

Ein halbes Jahrhundert Ford Capri

Köln (NRW). Die Baureihe des Ford Capri hat es geschafft, im Verlauf von fünf Jahrzehnten ohne Verlust von Anmut und Spannkraft vom populären Alltagssportwagen für Jedermann zum begehrten Klassiker zu reifen.

Das lag vor allem an der Art Magie, die entsteht, wenn Einfachheit und Schönheit sich zu etwas Greif- und Begreifbarem verbinden und einem Objekt Seele und Charakter verleihen. Das ist das Holz, aus dem der Capri geschnitzt ist. Mit seinen betörenden Formen weckte er Begehrlichkeiten und Träume, die sich auch nach dem Aufwachen noch erfüllen ließen. Träume mit Bodenhaftung eben. Nachfolgend die wichtigsten Stationen aus dem „Leben“ eines Publikumsliebblings.

Die erste Capri-Generation erschien im Jahre 1969 und spiegelte den Wunsch nach Sonne, Urlaub und sorglose Tag wieder. Allein der Name brachte die Menschen zum Schwärmen. Es war die Zeit des Aufbruchs zu Reisen und wer es sich irgendwie leisten konnte fuhr in den Süden. So eingestimmt wurden die Träume durch die Form, Größe und Fahrleistungen dieses Wagens Wirklichkeit, denn der Ford Capri vereinigte einem neuartigen Begriff der Sportlichkeit.

Der Capri war weder ein Kompromiss zwischen Sportwagen und Familienwagen, noch ist er eine abgewandelte Limousine. Er ist, vereinfacht ausgedrückt, ein mittelgroßes Fastback-Coupé von äu-



Ford Capri I

Im Januar 1969 gab der Ford Capri seine internationale Publikumspremiere auf dem Brüsseler Automobilsalon und wurde noch im gleichen Monat in der Bonner Beethovenhalle der deutschen Fachpresse vorgestellt. Im Februar 1969 schließlich betrat der Capri die Arena, in der Erfolge gefeiert und Niederlagen erlitten werden: die Showrooms der Händler, den Markt. Ursprünglich hätte der Capri übrigens Colt heißen sollen. Aber wie sich herausstellte, führte bereits ein fernöstlicher Hersteller diesen Namen in seinem Modellportfolio. Die drei folgenden Fotos zeigen den Ford Capri I 1700 GT (1969).

ßerst ansprechender, sportlicher Form. Dabei ist er, gemessen an Sportwagen-Standards, überaus geräumig - er bot Platz für vier Personen und ihr Gepäck - und hatte viele der Eigenschaften, die einen echten Sportwagen auszeichnen. Bis auf den Preis.

Wer hats „erfunden“? Der US-Designer Philip T. Clark, Schöpfer auch des Mustangs.



Ford Capri I 2000



Ford Capri I 1700 GT

Die straffen Formen dieses automobilen Kulturguts, seine klaren Flächen und Konturen waren in der Verantwortung des amerikanischen Designer Philip T Clark, Schöpfer des ebenfalls überaus sportlichen Ford Mustang, der aber in einer anderen Fahrzeugklasse spielte. Clark war auch der eigentliche Inspirator für eine Art und so nannte man auch bei der Vorstellung ihn „den deutschen Mustang“ - der Capri eben.

Nach ausführlichen Marktforschungen rechneten die Modellplaner mit einem deutlich überwiegenen Anteil junger Käufer in der Altersspanne 18 bis 29 Jahren. Die Marketingexperten vergaßen natürlich nicht, auch reifere Jahrgänge ins Sportcoupé zu holen. Und weil die Älteren meist doch mehr von Vernunft gelenkt werden als von Adrenalinstößen, wurden auch Familienkompetenz und Nutzwert des Capri herausgestellt.

Versinkende Sonne statt rauchender Colts - wie der Capri zu seinem Namen kam

lagen erlitten werden: die Showrooms der Händler, den Markt. Ursprünglich hätte der Capri übrigens Colt heißen sollen. Aber wie sich herausstellte, führte bereits ein fernöstlicher Hersteller diesen Namen in seinem Modellportfolio.

Fünf Modellvarianten zur Markteinführung

Capri 1300, Capri 1500, Capri 1700 GT, Capri 2000, Capri 2300 GT: Insgesamt fünf Modellvarianten standen zur Markteinführung zur Wahl - bis 1,7 Liter Hubraum in V4-, darüber in V6-Formation. Kenner identifizierten die Sechszylindermodelle übrigens am „Power-Buckel“, einer verräterischen Ausbuchtung in der Motorhaube. Das zugehörige Leistungsspektrum reichte von eher defensiven 50 bis zu 108 PS - damals ein durchaus respektable Wert. Je nach Ausführung ließ sich der Ford Capri damit in verträumten 22,7 (1300) bis sportlichen 10,8 Sekunden (2300 GT) Sekunden auf 100 km/h beschleunigen, die maximale Reisegeschwindigkeit lag zwischen 133 und 178 km/h - Werte, die ein halbes Jahrhundert später jeder halbwegs gut aufgelegte Ford Fiesta erreicht. Der



Ford Capri 2300 GT

Dieser Ford Capri 2300 GT aus den Jahren 1968/69, also der ersten Serie, wurde auf den Autobahnen in Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen eingesetzt. Die Fahrzeuge verfügten über einen Motor mit V 6 Zylinder und 2,3 Liter mit 125 PS.

Das Fahrzeug wurde in Reinweiß mit einem Stabblaulicht auf dem Dach und einen runden Lautsprecher auf der Kofferraumhaube eingesetzt. Eine Beschriftung dieses Fahrzeuges ist nicht bekannt.

Diesen Fahrzeugen folgte im Jahre 1978 ein Ford Capri II mit einem 3-Liter-Motor. Er war mit grünen Türen und grüner Haube sowie einem großen Sockelblaulicht ausgerüstet.



Zwei Anzeigen zum Thema Ford Capri



Ford Capri sorgte damals jedenfalls für Aufsehen, und das nicht alleine mit rassistiger Optik und sportlichen Fahrleistungen, sondern auch mit seinem Preis: 6.995 Deutsche Mark wurden für das 1,3-Liter-Basismodell aufgerufen - eine Preis-Leistungs-Sensation!

Im Herbst 1969 rückte eine „Hochleistungsversion“ des 2300 GT zum Oberhaupt der Modellfamilie auf, die mit scharfer Nockenwelle, Doppelrohrauspuff und Modifikationen an Zündung und Vergaser satte 125 PS servierte - ein ziemlich heißer Ofen, der im prestigeträchtigen Sprint sportwagenwürdige 9,8 Sekunden und ein maximales Marschtempo von 190 km/h vorweisen konnte.

Sportlicher Anspruch und automatisches Schalten waren kein Widerspruch. Sportlicher Anspruch und automatisches Schalten stellte für Ford schon damals keinen Widerspruch dar.

Als Alternative zum serienmäßigen Viergang-Handschalter offerierte der Hersteller für alle Modellversionen mit Ausnahme des 1300ers ein automatisches Dreistufengetriebe. Die Fahrwerkstechnik samt McPherson-Federbein-Vorderachse und starrer Hinterachse an Halb-Elliptik-Längsblattfedern hatten die Entwickler fast unverändert von Capris bravem Bruder übernommen, dem Ford Taunus.

Zudem gerierte sich der Ford Capri schon damals als Europäer modernerem Zuschnitts. Gebaut wurde er nämlich nicht nur im Ford-Stammwerk Köln-Niehl, wo das Unternehmen 86 Millionen DM in neue Produktionsanlagen investiert hatte, sondern auch im englischen Halewood, wo ihm Motoren aus dem britischen Ford-Programm eingepflanzt wurden.

1973 war das erfolgreichste Jahr der gesamten Capri-Historie. In kürzester Zeit stürmte das Auto mit den Kölschen Wurzeln die Herzen seiner Zielgruppe, denn schon zur Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt/M. des Jahres 1969 konnte Ford vermelden:

Inzwischen sind in Köln rund 75.000 Capris gebaut worden. Und obwohl die Produktion dieses Modells seit Januar ständig erhöht wurde, gelang es nicht, mit der ungewöhnlich lebhaften Nachfrage Schritt zu halten.

Und das sollte so bleiben. Bis zum Ende ihrer fünfjährigen Laufzeit sorgte die erste Ford Capri-Generation nämlich nicht nur für Fahrvergnügen, sie schuf auch ein imposantes Zahlenwerk: 784.000 Einheiten waren von 1969 bis einschließlich 1973 in Deutschland gebaut worden, 244.000 davon fanden auf dem Heimatmarkt einen Abnehmer. 1973, das letzte Jahr im Modellzyklus von Generation I, wurde zum

erfolgreichsten der Ford Capri-Historie überhaupt: im August 1973 rollte das 1.000.000ste Exemplar vom Band. Bis dahin waren aber noch diverse Modifikationen und Modellpflegemaßnahmen in die Serie eingeflossen. Auch durch das Motorenprogramm war noch einmal frischer Wind geweht. Die V4-Motoren wurden durch 1,3- und 1,6-Liter-Reihenvierzylinder mit 55 und 72 PS beziehungsweise 88 PS aus dem Ford Taunus-Programm ersetzt, während der 140 PS starke 3,0-Liter-V6, der sich bereits im Granada und Consul GT bewährt hatte, nun auch für die deutschen Capri-Modelle verfügbar war.



Ford Capri II

Der Capri schlechthin: der 1970 vorgestellte 2600 RS

Der Ford Capri schlechthin aus Sicht vieler Enthusiasten, Fans und Motorsportfreunde war und ist bis heute der Ende 1970 vorgestellte 2600 RS - das bis dato sportlichste Modell der Marke überhaupt. Für schlanke 15.800 DM erhielten sportlich ambitionierte Fahrer ein Auto mit sechs Zylindern, Kugelfischer-Einspritzung, tiefergesetztem Sportfahrwerk und 150 munteren Pferden unter der mattschwarzen Motorhaube, dessen markantes Doppelscheinwerfer-Gesicht in Motorsport-Konfiguration schon bald auf Augenhöhe mit der erfolgsverwöhnten Porsche-Phalanx auftauchen sollte. Die Homologationsauflage von 1.000 Einheiten, kräftig nachgeschärft mit Leichtbauzutaten wie Magnesiumfelgen, Plexiglasscheiben und Kunststofftüren, legte nämlich den Grundstein für eine außergewöhnliche Rennsportkarrieren.

Ford Capri II (1974 - 1977)

Eleganter, sicherer, komfortabler, praktischer - die zeitgemäße Fortsetzung der Idee vom sportlichen Alltagscoupé, so wurde der Neue Capri empfunden.

Mit dem jetzt vorgestellten Capri II demonstrieren Fords Konstrukteure, dass sich auch Bestseller noch verbessern lassen, verkündete Ford zum Start der zweiten Modellgeneration im Jahre 1974. Die Baureihe sei die zeitgemäße Fortsetzung der Capri-Idee, ein Vernunftbeispiel in dieser sportlich-funktionalen Klasse ... eleganter, sicherer, komfortabler und auch noch praktischer als sein erfolgreicher Vorgänger, von dem in fünf Jahren über eine Million Exemplare gebaut und in alle Welt verkauft wurden. In ihm verbinden sich bewährte, millionenfach ausgefeilte Technik mit modernem, funktionellem Design.

Die Nachwirkung der Ölkrise ließ Fahrzeuge wie ihn fast wie Verirrungen erscheinen.

Den günstigsten Zeitpunkt, mögliche Kunden mit einem Schuss ins Herz zu „erlegen“, hatte Diana, die Göttin der Jagd, in Gestalt des Ford Capri II (Projektname: „Diana“) im Februar 1974 nicht wirklich erwischt. Im Jahr zuvor, 1973, hatte die sogenannte Ölkrise mit Sonntagsfahrverboten und Geschwindigkeits-Beschränkungen ein politisches Klima heraufbeschworen, das sportliche Fahrzeuge fast wie Verirrungen erscheinen ließ. Dass der zweiten Generation des Erfolgsmodells trotzdem die Herzen zuflogen, lag wohl auch daran, dass sie Vernunft-Argumente noch lässiger zu bedienen vermochte als der Vorgänger.

Mit großflächigen, in die Karosserielinie einbezogenen Rechteck-Scheinwerfern samt integrierten Blinkleuchten sowie glatten Oberflächen und einer geradlinig durchgezogenen Stoßstange vermittelte der Ford Capri II noch mehr Sachlichkeit und Klarheit. Schlanke, weit nach hinten gezogene Seitenfenster streckten zudem den Aufbau und ließen ihn graziöser wirken, während hübsche Details wie die kleine Erhebung auf der Motorhaube oder ein schwarzer Frontgrill die Baureihe mit sportlichen Akzenten weiter aufwerteten.

Die Coolness blieb erhalten: lange Motorhaube, knackig-kurzes Hinterteil



Ford Capri II

Die Coolness der ersten Ford Capri-Generation, ihre Formensprache und Proportionen blieben vom Evolutionsschub unberührt: lange Motorhaube, niedrige Dach- und Gürtellinien, knackig-kurzes Hinterteil - dies waren Kennzeichen auch des Ford Capri II. Ford-Chefdesigner Uwe Bahnsen hatte ganze Arbeit geleistet, das Werk seines Vorgängers mit Know-how und Fingerspitzengefühl weiterentwickelt. Auch bei der Interieurgestaltung, für die Ford in England verantwortlich zeichnete, hatten Designer und Ergonomen Hand angelegt und entsprechend den äußeren Formen Cockpit und Armaturenräger optisch geglättet. Für mehr Komfort und Seitenhalt waren zudem sportlich konturierte „Schalensitze“ - so nannte man die dezent skulpturierten Sessel damals tatsächlich - eingebaut worden.

Technisch hatte der Ford Capri II ebenfalls nachgelegt. Fahrern, die nicht eigenhändig im voll synchronisierten Getriebe herumrühren mochten, konnten ein neues, speziell auf Wagen im Europaformat zugeschnittenes Automatikgetriebe wählen. In das Fahrwerk waren zudem die Erfahrungen aus der ersten Modellgeneration gewinnbringend eingebracht worden: Eine spurverbreiterte Hinterachse sowie überarbeitete Feder- und Dämpferabstimmungen verbesserten mit der Straßenlage auch den Spaßfaktor.

Bis zur 2,3-Liter-Version musste sich der Ford Capri allerdings mit einer eher schwächtigen 165 SR 13-Besohlung begnügen, beim Drei-Liter waren immerhin 185/70er-„Breitreifen“ aufgezogen.

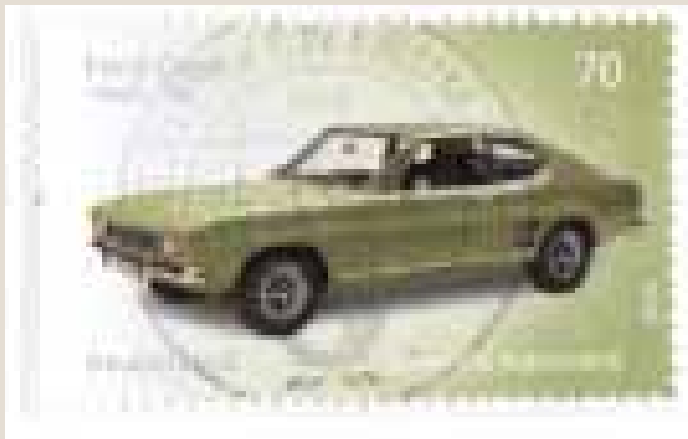
Das Motorenprogramm der zweiten Capri-Generation entsprach weitgehend dem der ersten. Den Part des 1,3-Liter-Einsteigers übernahm zunächst das aus dem Ford Escort bekannte OHV-Triebwerk mit 55 PS, das aber kurz darauf gegen eine Normalbenzin konsumierende Version mit 54 PS ausgetauscht wurde. Die nächsthöheren Stufen in der Leistungshierarchie besetzten die bekannten 1,6-Liter-Allrounder mit 68, 72 und 88 PS, während der 2600 GT aus dem Programm genommen wurde. Leistungshungrige wurden jetzt von zwei Sechszylinder-Modellen bedient: einer 108 PS starken 2,3-Liter-Version und dem Drei-Liter-„Essex“-Motor mit 138 PS.

Alltagstauglichkeit ins Lastenheft geschrieben

Den Ford-Ingenieuren waren auch bei der zweiten Capri-Generation Alltagstauglichkeit ins Lastenheft geschrieben worden. Ergo verfeinerte eine schluckfreudigere Federung den Fahrkomfort, während

größere Fensterflächen für mehr Übersichtlichkeit sorgten und eine größere Heckklappe das frühere Kofferraum-Deckelchen ablöste. Die zugehörigen Scharniere hatten die Ford-Ingenieure dabei so clever versteckt, dass die fließende Linie der Karosserie keinen Schaden nahm.

Wer angesichts dieser unwiderstehlichen Mischung aus Vernunft und Verführung immer noch un schlüss-



Ford Capri I auf einer Briefmarke der Deutschen Bundespost. Gestaltung Thomas Serres aus Hattingen. Nennwert zu 70 C. Erstausgabe: 02.01.2016.

sig den Geldbeutel knetete, gelangte womöglich zur Kaufentscheidung, als der Ford Capri noch ein umfangreiches Sicherheitspaket obendrauf packte: Stahlgürtelreifen, Stabilisatoren, Scheibenbremsen, Bremskraftverstärker, heizbare Heckscheibe, elektrische Scheibenwascher, alles ab Werk dabei. Auch das Vertrauen des Kunden in Marke und Produkt wurde nachhaltig gestärkt. Als erster und bis dato einziger Automobilhersteller auf dem deutschen Markt verdoppelte Ford die Neuwagengarantie auf ein Jahr oder 20.000 Kilometer.

Im Mai 1976 ordnete das Unternehmen die Ford Capri II-Modellpalette grundlegend neu. Außer Modifikationen an der Ausstattungsstruktur und bei Innenraumdetaillens ersetzte ein 2,0-Liter-V6-Motor mit 90 PS die 88 PS starke 1600er-Version und erwies sich als Volltreffer. Seine überzeugende Kombination



Ford Capri II



Ford Capri RS

aus Laufkultur, Temperament, moderatem Kraftstoffverbrauch und Zuverlässigkeit harmonierte nicht nur prächtig mit dem Charakter des Volkssportlers, sondern auch mit den Erwartungen seiner Käufer.

Der Capri S: ein Leistungssportler „frei von schillernder Zierde“

Als Ersatz für die bisherige GT-Variante kam im Mai 1976 der Ford Capri S neu ins Spiel, laut Hersteller ein Leistungssportler mit der Vernunft eines Ford und frei von schillernder Zierde, der mit seinem Dreiliter-V6 doppelt so teure Sechszylinder-Coupés provoziert: Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 8,9 Sekunden, Spitze 198 km/h. Wobei die Werte selbst weniger beeindruckend sind als die Art, wie dieses großvolumige, aus dem Vollen schöpfende Triebwerk seine Leistung produziert ... Neue Styling-Elemente wie der markante Frontspoiler und ein Beifahrer-Außenspiegel rundeten das Erscheinungsbild des Ford Capri S ab - der nicht nur mit dem Drei-Liter-Top-Triebwerk zu haben war, sondern auch mit den kleineren, 90 und 108 PS starken 2,0 I-V6-Motoren.

Ein Auto mit derartigem Charisma drängte sich für Spezial-Editionen und für das Tuning geradezu auf - wovon auch reichlich Gebrauch gemacht wurde. So legte Ford 1975 zum Beispiel die limitierte, von Ford Capri-Kennern kurz „JPS“ genannte Sonderserie „John Player Special“ auf, die im Stil der damaligen Lotus Formel-1-Boliden ganz in Schwarz und Gold gehalten war. Dass dazu jeder Käufer ein nummeriertes Zertifikat erhielt, trug ebenfalls dazu bei, dieses Modell zum begehrten Sammlerobjekt zu machen.

Auch in den USA konnte sich der Ford Capri souverän behaupten.

Auch auf dem US-Markt war der Capri seit der ersten Modell-Generation heimisch. Im Revier seines amerikanischen Veters Ford Mustang, wo das Tempo zwar limitiert, die Möglichkeiten jedoch unbegrenzt sind, hatte sich der Capri souverän behauptet und war hinter dem VW Käfer zeitweise zum zweitbesten Importmodell aufgestiegen. Womit die zweite Ford Capri-Generation schwarz auf weiß nachweisen konnte, den Erfolg der ersten Generation fortgesetzt zu haben. Aber auch das sollte nur die Zwischentappe einer Erfolgsgeschichte sein, der Capri „hatte noch nicht fertig“.

Bei aller Glorie ist es auch für Helden der motorisierten Fortbewegung irgendwann Zeit, die Stube für einen Nachfolger besenrein zu fegen. Beim Ford Capri II war das 1976. Die Produktion in den englischen Werken Halewood und Dagenham wurde eingestellt, gebaut wurde der Volkssportler nur noch in den deutschen Werken Köln und Saarlouis/Saarland.

Capri II '78, später allgemein Capri III (1978 - 1986)

Die dritte Modell-Generation basierte auf der „Modular Aerodynamic“-Studie.

Die dritte und letzte Modell-Generation des Ford Capri stellte sich im März 1978 der Öffentlichkeit vor und reckte stolz eine neu gestaltete Bugpartie mit Halogen-Doppelscheinwerfern und einen Fronthauben-Überhang mit integriertem Spoiler in den Wind. Das war kein Imponiergehabe, sondern eine Maßnahme zur Verbesserung der aerodynamischen Effizienz. Wie der Versperrungs-Lamellenkühlergrill war diese Technologie von der Studie „Modular Aerodynamic“ mit „Droop-Snout“-Front abgeleitet worden, die Ford als Vorboten des Capri III auf dem Genfer Automobilsalon 1976 präsentiert hatte. Neu war auch die bis an die Radausschnitte herangeführte Stoßstange. Die wurde noch immer so genannt, der elegantere Begriff

„Stoßfänger“ war noch nicht gebräuchlich.

Mehr Sicherheit, mehr Fahrvergnügen und Servobremsen, die „solide Arbeit leisten“

Dem Chassis des Ford Capri III hatten sich die Ingenieure ebenfalls umfangreich gewidmet, wie Ford Mitte 1977 in einer Pressemeldung mitteilte: Das Fahrwerk des Ford Capri, im Rennsport mit Erfolg erprobt, ist auf vitale Motorleistung und hohe Geschwindigkeiten ausgelegt. Es besitzt eine Vorderachse aus Federbeinen, die durch Querlenker geführt und einen Querstabilisator zusätzlich versteift ist. Die Führung der Hinterräder übernimmt eine spur- und sturzkonstante Hinterachse, die bei allen Capri-Modellen neuerdings durch Gasdruckstoßdämpfer optimiert ist. In Verbindung mit einem Querstabilisator ergibt sich daraus ein deutlicher Zuwachs an Fahrsicherheit, Straßenlage und Kurvenstabilität. Sämtliche Capri besitzen an der Vorderachse servounterstützte Scheibenbremsen, die beim Verzögern solide Arbeit leisten

...

Der 1,3-Liter-Basismotor fiel der sportlichen Akzentuierung des Ford Capri III zum Opfer. Das gestraffte Motorenprogramm umfasste nun zwei 1,6-Liter-Reihenvierzylinder sowie drei V6-Triebwerke mit 2,0, 2,3 und 3,0 Litern Hubraum und einem Leistungsspektrum von 68 bis 138 PS.

Weitere Änderungen zum Modelljahr 1979 konzentrierten sich auf technischen Feinschliff an der Antriebspalette, wobei die Zwei- und Drei-Liter-Sechszylinder auf mehr Wirtschaftlichkeit und Leistung getrimmt wurden. So ließ sich die Zwei-Liter-Version bei unveränderten 90 PS nun mit Normal- statt mit Superbenzin betanken, während der „Zwo-Dreier“ mit nunmehr 114 PS (vorher: 108 PS) das damalige Reglement der Kfz-Versicherer konsequent ausreizte. Auch der Drei-Liter hatte etwas vorzuweisen: Er machte die 19.607,53 DM teure Capri S-Version zu Deutschlands günstigstem Angebot im Klub der 200 km/h schnellen Automobile.

Im weiteren Verlauf des Jahres 1978 vergrößerte sich die Capri-Antriebspalette um einen Zwei-Liter-Vierzylinder mit 101 PS, der sich durch besondere Kraftstoff-Askese auszeichnete und zugleich mit seinem Temperament zu flotten Kurvenküren animierte.

Der 2,8 Injection: eine Entwicklung des Teams „Special Vehicle Engineering“.

Ein wahrer Knaller reihte sich 1981 in die Sportlerriege ein: der Ford Capri

2,8 Injection. Es handelte sich dabei um eine Entwicklung des Teams „Special Vehicle Engineering“. Der „Injection“ ersetzte die Drei-Liter-Version und wurde von den Marketing-Experten als Erbe des legendären 2600 RS positioniert.

Die motorische Umsetzung erfolgte über einen neuen 2,8-Liter-V6-Einspritzmotor, der dank einer Leistung von strammen 160 PS in anspruchsvoller Dosierung Dynamik und Fahrerlebnisse erzeugte. 210 km/h lautet die Tempoansage, die Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h erledigte der „Injection“ in gut acht Sekunden. Mit ihm konnte man sich auf dem Sportfahrer-Parkett blicken lassen, zumal die gebotene Power von einem modifizierten S-Fahrwerk mit verstärkten Querstabilisatoren, 205/60 VR 13-Breitbereifung auf Leichtmetall-Siebenzöllern und Bremsdruck-Regelventil an der Hinterachse auch sportgerecht inszeniert wurde. Auch Design- und Ausstattungsdetails wie ein betont expressiver Spoilersatz, markante Zierstreifen und ein entsprechend akzentuiertes Interieur ließen an dem bevorzugten Bewegungsprofil dieses Ford Capri keinen Zweifel aufkommen.

Der Ford Capri Turbo: bis zu 215 km/h schnell.

„Einer geht noch“, mochten sich die Modellstrategen gedacht haben, als sie ebenfalls noch 1981 (Juli) den Ford Capri Turbo in einer limitierten Stückzahl von 200 Exemplaren aus der Taufe hoben. Unter der Haube pumpte das per KKK-Turbolader auf 188 PS aufgeblasene 2,8-Liter-Herz des „Injection“, auf Wunsch war ein Sperrdifferenzial lieferbar. Von seinen zahmeren Brüdern unterschied sich der „Turbo“ außerdem durch muskulöse 235-Millimeter-Bereifung unter aerodynamisch geformten Kotflügelverbreiterungen sowie durch eine Front- und Heckbeflügelung, die den Fahrtwind in die gewünschten Bahnen lenkte. Das Ergebnis war schon in nüchter-



Ford Capri Turbo

nen Zahlen imponierend: Lediglich acht Sekunden vergingen vom stehenden Start bis Tempo 100 km/h, bis zu 215 km/h war der Ford Capri Turbo schnell.

Im August 1981 wurde der 2,8 Injection „entlimitiert“ und ins reguläre Modellprogramm aufgenommen, die Zwei- und Drei-Liter-V6-Varianten traten dafür in den Ruhestand. 1983 wurde das Antriebsprogramm noch einmal nachjustiert. Neues Einstiegsmodell in die Ford Capri-Welt war nun der 2,0 GT mit dem 101-PS-Vierzylindermotor, die goldene Mitte markierte der 114 PS starke 2,3 S, an der Spitze thronte der „Ober-Capri“ 2,8 Injection. Drei Jahre später, 1984, leiteten die Modelle Super GT und Super Injection dann das Ende der Ford Capri-Ära ein.

Insgesamt wurden rund 1,9 Millionen Ford Capri-Exemplare produziert - ein überaus erfolgreiches Kapitel deutscher und europäischer Automobilgeschichte. Einen wirklichen Nachfolger erhielt der Ford Capri nicht.

Der Ford Capri im Motorsport

Der perfektteste Renntourenwagen seiner Zeit Ursprung der außergewöhnlichen Motorsportkarriere des Ford Capri war das im Jahre 1970 präsentierte Straßenmodell RS 2600. 1971 beteiligt sich Ford werksseitig mit zwei Fahrzeugen an der Tourenwagen-Europameisterschaft und mit einem Exemplar an der Deutschen Rundstrecken-Meisterschaft. Die Ergebnisse sprachen für sich: Auf internationaler Bühne holte Dieter Glemser den Titel, im deutschen Wettbewerb fuhr Jochen Maas mit dem Maximalergebnis von acht Siegen in acht Läufen den Gesamt-

sieg ein. Auch 1972 dominierten die Ford Capri fast überall nach Belieben und vergrößerten ihre Erfolgsbilanz um die Deutsche Automobil-Rennsportmeisterschaft (Hans-Joachim Stuck), die Europa-Tourenwagen-Meisterschaft (Jochen Maas), die Plätze eins und zwei beim 24-Stunden-Klassiker von Le Mans und einen Dreifachsieg beim 24-Stunden-Rennen im belgischen Spa-Francorchamps.

Nach einer Übergangszeit begann 1978 in der Deutschen Rennsport-Meisterschaft die Ära des 400 PS starken Ford Capri Turbo, der sich 1979 mit vier Siegen in der Division bis zwei Liter Hubraum als wahrer Hecht im Karpfenteich entpuppte und 1980 als rund 580 PS starker „Super Capri“ in der großen Division über zwei Liter Hubraum selbst die dominanten Porsche 935 ins Visier nahm. Mit fünf Siegen avancierte Klaus Ludwig zum erfolgreichsten Fahrer der Meisterschaft, auch wenn er aufgrund von Regelstreitigkeiten den Meistertitel verpasste. Auch Walter Röhrl begann seine überaus erfolgreiche Rallye-Karriere auf einem Ford Capri.

1981 war ebenfalls ein Ford Capri-Motorsportjahr - aber leider auch das letzte, denn der Nachfolger C100 lief sich bereits warm. Mit zehn Siegen in dreizehn Läufen legten Klaus Ludwig und sein Turbo-Capri in der kleinen Division einen wahren Durchmarsch zur Meisterschaft hin, während parallel dazu der Super Capri mit Manfred Winkelhock sechs Siege in der großen Division einfuhr. Ein Abgang mit Ausrufezeichen!

Text, Fotos: Ford-Werke GmbH



Ford Capri im Modell



Oben: Das **Hongwell-Modell in 1:72** mit durchgehender Stoßstange und Zusatzscheinwerfern.

Unten: Das von **Schuco vertriebene Capri I-Modell in 1:72**, das dem RS-Modell mit Stoßstangenstummel und Doppelscheinwerfer an der Front nachempfunden wurde. Die Grundform entspricht dem Hongwell-Modell und Hongwell produzierte dieses Modell auch für Schuco.



Der Ford Capri, ein Auto, das es zum Kultstatus geschafft hat, wurde auch vielfältig im Modell abgebildet. Die Maßstabpalette reicht von 1:8 bis hinzu zum Modell in 1:87. Die Modelle wurden in den Materialien Karton über Kunststoff bis hin zum Spritzguß gefertigt.

Schon kurz nach der Markteinführung des Originals erschien **1970** bei der **Firma Siku** der **Ford Capri 1700 GT** unter der Nr. **V310** in ca. **1:60** als **Metall-Modell**. Diese erste Ausführung blieb bis 1974 im Programm.

Die **Firma Wiking** brachte im Jahre **1970** die **Version Capri I** mit und ohne Inneneinrichtung in **1:87** aus **Kunststoff auf den Markt** und produzierte diesen dann bis 1984. Eine Sonderauflage erschien 2005 für das Speyer-Technik-Museum.

Ansonsten erschien der Capri als Bausatz für Fernsteuerungsfahrzeuge oder für die Modellautorennbahn. Es gab keinen Bereich des Automodellmarkts, der dem Ford Capri verschlossen blieb.

Bei den Kartonmodellen hingegen gab es nur zwei Bausätze. Zum einen brachte der **Annette Scholz Verlag** einen **Ford Capri I** als **Schnittpostkarte** (s.u.) heraus, die nach dem Zusammenbau ein Modell im **Maßstab 1:44** ergibt und der **Verlag Michael Ruzicka** bot im **Maßstab 1:24** den **Ford Capri Turbo** aus dem Jahre 1981 als Bausatz an.

Schnittpostkarte Ford Capri I aus Karton:

Das Modell besteht aus sechs Teilen, die mit Klebe- laschen versehen sind.

Bevor der Zusammenbau bzw. das Ausschneiden beginnt, sollte man sich die Teile gut anschauen. Anschließend mit einem spitzen aber stumpfen Gegenstand die Ränder der Klebelaschen „anrillen“ und zwar alle Teile, die mit der Karosse verbunden sind. Eine Besonderheit sollte man beim Zusammenbau beachten, die gefärbte Fläche in Höhe des Kotflügels muss nach den Ausschneiden geknickt und gegen die Seitenkarosse geklebt werden.

Nach dem Ausschneiden werden alle Knick/Klebelaschen vorgeknickt und dann dünn mit Klebstoff bestrichen, um die Teile Zug um Zug anzusetzen. Hierbei sollte man die Abbindezeit des Klebstoffes beachten. Kleine Rundungen können vorsichtig mit den Fingern erfolgen. Das natürliche Fingerfett macht den Karton geschmeidig und ermöglicht so auch die Formen anzupassen.



Beim Zusammenfügen der einzelnen Teile empfiehlt es sich, von einem Seitenteil schrittweise zum gegenüberliegenden Teil vorzugehen.

Durch Geduld und Sorgfalt wird der Erfolg belohnt und so entsteht ein schönes Modell, das sich durchaus in die Kartonmodellbaupalette der 1:45-Fahrzeuge einreihen lässt.

Bezug siehe Online-Shop Media&Kartonprodukte