

# Die Wette

1971 fand die wohl berühmteste Capri-Wette statt. In Paris trafen sich der Ford-Werksfahrer und Formel-2-Pilot François Mazet und Onassis-Sohn Alexander während der Pariser Luftfahrtschau auf einer Party im exklusiven Safari-Club. Die beiden Freunde, gleichaltrig und begeisterte Rennsportfans, hatten viel über Autos zu fachsimpeln und besonders über die beiden Renner, die sie gerade privat fuhren: Mazet, der wie alle anderen Vertragsfahrer der Kölner Ford-Werke einen RS 2600 fuhr, hatte nicht viel übrig für das überkommene, mit luftgekühltem Heckmotor und -antrieb versehene Konzept des Porsche 911, den der Reeder-Sohn pilotierte. Ein Wort gab das andere, und die Frage aller Fragen war bald gestellt: Beschleunigt ein RS 2600 besser als ein Porsche 911 S?

Nach heißer Diskussion aller Pros und Contras bot Alexander Onassis schließlich einen 1000-Francis-Wetteinsatz an – Mazet schlug ein, mit seinem RS 2600 gegen Onassis' 911 S anzutreten. Und wie das seit Jahrhunderten in Paris unter Gentlemen üblich ist, traf man sich am nächsten Tag zum Duell im Bois de Boulogne. Onassis mit seinem luftgekühlten Boxer-Sechszylinder, Mazet mit seinem wassergekühlten V6, beide mit Einspritzmotor. Ein Sekundant überprüfte die Fahrzeuge der Beschleunigungs-Kontrahenten auf Serienmäßigkeit. Nach Einbruch der Dunkelheit wurde eine kerzengerade 1000 Meter lange Strecke abgesteckt.

Der ehemalige Schauplatz blutiger Fecht- und Schießduelle wurde an jenem Abend unter den Augen unzähliger Zuschauer zu einem Drag-Strip der beiden schnellsten Seriensportwagen aus deutscher Produktion. Der Capri RS 2600 mit dem Kölner Kennzeichen K – DM 909 mit Mazet am Steuer konnte in vier Durchgängen dank Mazets bei Rennsätzen erprobtem Reaktionsvermögen beim Start und seinem trainierten Umgang mit Kupplung und Schaltknüppel den Onassis-Porsche dreimal um je eine Wagenlänge distanzieren. Lediglich im vierten und letzten Durchgang hatte der 911er – man ist ja Gentleman – die Nase knapp vorn. Nach dem klaren Drei-zu-eins-Sieg von Mazet erwies sich Onassis als fairer Verlierer: Noch am gleichen Abend beglich er bei Mazet seine Wettschulden: 1000 Francs (damals noch rund DM 650,-) wechselten nach vier Kilometern ihren Besitzer.

Als Trostpflaster ließ sich Onassis den RS 2600 von Mazet für drei Tage aus. Ob er anschließend seinen umfangreichen Fuhrpark um den Ford-Renner erweiterte, ist nicht bekannt. Bekannt sind aber die Gründe für den Gewinn der Wette durch Mazet.

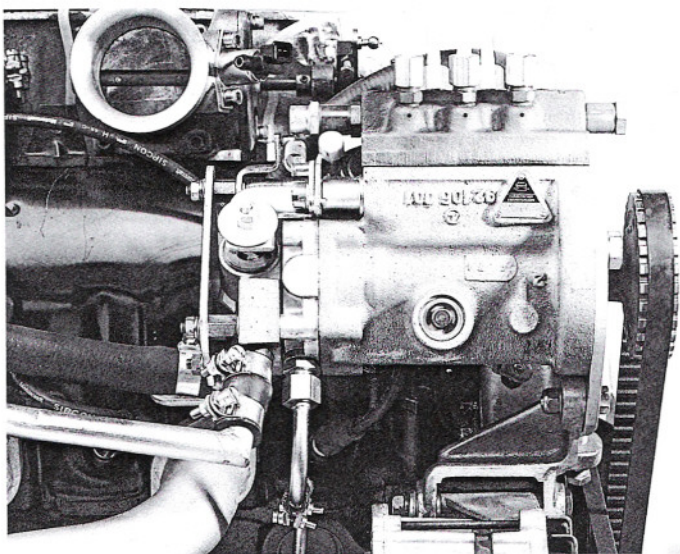
Nach der reinen Papierform war der Capri sicherlich dem 911 S unterlegen, denn 180 PS bei 6500 U/min und einem maximalen Drehmoment von 20,3 mkg bei 5200 U/min beim Porsche standen in der Straßenversion der „Plastikbombe“ nur 150 PS bei 5800 U/min und 22,8 mkg bei 3500 U/min gegenüber. Der Capri profitierte zum einen sicherlich von der fahrerischen Routine von Mazet, der das bullige Drehmoment des V6-Zylinders richtig einzusetzen wußte, zum anderen aber war das Kölner Understatement viel entscheidender.



Mit RS-Power und fahrerischer Routine gewann Mazet gegen Onassis-Sohn Alexander.

Jeder Serienmotor wird in einer gewissen Leistungsstreuung gebaut. Es hängt dann nur vom Hersteller ab, wo er für die technischen Daten die Leistung aus der möglichen Bandbreite auswählt. In den meisten Fällen wird aus Werbe- und Marketinggründen in den oberen Teil gegriffen. Nicht so Ford beim RS 2600. Ford hatte sich für die untere Grenze des Toleranzfeldes entschieden: Die Folge war, daß kaum ein RS 2600 mit „nur“ 150 PS über die speziellen Ford-Händler mit Rallye-Sport-Center seinen Weg zum rennsportbegeisterten Kunden fand. In der Regel dürften die ausgelieferten Fahrzeuge um 160 bis 170 PS gelegen haben.

Und dann ist die Differenz zum 911er gar nicht mehr so groß; so klein jedenfalls, daß der RS 2600 in der Beschleunigung durch einen routinierten Werksrennfahrer den 911 S schlagen konnte.



Herzstück des RS 2600: Kugelfischer Sechszylinder-Einspritzpumpe.