilometern jammerte ein Tester: „Ich möchte endlich wieder auf meinen eigenen Beinen stehen.“

Den ungünstig platzierten Fernlichtschalter und die Überarmlänge zum 3. Gang werten wir jedoch als schlichte

Unverschämtheit vom Rhein. Es war einfach unmöglich, den Fernlichthebel — gleichzeitig Blinkschalter — in die Abblendstellung zurückzuziehen, ohne die Hand vom Lenkrad zu nehmen — keine Kleinigkeit bei hohen Geschwindigkeiten.

**Sitzhüpfer beim Schalten:** Ebenso steht der 3. Gang so weit rechts vorne, daß wir nach zahllosen 'Sitzhüpfen' den Verdacht diskutierten, bei Ford habe man für langarmige Affenmenschen konstruiert. Anlässlich der Autobahnreportage (hobby Nr. 17/71) beispielsweise hätten uns die 88 Schaltvorgänge — mit jeweils zwei bis drei Sekunden Dauer gestoppt — auf diesem Fordtyp immerhin fünf Minuten lang die Zerrhaltung eines autofahrenden Krüppels eingetragen.

Das gute Triebwerk, das mäßige Fahrgestell und die ärgerlichen Innereien des deutschen Mustang machen den Turbo-May-Capri zu einem zwiespältigen Auto. Der aufgeladene Motor ist perfekt — vorausgesetzt, die Anpassung des Abgasturboladers an den 2,6-Liter-Sechszylinder wurde mit perfekter Sachkenntnis vorgenommen. Unterschiede bei unseren Test-Capris beweisen das.

Jeder weitere Vorwurf trifft die Autobauer am Rhein.



**Unfug vom Rhein:** Ford läßt Capri-Fahrer die Hand vom Steuer nehmen, wenn sie den Fernlichtschalter in Abblendstellung zurückziehen wollen (links). Für langarmige Affenmenschen wurde offenbar die 3. Schaltstellung konzipiert. Ohne einen



**energischen Sitzruck in Richtung Schaltknüppel ist der zu weit rechts vorne liegende Gang nicht zu erreichen (rechts). Bei Geschwindigkeiten um 160 km/h — so weit reicht der aufgeladene 3. Gang — ist das kein Sicherheitsvergnügen.**

### Pluspunkte

- + elastischer Motor in allen Gängen
- + bei optimaler Anpassung (!) des Abgasturboladers vorzügliche Leistung
- + sehr preiswerte Leistungssteigerung durch Aufladung
- + günstiger Benzinverbrauch im Vergleich zur Leistung
- + wenig Fahrgeräusche im Wagen
- + einigermaßen befriedigendes Fahrgestell, falls durch Turbo-May angepaßt.

### Minuspunkte

- Fahrgestell auch nach Überarbeitung nur mäßig befriedigend
- schlechte Längsstabilität, unbefriedigende Bodenhaftung bei schneller Fahrt
- Bodenfreiheit auf schlechter Straße problematisch
- Bedienelemente teilweise peinlich
- Sitze beklagenswert