

Starker Halbstarker

Bitte erhalten!
Capri I als 1600 GT XLR (L)
und Capri III Injection.



In den frühen 70ern war der Capri Arbeitsgerät für viele Rennfahrer-Legenden.

Capri III als 2.3-Liter-Ghia mit Vinyl Dach, mit Automatik eine gediegene Angelegenheit.

DER FORD CAPRI WIRD 50

Ende 1968 kam der Ford Capri. Nach 50 Jahren wird es Zeit, in Erinnerungen zu schwelgen und nochmals einzusteigen.

Text und Fotos: Jürg Wick

Als Ford of Europe an die Capri-Lancierung ging, präsentierte Zanotta den Sacco-Sitzsack, eine «antiautoritäre Sitzgelegenheit», welche sich flauschig dem Körper anpasst – eine Designikone, bis heute erhältlich, aber unbequem. Mit dem Capri verhält es sich ähnlich: formal ein Meilenstein, aber kaum sportlich. Originalton Werbung: «Der Wagen, den Sie sich schon immer gewünscht haben.» Für 8585 Franken kam ab Januar 1969 in den Handel. Er sollte Colt heissen, aber Mitsubishi hatte sich die Rechte an diesem Namen für Autos bereits gesichert.

In den 1950er-Jahren führte die Ford Motor Company mit dem Lincoln Capri ein nach der im Golf von Neapel gelegenen Insel benanntes Dickschiff im Programm und von 1962 bis 1964 mit dem Ford Consul Capri das englische Coupé auf Basis der Limousine Consul 315.

Im November 1968 vorgestellt, war der darauffolgende Capri als einfach gestricktes Coupé nach dem Vorbild des Mustang konzipiert. Der hinten angetriebene Europäer mit Federbeinen vorn und starrer Achse sowie Blattfedern hinten steht auf der britischen Escort/Cortina-Basis.

1969, im ersten Jahr, verkaufte Ford Switzerland 4164 Coupés aus englischer Efta-Produktion. Um qualitative Mängel zu korrigieren, fehlte wegen der grossen Nachfrage die Zeit. Ab August 1970 kamen die Coupés deshalb aus Saarlouis im EWG-Deutschland. Spitzenjahr war 1971, als 4457 Einheiten zugelassen wurden, bevor wegen der Ölkrise alles ins Stottern geriet.

Unzählige Versionen

Damals fanden sich 17 Versionen in der Preisliste. Grossbritannien baute ungefähr gleich viele, allerdings waren sie anders motorisiert. Der britische V4 war zwei Liter gross, bot 93 PS, der V6 hatte drei Liter Hubraum und im Endstadium 138 PS.

Der Ford-Repräsentant in Roggwil BE stellt uns den ersten und einen der letzten Capri zur Verfügung. Capri-Historie im Zeitraffer: einen

1600 GT XLR 1969 (4 Zyl. OHV, ab 10210 Fr.) und einen 82er Injection mit Vierganggetriebe (V6 2.8 OHV, 25990 Fr.). Danach schafften es nur noch wenige Dutzend Injection-Fünftürer in die Schweiz.

Der 1600 GT fährt sich eher uninspiriert, aber mit toller Übersicht. Kaum zu glauben, dass die installierte Kent-Vierzylinder-Maschine seinerzeit den Motorsport neu erfand und mit der Formel Ford die meisten damaligen Talente zum Formel-1-Star reifen liess – aber so wars! Es gab kein Sound-Engineering, und man blieb weit davon entfernt, die Drehmomentkurven elektronisch modellieren zu können. Nach einigen Kilometern spürt man den Willen der Ingenieure, aus dem Capri GT etwas Spannendes machen zu wollen. Er bietet sanfte Kraft aus vielen Drehzahlstufen, verhungert selbst in steilsten Serpentin dank einem kurzen zweiten Gang nicht. Handlich sympathisch das Dreispochenlenkrad, die mit Lederimitat bespannten Sitze sind sportiver als sie aussehen.

Der meistverkaufte Capri in der Schweiz war im ersten Jahr dieser 1600er als GT XLR mit 86 PS. Jeder Buchstabe bedeutet ein Ausstattungspaket. GT war einer erweiterten Uhrensammlung und dem stärkeren Motor vorbehalten. XL schraubte Belüftungsimitate an die hinteren Kotflügel und Hörner auf die Stossstangen, innen gabs dafür eine Kardan-Verkleidung mit Zeituhr sowie im Fond eine auf zwei Einzelsitze ausgelegte Anlage inklusive Mittelarmlehne. Das R stand für Stahlsporthelgen, mattschwarze Motorhaube, Lederlenkrad und eine Kartenleselampe am Schwannenhals. Basis war der Capri L, den man optional mit den Sportfelgen bestellen konnte.

Die Capri 1300 sind fahrende Verzichtserklärungen, kraft schockierender 57 PS (GB-Kent) oder 53 PS (Köln-V4). Die Topmotorisierungen brachten es auf 125 (D) und 138 PS (GB).

neuer Front und als aerodynamisch propagiertem Lammellengrill zögerte das Ablaufdatum weiter hinaus.

Erhaltenswert

Ein Beispiel dafür liefert der vom Ford-Händler in Sachseln OW beigesteuerte Capri III Ghia 2.3. Als S-Version dürfte dieses Baumuster zurzeit der am meisten gehandelte Capri-Oldie in der Schweiz sein. Der laufruhige Sechszylinder kompensiert das Fehlen der fünften Übersetzung. Ohne Restaurierung hat das fotografierte Objekt anständig überlebt, sogar das aufpreispflichtige Vinyl Dach ist makellos geblieben. Schön die 3-Stalk-Control hinter dem Lenkrad – so geht Intuition. Fragt sich, weshalb sich die Oldieszene vorwiegend auf Edelmarken wie Jaguar und Mercedes sowie auf Extremversionen wie den Capri RS konzentriert, statt der Nachwelt auch einstige Grossserienexemplare erhalten zu wollen. Das Vereinigte Königreich ist eine Ausnahme, dort existiert eine fantastische Ford-Oldieszene, welche für den Nachschub nicht mehr original erhältlicher Teile sorgt.

Eindrücklich bis heute ist der 2.8 Injection mit 160 PS (ab 1981), damals ein veritabler Sportwagen mit gut stützenden Schalensitzen: Geht gut, liegt straff, lenkt zielgenau, verlangt dann im Grenzbereich bei Nässe erhöhte Konzentration, welche heutzutage gerne einer elektronischen Stabilitätskontrolle überantwortet wird. Trocken lässt sich die Sachskurve auf dem Hockenheimring wunderbar weitwinklig bearbeiten. Und – heute darf man es wieder sagen – die Blattfedern führen und federn erheblich besser als ihr damaliger Ruf. Ein Auto, das erhalten bleiben muss und noch günstig gehandelt wird. Der V6 dreht bei 210 km/h Maximalgeschwindigkeit im vierten Gang munter über 6000 Touren und brennt, anders als die englischen V6, bei Dauervollgas nicht ab.

Liftings

Ab 1971 blieb der 2.3-Liter-V6 mit 108 PS zehn Jahre lang die meistverkaufte Capri-Motorisierung bei uns. Der war aber nur annähernd der Beste, der bullige 1.7-Liter-V4 war eine kluge Alternative, hatte aber keinen Buckel auf der Motorhaube.

Als Nierentische nicht mehr en vogue waren, kam es 1973 zu einer Sanierung mit grösseren Scheinwerfern und Heckleuchten, und die durchzugskräftigen V4-OHV mussten drehfreudigeren Vierzylinder-OHC-Reihenmotoren weichen.

1974 setzte Ford mit Hecktüre und klappbaren Rücksitzlehnen erneut Pflöcke ein (Capri II, ausschliesslich aus deutscher Produktion). Tatsächlich hatte es so etwas ausser bei Kombis und im Reliant Scimitar seit Dekaden nicht gegeben. Ein umfangreiches Lifting 1978 (Capri III) mit



Stark und trinksüchtig 2.6-Liter-V6 im Capri RS 1971 mit Kugelfischer-Einspritzung.



Schöne Uhrensammlung im Capri I GT XLR.



Simpel, aber effizient Radio-Kassetten-Gerät und zwei Schieberegler für die Heizung.



Sportives Cockpit im Injection.



Erhöhter Nutzwert im Capri II und III mit klappbaren Einzelsitzen hinten.

Capri-Verkaufspreise in der Schweiz (Auswahl, in Franken)

	1971	1977	1982
1300 V4, 53 PS	9810.–		
1300 XL	10210.–		
1500, 65 PS	10260.–	1600 L, 72 PS	13950.–
1500 XL	10660.–	1600 GL	15550.–
1700 GT, 75 PS	11500.–		2000 GT4, 101 PS
1700 GT XLR	12290.–		14800.–
2000 GT XL V6, 90 PS	12090.–	2000 V6 S, 90 PS	17450.–
2300 GT XLR, 108 PS	12760.–	2300 S, 108 PS	17900.–
2600 GT XLR, 125 PS	14160.–	2300 Ghia	21100.–
2600 RS, 150 PS	20500.–	2800 Injection, 160 PS	25990.–
		2800 Turbo, 188 PS	31800.–

