

Bayer-Dynamik



Die PS folgen in 9 x 18 ET
10 ducken sich tief in die
Radhäuser

**Coupé mit Schwung -
80er Capri 2,3 S**



Vor zehn Jahren wurde Ralfs Capri zum ersten Mal neu aufgebaurt

März · 6,- DM · K26296 03/2001

FORD SCENE
Drive
INTERNATIONAL

Goldiges Schätzchen

26m in Bestform

Dezent gemacht!

Edler Fiesta Ghia

Consul oben ohne
Offen für alles!

Schillernder Cossie
Die Mischung macht's!

Capri für Genießer
Von wegen "Bad Banane"!

PRIVATE KLEINANZEIGEN KOSTENLOS

ISSN 0930-8420
4 399084 206009



Von wegen "Bad Banana" - nach einem Crash zeigt sich die Karosserie wieder in Top-Form

TECH SPOT

80er Capri 2,3 S

(Halten- bzw. Herstellerangaben)

Motor: V-Sechszylinder, 2772 ccm, Köpfe bearbeitet, 290°-Nockenwelle, Kurbeltrieb leicht- und feingenaucht, leichtes Schwungrad, Dreifachvergaser Eigenbau auf RS-2600-Basis, Luftfilterssystem Eigenbau, HD-Ölpumpe, Ölkuhler, kontaktlose Zündung, elektrische Benzinpumpe, 200 PS • **Auspuff:** Big-Bore-Abgasanlage mit verchromten Fächerkrümmern • **Getriebe:** 5-Gang-Getriebe, HD-Kupplung, Hinterachse mit 75%-Sperr • **Fahrwerk:** Koni gelb, rebound 50 mm, Zug- und Druckstufe härter, 20 mm Spurverbreiterung handgem., Schub- und Zugstreben; Vorderachse: höhenverstellbare Federbeine, Schubstreben, Sturz ein-

stellbar, VZA-Domstrebe, Hinterachse: Einblattfeder, HD-Gummis, höhenverstellbare Federn am Dämpfer, Domstrebe • **Bremsen:** innenbelüftete Scheiben vorne mit Granada-Sätteln, Granada-Bremskraftverstärker • **Räder/Reifen:** dreiteilige PLS-Felgen 9 x 13 ET 10 mit 215/50 VR 13 • **Karosserie:** Kabelbaum im Motorraum unsichtbar verlegt, Unterboden versiegelt und blau lackiert, Batterie im Kofferraum, Frontscheibe mit Keil, Glas-Austrittsdach • **Interieur:** blaue Vollschalenitze, blau-gelbe Verkleidungen, Armaturenbrett lederverkleidet, blaue Instrumente, 32er Momo, Überrollkäfig mit Flankenschutz, Hosenträgergurte



Rechteck-Scheinwerfer verleihen dem Ford den "bösen Blick"

In welche Richtung es dann geht, bestimmt Ralf hauptsächlich mit dem knallgelben 32er Momo. Im gesamten Innenraum herrscht neben der Wagenfarbe ein sattes Blau vor. Die Instrumente greifen ebenso wie die Türverkleidungen beide Töne auf, während die Vollschalen und der Überrollkäfig ein-

Der 2.Ber ist optisch wie technisch bestens in Schutz

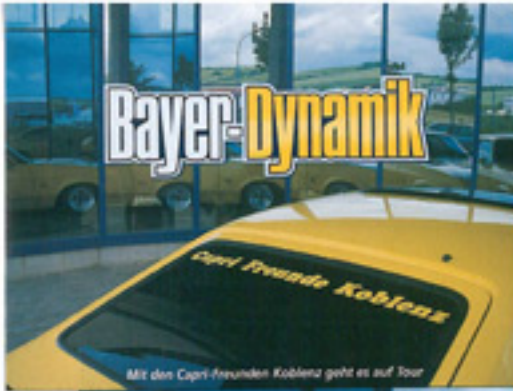
fach nur blau sind. Schroth-Hosenträgergurte halten die beiden Insassen in ihrem Gestühl. Weitere Fahrgäste sind offenbar nicht erwünscht, denn der Fond ist zugunsten der Sicherheitsstreben leergehäumt. Eine lederne Cockpitverkleidung und der Alu-Schaltknäufel runden den Innenausbau schließlich ab. Eine HiFi-Anlage sucht man in der "Bad Banana", wie die Kollegen von den Capri-Freunden Koblenz den Wagen nennen, vergeblich - warum auch? "Um meinen Ohren etwas Besonderes zu bieten, starte ich einfach den Motor", grinst Ralf und greift zum Zündschlüssel...

Text & Fotos: Thomas Pfahl



Ralf Bayer schraubt "jeden immer" an diversen Capris





Mit den Capri-Freunden Koblenz geht es auf Tour



Ein kompletter Käfig schützt den Fall der Felle



Das Cockpit ist mit schwarzem Leder bezogen



Mit dem höhenverstellbaren Fahrwerk lässt sich das Coupé nach Wunsch tieflegen



Mit frischem Elan startet Ralf Bayer auch in diese Saison. Dazu hat es sein ehemaliger 2,3er Capri faustdick unter dem gelben Blech: 200-PS-Motor, ein nahezu rennuntaugliches Fahrwerk und der sportlich-komfortable Innenraum machen das Coupé dynamisch wie nie.

1970 kaufte Ralfs Vater einen nagelneuen Capri. Damit war es um den Junior geschehen. Wie viele der Kölner Coupés der Koblenzer seitdem selber besessen hat, kann er gar nicht mehr genau nachvollziehen. Derzeit fährt er - neben seinem 2,8i - auf "Gelb mit viel Power" ab. Der erste Neuaufbau dieses "Ex-2,3 5" von 1980 ist mittlerweile schon zehn Jahre her. 1990/91 hatte Ralf den Capri, der damals noch einem Clubkollegen gehörte, komplett zerlegt und von Grund auf überarbeitet. Knapp 2000 Ar-

beitsstunden investierte der gelernte Uhrmacher schon damals in das Schätzchen. 1993 wurde dann der Motorraum "entkabelt" - der Sicherungskasten verschwand nach innen, die Batterie nach hinten, und sämtliche Leitungen wurden möglichst sichtgeschützt versteckt. Kurze Zeit später war im wahrsten Sinne "mit einem Schlag" eine erneute Zerlegung fällig. Ein Crash hatte Tür, Kotflügel und Radaufhängungen nachhaltig zerstört. Eigentlich war der Ford ein wirtschaftlicher Totalschaden, aber wel-

chen Liebhaber interessiert das schon? Bald darauf machte sich der Perfektionist bereits wieder ans Werk. Jetzt sollte der Capri "so richtig geil" werden. Das Bleckleid wurde weitestgehend wieder in die originale Form versetzt. Heute trägt das Coupé Racing-Spiegel, Hubenhalter und die rechteckigen Scheinwerfer eines Scirocco. Auch die Grünkeil-Frontscheibe sowie getönte Fenster seitlich und am Heck mögen dem Betrachter auf Anhieb auffallen. Im Verborgenen bleibt hingegen der blau lackierte Unterboden, den Ralf zuvor natürlich gründlich versiegelte. Auch die gezogenen Radläufe lassen nicht unbedingt den großen Macker rauhhängen, sondern decken die 13-Zöl-

ler von PLS dezent-effektiv ab. Immerhin sind die schicken Dreiteiler neun Zoll breit, haben eine Einspreetiefe von zehn Millimetern und sitzen jeweils auf einer 20-mm-Distanzscheibe. Die Bereifung misst mittlerweile 225/45/13 rundum, beim Fototermin waren noch 215/50/13 montiert. Doch das ist - so oder so - nur die Spitze des Eisbergs, denn im Verborgenen ist Ralf aufs Ganze gegangen. Gelbe Koris (50 mm rebound) mit einer härteren Zug- und Druckstufe gleichen Fahrbahn-Unebenheiten gemeinsam mit den Federn sportlich-straft aus. Die vorderen Federbeine sind höhenverstellbar, zudem lässt sich hier der Sturz justieren. Auch die Tieferlegung an der Einblatt-gefederten Hinterachse ist

