

JAARBOEK 83 **AUTO** VISIE

50 autotests

Gegevens van alle personenauto's



*Zó leuk is terreinrijden • Alles over
autobanden • Benzine, diesel of gas
Autostoelen moeten beter*



Ford Capri 2.8 injection

De Capri 2.8 injection is door Ford bedoeld als image-maker, als sportieve afronding naar boven van de langzamerhand alweer heel wat jaren meelopende Capri-reeks. In het buitenland is ook hier en daar nog een turbo-uitvoering van de wagen te koop, maar het ziet er niet naar uit, dat deze wagen ook in ons land gevoerd gaat worden.

Wat ons toeschijnt, is dat de wagen in deze uitvoering een herkenbaar slotakkoord is van het Capri-concert in deze verschijningsvorm. Een nieuw model (if any) van deze wagen zal ingrijpend onder handen genomen dienen te worden dan alleen via wat plaatwerkretouche en wat injectie-cum-turbo gekietel. Een wagen als deze, met toch een onmiskenbaar sportief karakter, zal niet lang nog met een starre achteras en ook overigens vrij conventioneel onderstel kunnen worden aangeboden. Het lijkt voorspelbaar, dat een eventuele volgende versie op zijn minst een bijdetijds achteras zal moeten hebben om blijvend in de publieke belangstelling te staan.

Wat dat laatste betreft is de huidige uiterlijke verschijning al een hele stap vooruit sinds de redelijk mislukte Capri II, die door zijn veel zachtere lijnvoering de 'harde' (en dan ook uiterst succesvolle) eerste Capri in geen enkel opzicht op het pad van het succes heeft kunnen volgen.

Motor

De motor is de welbekende Veezes van Ford, zwaar overvierkant (93 mm boring tegen 68,5 slag), tot middelmatige toerentallen mooi soepel lopend, maar in de hogere een behoorlijk rauw gedrag beginnend te vertonen. Hier is weinig nieuws onder de zon. Het

nieuwe en tegelijkertijd sterk gedragsbepalende zit hem in de toepassing van de K-Jetronic, die de motor veel feller en levendiger maakt. Niet zo levendig als de folder ons wil doen geloven evenwel: van de 118 kW (160 pk) die het wervend drukwerk ons in het uitzicht stelt, blijken op de rollenbank aan de achterwielen maximaal 88,2 kW of wel 120 pk terug te vinden. Dit maximum vermogen wordt overigens ontwikkeld bij 5800 toeren per minuut. Op de testbank begon de motor bij verder opvoeren van de toeren behoorlijk onregelmatig te lopen en zakte het vermogen ook belangrijk: vandaar deze afwijking van onze gebruikelijke tussenfasering in veelvoud van 500 toeren. Eén en ander is overigens niet in tegenspraak met de opgave van de fabriek, die het maximaal vermogen opgeeft bij 5700 toeren per minuut. Met dit vermogen is de krap 1200 kilo wegende wagen overigens zeer behoorlijk rap: de top bedraagt niet minder dan 201 kilometer per uur (de teller wijst dan 222 en de fabriek noemt 210) en de acceleratie mag ook best aardig gezien worden: van stilstand tot tachtig kilometer per uur heeft de Capri niet meer dan 6,2 seconden nodig, tot 100 duurt het hele proces 8,8 seconden, naar 120 12,4 en op de 140 zit hij in gemiddeld 16,7 seconden. Een behoorlijk mooie prestatie voor een in wezen tamelijk gewone 2,8 liter zescilinder. De inhaalprestatie van 80 tot 120 kilometer per uur in de derde versnelling vergt 6,4 seconden gemiddeld, en ook dat is een mooie,

