Im Rückspiegel: Auch in den USA ein Renner – 50 Jahre Ford Capri (2)

Auch 50 Jahre nach seinem Erscheinen hat für viele Autofans der Ford Capri nichts von seiner Strahlkraft verloren. Seine internationale Publikumspremiere gab das Auto im Januar 1969 auf dem Brüsseler Automobilsalon und wurde noch im gleichen Monat in der Bonner Beethovenhalle der deutschen Fachpresse vorgestellt, ehe er im Februar des Jahres auf den Markt kam.

Nach über einer Million Exemplaren in fünf Jahren folgte 1974 kurz nach der Ölkrise der Nachfolger Capri II. Mit großflächigen, in die Karosserielinie einbezogenen Rechteck-Scheinwerfern samt integrierten Blinkleuchten sowie glatten Oberflächen und einer geradlinig durchgezogenen Stoßstange vermittelte er mehr Sachlichkeit und Klarheit. Schlanke, weit nach hinten gezogene Seitenfenster streckten zudem den Aufbau und ließen ihn graziler wirken, während Details wie die kleine Erhebung auf der Motorhaube oder ein schwarzer Frontgrill die Baureihe mit sportlichen Akzenten weiter aufwerteten.

Das Grundkonzept der Formensprache und der Proportionen mit langer Motorhaube, niedriger Dach- und Gürtellinie sowie kurzem Heck blieb natürlich erhalten. 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 Armaturenträger optisch geglättet. Für mehr Komfort und Seitenhalt waren zudem sportlich konturierte „Schalensitze“ – so nannte man die dezent skulpturierten Sitze 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. 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 schmächtigen 165 SR 13-Besohlung begnügen, beim Drei-Liter waren immerhin 185/70er-Reifen 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-Aggregate mit 68, 72 und 88 PS, während der 2600 GT aus dem Programm genommen wurde. Leistungshungrige bekamen zwei Sechszylinder geboten: eine 108 PS starke 2,3-Liter-Version und den 3,0-Liter-„Essex“-Motor mit 138 PS.

Zudem wurde die Alltagstauglichkeit des sportlichen Kölners gesteigert. Größere Fensterflächen sorgten für mehr Übersichtlichkeit und eine Heckklappe ersetzte das frühere Kofferraum-Deckelchen. Die Scharniere hatten die Ingenieure dabei so platziert, dass die fließende Linie der Karosserie nicht gestört wurde. Ab Werk rollte der Capri auf Stahlgürtelreifen, mit Stabilisatoren, Scheibenbremsen, Bremskraftverstärker, heizbarer Heckscheibe und Scheibenwaschanlage zum Kunden. Als erster Automobilhersteller auf dem deutschen Markt verdoppelte Ford zudem die Neuwagengarantie auf ein Jahr oder

20 000 Kilometer.

1975 legte Ford die limitierte, von 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.

Im Mai 1976 wurde die Capri-Modellpalette neu geordnet. Außer Modifikationen an der Ausstattungsstruktur und bei Innenraumdetails ersetzte ein 2,0-Liter-V6-Motor mit 90 PS die 88 PS starke 1600er-Version. Als Ersatz für die bisherige GT-Variante kam der Capri S neu ins Spiel, laut Hersteller „ein Leistungssportler mit der Vernunft eines Ford“ und „frei von schillernder Zierde“, der mit seinem 3,0-Liter-V6 in 8,9 Sekunden von null auf 100 km/h spurtete und bis zu 198 km/h schnell war. Neue Styling-Elemente wie der markante Frontspoiler und ein Beifahrer-Außenspiegel rundeten das Erscheinungsbild des S ab – der nicht nur mit dem Top-Triebwerk zu haben war, sondern auch mit den kleineren, 90 und 108 PS starken 2,0-Liter-V6-Motoren. Die Produktion in den englischen Werken Halewood und Dagenham wurde in jenem Jahr eingestellt, gebaut wurde der Volkssportler nur noch in den deutschen Werken Köln und Saarlouis.

Auch in den USA konnte sich der Ford Capri übrigens behaupten. Im Revier seines amerikanischen Vetters Mustang stieg er zeitweise hinter dem VW Käfer zum zweitbesten Importmodell auf. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel

Ford Capri II (1974–1977).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Werbeplakat für den Ford Capri II (1974–1977).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford