50 Jahre Ford Capri – Forever young

Autos sind natürlich immer auch ein Ausdruck ihrer Zeit, in der sie auf den Markt gekommen sind. Ich bin zwar noch zu jung, um hier ein „aktives Bild“ der 1960er-Jahre zu zeichnen. Trotzdem verbinde ich mit dem Ende dieses Jahrzehnts so einiges: Es war die Zeit des Wirtschaftswunders, in der die Autos größer, stärker und teurer wurden. Das Gefühl von „Flower-Power“ sorgte für bunte Farben – nicht nur auf den Straßen. Und die 68er-Generation wollte raus aus dem Mief, der aus ihrer Sicht noch von der Nazi-Zeit herrührte, und ein neues Denken in der Gesellschaft verankern. Während in den USA der Ford Mustang die Pony-Cars etablierte, schickte sich sein kleiner Bruder Capri an, Europa zu erobern. Mit denselben Werten – Abenteuer, Freiheit, Coolness, Sexappeal, Sportlichkeit.

Liest man zeitgenössische (Test-) Berichte über den Capri, stellt man sich unweigerlich die Frage, was er eigentlich war (bzw. sein sollte): Sportwagen, Familienwagen oder eine Kombination aus beidem? Die (salomonische) Antwort von Ford darauf lautete, dass der Capri ein mittelgroßes Fastback-Coupé mit vielen Eigenschaften eines Sportwagens, aber auch ausreichendem Platzangebot für Passagiere und Gepäck war – und dies zu einem fairen Preis. So rechneten die Kölner Marktforscher denn auch überwiegend mit Käufern zwischen 18 und 29 Jahren. Diesen bot Ford eine breit aufgestellte Motorenpalette mit Vier- und Sechszylindern zwischen 50 PS (!) und 108 PS. Das Einstiegsmodell 1300 erreichte rasante 133 km/h, kostete aber auch nur 6.995 DM.

Den sportlichen Anspruch der ersten Capri-Generation schärfte Ford noch mit dem 125 PS starken 2300 GT, dem 140 PS leistenden 3,0-Liter-V6 aus dem Granada und Consul GT sowie – natürlich – dem 1970 vorgestellten 2600 RS, dem Capri schlechthin aus heutiger Sicht. Für lediglich 15.800 DM erhielten RS-Fans 150 PS, sechs Zylinder, Kugelfischer-Einspritzung, tiefergelegtes Sportfahrwerk, mattschwarze Motorhaube und ein Doppelscheinwerfer-Gesicht in Motorsport-Konfiguration – sowie die Lizenz zum Porsche jagen. Der Capri II wurde ab 1974 eleganter, sicherer, komfortabler und praktischer dank Heckklappe. Optisch war er sofort an den Rechteck-Scheinwerfern mit integrierten Blinkleuchten, der geradlinig durchgezogenen Stoßstange und dem schwarzen Frontgrill zu erkennen.

Ab 1978 rollte die dritte Generation des Fastback-Coupés mit markanten Halogen-Doppelscheinwerfern und einem Fronthauben-Überhang mit integriertem Spoiler von den Bändern. Highlights des Capri III waren der 160 PS starke 2,8 Injection inklusive sportlicher Optik sowie der Turbo, den 188 PS bis auf 215 km/h beschleunigten. Eingeschworene Capri-Fans bringen seine 235er-Walzen, Kotflügelverbreiterungen sowie Front- und Heckflügel noch heute um den Schlaf … 1986 wurde die Capri-Produktion schließlich nach stolzen 1,9 Millionen produzierten Exemplaren eingestellt. Leider erhielt das prägnante Coupé keinen Nachfolger. Unvergessen bleibt der Capri auch wegen seiner gleichermaßen erfolgreichen wie leidenschaftlichen Auftritte im Tourenwagensport.

➔ Sicherlich werden mir nur wenige Ford-Fans widersprechen, wenn ich sage, dass ein emotionales mittelgroßes Coupé wie der Capri mit seiner langen Motorhaube und dem knackig-kurzen Heck in der heutigen Modellpalette der Kölner fehlt. Es gibt zwar den Mustang, aber der ist größer und schwerer. Trotz des beeindruckenden RS 2600 favorisiere ich die aus meiner Sicht optisch gelungenste dritte Capri-Generation und hier das Topmodell Turbo. Einen gebrauchten Capri III wollte ich mir übrigens bereits direkt nach dem Führerschein zulegen, allerdings legte meine Mutter hier ihr Veto ein. Ihr war das Coupé wohl zu extrovertiert. Aber genau deswegen interessierte (nicht nur) ich mich für den Capri …

Bilderquelle: Ford