
Im Rückspiegel: Einer geht noch – 50 Jahre Ford Capri (3)

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.

Die dritte und letzte Modell-Generation des Ford Capri wurde im März 1978 der Öffentlichkeit vorgestellt. Sie zeichnete sich durch eine gestaltete Bugpartie mit Halogen-Doppelscheinwerfern und einen Fronthauben-Überhang mit integriertem Spoiler aus. Dahinter steckte eine die Verbesserung der Aerodynamik. Wie der Versperrungs-Lamellenkühlergrill war diese Technologie von der Studie Modular Aerodynamic 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.

Das Chassis war ebenfalls überarbeitet worden und bot unter anderem Gasdruckstoßdämpfer an der Hinterachse und einen Querstabilisator. Ford versprach mehr Fahrsicherheit, eine bessere Straßenlage und eine höhere Kurvenstabilität. Zudem erhielt die Vorderachse mit Querlenke servounterstützte Scheibenbremsen. Da fiel folgerichtig auch gleich der 1,3-Liter-Basismotor der sportlichen Akzentuierung des Capri III zum Opfer. Das gestraffte Motorenprogramm umfasste zwei 1,6-Liter-Reihenvierzylinder sowie drei V6-Triebwerke mit 2,0 Litern, 2,3 Litern 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 mit Normal- statt mit Superbenzin betanken, während der „Zwo-Dreier“ mit 114 PS statt vorher 108 PS das damalige Reglement der Kfz-Versicherer konsequent ausreizte. Der 3,0-Liter-Motor wiederum machte mit 19 607,53 D-Mark den Capri S zu Deutschlands günstigstem Angebot im Klub der 200 km/h schnellen Automobile. Im weiteren Verlauf des Jahres 1978 kam noch ein Zwei-Liter-Vierzylinder mit 101 PS dazu, der als sparsam galt.

1981 kam der Ford Capri 2,8 Injection auf den Markt. Es handelte sich dabei um eine Entwicklung des Teams „Special Vehicle Engineering“. Der Einspritzer ersetzte die 3,0-Liter-Version und wurde von den Marketing-Experten als Erbe des legendären 2600 RS positioniert. Der neue V6 leistete 160 PS, war 210 km/h schnell und erledigte den Standardspurt von null auf 100 km/h in gut acht Sekunden. Mit ihm konnte sich der Besitzer durchaus auf dem Sportfahrer-Parkett blicken lassen, zumal der Injection ein modifiziertes S-Fahrwerk mit verstärkten Querstabilisatoren, 205/60 VR 13-Breitbereifung auf Leichtmetall-Siebenzöllern und Bremsdruck-Regelventil an der Hinterachse besaß. Auch Design- und Ausstattungsdetails wie ein betont expressiver Spoilersatz, markante Zierstreifen und ein entsprechend akzentuiertes Interieur verliehen dem Auto echten Sportcharakter.

„Einer geht noch“, mochten sich die Modellstrategen gedacht haben, als sie ebenfalls noch 1981 im Juli den Ford Capri Turbo in einer limitierten Stückzahl von 200 Exemplaren aus der Taufe hoben. Unter der langen Haube steckte der dank Turbolader auf 188 PS aufgeblasene 2,8-Liter-Injection-Motor. Auf Wunsch war sogar ein Sperrdifferenzial lieferbar. Von seinen zahmeren Brüdern unterschied sich der Turbo außerdem durch die

235-Millimeter-Bereifung unter aerodynamisch geformten Kotflügelverbreiterungen sowie durch eine Front- und Heckbeflügelung. Acht Sekunden vergingen vom stehenden Start bis Tempo 100. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 215 km/h.

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-Vierzylinder, die goldene Mitte markierte der 114 PS starke 2,3 S, an der Spitze thronte der 2,8 Injection. Drei Jahre später, 1984, leiteten die Modelle Super GT und Super Injection dann das Ende der Ford Capri-Ära ein.

Seine sportliche Veranlagung stellte der Ford Capri auch auf der Rennstrecke unter Beweis. Ausgangsbasis war das 1970 präsentierte Straßenmodell RS 2600. 1971 beteiligte sich Ford werksseitig mit zwei Fahrzeugen an der Tourenwagen-Europameisterschaft und mit einem Exemplar an der Deutschen Rundstrecken-Meisterschaft. Auf internationaler Bühne holte Dieter Glemser den Titel, im deutschen Wettbewerb fuhr Jochen Maas mit dem Maximalergebnis von acht Siegen in acht Läufen den Gesamtsieg ein. Auch 1972 dominierten die Ford Capri fast überall und glänzten in der Deutschen Automobil-Rennsportmeisterschaft (Hans-Joachim Stuck), die in der Europa-Tourenwagen-Meisterschaft (Jochen Maas), mit den Plätzen eins und zwei beim 24-Stunden-Klassiker von Le Mans in der Tourenwagen-Wertung 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 Hecht im Karpfenteich entpuppte und 1980 als rund 580 PS starker „Super Capri“ in der großen Division über zwei Liter Hubraum selbst den 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. Die Genugtuung folgte ein Jahr später: Mit zehn Siegen in 13 Läufen legten Klaus Ludwig und sein Turbo-Capri in der kleinen Division 1981 noch einmal einen wahren Durchmarsch zur Meisterschaft hin, während parallel dazu der Super Capri mit Manfred Winkelhock sechs Siege in der großen Division einfuhr. Übrigens: Auch Walter Röhrl begann seine Rallye-Karriere in einem Ford Capri.

Insgesamt wurden bis 1986 rund 1,9 Millionen Capri produziert. Auf einen legitimen Nachfolger warten Ford-Fans bis heute. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Ford Capri III (1978).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Capri III (1978–1986).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Capri RS in Le Mans (1972).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Capri RS auf dem Norisring (1974).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Capri Turbo (1980).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford
