

# DIE FORD- ERMITTLER



Wie viele **Polizei-Capri** sind es es wirklich, die 1970 über nordrhein-westfälische Autobahnen strömen? Haben sie vier oder sechs Zylinder? Wie kommt es, dass es sie fast spurlos verschwinden? Und warum sollte es unmöglich sein, einen von ihnen nachzubauen? Für die Antworten braucht man nicht nur einen Ermittler, sondern ein ganzes Kommissariat. Und jetzt ist er tatsächlich zurück, der legendäre Blaulicht-Capri.

**Sogar den alten Funknamen gibt die Vergangenheit nach über 50 Jahren her: „Martha 44/38“. Ein Zeitzeuge erinnert sich auf Facebook daran. Jetzt steht die damalige Bezeichnung wieder auf der Mittelkonsole, als würde der Ford gleich wieder zur „überholenden Verkehrsüberwachung“ rausfahren. So heißt es damals wirklich. Schon sitzen wir drin in der Geschichte des Polizei-Capri.**

**D**ie Beamten sollen nicht einfach im Verkehr mitschwimmen, sie sollen sich schnell und überraschend von hinten nähern, um Raser und Drängler auf den Autobahnen von Nordrhein-Westfalen zur Raison zu bringen. Mit einem VW 1600 oder Ford Taunus 17 M wäre das mühsam, deshalb dürfen die Autobahn-Polizisten in Sportwagen steigen, das ist schon 1956 so, als ihnen das NRW-Innenministerium die ersten acht Porsche 356 Cabriolets bewilligt. Mit denen kom-

Der Capri ist zwar langsamer als ein Porsche, aber auch geräumiger, das ist für die Polizei ein Argument







men die Beamten selbst in der Rush-hour des Ruhrpotts zügig durch, obwohl sie hinterher womöglich Reha brauchen: Das Verdeck dürfen die Besatzungen erst bei Temperaturen unter drei Grad schließen, zudem müssen sie weiße Schutzhelme tragen. Für den Winter gibt es weiße Mäntel mit Lammfell-Futter, womit die Frage geklärt wäre, wie der Volksmund auf den Begriff „Weiße Mäuse“ kommt. Dass sie um 1970 gerne ein komfortableres Auto hätten, darf aus heutiger Sicht vermu-

tet werden. Vielleicht drückt auch ein Sparkommissar im Düsseldorfer Innenministerium auf die Kostenbremse, immerhin sind in den Sechzigern über 20 Polizei-Porsche zwischen Eifel und Ostwestfalen unterwegs. Und außerdem gehört Ford nicht zu den einflussärmsten Steuerzahlern im Lande NRW. So kommt es, dass der Capri schon kurz nach seinem Debüt im Frühjahr 1969 die Polizei-Laufbahn einschlägt.

Allzu lange dauert sie nicht, wie Eberhard Dersch heute weiß. „Nur



Das Siku-Modell V235 bringt es von 1971 bis 74 auf große Stückzahlen – anders als der 1:1-Capri im Polizeidienst

vier Capri sind historisch gesichert, vielleicht waren es auch mehr“, sagt der Vorsitzende des Ersten Deutschen Polizeioldtimer Museums in Marburg. Im Internet finden sich Hinweise darauf, dass der erste Polizei-Capri schon 1971 wieder außer Dienst gestellt wird. „Fest steht, dass danach wieder Porsche 911 und 914 beschafft wurden, dann eine Zeitlang der 924, bevor die Autobahn-Polizei auf starke Limousinen wie Ford Granada



## Restauriert > Ford Capri Autobahnpolizei

Die Stahlsportfelgen darf der Capri bei der Polizei behalten, doch die modelltypischen Zierblenden vor den Hinterrädern bestellt das Düsseldorfer Innenministerium ab



### > TECHNISCHE DATEN

#### Ford Capri 2300 GT

**Motor:** wassergekühlter ohv-V6, zentrale stirnradgetriebene Nockenwelle, ein Doppel-Fallstromvergaser Solex 35 EEIT

**Hubraum:** 2293 ccm (B x H: 90 x 60,14 mm)

**Leistung:** 108 PS bei 5100 U/min  
182 Nm bei 3000 U/min

**Maße (L x B x H in mm):** 4303 x 1645 x 1330

**Leergewicht:** ca. 1100 kg

**Vmax:** 180 km/h

**Normverbrauch:** 13 l

**Baujahre:** 1969–1972

oder Opel Commodore umstieg.“ Auch deshalb kommen die Blaulicht-Sammler aus Marburg nicht von selbst auf den Gedanken, nach einem Polizei-Capri zu fahnden. Stattdessen ist es der Kollege Zufall, der ihnen auf die Sprünge hilft. Und das ist – anders als sonst, wenn diese Phrase zum Einsatz kommt – wörtlich zu nehmen: Denn nicht nur die meisten Ehrenamtlichen des Marburger Museums sind Polizisten, sondern auch der Mann, der ihnen zum Polizei-Capri verhilft.

Für Sven Seidenath ist der Capri schon das Auto seines Lebens, als er noch gar nicht an die Kommissar-Laufbahn bei der Bundespolizei

denkt. Als Führerscheinneuling lernt er in den Achtzigern zwar bei einem Mercedes-Händler, doch draußen auf dem Parkplatz wartet erst ein zart motorisierter Capri 1.6 und dann ein 2.3er mit May-Turbolader. „Der Meister sprang im Karree, mein Auto war viel schneller als seins“, das lässt den Mann von der Nordseeküste auch 40 Jahre später noch schmunzeln. Danach gehen gut 15 weitere Capri durch seine Hände und irgendwann auch ein Minichamps-Modell im Maßstab 1:18, das sein besonderes Interesse weckt. „Ich dachte, alles über den Capri und seine Geschichte zu wissen“, sagt Seidenath, „aber von der

Polizei-Version hatte ich noch nie gehört“.

So einen will er haben, das steht schon deshalb fest, weil er als Polizeibeamter theoretisch nicht einmal das Blaulicht abdecken müsste. In der Praxis führt ihn erstmal das Minichamps-Modell hinter das Licht, denn dessen flache Motorhaube weist das Polizei-Coupé als Vierzylinder aus. Kurz darauf findet er in Holland das passende Auto in 1:1, einen Capri 1700 GT. Und dann tauchen zum ersten Mal historische Fotos auf, die das Original zeigen – mit der Blechblase auf der Motorhaube, wie sie nur die Sechszylinder tragen.

### > Ein Capri I ohne kriminelle Vorgeschichte



Der leere Motorraum stört nicht, ab Werk war ohnehin nur ein näselnder 1,5-Liter-V4 drin



„Wir hatten sehr viel Glück mit diesem Auto“, sagt Eberhard Dersch. Zu den kniffligsten Aufgaben zählt die behutsame Restaurierung des originalen Dachhimmels und das Integrieren der Polizei-Ausstattung in die Bordelektrik



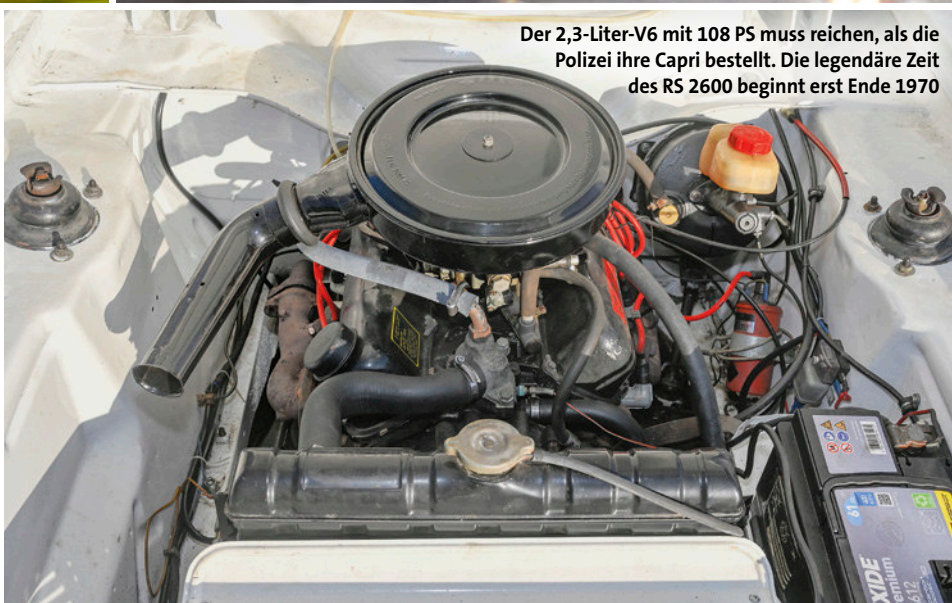


Okay, es ist eine Landstraße und nicht die Bundesautobahn 3, doch so sieht es um 1970 aus, wenn die Capri-Besatzung ins Verkehrsgeschehen eingreift

Zum sportlichen Dienstwagen gehört die schneidige Uniform, auch das macht den Polizeijob auf der Autobahn populär



Der 2,3-Liter-V6 mit 108 PS muss reichen, als die Polizei ihre Capri bestellt. Die legendäre Zeit des RS 2600 beginnt erst Ende 1970



Nach einem Jahr beginnt die Suche von Neuem, diesmal findet Seidenath in der Nähe von Düsseldorf einen frühen Capri 2000 von 1969, der den Kenner neben seinem tadellosen Blech auch mit der Originalfarbe Weiß begeistert. Als weniger störend empfindet Seidenath das Automatik-Getriebe, doch auch diesen Capri spült ein Archivfund aus NRW bald auf den Markt zurück. Auf den Bildern, die ihm sein Capri-Sammlerkollege Christian Sorkalla zukommen lässt, ist deutlich zu erkennen, dass zum authentischen Polizei-Capri ein Stahlkurbeldach gehört.

Auch für einen gut vernetzten Sammler wird's jetzt eng: „Strukturell gesunde Capri mit Schiebedach sind selten, weil alle vier Wasserabflüsse im Schweller enden, den Rest kann man sich ja denken“, berichtet Seidenath. Das ist auch bei dem 1970 gebauten Exemplar so, das der Hauptkommissar schließlich in einer Scheune bei Wesel am Niederrhein findet. „Und trotzdem gab es so gut wie keine größere Durchrostung.“ Dass der Motor fehlt, nimmt Seidenath dagegen hin, schließlich könnte er weder den originalen 1500er V4 gebrauchen noch den Dreiliter-Essex-V6, den ein späterer

*„Bei uns wird gehobelt. 300 Kilometer am Tag. Es sind böse Kilometer für Mann und Wagen. Wenn sie das durchstehen, sind sie gut.“*

Reportage über den Capri der Autobahn-Polizei Schloss Burg, 1970

Besitzer zwischenzeitlich einmal eingebaut hatte.

Jetzt endlich läuft es rund mit dem Polizei-Capri, zumindest für kurze Zeit. Die reicht Sven Seidenath, um neben einem 2,3-Liter-V6 auch noch ein originales Telefunken-Funkgerät vom Typ FUG 7B, stielichte Bosch-Martinshörner und eine sogenannte „Eichel-Rundumleuchte“ RKLE 90 des Herstellers Eisemann zu besorgen. Letztere steht seit Jahrzehnten in einem Fahrerschul-Lehrsaal des Bundesgrenzschutzes, bis sie der Capri-Besitzer gegen ein neueres Exemplar tauschen kann. Doch zum Anbauen





Krisen-Kommunikation: links das Mikro des Hecklautsprechers, daneben das Funkgerät FUG 7B, unten die historisch korrekte Kelle

## Die Restaurierer

des Zubehörs kommt Sven Seidenath nicht mehr, weil seine Polizei-Laufbahn ab 2015 eine Extrarunde dreht.

Als Sicherheitsbeamter und -berater entsendet ihn die Bundespolizei in ferne Länder ganz ohne Ford-Capri-Szene. Das Coupé-Projekt gerät darüber ins Stocken, auch wenn Sven Seidenath bei Frauke Schildt in Cuxhaven, der Lackiererin seines Vertrauens, die Restaurierung der

**Eberhard Dersch** (li.) ist eigentlich im Ruhestand, doch das ist für den kommunikationsstarken Vorsitzenden des Marburger Museumsvereins nur ein Wort. **Sven Seidenath** (re.) hat den Polizei-Capri zwar dem Museum gespendet, besitzt aber immer noch drei der Kölner Coupés.

Capri-Karosserie in Auftrag gibt. Wie zu erwarten gibt es nicht viel zu schweißen, nur Teile der Innenschweller und die hinteren Radläufe hat der Rostfraß erwischt. Doch so motivierend der Anblick des reinweißen Capri auch ist, für die Fertigstellung fehlt dem Besitzer auch 15 Jahre nach dem Kauf die Zeit.

Nach Aktenlage ist es der 24. Mai 2020, als Sven Seidenath per Mail

um Amtshilfe bittet. Natürlich weiß er, dass der Polizei-Motorsport-Club Marburg die größte deutsche Sammlung von Blaulicht-Klassikern unterhält und auch vor Restaurierungen nicht zurückschreckt. Über 110 Polizeifahrzeuge stehen in vier Hallen auf dem früheren Bundeswehr-Gelände, angefangen bei der BMW Isetta des hessischen Landgendarmen bis zum druckstarken

*„Der Polizei-Capri aus Nordrhein-Westfalen ist so selten, dass wir ihn gar nicht auf dem Zettel hatten.“*

Eberhard Dersch





Der Capri ist ein Familien-Coupé mit großem Kofferraum, das kann auch im Polizeidienst hilfreich sein



> **LIEBER PORSCHE ALS CAPRI**



**Ruhe im Pott: die Elite-Polizisten von NRW**

Die junge Bonner Republik ist in den Fünfzigern noch weit von der ersehnten Vollmotorisierung entfernt, doch die große Zahl der Verkehrstoten zwingt die Politik schon Mitte des Jahrzehnts zum Ein- und Durchgreifen. Das dicht besiedelte und wirtschaftlich boomende Bundesland Nordrhein-Westfalen entscheidet sich im Februar 1956 für die Einrichtung eines sogenannten Landesautobahnzugs, um die Verkehrsdisziplin auf den Fernstraßen zu stärken. Die neue Polizei-Dienststelle sitzt in Düsseldorf und erhält acht weiße Porsche 356 Cabriolets, 1961 kommt eine Zweigstelle in Kamen dazu, ab 1964 entstehen schließlich die Polizeistationen entlang der Autobahnen. Die Beamten fahren in den Siebzigern vor allem Porsche 911, 914 oder 924, der Ford Capri bleibt eine Fußnote der Polizeigeschichte. Der Scorpio taucht später allerdings recht häufig in den Fuhrparks der nordrhein-westfälischen Autobahn-Polizei auf.

Auch in Zivilversion wäre dieser Capri eine Rarität: Selbst seine Fenstergummis sind noch die ersten von 1970



> **Ein Meister mit Erfahrung und Zubehör mit Geschichte**



Den V4 im Capri lehnt Erhard Ruppert schon ab, als er von 1968 bis 1974 in einer Ford-Werkstatt arbeitet. Der V6 geht in Ordnung, besonders dann, wenn er wie hier noch ein ganzes Motorenleben vor sich hat. Die originale Polizeiausstattung sucht sich Vorbesitzer Sven Seidenath zusammen, die Männer vom Museum müssen sie nur noch montieren (re.)

Mercedes-Wasserwerfer der Frankfurter Stadtpolizei. „Und wenn es sein muss, dann fahren sie auch, denn wir sind ein rollendes Museum“, sagt Eberhard Dersch, Vorsitzender und Hauptkommissar im Ruhestand.

Rund 30 Ehrenamtliche halten den Fuhrpark am Laufen, „nur Lack und Sattlerarbeiten geben wir außer Haus“, sagt Dersch. Umso überzeugender finden es die Museums-Schrauber, dass sich neben der Karosserie auch die schwarze Kunstle-

der-Sitzgarnitur des Capri in tadellosem Zustand befindet. Nur den originalen Dachhimmel müssen die Experten des Marburger Fachbetriebs Nähkraft später ausbauen, behutsam überarbeiten und dann wieder einziehen. Und auch einen Experten für die Technik historischer Ford-Modelle müssen die Marburger nicht suchen: Ihr Vorstandsmitglied Erhard Ruppert hat von 1968 bis 1974 als Kfz-Meister bei Ford gearbeitet und kennt den Coupé-Trendsetter noch von damals.

Natürlich liegt der zerlegte V6-Motor wie ein offenes Buch vor ihm, doch viel mehr als neue Pleuellager, ein neues Stirnrad und einen frischen Dichtungssatz braucht er nicht. Etwas kniffliger wird es beim Einbau, denn da stellt sich heraus, dass die Motoraufhängungen des Essex-V6 nicht wirklich zum 2.3er passen. Die längere Achse des Dreiliter-Modells hingegen harmonisiert gut mit dem kleineren Motor, auch wenn die Führung der Handbremsseile neu verlegt werden muss.



Er steht im Museum, aber nicht immer: Wie alle Ausstellungsstücke muss der Capri fahren, darauf legen die 30 Ehrenamtlichen großen Wert



Die einzigen neuen Repteile, die Ruppert und seine Kollegen verwenden müssen, sind die Dichtungen des Schiebedachs. Natürlich passen sie nicht, das gilt nach Erfahrung von Erhard Ruppert „für fast alle der vielen Nachfertigungen, die es für den Capri gibt“. Dass es auch mit Gebrauchtteilen geht, liegt dann wieder am Capri-Netzwerk von Sven Seidenath und seinem langjährigen Sammlerkollegen Mirko Drees, der den Marburger Museums-Schraubern den Zugang zu seinen stillen Reserven ermöglicht. „Das war toll, wir haben uns sogar die schönsten Stoßfänger aussu-

chen können“, sagt Eberhard Dersch. Und auch die Komplettierung der Polizei-Ausstattung macht den Restaurierern keine Schwierigkeiten: „Wenn irgendwo eine alte Polizeiwerkstätte ausgemistet wird, bekommen meistens wir einen Anruf. Das gilt ab und an auch für Feuerwehren, denn die Technik ist ja in weiten Teilen gleich“.

Der weiße Capri könnte jetzt wieder zur überholenden Verkehrsüberwachung aufbrechen, am Zustand seiner Technik würde es ebenso wenig scheitern wie an der Polizeikelle in ihrer Originalhalterung oder dem Druckkammer-Lautsprecher auf

*„Die originale Polizei-Ausstattung ist nicht das Problem. Wenn irgendwo eine Polizeiwerkstätte ausgemistet wird, bekommen wir meistens einen Anruf...“*

Eberhard Dersch

dem Kofferraumdeckel. Vielleicht wird er es sogar müssen, wenn ihn ein Filmteam bucht: Die Gagen fließen in den Unterhalt des Marburger Museums. Unbezahlbar ist dagegen das Glücksgefühl, das Sven Seidenath bei der ersten Begegnung mit seinem restaurierten Auto überfällt: „Echt, das ist nicht in Worte zu fassen. Ich hatte Schnappatmung. Mir blieb die Spucke weg“. So kann es gehen, wenn sich ein alter Capri schnell und überraschend von hinten nähert.

Text: Christian Steiger  
Fotos: Andreas Beyer



Im grünen Bereich: Die 110 Polizei-Oldtimer lassen sich auch digital besichtigen, mehr unter [www.polizeioldtimer.de](http://www.polizeioldtimer.de)



Deutschland liebt Teakholz, als der Capri erscheint. Nur die klobigen Schalter der Signalanlage (re.) stören den Wohnzimmer-Stil