

TOUR DE COURSE

7  
WETTERHORN-ROUTE



Auto-Stack

Ford-Haupthändler

8070 INGOLSTADT

Montagmorgen, 1 - Tel. 4177

FORD CAPRI RS



Ford weist den Weg

**Der Ford Capri RS 2600:**  
**Greifbares Ergebnis**  
**Jahrelanger**  
**Wettbewerbserfolge.**

Viermal in ununterbrochener Reihenfolge gewann ein Ford GT 40 das 24-Stunden-Rennen von Le Mans. Zweimal gewann Ford auf dem Escort TC die Rallye-Marken-Europameisterschaft. Ein Ford 20 M RS siegte in der East African Safari 1969,

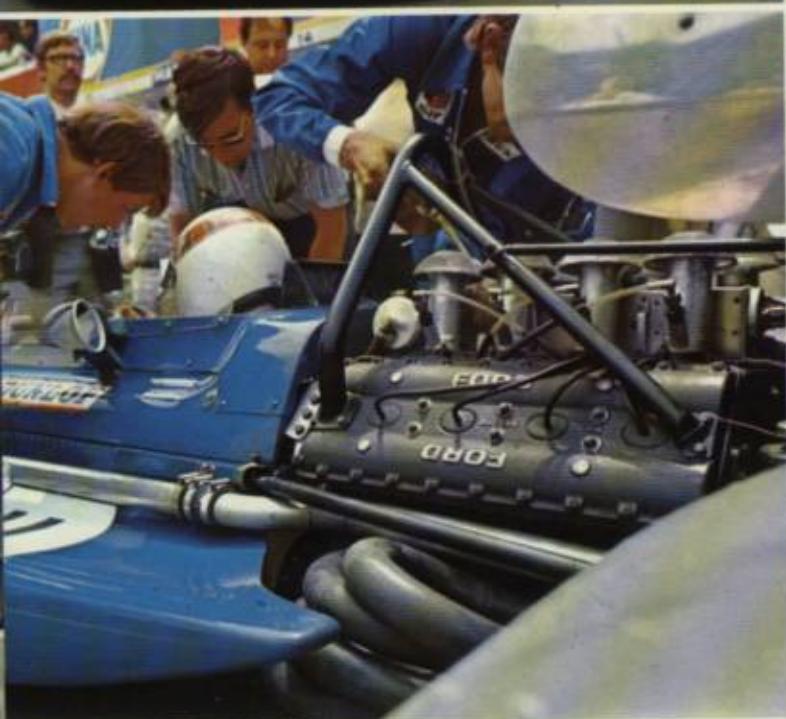
ein Ford Escort TC in der Weltpokal-Rallye 1970 von London nach Mexico-City. Mit dem Ford-Formel-1-Rennmotor wurden in den letzten Jahren die meisten Grand-Prix-Siege und dreimal hintereinander die Weltmeisterschaft errungen. Dazu Jochen Neerpasch, Rennleiter von Ford-Köln: „Es gibt kein Prüfgelände, das die Anforderungen stellt, die eine East African Safari oder ein 24-Stunden-Rennen von

Le Mans oder ein Grand-Prix-Rennen stellen.

Die Rennatmosphäre, das heißt der ständige direkte Vergleich mit der Konkurrenz ist das, was Menschen zu größerem Einsatz und zu größeren Leistungen bewegt. Von diesen Leistungen profitiert jeder Autofahrer.“

Davon profitierte auch der Capri RS 2600, der in einer ausschließlich für den Renn-einsatz bestimmten Leichtgewichtsversion erstmals auf

dem Genfer Salon 1970 vorgestellt wurde und sich seitdem im sportlichen Wettbewerb hervorragend geschlagen hat. Den Beweis seiner Zuverlässigkeit hat er bei der 15 000 km langen Tour d'Europe 1970 erbracht. Jetzt sind die Vorteile dieses Hochleistungs-Sportwagens auch einem größeren Interessentenkreis zugänglich: mit der alltags-tauglichen Straßenversion des Capri RS 2600.



**Capri RS 2600.**  
**Ein 200 km/h schneller Sportwagen zu einem bedeutend langsameren Preis.**

Dieses Auto, das schon vom äußeren Erscheinungsbild her seine Verwandtschaft mit den erfolgreichen Werks-Renn-Capri (linke Seite, Bild rechts unten) verrät, ist vom Motor und vom Fahrwerk her ein ausgesprochener Hochleistungs-Sportwagen.

Der Capri RS 2600 wird geprägt von der Leistungscharakteristik seines 150-PS-Einspritz-V6-Motors und einem direkt von den Renn-Capri abgeleiteten Fahrwerk,

in dem selbst bei 200 km/h noch beachtliche Reserven stecken.

Ford baut den Capri RS 2600 für den wachsenden Kreis echter Sportfahrer, die einen schnellen Sportwagen nicht nur bewundern, sondern auch besitzen wollen.

Die Capri-Konzeption bringt dafür die beiden entscheidenden Voraussetzungen mit: Da sind erstens in Form und Technik alle Anlagen für einen erfolgreichen Sportwagen. Und

zweitens die Kostenvorteile der Großserienproduktion, ohne die ein vertretbarer Preis nicht denkbar wäre. So kommt es, daß der Capri RS 2600 erheblich weniger kostet, als man das sonst bei 200 km/h schnellen Sportwagen gewohnt ist.



Seriennäßig  
ohne Stoßstangen  
vorn  
und hinten

Tiefergelegtes  
Fahrwerk  
mit Bilstein-Gasdruck-  
stoßdämpfern  
vorn und hinten

6"-Aluminiumfelgen  
mit Gürtelreifen  
185/70 HR 13.  
Auf Wunsch:  
Magnesiumfelgen  
(wie Bild)

Vorderräder  
mit negativem  
Sturz

Halogen-  
Doppel-  
scheinwerfer  
mit  
getrenntem  
Fern- und  
Abblendlicht  
2,6-Liter-V6-Motor  
mit Benzin-  
einspritzung:  
150 PS  
bei 5800 U/min

Mechanische  
6-Stempel-  
Kugelfischer-  
Einspritzpumpe

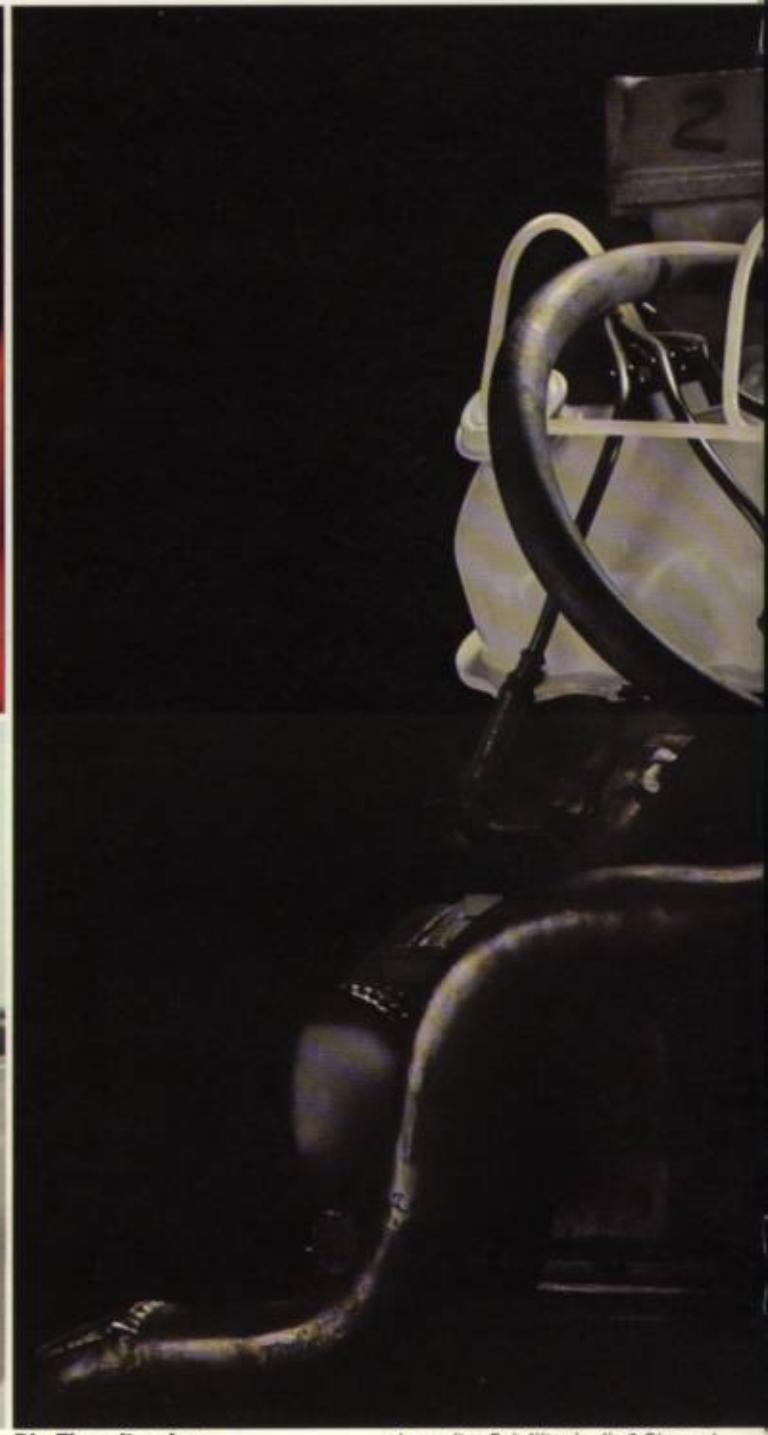
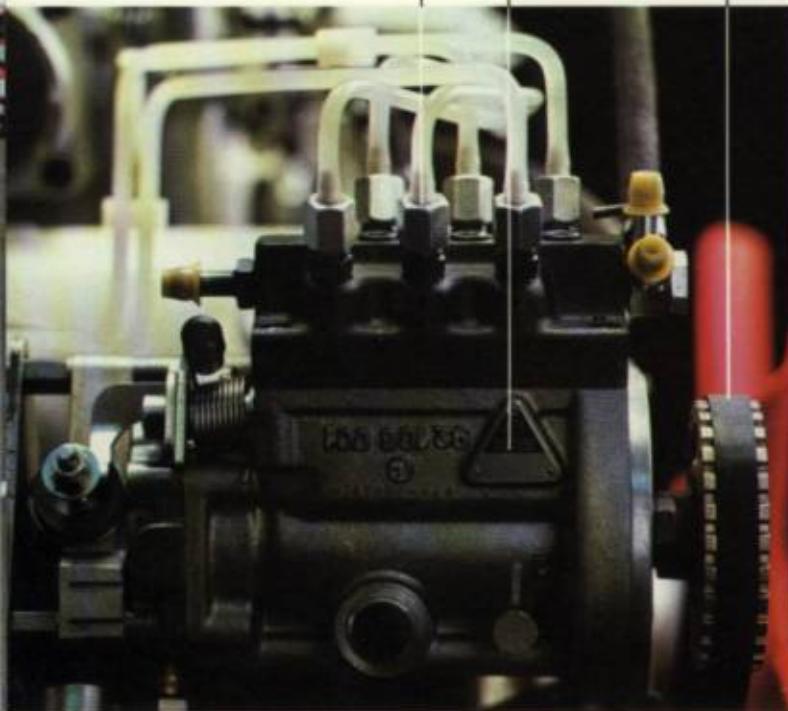
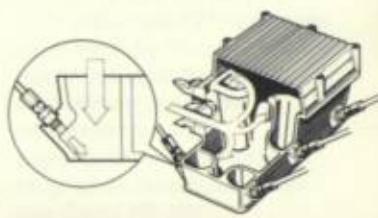
6 programmierte  
Regelnocken  
für genaue  
Kraftstoffdosierung

Zahnriemen-  
Antrieb

**Triebwerkstechnik des  
Capri RS 2600.  
150-PS-Einspritz-V6-Motor  
(System Kugelfischer).**

Das Triebwerk basiert auf dem großvolumigen 2,6-Liter-V6-Motor von Ford, einer Konstruktion, die für ihre Langlebigkeit und Unempfindlichkeit berühmt ist. In der Vergaser-Version im Ford 26M und im Capri 2600 GT leistet der 2,6-Liter 125 PS bei 5300 U/min.

Für den höheren Leistungsanspruch im Capri RS 2600 wurde dieser Motor mit einer mechanischen 6-Stempel-Einspritzpumpe von Kugelfischer



Doppelrohr-  
Auspuffanlage  
mit je einem Rohr für  
jede Zylinderreihe

58-Liter-  
Kraftstofftank.

**Die Einspritzanlage**

Mit der Zündung wird eine elektrische Kraftstoffpumpe eingeschaltet (sie liegt beim Capri RS in unmittelbarer Nähe des Benzintanks). Sie saugt das Benzin aus dem Tank über ein erstes Grobfilter an und pumpt es durch die Benzinleitung über

ein zweites Feinfilter in die 6-Stempel-Einspritzpumpe am Motor.

Das beim Einspritzvorgang nicht benötigte Benzin wird über eine zweite Benzinleitung in den Tank zurückbefördert.

Die Einspritzpumpe selbst wird über einen wartungsfreien Zahnriemen vom Motor angetrieben. 6-Stempel-Einspritzpumpe bedeutet, daß hier

und einem speziellen 6-Kanal-Ansaugsystem ausgerüstet. Eine gleichzeitige Erhöhung des Hubs um 2,2 mm brachte einen von 2551 ccm auf 2637 ccm vergrößerten Hubraum. Das Verdichtungsverhältnis stieg von 9 : 1 auf 10 : 1. In dieser stark modifizierten Form leistet das Triebwerk 150 PS bei nur 5800 U/min. Also 25 PS mehr bei einer nur um 500 U/min höheren Nendrehzahl – das spricht für die robuste Gesundheit und

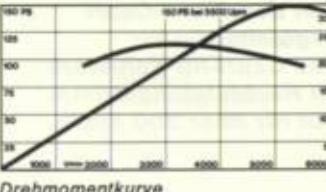
für die unveränderte Alltags-tauglichkeit des Capri-RS-Motors.

Seine ausgesprochen bullige Leistungscharakteristik wird durch den Verlauf der Drehmomentkurve bestätigt. In dem weiten Bereich zwischen 2000 und 5000 U/min verfügt der Fahrer immer über ein Drehmoment von mindestens 20 mkp. Das maximale Drehmoment von 22,8 mkp erreicht die RS-Maschine schon bei 3500 U/min.

Der 150-PS-Einspritz-V6-Motor verhilft dem Capri RS 2600 zu überragenden Fahrleistungen:

**Beschleunigung**  
von 0 auf 100 km/h 8,6 sec  
**Höchstgeschwindigkeit**  
200 km/h

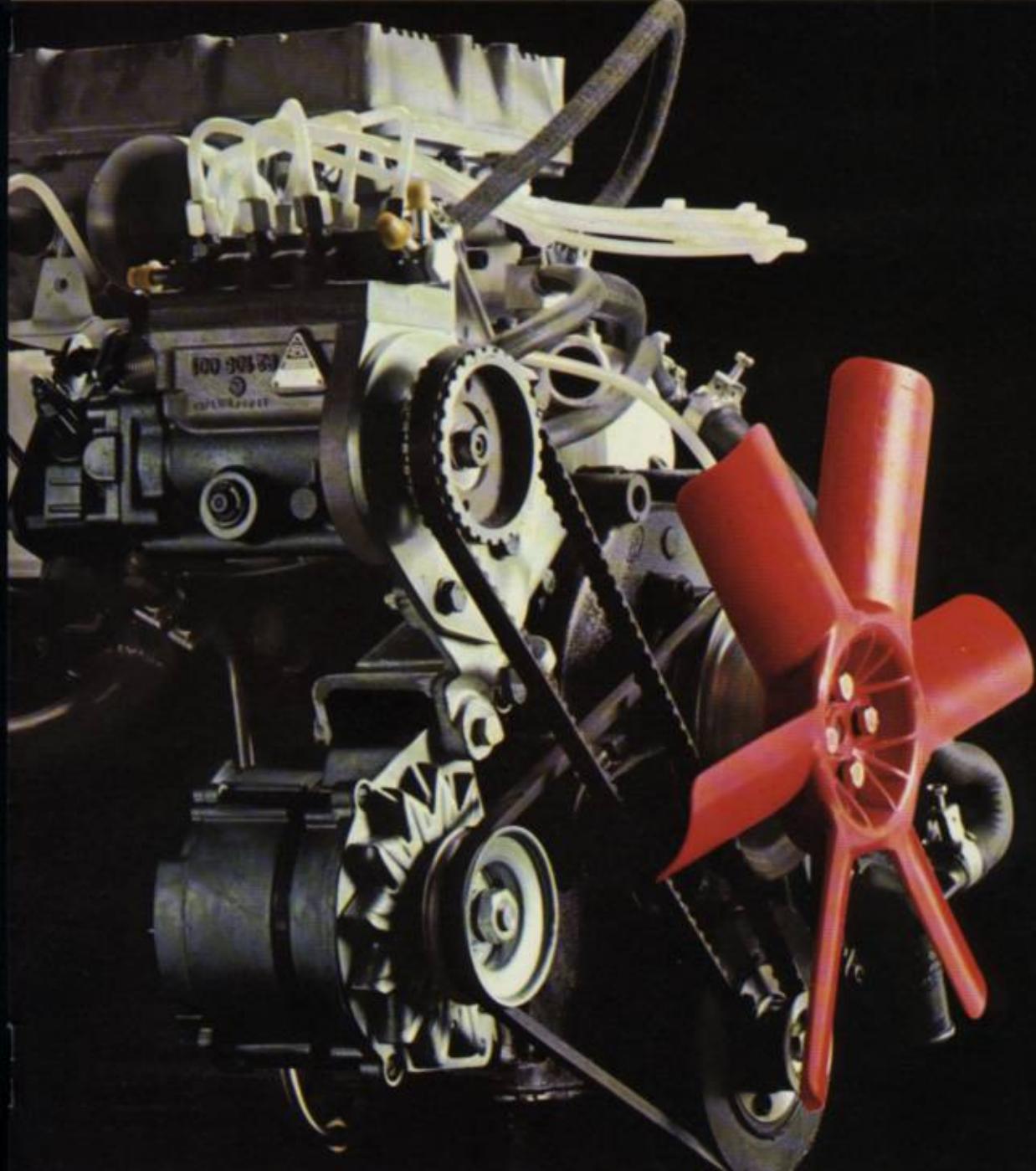
**Geschwindigkeit in den Gängen:**  
1. Gang 55 km/h  
2. Gang 100 km/h  
3. Gang 146 km/h



Drehmomentkurve



Ganggeschwindigkeitskurve



gesondert für jeden der sechs Zylinder die optimale Kraftstoffmenge dosiert wird. Innerhalb der Einspritzpumpe bestimmen 6 speziell für den Capri-RS-Motor programmierte Regelnocken (auch Raumnocken genannt, weil sie konkav geformt sind) die genaue Dosierung. Und zwar in Abhängigkeit von der jeweiligen Drosselklappen-

stellung (bestimmt vom Gaspedal) und von der jeweiligen Drehzahl des Motors. Die jeweils optimale Einspritzmenge an Kraftstoff gelangt über je eine eigene Zuleitung direkt in das Ansaugsystem der sechs Zylinder. Beim Kaltstart des Motors wird automatisch eine größere Menge Kraftstoff in das Ansaugsystem eingespritzt.

Eine Warmlaufautomatik wiederum sorgt dafür, daß die vom Motor während des Warmwerdens benötigte Mehrmenge an Kraftstoff mit zunehmender Kühlwassertemperatur kontinuierlich verringert wird.

#### **Das Auspuffsystem**

Dem konstruktiven Aufwand auf der Einlaßseite des Capri-RS-Motors

entspricht das aufwendige Auspuffsystem. Jede Zylinderreihe des V6-Zylinder-Motors hat ihre eigene Auspuffanlage, die in zwei dicken Rohren am Wagenheck endet. Von den Auslaßventilen führen auf jeder Seite eigene, in der Länge sorgfältig abgestimmte Krümmer in die Sammler, um für einen absolut gleichmäßigen Saugdruck zu sorgen.

**Von den Renn-Capri  
abgeleitet:  
Das Capri-RS-Fahrwerk  
im Hochleistungstrimm.  
Gut für über 200 km/h.**

Beim Capri RS 2600 findet die Leistungssteigerung nicht nur beim Triebwerk, sondern auch beim Fahrwerk statt. Obwohl der Capri schon von Haus aus eine sehr niedrige Schwerpunktlage besitzt, wurde der Capri RS durch verkürzte Federn nochmals um ca. 25 mm tiefergelegt. Die Vorderräder bekamen durch den Einbau eines speziellen Vorderachs-Querträgers negativen Sturz. Dadurch verbreitert sich die Spur, wenn es

besonders darauf ankommt: in scharf gefahrenen Kurven. Die sorgfältig abgestimmten McPherson-Federbeine vorn erhielten Bilstein-Gasdruckstoßdämpfer (System de Carbon). Das sind sogenannte Einrohr-Dämpfer mit sehr großem Ölvolume (das sich nicht so schnell erwärmt) und Gasvorspannung. Die Gasfüllung (Stickstoff) arbeitet unter dem

sehr hohen Druck von 25 atü und hilft, das Verschäumen des Stoßdämpfer-Öls bei sportlich-harter Fahrweise zu vermeiden. Die Hinterachsauhängung wurde modifiziert und basiert auf den Erfahrungen mit den Fahrwerkabstimmungen der Werks-Renn-Capri. Die ungeteilte Hinterachse wird durch zwei Längslenker exakt geführt. Die normalen Mehrfach-Blattfedern mußten einer flacheren Einblattfeder



Vorderräder  
mit negativem Sturz

Zusätzliche Kühlluft-Einlässe

weichen, die sich an den Enden in ihrer Stärke verjüngt. Das Gewicht der ungefederten Massen konnte dadurch gesenkt werden.

Auch die Hinterachse ist mit Bilstein-Gasdruckstoßdämpfern bestückt, deren Gasvorspannung wie eine kleine Zusatzfeder wirkt.

Eine weitere Gewichtsreduzierung der ungefederten Massen bringen die serienmäßigen 6"-Aluminiumfelgen.

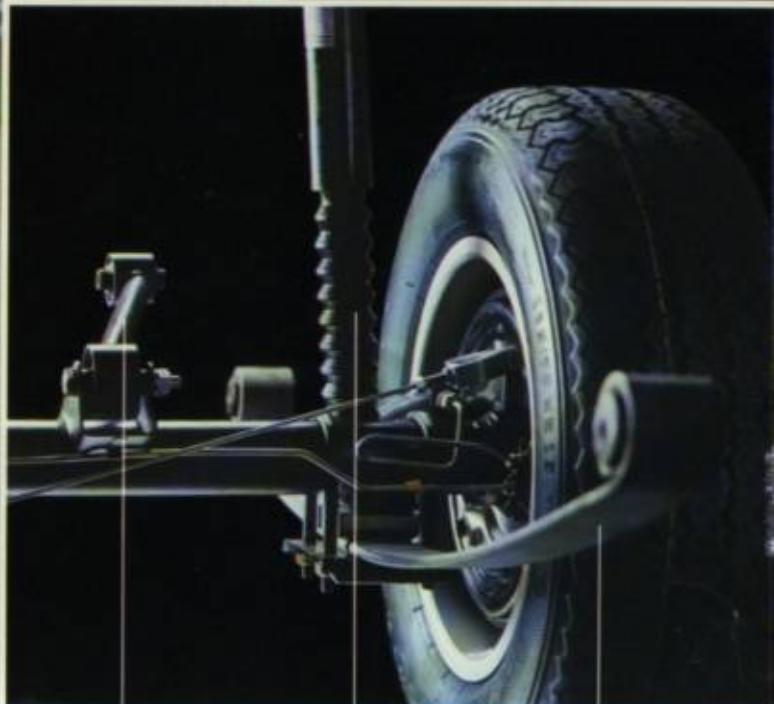
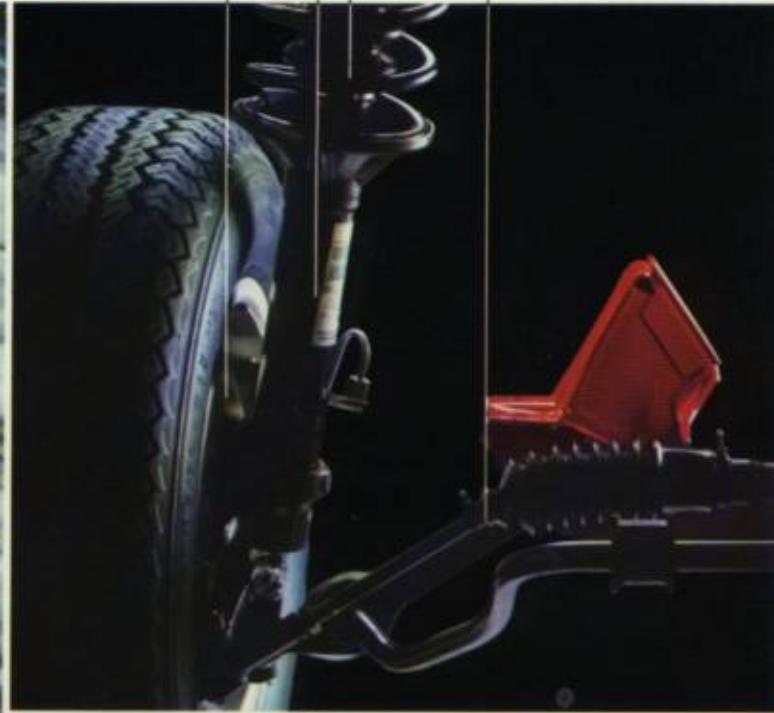
Neben dem besonders hohen Festigkeitsgrad gegenüber den Normalfelgen haben sie das besonders breite Felgenbett, das dem breiten Hochgeschwindigkeits-Gürtelreifen 185/70 HR 13 festen Sitz und gute Seitenführung gibt. Beides zusammen: Breite Felgen und Gürtelreifen mit extrem breiter Lauffläche verkraften hohe Querbeschleunigungen in schnellen Kurven. Auf Wunsch gegen Mehrpreis: 6"-Magnesiumfelgen.

Bilstein-Gasdruck-Stoßdämpfer (System de Carbon)

Scheibenbremsen vorn mit Bremskraftverstärker

Speziell abgestimmte McPherson-Federbeine

Modifizierter Vorderachs-Querträger für negativen Radsturz der Vorderräder



serienmäßige Aluminiumfelge

185 mm breite Hochgeschwindigkeits-Gürtelreifen

Längslenker zur Führung der Hinterachse

Bilstein-Gasdruck-Stoßdämpfer

Flachgestellte Einblattfeder mit verjüngten Enden



Schalensitze  
mit  
Ruhesitzmechanik

Lehnen  
bis in Ruhelage  
verstellbar

Hebel-  
Handbremse  
zwischen  
den Sitzen

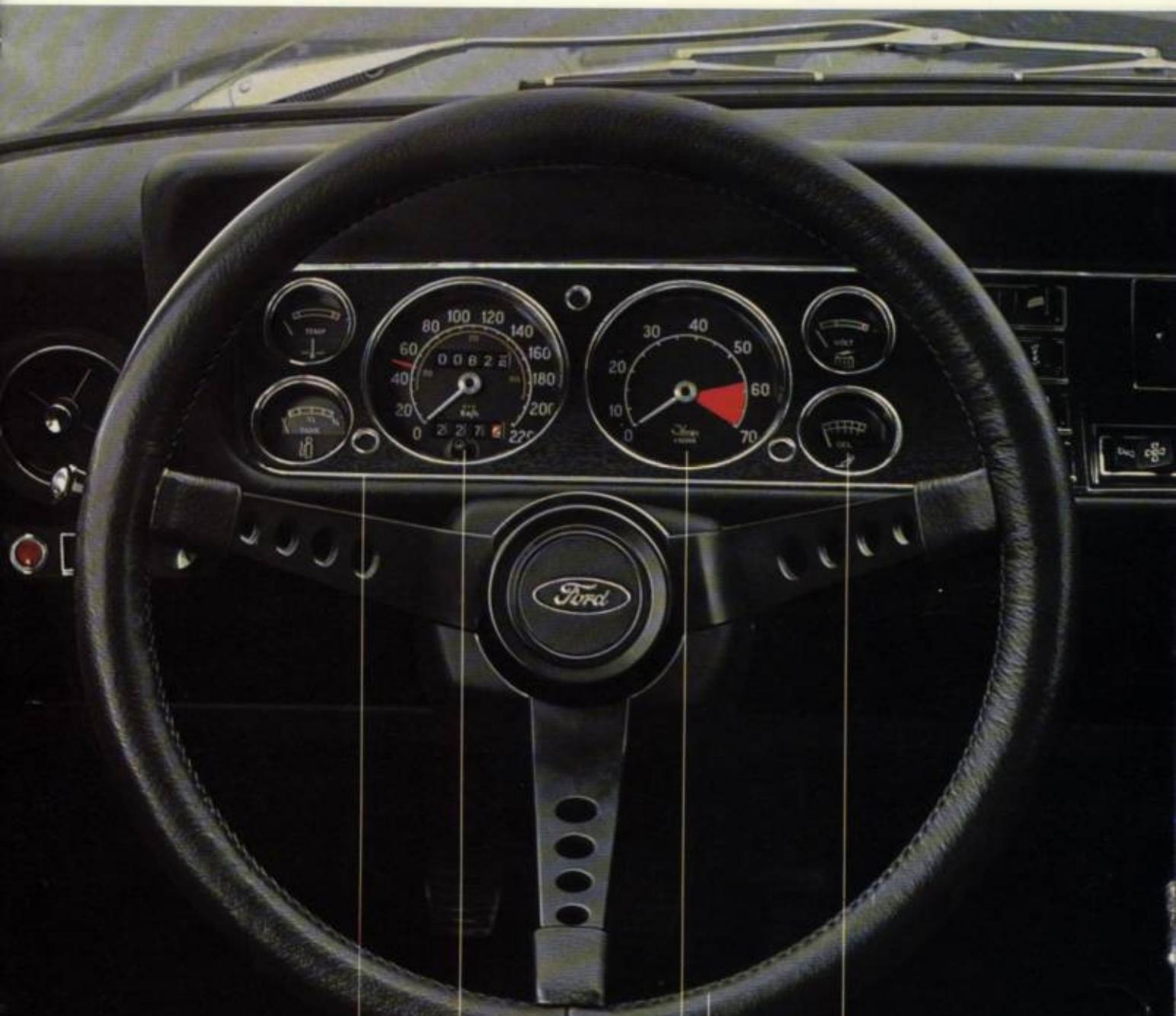
Ausgearbeitete  
Oberschenkelauflage  
für ermüdungsfreie  
Beinhaltung

**Das Cockpit  
des Hochleistungs-Capri:  
Viersitzig,  
mit Schalen sitzen vorn,  
Sportinstrumenten  
und Lederlenkrad.**

Beim Innenraum zeigen sich erneut die Stärken der Capri-Konzeption. Auch dieser 150 PS starke Hochleistungs-Capri RS ist ein absolut alltagstaugliches Auto. Er hat vier vollwertige Sitzplätze. Er hat einen Reisekofferraum. Und er läßt sich, wenn es sein muß, auch geschmeidig langsam fahren. Charakteristisch ist das matte Schwarz der Innenausstattung, das 356-mm-Lenkrad und die Schalen sitze mit Ruhesitz-Mechanik.

Diese Schalen sitze geben Fahrer und Beifahrer hervorragende Seitenführung bei den höheren Kurvengeschwindigkeiten, die der Capri RS 2600 erlaubt. Alle Sitze sind mit strapazierfähigem schwarzem Cord überzogen und mit Kunstleder eingefäßt. Lederbezogen ist der Schaltknopf des kurzen Mittelschalthebels. Die Ausstattung des Capri RS 2600 ist lückenlos: Verbundglas-Frontscheibe, heizbare

Heckscheibe, Vollkreis-Ventilation mit Vario-Air-Düsen, Zwei-Stufen-Gebläse, Zwei-Stufen-Scheibenwischer, kombinierte Scheibenwisch- und Waschanlage mit Fußbetätigung, abblendbarer Innenrückspiegel, Kartenleselampe, Bodenteppich ... Da bleiben als Extras gegen Mehrpreis nur noch Stahlkurbeldach, Magnesiumfelgen, Ausstellfenster hinten, Sicherheitsgurte vorn und hinten und ein Drucktasten-Autoradio.



Blendfreie  
Armaturenfront  
mit  
Rundinstrumenten

220-km/h-Tacho  
mit  
Tageskilometerzähler

356-mm-  
Lederlenkrad  
Drehzahl-  
messer

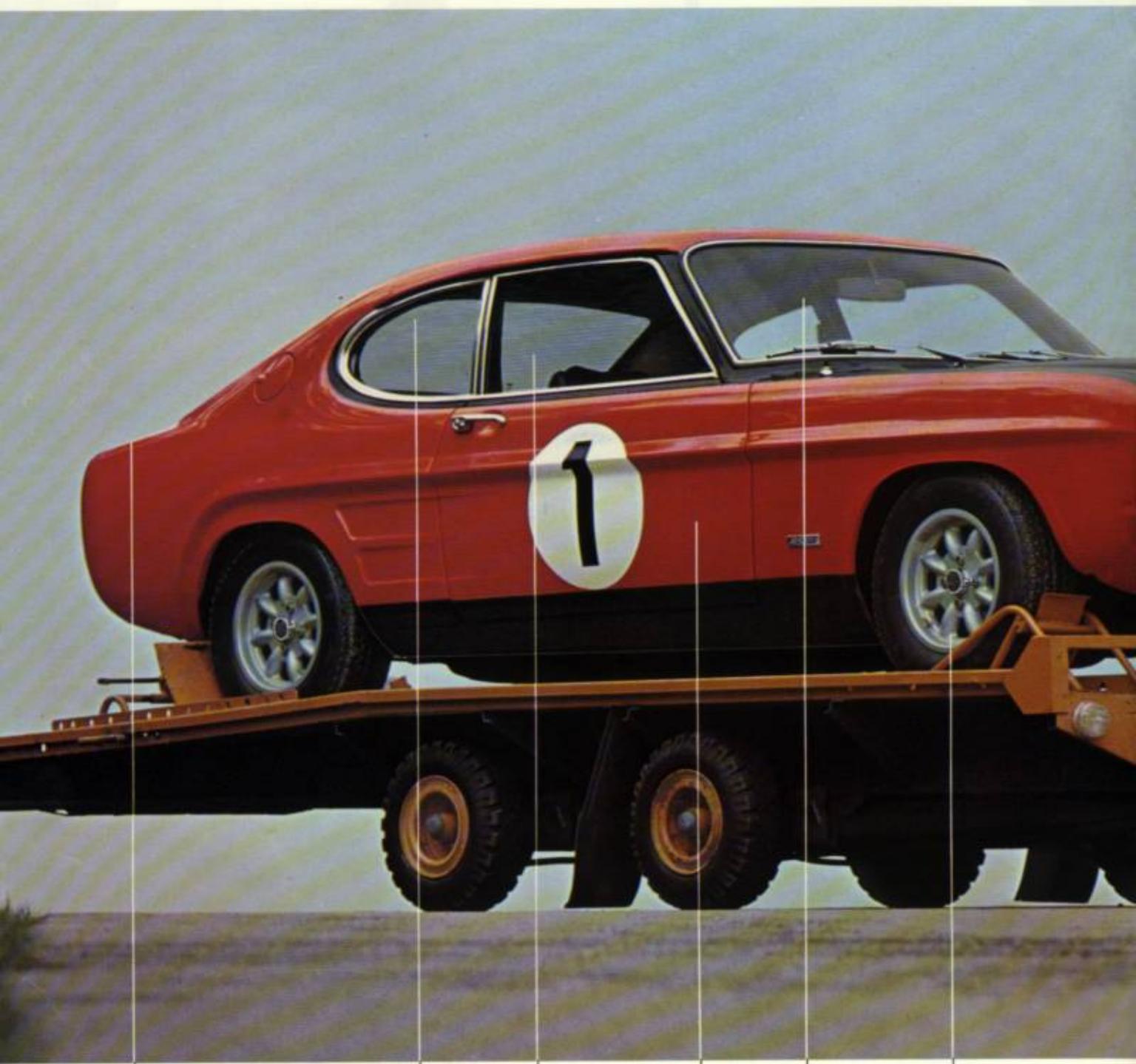
Komplette  
Instrumentierung,  
u. a. Voltmeter  
und Öldruckmesser

**Speziell  
für den Renn einsatz:  
Die Leichtgewichts-  
Version des  
Capri RS 2600.  
Runde 6 kg/PS.**

Der Capri RS 2600 besitzt vom Triebwerk und vom Fahrwerk her einen Leistungsstand, der ihn für den aktiven Sportfahrer zum konkurrenzfähigen Wettbewerbsfahrzeug macht.

Die Leichtgewichtsversion, die es schon seit dem Genfer Salon 1970 gibt, kann jetzt in größeren Stückzahlen geliefert werden. Sie ist ausschließlich für den Renn einsatz bestimmt und bildet den idealen Ausgangspunkt für eine weitere Leistungssteigerung. Die Leichtgewichtsversion des Capri RS 2600 bringt es bereits serienmäßig auf ein Leistungsgewicht von ca. 6 kg/PS.

Die Gewichtseinsparung wurde erreicht durch die Verwendung von fiberglas verstärktem Kunststoff für Seitentüren und Kofferraum deckel. Die verschiebbaren Seitenscheiben sind aus Plexiglas. Statt der Schalen Ruhe sitze besitzt die Renn Version leichtgewichtige Rennschalen sitze mit fester Rückenlehne. Aus Gewichtsgründen wurde auf Geräuschdämpfungs materialien weitgehend verzichtet.



Kofferraum-  
deckel aus  
Kunststoff

Seitenscheiben  
aus Plexiglas

Türen aus  
fiberglasverstärktem  
Kunststoff

Verbundglas-  
Frontscheibe

6" breite  
Magnesiumfelgen  
(Bild)  
auf Wunsch  
gegen Aufpreis.  
(Serienmäßig mit  
Aluminiumfelgen)

Rennschalensitze  
mit fester  
Rückenlehne



## **Die technischen Daten des Capri RS 2600**

### **Getriebe**

4-Gang-Vollsynchrongetriebe mit Mittelschaltung  
Übersetzung 1. 3,65  
2. 1,97  
3. 1,37  
4. 1,00  
Rückwärtsgang 3,66  
Tellerfeder-Kupplung (diaphragma)  
Kupplung  $\phi$  241 mm  
Achsübersetzung 3,22 : 1

### **Motor**

Sechszylinder-Viertaktmotor in 60° V-Form, 4 Kurbelwellen-Hauptlager, zentrale Nockenwelle über Zahnräder angetrieben, hängende Ventilanordnung, Wasserkühlung, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromölfilter, Benzin-einspritzung (System Kugelfischer) mit mechanischer 6-Stempel-Einspritzpumpe, über Zahnriemen angetrieben, und elektrischer Zahnrad-Kraftstoffpumpe, Kaltstart- und Warmlauf-Automatik. Hubraum 2637 ccm Bohrung/Hub 90/69 mm Mittlere Kolbengeschwindigkeit 13,34 m/sec bei 5800 U/min Verdichtung 10 : 1 Leistung 150 DIN-PS bei 5800 U/min Max. Drehmoment 22,8 mkp bei 3500 U/min Ventilöffnungszeiten: Einlaßventil 258° Auslaßventil 256° Auspuff-System: Auspuff-Sammelrohre in abgestimmter Länge aus einzelnen Rohren geschweißt

### **Fahrleistungen**

(Straßenversion)  
Höchstgeschwindigkeit 200 km/h  
Beschleunigung von 0 auf 100 km/h 8,6 sec  
Geschwindigkeit in den einzelnen Gängen  
1. Gang 55 km/h  
2. Gang 100 km/h  
3. Gang 146 km/h

### **Fahrwerk**

Vorderradauthängung: McPherson-Federbeine mit Bilstein-Gasdruckstoßdämpfer (System de Carbon) negativer Sturz durch modifizierten vorderen Querträger, speziell abgestimmte Schraubenfedern Hinterradauthängung: Spezial-Einblattfedern, halbelliptisch mit Bilstein-Gasdruckstoßdämpfern

### **Lenkgetriebe**

Zahnstangenlenkung  
Übersetzung 17,72 : 1  
Wendekreis 10,2 m

### **Bremsen**

Zweikreisbremssystem mit Bremskraftverstärker, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten. Scheibenbremsen vorn, selbstanstellend 244 mm Trommelbremsen hinten, selbstanstellend 229 x 58,06 mm Bremsbelagfläche vorn 132,4 cm<sup>2</sup> Bremsbelagfläche hinten 384,0 cm<sup>2</sup> Bremsfläche/Scheibe/Trommel 696,6/703,0 cm<sup>2</sup> Handbremshebel zwischen den Sitzen, auf die Hinterräder wirkend

### **Räder**

Aluminiumfelgen 6J x 13

### **Räifen**

Gürtelreifen 185/70 HR 13

### **Maße und Gewichte**

Gesamtgewicht (Straßenversion) 1020 kg  
Zul. Gesamtgewicht 1375 kg  
Zul. Achslast vorn 680 kg  
Zul. Achslast hinten 720 kg

### **Gewichtsverteilung**

Gewicht vorn 56%  
Gewicht hinten 44%

### **Außenmaße**

Länge 4186 mm  
Höhe 1263 mm  
Breite 1646 mm  
Radstand 2560 mm  
Spurbreite vorn 1377 mm  
Spurbreite hinten 1352 mm  
Bodenfreiheit min. 102 mm

### **Füllmengen**

Motor, Ölmenge mit Filter ca. 4,5 Liter Getriebe 1,333 Liter Differential 1,1 Liter Kühlung mit Heizung 7,8 Liter Tank 58 Liter

### **Elektrische Anlage**

Sicherheitssystem 55 AH/HD-Batterie (44-AH-Leichtgewichtsversion) 2-Ton-Horn Drehstromlichtmaschine 35 A Rückfahrscheinwerfer Warnblinkanlage

### **Beleuchtung**

2 Doppelscheinwerfer mit Quarz-Halogenlampen Parklichtschaltung in den äußeren Lampen Spezial-Fahrtrichtungsanzeiger in der Frontschürze 2 Rückfahrscheinwerfer

### **Lackierung**

Alle Farben der Capri-Modellreihe

Der Capri RS 2600 wird von Ford-Händlern, die ein spezielles Rallye Sport Center eingerichtet haben, verkauft und gewartet.



Ford weist den Weg

