



RI

H. Heyer

52

Girl

BOS
EL

BIL
SHOCK



Schwarzbrenner

Vom Newcomer zum Favoriten: die Geschichte des 300 km/h schnellen Zakspeed-Turbo Capri.

Von Norbert Haug

Aneinem trüben Oktobertag, als alle wichtigen Rennen gelaufen und alle Meisterschaften bereits entschieden waren, erlebte

„Am Nürburgring kann man am besten sehen, was ein Rennauto leistet“, urteilt Erich Zakowski, 43, Besitzer des schwarzen Capri-Mon-



Fotos: Seufert, Wilhelm (1)

◁ Turbo-typisch: Flamme am schwarzen Zakspeed-Capri

die Nürburgring-Nordschleife eine Premiere.

Statt gewohnter Zuschauer-Massen fand sich nur eine Gruppe von sechs Personen im Streckenabschnitt Pflanzgarten ein, jenem legendären Sprunghügel, wo bis vor kurzem auch noch die modernsten Formel 1-Rennwagen furchterregende Zwanzig-Meter-Sprünge absolvierten.

Jetzt erwarteten die sechs Männer ein schwarzes Ungetüm namens Capri Turbo, das erstmals in seinem noch jungen Dasein die Nordschleife umrundete.

strums und Chef des von der Deutschen Ford AG mit Renneinsätzen beauftragten Zakspeed-Teams aus Niederzissen bei Koblenz.

Ihm und seinen fünf Mitarbeitern wurde kurz darauf klar, was der Super-Capri am Nürburgring konnte: Pilot Hans Heyer schaffte bereits in der zweiten Runde eine Zeit von 7.56 Minuten.

„Und ich schwöre, daß ich mit einem abgestimmten Auto und optimalen Reifen noch zehn Sekunden schneller fahre“, wagte Heyer nach seinen ersten Eindrücken als Prognose. ▷

Zakspeed-Capri

Der von Heyer prophezeite Wert würde den bestehenden Rundenrekord für Gruppe 5-(Spezial-Produktions-)Wagen gleich um glatte 15 Sekunden unterbieten. Betrachtet man die bisherigen Leistungen von Heyer im Turbo-Capri bei vier Rennsätzen, so fällt es nicht schwer, seinen Worten Glauben zu schenken.

Viermal startete Heyer mit der neukonstruierten Turbo-Rakete von Platz eins, er scheiterte zweimal – klar in Führung liegend – mit Motorschaden, wurde einmal Dritter, nachdem er in der letzten Runde mit gebrochener Hinterachse zwei Plätze einbüßen mußte. Beim letzten Lauf zur Deutschen Rennsportmeisterschaft landete er schließlich einen grandiosen Sieg.

Das Hoch des Renners aus Niederzissen wurde nach allen Regeln der Rennkunst vorbereitet. Noch vor etwas mehr als einem Jahr, kurz vor der IAA in Frankfurt,

hatte auto motor und sport bereits berichtet, daß Ford plane, das bisherige Gruppe 5-Modell Escort mit dem Capri abzulösen. Heftige Dementis vom Rhein waren die Folge.

Indes existierte aber bereits ein Tonmodell des neuen Renners, an dem erste Strömungsversuche unternommen wurden. Denn die Ford-

Sportplaner und das Zakspeed-Team hatten sich geschworen, mit dem Capri ganze Arbeit zu leisten und einen Renner auf die Räder zu stellen, der die BMW-Dominanz in der Zweiliter-Klasse der Rennsportmeisterschaft beenden sollte.

Das Vorgänger-Modell Escort von Zakspeed kämpfte nämlich mit zwei großen

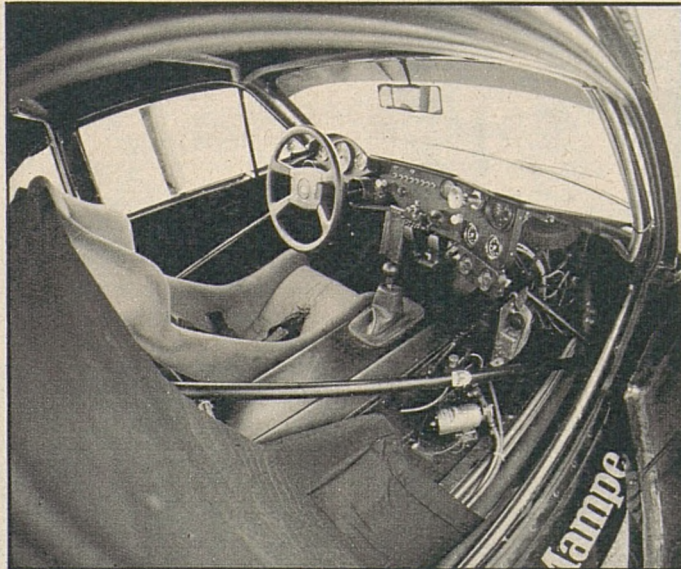
Nachteilen: Sein Motor hatte stets 20 PS weniger Leistung als die stärksten BMW-Aggregate, und in puncto Aerodynamik konnte der Ford-Renner nur unwesentliche Vorteile für sich verbuchen.

Beide Mankos mußte nun der neue Capri vergessen machen. Ein Turbo-Motor sollte dem Wagen 380 PS garantieren – 100 PS mehr, als der Saugmotor im Escort-Vorgänger leistete. Der Capri war aber auch ein ganz besonderes Ford-Wunschkind, weil er gegenüber dem Escort erhebliche aerodynamische Vorteile bietet. Er hat eine kleinere Stirnfläche und ist im Renntimm fast 20 Zentimeter niedriger als die Escort-Limousine.

Die Basisarbeit, die Erich Zakowski und seine Mitarbeiter bereits bei der Konstruktion des Gruppe 5-Escort leisteten, kam dem Capri-Aufbau zugute. Sämtliche Erfahrungen, die das Team aus der Eifel in anderthalb Jahren Rennsportmeisterschaft mit dem Escort gesammelt hatte, fanden in dem neuen Capri ihren Niederschlag.

Beim Aufbau des Wagens, der mit seinem Namenskollegen aus der Großserie nicht viel mehr als das Dach und die Form der Fahrgastzelle gemein hat, gingen die Zakspeed-Spezialisten kompromißlos zu Werke.

Eine Capri-Rohkarosse wurde so zersägt, daß nur mehr Dach und Abschlußblech wie beim Original verblieben. Der Rest fiel der Blechschere zum Opfer. Das nur mehr recht wackelige Blech-Fragment wurde über eine Rohrrahmen-Konstruktion gestülpt, die jetzt die eigentliche Karosse des Renn-Capri bildet. Das Zusammenschweißen des Aluminium-Rohrrahmens entpuppte sich als eigentliches Kernstück dieser Rennwagen-Neukonstruktion. ▷



Innenraum: Platz nur für den Fahrer und die Armaturen (oben). Messung: Nach 400 Metern ist der Turbo-Capri 200 km/h schnell.



Zakspeed-Capri

Durch gemeinsame Arbeit fanden Ford-Renningenieur Thomas Ammerschläger, Erich Zakowski und seine Chefmechaniker Helmut Barth und Bruno Bunk die wohl ideale Lösung. Nicht weniger als 70 Meter Aluminiumrohr wurden für die Rahmenkonstruktion verarbeitet. Sie finden sich heute in einem Rennauto wieder, das zwei Meter breit, fünf Meter lang und wenig über einen Meter hoch ist.

Außer dem Blech-Fragment bestehen beim Renn-Capri sämtliche Karosserie-Teile aus leichtem Kunststoff namens Kevlar, der aus Frankreich kommt. Türen, Kotflügel, Motorhaube, Heckklappe einschließlich integriertem Spoiler wurden in Zakowskis Hallen aus Kevlar gegossen. „Denn“, so weiß der Rennchef, der Ford und sich bereits viermal den Ti-

tel des Deutschen Rennsportmeisters sicherte, „Gewicht ist im Gruppe 5-Sport alles. Jedes Gramm, das gespart werden kann, ist Gold wert, zehn Kilogramm weniger Gewicht sind wesentlich

wertvoller als zehn PS Mehrleistung.“

So scheuten Ford und Zakowski keine Kosten. Eine Plastik-Garnitur für den Capri kostet immerhin über

15 000 Mark, beim Renn-einsatz werden sämtliche Kevlar-Teile in dreifacher Ausfertigung parat gehalten.

Alle neuen Ideen und auch der aufwendigste Leichtbau



Ford-Sport-Spitze: Chef Kranefuß, Ingenieur Ammerschläger, Tuner Zakowski (von links)

Das Frühlings-Superangebot:

Dabei sein beim 200-Meilen-Rennen in Daytona

Die Vereinigten Motor Verlage Stuttgart bieten Ihnen in Zusammenarbeit mit der Gruppen+Incentive Touristik GmbH ein sportlich faires Angebot:

- Flug mit PanAm Frankfurt-Orlando-Frankfurt
- 11 Übernachtungen im First Class Hotel „Beach Club“, Doppelzimmer/Direkt am Strand
- Transfer Flughafen-Hotel-Flughafen
- Deutschsprachige Reiseleitung

Zum Superpreis von DM 1.790,— pro Person
Vom 6. bis 19. März 1979

Das bietet Ihnen Florida:

- 200 Meilen-Rennen-Daytona
- Strandparade der verrücktesten Autos und Chopper aus aller Welt
- Weltraumbahnhof Cape Canaveral
- Walt Disney World mit U-Boot-Fahrt, Autorennbahn, Wilden Westen, Mondflugbahn, Neuschwanstein und, fantastisch
- Daytona liegt am Atlantischen Ozean. Das Hotel auch. Wasser 25°, Luft 28°. Das sind Argumente.
- Sport: Tennis, Golf, Wasserski, Schwimmen, Hochseefischen, Hochsee-Frisby.
- Transfer Hotel-Rennbahn-Hotel ist gesichert.

Eintrittskarten 15,- bis 45,- Dollar.

12 Tage Florida im März – der schönste Sommer Ihres Lebens.

Diese Reise lohnt sich auch für diejenigen, die nicht gerade Motorsport-Fans sind. Es gibt viele Gründe in Florida Urlaub zu machen. Natürlich auch zu zweit. Einmal Florida – und Sie wissen, wohin Sie Ihr nächster Urlaub führt. Aber entscheiden Sie sich schnell, denn das Angebot ist begrenzt.

ACHTUNG! Spezielle Fragen richten Sie bitte an: GIT Gruppen- und Incentive-Touristik GmbH, Spessartstr. 2, 6052 Mühlheim/M., Tel. 0 61 08/13 03

Verbindliche Anmeldung zur Sonderreise nach Daytona

Herr/Frau

Name/Vorname

Telefon

Straße/Hausnummer

Postleitzahl/Wohnort

bucht die Gruppen+Incentive-Touristik-Sonderreise zum 200 Meilen-Rennen in Daytona Beach für folgende Personen:

Name	Vorname	Alter	Einbettzimmer	Zweibettzimmer
_____	_____	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
_____	_____	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
_____	_____	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

* Einbettzimmerzuschlag DM 400,—

(Gewünschtes bitte ankreuzen)

Die Anzahlung von DM 500,— je Person

liegt als Verrechnungsscheck bei

wurde auf das Konto 1 223 080, BLZ 505 700 18, Deutsche Bank in Offenbach überwiesen.

Ort/Datum

Bitte schicken Sie den Coupon an:

GIT Gruppen- u. Incentive-Touristik GmbH, Spessartstr. 2, 6052 Mühlheim/M.

Unterschrift, bei Minderjährigen ein Elternteil

AMS 24/78

wären erfolglos geblieben, hätte die Zakowski-Truppe nicht gleichzeitig den ersten Ford-Turbo-Rennmotor entwickelt und innerhalb eines halben Jahres zur Standfestigkeit erzogen. Eindrück-

ke vom Leistungsvermögen des nur 1426 cm³ großen Rennmotors konnte die auto motor und sport-Testmannschaft bei einem Exklusiv-Termin im Hockenheim Motodrom sammeln, als der

Capri erst ein Rennen hinter sich hatte.

Der hubraumschwache Motor begeistert auf Anhieb. Er läuft bereits bei niedrigen Drehzahlen rund und hat im

Renneinsatz seinen nutzbaren Drehzahlbereich zwischen 6500/min und 9000/min. Der sprichwörtliche „Turbo-Hammer“ findet im Zakspeed-Capri nicht statt, vielmehr beeindruckt das Triebwerk durch kontinuierliche Leistungsabgabe, wie sie auch für hochfrisierte Saug-Rennmotoren typisch ist.

Für die Motoren-Neukonstruktion verwendeten die Zakowski-Mechaniker einen 1300 cm³-Block, wie er in englischen Escorts zum Einsatz kam. Dieser wurde auf die für Turbo-Motoren der Zweitliter-Klasse erlaubten 1426 cm³ aufgebohrt und erhielt spezielle Kolben der Stuttgarter Firma Mahle.

Der Remscheider Motoren-Spezialist Dr. Schrick übernahm die ersten Prüfstandsversuche im Auftrag von Zakowski, dabei wurde die Kugelfischer-Einspritzpumpe abgestimmt. Ende Fe-

Technische Daten und Meßwerte

Zakspeed-Turbo-Capri

MOTOR

Vierzylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 80,0 x 71,0 mm, Hubraum 1427 cm³, Verdichtungsverhältnis 7,0 : 1, Leistung 279 kW (380 PS) bei 9000/min, spezifische Leistung 195,5 kW/L (266,3 PS/L), maximales Drehmoment 294 Nm bei 7600/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn-drehzahl (9000/min) 21,3 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen, Antrieb über Zahnriemen, direkt betätigte hängende Ventile (vier pro Zylinder), Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Trockensumpfschmierung mit Hauptstromfilter, mech. Kraftstoffeinspritzung (Bosch, System Kugelfischer), Turbolader (KKK), max. Ladedruck 1,1 bar, elektr. Benzinpumpe, HKZ Bosch-Zündanlage.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, Borg+Beck Rennkupplung, vollsynchronisiertes Getrag-Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, 90% ZF-Zakspeed-Sperrdifferential.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie mit Aluminium-Rohrrahmen, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen (McPherson), hinten Starrachse an Länglenkern und Schraubenfedern, Wattgestänge, vorn und hinten Stabilisator und Bilstein-Gasdruck-Stoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten innenbelüftete Bremsscheiben, BBS-Felgen vorn 11 x 16, hinten 13 x 19, Goodyear-Reifen vorn 10.0/225-16, hinten 12.5/235-19.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2563 mm, Spur 1690/1660 mm, Außenmaße 5060 x 2000 x 1150 mm; Leergewicht 850 kg.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit (bei längster Übersetzung) ca. 290 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten)

0-60 km/h	2,6 s
0-80 km/h	3,1 s
0-100 km/h	4,2 s
0-120 km/h	5,2 s
0-140 km/h	6,6 s
0-160 km/h	8,4 s
0-180 km/h	10,5 s
0-200 km/h	13,4 s
400 mit stehendem Start	13,2 s

HERSTELLER

Zakspeed Rennsport GmbH u. Co. KG, 5471 Niederzissen.



Andretti



Lauda



Stewart



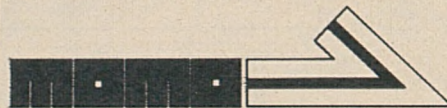
Reutemann

Momo Weltmeisterlenkrad – Echt Leder – im Cockpit der Formel-1-Elite bei 300 km/h getestet!



Modell: Cavallino

- Mit Allgemeiner Betriebserlaubnis (ABE)!
- Kein Vorfahren beim TÜV!
- Problemloser Einbau mit Sicherheits-Nabe!



Alleinvertretung:



Carl Kittel · Spezialfabrik für Autozubehör
8057 Eching · Fürholzener Straße 9 · Tel. (089) 3192091/95
Fernschreiber 05 215046

Zakspeed-Capri

bruar 1978 tuckerte das neugeborene Turbo-Triebwerk erstmals, fünf Monate später katapultierte es Hans Heyer beim ersten Einsatz des Turbo-Capri bereits auf Startplatz eins.

„Wir hatten absolut keine Turbo-Erfahrung und gingen deshalb äußerst vorsichtig zu Werke“, berichtet Erich Zakowski. „Wir wollten von Anfang an versuchen, mit vergleichsweise geringem Ladedruck zu fahren und haben uns dann langsam an Werte bis zu 1,3 bar herangetastet.“

Alle Motorenteile, die durch die Aufladung besonders hohen Belastungen ausgesetzt werden, wurden sorgfältig präpariert. In die Mahle-Kolben wurde eine Öl-Kühlung integriert, mittels feiner Düsen wird die Zirkulation gesteuert. „Dieses System kenne ich aus meiner Erfahrung mit Magirus Deutz-Lastwagenmotoren,

dort wird die Kolben-Kühlung schon lange in ähnlicher Art praktiziert“, verrät Zakowski. Neben seinem Tuning-Betrieb in Niederrissen besitzt der Renn-Strategie nämlich bereits seit einem Jahrzehnt eine

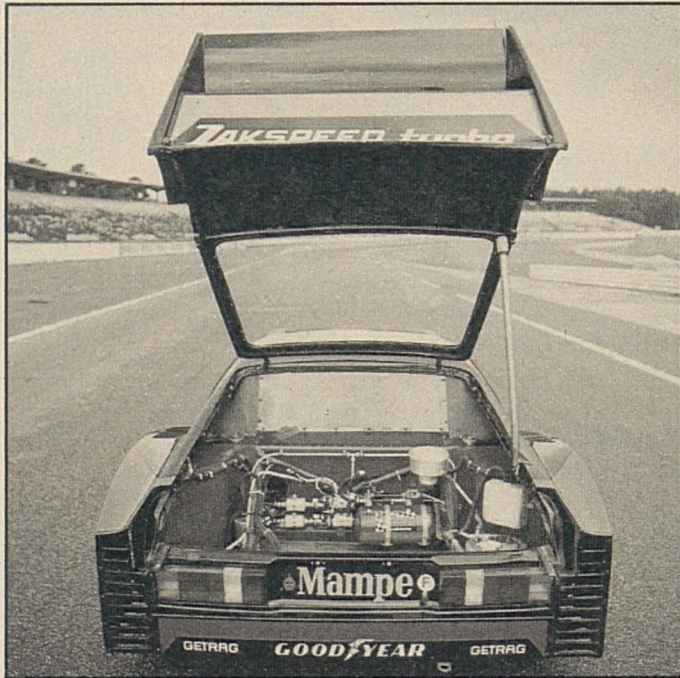
Magirus Deutz-Vertretung in Neuhäusel, wo 60 Mitarbeiter beschäftigt sind.

Auf Anhieb lief der Ford-Turbo auf dem Prüfstand in Niederrissen problemlos. „Wir fahren anschließend

Ende Mai die ersten Tests in einem Escort, dabei tauchten ebenfalls kaum Probleme auf“, erinnert sich Chefmechaniker Barth, 28, der bereits seit zehn Jahren Zakowskis Rennwagen vorbereitet. Der erste Knall kam dann beim ersten Einsatz in Hockenheim, denn genau vor den Boxen des Zakspeed-Teams platzte das Turbo-Aggregat, nachdem Heyer fünf Runden lang geführt hatte. „Wir haben im Renneinsatz Probleme mit den Nockenwellen aus Guß, jetzt verwenden wir Stahl-Nockenwellen, seither hält der Motor“, behauptet Zakowski.

Fords Renn-Capri soll im nächsten Jahr Furore machen und den Kölnern jenen Erfolg garantieren, der in den letzten beiden Jahren ausblieb. „Ich bin sicher, daß wir mit diesem Auto in den nächsten beiden Jahren sehr gut aussehen werden“, urteilt Ford-Europa-Sportdirektor Michael Kranefuß. Sein Konkurrent aus dem BMW-Lager, Jochen Neerpasch, zollt dem Zakspeed-Wagen und dem Team gehörigen Respekt: „Eine hervorragende Leistung, aus dem Capri binnen so kurzer Zeit ein so chancenreiches Rennauto zu machen. Wir werden im nächsten Jahr in der Rennsportmeisterschaft einen ansehnlichen Leistungsvorsprung auf der Motorenseite benötigen, um mit dem aerodynamisch günstigeren Zakspeed-Capri mithalten zu können.“

Hans Heyer wird auch 1979 Bannerträger für Ford sein, Harald Ertl, der Rennsportmeister von 1978, scheint aber ebenfalls erkannt zu haben, welches Auto in der kommenden Saison die Favoritenrolle einnehmen wird: Er erkundigte sich bei Zakowski und Kranefuß nach der Möglichkeit, im nächsten Jahr für das Zakspeed-Team zu starten.



Capri-Innenleben: Zum Gewichtsausgleich Tank und Feuerlöschanlage im Heck (oben), 380 PS im 1,4 Liter-Turbo-Motor (unten).

