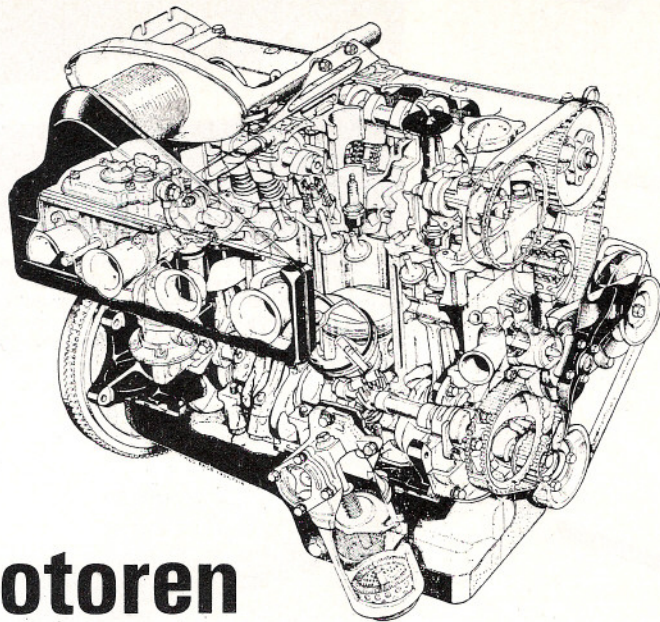


Keith Duckworth konstruierte den „Ford Cosworth BDA“-Motor, der deutliche Ähnlichkeiten mit dem „FVA“ Formel-2-Motor aufweist. Es besteht die Absicht, den 1,6 L Sechzehnventiler mit einer Leistung von 120 PS bei 6200 U/min im Herbst dieses Jahres in das offizielle Capri-Lieferprogramm der englischen Ford-Gesellschaft aufzunehmen.



Heiße Motoren im Capri-Programm

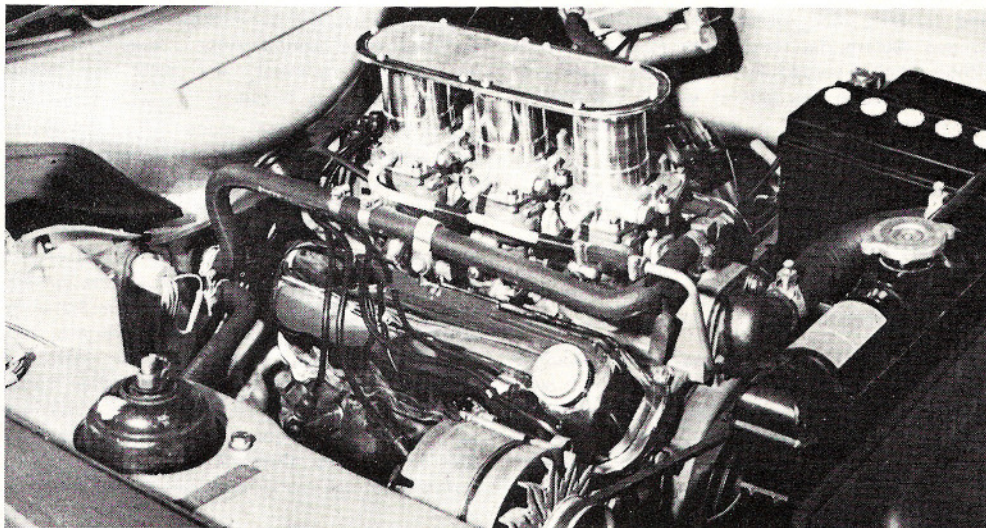
Anlässlich der Vorstellung des Ford Capri – sowohl der deutschen, als auch der englischen Version – gab es „am Rande“ Hinweise auf leistungsstärkere Varianten, die während der ersten Zeit nicht im offiziellen Programm enthalten sind.

Ford Köln gab bei der Vorstellung etwas verschämt zum Besten, daß man „voraussichtlich im Herbst 1969“ das 2,3 L V-6 Triebwerk auch in der 125-PS Ausführung anbieten werde, die bisher schon als Wahlausstattung für den 20 M-2,3 RS im Programm steht. Im Capri, der rund 100 kg leichter ist, als das entsprechende 20 M-Modell, ergibt sich aus einer solchen Okulationskur ein höchst interessantes Leistungsgewicht, bei dem man allerdings nicht ohne Sorge der Fahreigenschaften des Autos mit unveränderter Hinterachse gedenkt . . .

Damit nicht genug, haben die munteren Knaben der Sportabteilung von Ford/Köln noch einiges mehr im Ärmel. Jochen Neerpasch, der aus eingehenden Tuningarbeiten über reiche Erfahrungen mit Ford-Motoren verfügt und gegenwärtig der Kölner Sportabteilung vorsteht, zog den bekannten

britischen Gasströmungsexperten und Zylinderkopf-Papst Harry Weslake zu Rate. Weslake hat u. a. die Zylinderköpfe für den von Dan Gurney eingesetzten Stoßstangen-V8-Ford entwickelt und genauso für den Siebenliter-Motor, mit dem John Surtees in der kommenden Can-Am-Serie von Rennen eine Rolle zu spielen hofft. Die vereinten Bemühungen von Neerpasch, Weslake und den Ford-Männern brachten einen nicht unbedeutenden Leistungsgewinn zustande: 170 PS, sowie einen Motor, der Drehzahlen bis 7000 U/min klaglos hinnimmt. Das Probeexemplar war mit drei Zenith-Doppelvergasern ausgestattet und einer unter ihnen liegenden Saugrohrspinne, die logischerweise jedem Zylinder seinen eigenen Schlot zubilligt. Motoren der nämlichen Art, wenn wegen der zu erwartenden asiatischen Kraftstoffqualitäten auch nur im Verhältnis 8.5:1 verdichtet und deshalb nur mit einem Leistungsangebot von rund 140 PS, waren in die Autos eingebaut, mit denen Ford/Köln das schwere London-Sydney Marathon bestritt. Einen besseren Beweis für das Vertrauen in die Standfestigkeit hätte man sich schwerlich denken können! Obwohl von fordamt-

170 PS leistet der von der Ford-Sportabteilung in Köln hergerichtete und mit Weslake-Zylinderköpfen ausgestattete 2,3-Liter-V-6. Die Gemischaufbereitung erfolgt in drei Zenith-Doppelvergasern.



licher Seite zu der Frage, ob man auch derartige „Neerpasch-Weslake-Motoren“ in absehbarer Zeit in mehr als nur Einzelstücken zu fertigen gedenke, gab es einstweilen nur listiges Schmunzeln. Hinter den Kulissen hörte man allerdings raunen, hieran werde durchaus gedacht – wenn vielleicht auch nicht an 170, so eventuell doch an etwa 140 PS oder so . . .

Auch von einer neuen Hinterachse war etwas zu hören – selbstverständlich ganz inoffiziell und hinter vorgehaltener Hand. Eines scheint klar: wie bei Opel in Rüsselsheim wird man sich auch bei Ford in Köln genötigt sehen „B“ zu sagen, nachdem man das „A“ hinausgetutet hat, wobei „B“ jeweils die energische Weiterarbeit an den Fahrwerken von GT und Capri bedeutet. Daran führt kein Weg mehr vorbei, nachdem man die Leistungsgewichte einmal auf die Menschheit losgelassen hat.

Aufregendes tut sich auch bei Ford in England. Hier wird genauso an einer motorisch „heißen“ Version des Capri gearbeitet, die für den Herbst 1969 in Aussicht gestellt wurde. Es wurde allerdings ein anderer Weg eingeschlagen: eine Anzahl von Wagen, die mit dem neuen Ford-Cosworth Doppelnockenwellenmotor ausgestattet sind, werden, beziehungsweise wurden bereits an verschiedene Leute, denen man Fahrenkönnen und gesundes Urteil zutraut, für eine gewisse „Erfahrungszeit“ überlassen.

Der Cosworth-Ford-Motor soll den Lotus-Ford Doppelnockenwellen-Vierzylinder nicht ersetzen. Er stellt auch keine Entwicklung dieses Triebwerkes dar, sondern eine völlige Neukonstruktion, bei der Keith Duckworth deutlich Erfahrungen mit dem Formel-2 Triebwerk zum Tragen bringt. Der neue Motor nennt sich Ford-Cosworth BDA, wobei BD „beltdrive“: Zahnriemen-Antrieb der beiden oberliegenden Nockenwellen bedeutet. Mit Ausnahme der Kurbelwelle, des Antriebs der Nockenwellen und des vorderen Deckels für die Nebentriebe ist der Motor unterhalb der Zylinderkopf-Trennfuge mit dem 1600 ccm Serientriebwerk identisch. Identisch sind demnach auch die Masse für Hub und Bohrung: 80.98 x 77.62 mm. Was darüber liegt, ist allerdings höchst bemerkenswert: zwei in dem aus „drei Scheiben“ (Kopf mit Ventilen, 1. Etage mit Nockenwellenlagern und Führungen für die Tonnenstößel und obenauf der flache Deckel) geschichteten Kopf drehende Nockenwellen betätigen vier Schrägventile je Zylinder. Der Kopf-Sandwich besteht aus Leichtmetall-Guß (die beiden unteren „Stockwerke“ aus LM 8, der Deckel aus einer Magnesium-Legierung). Die Ventile hängen in einem Winkel von 40° relativ eng, der giebeldachförmige Brennraum ist voll bearbeitet, was die Gewähr für identische Volumina bietet. Die Einlaßventile haben einen Durchmesser von 30.6 mm, die Auslaßventile einen solchen von 25.4 mm. Die 14 mm Zündkerze wird zentral durch einen langen Schacht von oben her in den Brennraum eingeführt.

Die Gemischaufbereitung erfolgt in zwei Weber DCO2 Horizontal-Doppelvergasern.

Die Beschränkung, die man sich bei der Auswahl preiswerter Werkstoffe und durch das Festhalten an einer möglichst großen Zahl serienmäßiger Teile auferlegt hat, limitiert die Drehzahlen auf maximal 7000 U/min. Die Höchstleistung des 1600 ccm-Motors erreicht 120 PS bei 6200 U/min, das maximale Drehmoment von 15.9 mkg stellt sich bei 4000 U/min ein. Beim Drehmomentverlauf erscheint interessant, daß 15 mkg zwischen dem sehr breiten Bereich von 3000 und 6000 U/min zur Verfügung stehen. Einstweilen soll eine „Vorserie“ von 100 Exemplaren dieses Motors gebaut werden.

Olaf v. Fersen