



getest:

FORD CAPRI TURBO MAY

Het overkomt ons slechts zelden dat we worden overgehaald een roadtest te maken van een opgevoerde auto. De redenen daarvoor zijn niet moeilijk te vinden. Opgevoerde auto's worden slechts zelden in serie vervaardigd, zijn dus niet in de winkel te koop. De prestaties van dergelijke auto's zijn daarom vrijwel nooit maatgevend voor een kant-en-klaar-product en de betrouwbaarheid van een flink opgevoerde motor is over het algemeen in het dagelijkse gebruik ver te zoeken. Dat we u deze keer tóch over een opgevoerde auto willen vertellen is dan ook louter en alleen te wijten aan het feit dat de betrokken opvoersset juist wél in grote series wordt vervaardigd en dat de betrouwbaarheid van de wagen er praktisch niet onder hoeft te lijden.

De Ford Capri voorzien van een Turbo MAY-opvoersset (alleen het duurste type, de 2300 GT XLR komt daarvoor in aanmerking) staat helaas nog niet in zijn supersnelle staat bij de Ford-dealers. U moet eerst een doodgewone Capri 2300 kopen, hem naar behoren en dus serieus inrijden en u dan pas in verbinding stellen met uw Ford-dealer of direct met Hans

Koster-import in Hilversum om een opvoersset gemonteerd te krijgen. Maar daarmee haalt u dan wel wat aan de hand...

Compressor

De Turbo May-opvoersset bestaat namelijk in het geheel niet uit het gebruikelijke spul (hete nokkenassen en grote slokkers van carburateurs), maar slechts uit een ander uitlaatsysteem, waarin opgenomen een compressor. Maar weinig personenauto-bezitters zullen weten wat dat inhoudt, doch tal van diesel-vrachtautochauffeurs kunnen u dat direct vertellen. Want op dieselmotoren wordt dit systeem allang toegepast. De uitlaatgassen die een motor verlaten kunnen namelijk op niet al te moeilijke wijze best nog van dienst zijn. Vooral de snelheid die deze gassen bezitten kunnen door een schoepenrad worden omgezet in draaiingsenergie (kinetische energie) en het is gemakkelijk om aan de andere kant van de as van dat schoepenrad een compressor te monteren. Een installatie dus die de buitenlucht een hogere druk kan geven.

Motorkracht

Sluit de compressorslang aan op de car-

burateur van je auto en de inlaatgassen worden er in plaats van door de aanzuigkracht van de motor alleen, met geweld in geperst en de vullingsgraad van de cilinders stijgt. Tot ver over de 100 procent. En waar meer brandbare gassen komen, zal ook de „klap" die ze bij ontsteken teweeg brengen, veel groter worden, hetgeen in grotere motorkracht resulteert. Ziehier in een wel zeer summier bestek het principe van de compressor-opvoersset. Er komt uiteraard nog wel wat meer om de hoek kijken en daarom moet u ook niet denken dat deze installatie wel even voor de prijs van een dure sportuitlaat op de markt wordt gebracht. De complete opvoersset kost namelijk bijna f 4000,—! Maar daarvoor krijgt u hem dan wel kant en klaar gemonteerd op uw auto. Nou ja, dat is slechts de pijnlijke financiële bijzaak. Belangrijker is het gedrag van een auto voorzien van een dergelijke opvoersset.

Pas bij 3000

Wie dat voorzichtig gaat proberen, komt bedrogen uit. Met een heel rustige rijstijl merk je namelijk helemaal niets van de

aanwezigheid van de kostbare installatie. In feite begint de compressor namelijk pas bij 3000 toeren per minuut te werken. Daaronder gedraagt de motor zich net als zijn standaardbroertje. Dat heeft eclatante voordelen, die men bij een op een andere manier opgevoerde auto niet snel zal vinden! In het stadsverkeer is de motor namelijk geen pietsie zenuwachtiger dan de normale versie. U kunt dus zonder bezwaar met heel weinig toeren rijden, als opa in het weekend. De motor blijft ook goed starten, net zo goed als de fabrieks-Capri. De krachtbron verbruikt bij een rustige rijstijl ook helemaal niet meer benzine. En zo zouden we nog wel een tijdje kunnen doorgaan. Niks aan de hand dus met deze krachtbron, zolang u geen prestaties van hem verlangt.

Zacht fluiten

Maar trap als onervaren rijder niet plotseling het gaspedaal tot de plank in. Want zo gauw stijgt het toerental boven de 3000 omw/min., of een zacht fluitend geluid maakt zich hoorbaar en naarmate het toerental stijgt en dit geluid aanzwelt, stijgt ook het vermogen van de motor

Deze motor kreeg door een simpele opvoersset, die niets aan de krachtbron zélf veranderde en weer demontabel is, maar liefst 84 pk méér!

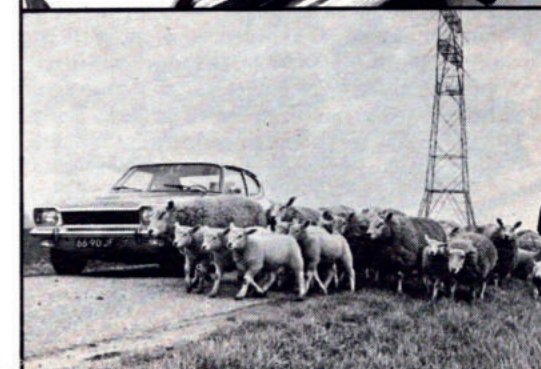
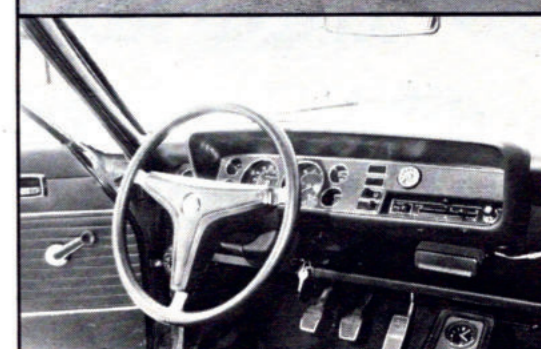
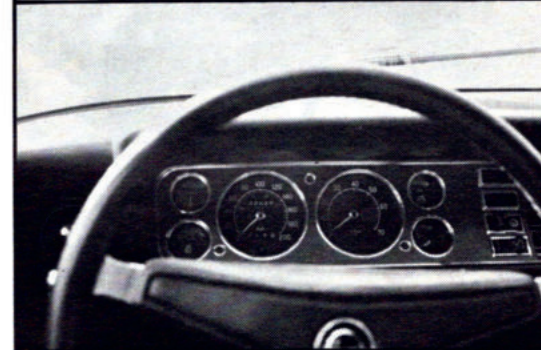
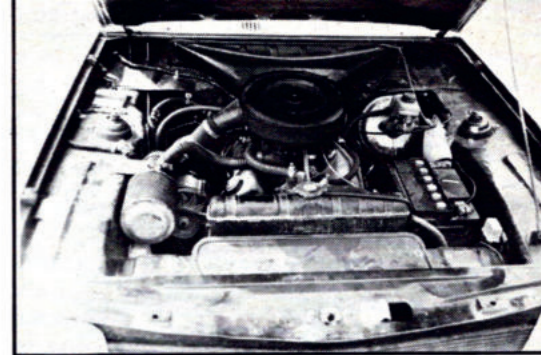
Het instrumentenbord van de Capri 2300 XLR GT is van zichzelf al rijk beklokt. Je ziet er niet aan, dat een opvoersset werd gemonteerd.

De achterkant van de exclusief uitzierende wagen wordt gesierd door het trotse „TURBO-KOMPRESSOR", het enige uiterlijke kenmerk van de opvoersset.

De Capri heeft een fraaie afwerking en uitrusting. Daar hoeft zelfs een sportenthoust niet veel meer aan toe te voegen.

De kofferruimte is groot genoeg voor lange vakantie-reizen.

Je hoeft je echt geen zorgen te maken, dat deze compressor-opvoersset kalm rijden onmogelijk maakt. Want ónder de 3000 omw/min. gedraagt de motor zich juist erg rustig.



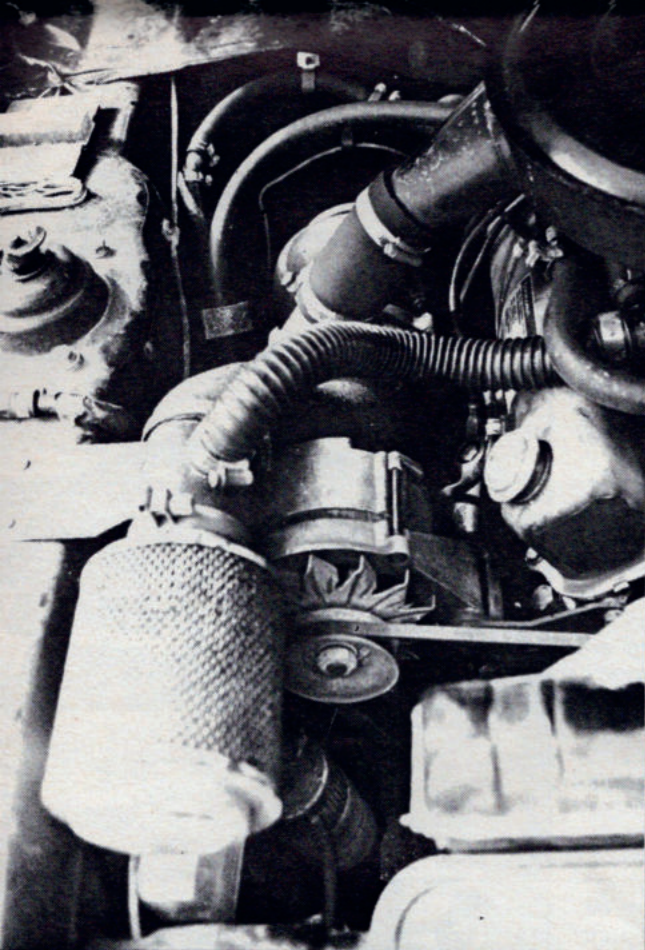
pijsnel. Zo snel dat de achterwielen in de tweede versnelling zelfs nog op een droog wegdek gaan doorslaan. Zo sterk ook, dat een onervaren rijder maar met moeite de zaak meester zal blijven.

Fenomenaal

Enmaal geëfend echter, blijkt de Turbo Capri fantastische eigenschappen te bezitten. Normaal in de vierde versnelling rijdend accelereert hij bij vrijwel elke snelheid, ook ver boven de honderd km/uur fenomenaal. Terwijl een normale auto bij hogere snelheden steeds langzamer gaat accelereren, doordat de luchtweerstand dan nogal snel toeneemt, lijkt de Turbo Capri het steeds beter te gaan doen, omdat bij het stijgen van het toerental de compressor steeds meer invloed gaat uitoefenen. Inhaalmanoeuvres op de buitenweg worden met zo'n machinerie kinderspel. Rijden met hoge snelheden is in het geheel niet bezwaarlijk, want dat doet de motor met het grootste gemak.

Stille motor

Daarbij blijft het geruis van de motor op een zeer laag niveau. Doordat geen blerkuittaten worden toegepast (er is slechts een lichte sportieve brom) en doordat de carburateur middels een stevig luchtfilter op de compressor staat aangesloten verdraagt deze Turbo-jongen zich beslist niet.



TECHNISCHE GEGEVENS:

MOTOR: Vloeistofgekoelde zescilinder V-motor, voorin geplaatst; boring x slag 90 x 60,14 mm; cilinderinhoud 2293 cc; compressieverhouding 9 : 1; max. vermogen 210 SAE-pk bij 5300 omw/min. (standaard 126 SAE-pk bij 5600 omw/min.); max. koppel 27,9 mkg bij 5300 omw/min. (standaard 19,2 mkg bij 3500 omw/min.); centraal geplaatste nokkenas in motorcarter; 1 dubbel-poortscarburateur, aangeblazen door MAY-uitlaatgascompressor; accu 12 volt, 56 Ah; wisselstroomdynamo; inhoud brandstoftank 62 liter; inhoud motorcarter 4 liter; brandstofverbruik (afhankelijk van rijstijl) 8,6 tot 16,9 liter per 100 km.

TRANSMISSIE: Volledig gesynchroniseerde vierversnellingsbak; versnellingspook op cardanastunnel; enkelvoudige droge plaatkoppeling; overbrengingsverhoudingen versnellingsbak: I. 3,42 : 1, II. 1,97 : 1, III. 1,37 : 1, IV. 1 : 1, achteruit 3,78 : 1; aandrijving op de achterwielen.

CHASSIS: Zelfdragende carrosserie met onafhankelijke voorwielophanging en achter een starre as; vóór veerbenen met schroefveren (Mc. Pherson), achter starre as met langsliggende bladveren; schijfremmen vóór, trommelremmen achter; rembekrachtiger op motorvacuum; tandreepstuurinrichting met veiligheidsstuurwielnaaf; bandenmaat op standaard Capri 165 SR 13 (radiaal) op testwagen 175 SR 13.

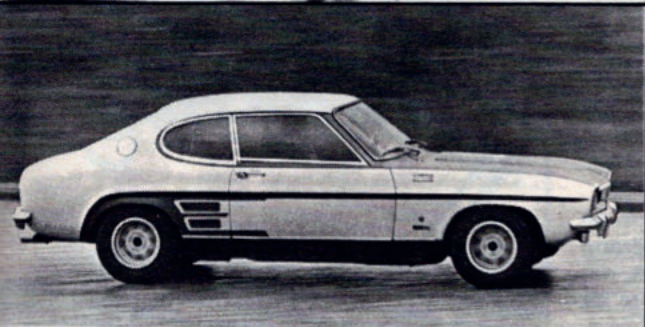
MATEN EN GEWICHTEN: Wielbasis 2560 mm; spoorbreedte vóór 1346 mm, achter 1320 mm; draaicirkel 9,7 m; lengte 4262 mm; breedte 1646 mm; hoogte 1330 mm; gewicht 1030 kg; max. toelaatbaar totaalgewicht 1365 kg.

PRESTATIES: Topsnelheid 208 km/uur; acceleratie: 0 tot 50 km/uur in 3,4 sec., 0 tot 80 in 6,6 sec., 0 tot 100 in 9,0 sec., 0 tot 120 in 11,6 sec., 0 tot 140 in 15,8 sec., 0 tot 160 in 20,9 sec.

PRIJZEN: Ford Capri 2300 GT XLR (zonder compressor) f 11.514,—; MAY-compressoropvoerset (compl. ingebouwd) f 4000,—; speciale beschildering f 1400,—.

IMPORTEURS: Ford Nederland N.V., Hemweg, Amsterdam; voor compressor-set: Hans Koster Import, Langestraat 42, Hilversum.

Onder de motorkap zie je eigenlijk niet veel van de kostbare installatie. Slechts het aanzuigfilter van de compressor valt op.



FORD CAPRI TURBO MAY

Dit zegt onze auto-testster: JE VOELT JE HEEL WAT

Bij een wagen als de Ford-Capri 2300, die toch al erg snel is, heeft de Turbo-compressor werkelijk een grandioos effect. Terwijl het lijkt of je 120 km rijdt, spuit je alle wagens met wel 200 km voorbij. Hij trekt snel op en accelereert vooral geweldig. Een pracht van een uitvinding! Het interieur van de Capri is keurig afgewerkt, al is de ruimte niet om over te gillen. Er wordt wel geadverteerd dat het een vierpersoonswagen is, maar die andere twee van de vier zou ik toch echt niet kunnen aanraden om achterin een reis naar Frankrijk of zo mee te maken (al ben je er met deze wagen wel sneller dan anders!).

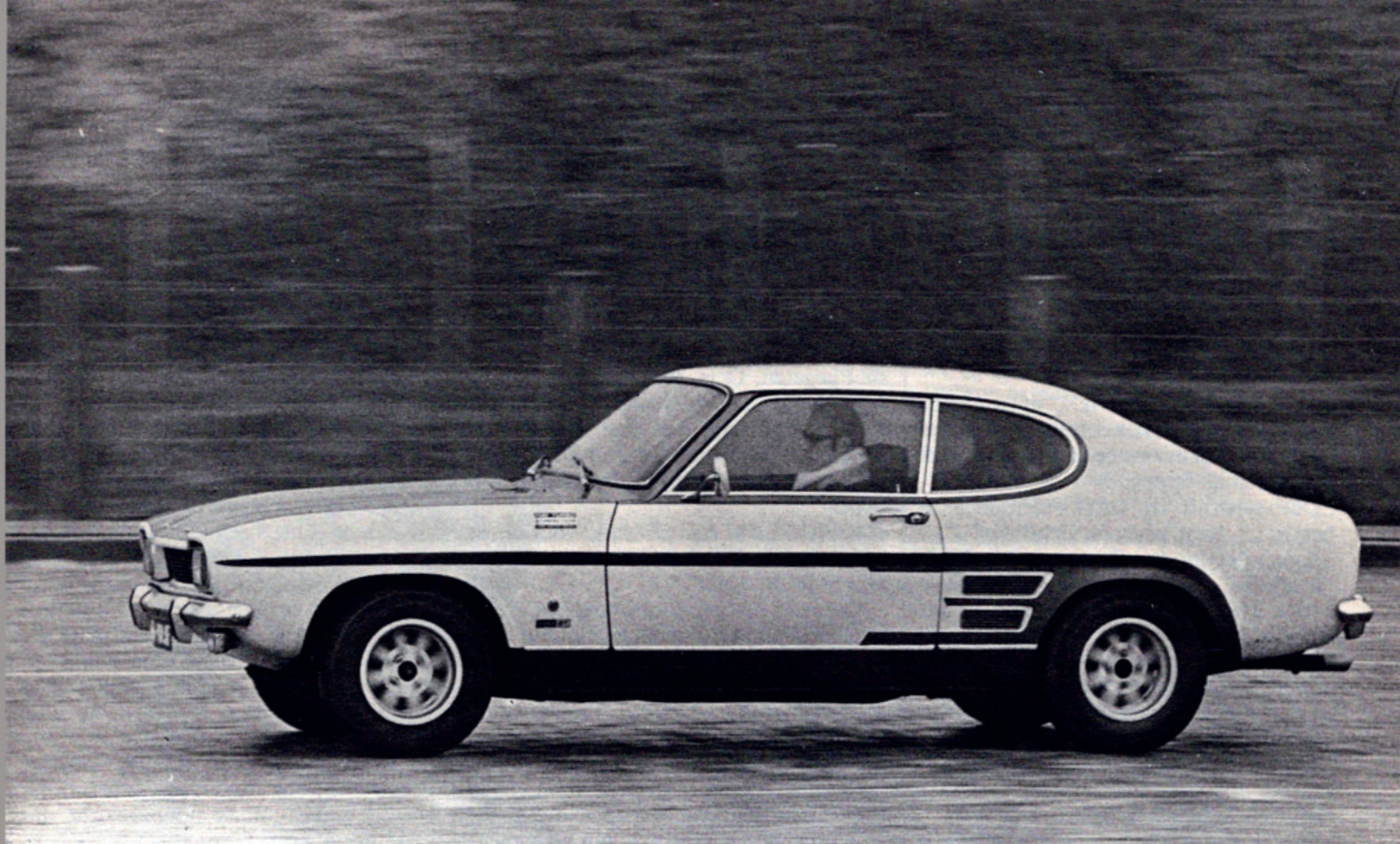
Voorin zijn de stoelen vervangen door kuipjes waar je helemaal wordt ingepast. Een corpulente moeder zal je dus moeilijk eens mee kunnen vragen voor een ritje, of je moet natuurlijk een Era-margarine moeder hebben! Wat ik zelf jammer vind is dat er geen ventilieraampjes in zitten, al vinden veel mensen die tegenwoordig overbodig door de goede ventilatie die ook in de Capri aanwezig is.

Je moet wel even leren om elegant in deze auto met kuipstoelen te stappen. Makkelijk gaat dit bepaald niet. De eerste keren stoot je of je hoofd óf je krijgt een ladder in je net nieuw gekochte kousen. Broeken zijn dus echt wel aan te bevelen. Fijn dat de mode tegenwoordig daarin ruim voorziet! Maar als je er eenmaal in zit en je pást ook in de stoel, dan zit je zalig en volkomen ontspannen. Zelfs na een lange rit ben je niet moe. Voor het uitstappen gelden dezelfde problemen of zelfs nog grotere, het is uitkijken geblazen!

Nee, een vrouwenauto kan je de Ford-Capri (en zeker deze!) niet noemen. Het is typisch een mannenauto, maar wel is hij ideaal voor de vrouwelijke passagier. Je voelt je er héél wat in!

BERENDET

Je zit „als gegoten“ in de fraaie kuipstoelen, die óók al bij Hans Koster-import te koop zijn.



Verbruik

Uiteraard heeft hard rijden met de Turbo-Capri wél invloed op het benzineverbruik. Bij lage snelheden gebruikt de motor net zoveel als de standaardversie. Doch zo gauw er driftig gebruik wordt gemaakt van de compressordiensten, neemt de brandstofstroom naar de motor aanzienlijk toe. Voornamelijk wordt dit veroorzaakt door de hevig toenemende luchtweerstand, die uiteraard gemakkelijk wordt overvleugeld door het hoge vermogen dat wordt ontwikkeld. Want ook voor de best opgevoerde motor geldt dat je „niets voor niets“ krijgt. Wel steekt de Turbo Capri gunstig af bij de gewone Capri bij stevig doorrijden, zonder de topprestaties te gebruiken. Over het algemeen zal de Turbo dan iets gunstiger in het gebruik zijn louter en alleen al omdat het rendement gewoonweg wat beter ligt met zo'n compressor.

Kluit vermogen

De aangeblazen krachtbron van de Capri levert niet alleen een hele kluit vermogen meer (210 SAE-pk tegen 126 SAE-pk voor de standaardversie), maar ook het

koppel ligt aanzienlijk hoger: 27,9 mkg tegen 19,2 voor de standaard. Zulks heeft uiteraard ook ingrijpende invloed op het rijgedrag van de Capri. De wagen die toch al niet zo stabiel is bij hoge snelheden heeft bij de nog hogere snelheden van de opgevoerde versie uiteraard nog meer last van koersinstabiliteit en ook wat meer zijwindgevoeligheid. Dat kan eenvoudig niet anders.

Wegbreken

In de bocht bovendien moet men niet al te veel gas geven omdat het grotere vermogen de wagen achter aanzienlijk gauwer doet wegbreken. Dat is ook heel begrijpelijk. En daarom is het zo verstandig om behalve deze opvoerset de Capri ook te laten voorzien van bredere wielen. Onze testwagen had heel luxueuze lichtmetalen exemplaren, maar er zijn ook stalen velgen die aanzienlijk bredere banden kunnen hebben. Als er dan bovendien nog een stevige stabilisering, zowel vóór als achter, wordt aangebracht, alsmede een stel stevige schokbrekers, liefst van Koni of een vergelijkbaar goed merk, zullen de wegliggingseigenschappen van

de op zichzelf lang niet slechte Capri 2300 zich best kunnen verenigen met de zo pijlsnel stijgende prestaties.

Nog mooier

Om het geheel dan nog mooier te maken kunt u het interieur van de wagen voorzien van een stel fraaie kuipstoelen, zoals die van onze testwagen. En voor wie het helemaal perfect áf wil hebben, kan Hans Koster ook de buitenkant nog in speciale kleuren bewerken. Dan hebt u ondanks het feit dat de Ford Capri alom bekend is toch iets hééls speciaals. Bovendien een wagen die door de concurrenten op de openbare weg niet te slaan is qua acceleratie en topsnelheid. En als u de wagen zó bekijkt is de uiteindelijke prijs, die inclusief alles er op en er aan toch nog onder de f 17.000,— blijft, eigenlijk lang niet gek. Want een echte snelle sportwagen, zó uit de winkel, die over het algemeen nog niet eens deze prestaties biedt, kost vaak veel meer. En die heeft geen Turbo-set die u eventueel op uw volgende auto kunt overzetten als was het de boordradio...

Rob Boon